

**Entscheidungsprozesse und Partizipation in der
Stadtentwicklung Dresdens.**

**Eine umwelt- und sozialpsychologische Untersuchung des
Entscheidungsprozesses zum Autobahnbauprojekt
A 17 Dresden-Prag (1990-1995)**

Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades
doctor philosophiae (Dr. phil.)

vorgelegt dem Rat der Fakultät für Sozial- und Verhaltenswissenschaften
der Friedrich-Schiller-Universität Jena

von

Dipl.-Psych. Susanne Schmidt-Lerm
geboren am 20. März 1967 in Luckenwalde

Gutachter:

1. Prof. Dr. Wolfgang Frindte
2. Prof. Dr. Peter Georg Richter

Tag des Kolloquiums: 13. Juni 2005

Danksagung

Mein Dank gilt allen genannten und ungenannten Unterstützern, vor allem aber den politischen Freunden und Wegbegleitern, die regen Anteil am Entstehen der Arbeit nahmen. Den Herren Professoren Peter Richter (TU Dresden) und Wolfgang Frindte (FSU Jena) bin ich seit Studienbeginn 1987 für erste Anstöße zu einer Einbindung psychologischer Themen in den gesellschaftlichen Kontext verbunden. Herrn Prof. Peter Georg Richter danke ich für die wissenschaftliche Betreuung, Begleitung und Förderung der Dissertation, Herrn Prof. Frindte besonders für die Unterstützung bei der Einreichung der Arbeit. Das Evangelische Studienwerk Villigst e.V., das mit einem Promotionsstipendium die Arbeit ermöglichte, bot darüber hinaus einen geschätzten Ort des Nachdenkens über gesellschaftliche Wandlungen und politische Veränderungsmöglichkeiten. Die Grüne Liga Sachsen und die Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen erleichterten mir die Datengewinnung, indem sie mir Einblick in ihre Archive gewährten. Auch den Interviewpartnern sei Dank für bereitwillige Auskunft. Frau Dr. Steffi Zacharias, Frau Dr. Claudia Ackermann-Dyrná und Katharina Schmidt-Göhrich besorgten die Durchsicht des Textes - ihnen gebührt Dank für konstruktive Hinweise und stete Ermutigung. Die Damen Dipl.-Psych. Annette Conrad, Dipl.-Psych. Kerstin Stephan und Dipl.-Psych. Heike Barth sorgten für erquickliche fachliche Begleitung. Das gute grafische Erscheinungsbild der Arbeit ist der Mitwirkung von Herrn Dipl.-Ing. Niels Modler zu verdanken. Thomas Gallien sei für das kritische Lektorat gedankt. Ohne die Unterstützung meiner Eltern, Dr. Gunhild und Günther Schmidt, wäre die Arbeit im familiären und beruflichen Alltag nicht zu bewältigen gewesen. Besonders danke ich meinem Mann, Dr. Matthias Lerm, für interdisziplinäre Anregungen, Hintergrundinformationen und Reflexionsmöglichkeiten.

Susanne Schmidt-Lerm

Ehrenwörtliche Erklärung

Hiermit erkläre ich,

daß mir die geltende Promotionsordnung der Fakultät für Sozial- und Verhaltenswissenschaften der Friedrich-Schiller-Universität Jena bekannt ist und daß ich die vorliegende Arbeit ohne unzulässige Hilfe Dritter, ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel sowie insbesondere ohne Hilfe eines Promotionsberaters angefertigt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Die studentischen Hilfskräfte Frau Silvia Stüber und Frau Uta Katharina Schmidt unterstützten mich bei der Transkription der Tonbandinterviews, Frau Jaqueline Waniek bei der Auswertung der Interviews. Sie erhielten ein Honorar. Am Drucksatz der Dissertation wirkte Herr Dipl.-Ing. Niels Modler unentgeltlich mit. Darüber hinaus haben Dritte weder unmittelbar noch mittelbar geldwerte Leistungen für Arbeiten erhalten, die im Zusammenhang mit dem Inhalt der vorgelegten Dissertation stehen.

Die Dissertation wurde von mir noch nicht als Prüfungsarbeit für eine staatliche oder andere wissenschaftliche Prüfung eingereicht. Sie wurde bisher weder bei einer anderen Hochschule noch an einer anderen Fakultät als Dissertation eingereicht. Ich versichere, nach bestem Wissen die reine Wahrheit gesagt und nichts verschwiegen zu haben.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Anliegen und Zielsetzung der vorliegenden Arbeit	1
1.2	Mythos Dresden. Entscheidungsprozesse und Partizipation in der Stadtentwicklung als psychologische Fragestellung	3
2	Literaturübersicht	9
2.1	Stadtentwicklung im Fokus von Politik, Gesellschaft, Ökonomie und Ökologie . .	9
2.1.1	Perspektive Städtebau und Urbanität	9
2.1.2	Perspektive Politikwissenschaft	11
2.1.3	Perspektive Stadtökologie	14
2.1.4	Perspektive Verkehr	15
2.2	Umwelt- und Entscheidungspsychologie	18
2.2.1	Umweltpsychologie im Überblick	18
2.2.2	Umweltpsychologie und politische Praxis	19
2.2.3	Umweltrelevante Handlungs- und Entscheidungstheorien	21
2.2.3.1	Umweltbewußtsein und ökologisches Verantwortungsbewußtsein	21
2.2.3.2	Einstellungen und Verhalten im Umweltbereich	26
2.2.3.3	Überblick über ausgewählte psychologische Entscheidungstheorien	34
2.2.3.4	Realitätsflucht in Entscheidungsprozessen: Vom Groupthink zum Entscheidungsautismus	37
2.3	Wertewandel in der Gesellschaft	47
2.3.1	Postmaterialismustheorie von INGLEHART (1989)	48
2.3.2	Kritik und Weiterentwicklung der Postmaterialismustheorie	52
2.4	Partizipation	53
2.4.1	Bürgerbeteiligung. Formen und Bedingungen	53

2.4.2	Partizipation im Kontext spezifischer Umweltprobleme und aus bürgerrechtlicher Perspektive	55
2.4.3	Stadt und Partizipation	60
3	Zielsetzung, Fragestellungen und empirische Annahmen	63
4	Methodik	65
4.1	Qualitatives Untersuchungsdesign: Allgemeine Grundlagen und Techniken	65
4.1.1	Der qualitative Ansatz in der vorliegenden Studie	66
4.1.2	Die qualitative Inhaltsanalyse nach MAYRING	67
4.2	Methoden der Datenerhebung	70
4.2.1	Beschreibung der Stichprobe	70
4.2.2	Untersuchungsplanung	72
4.2.3	Untersuchungsinstrumente und Durchführung	72
4.3	Methoden der Datenauswertung	73
4.3.1	Auswertung der Interviews	73
4.3.1.1	Datenfixierung und Datenaufbereitung	73
4.3.1.2	Interviewdatenauswertung	74
4.3.2	Auswertung der Dokumente	76
4.3.3	Auswertung des Pressematerials	76
4.4	Untersuchungskritik	76
5	Ergebnisse	79
5.1	Der Entscheidungsprozeß zum Autobahnbauvorhaben Dresden - Prag A 17	79
5.1.1	Dokumentation: Chronik der Autobahnplanung A 17 Dresden - Prag	79
5.1.2	Auswertung der Presseberichterstattung	85
5.1.2.1	Übersicht über Akteure und Interessengruppen	85
5.1.2.2	Statistischer Überblick	88
5.1.2.3	Zusammenfassung der Presseauswertung und Wichtung der Medienresonanz	91
5.1.3	Argumentationen im Entscheidungsprocedere	93
5.1.3.1	Kategorisierte Auswertung der Interviews und der Presseberichterstattung	93

5.1.3.1.1	Verkehr	93
5.1.3.1.2	Wirtschaft und Tourismus	96
5.1.3.1.3	Stadt- und landschaftsplanerische Belange	99
5.1.3.1.4	Finanzen	102
5.1.3.1.5	Ökologie	103
5.1.3.1.6	Überblick über die ausschließlich von Gruppe B angesprochenen Themen sowie vorgeschlagenen Alternativen zum Autobahnbau	110
5.1.4	Partizipationsmöglichkeiten bei der Autobahndiskussion	113
5.1.4.1	Formen und Möglichkeiten der Partizipation	113
5.1.4.2	Der Bürgerentscheid zur A 17 - Der erste Bürgerentscheid in der Geschichte Dresdens	116
5.1.5	Symptome und Randbedingungen des Entscheidungsautismus bei der Entscheidungsfindung zum Autobahnbauprojekt	123
5.1.5.1	Randbedingungen zur Entstehung von Entscheidungsautismus: Strukturelle, situative und soziale Faktoren	123
5.1.5.2	Symptomatik des Entscheidungsautismus	141
5.1.5.2.1	Selbstbezogene Symptome des Entscheidungsautismus: Erlebnis- und Denkwelt der Entscheider	141
5.1.5.2.2	Soziale Symptome des Entscheidungsautismus: Kommunikations- und Interaktionsverhalten der Entscheider	149
5.1.5.2.3	Symptome im Entscheidungsprozeß zur Abschirmung der Präferenz gegen andere Alternativen	160
5.1.5.3	Einbettung des Entscheidungsprozesses in die politisch-administrativen Rahmenbedingungen	178
5.1.6	Diskussion der Ergebnisse	182
5.1.6.1	Kommentare zur Einordnung der gefundenen Randbedingungen und Symptome des Entscheidungsautismus in den Entscheidungsprozeß	182
5.1.6.2	Vergleich der Gruppen A und B in bezug auf entscheidungsautistische Symptome im Entscheidungsprozeß zur A 17	189
5.1.6.3	Partizipationsformen und -möglichkeiten. Kommentare zur Einordnung in den Entscheidungsprozeß	192
5.1.6.4	Zusammenfassende Beantwortung der Fragestellung 1	194
5.2	Kategoriengeleitete hintergrundorientierte Interviewauswertung	203

5.2.1	Positionen und demographische Aspekte der Auswertungsgruppen	203
5.2.2	Themenkreise und Auswertungskategorien	205
5.2.2.1	Die Stadt Dresden heute und in Zukunft. Assoziationen und Einschätzung allgemeiner stadtentwicklungsbezogener Entschei- dungen	205
5.2.2.2	Handeln und Entscheiden	214
5.2.2.3	Motivationssysteme und soziale Kognitionen	229
5.2.3	Interpretation der Ergebnisse der Interviewauswertung. Zusammenfassender Kommentar und Vergleich beider Gruppen	238
5.2.4	Zusammenfassende Beantwortung der Fragestellung 2	241
6	Beiträge der Psychologie und Interventionsmöglichkeiten	245
7	Schlußbemerkung	256
8	Literaturverzeichnis	258
Anhang		273
A	Exkurs zum Leitbild der modernen Stadt	275
B	Aktion A 20	277
C	Leitfaden für die Interviews mit Entscheidungsträgern und Akteuren zu Entschei- dungsprozessen in der Stadtentwicklung Dresdens	279
D	Exkurs zur städtebaulichen Entwicklung Dresdens im 19. Jahrhundert und dem Entscheidungsprozeß zur Erhaltung der Dresdner Elbauen (1869-1873)	281
E	Ausführliche Chronik der Autobahnplanung A 17 Dresden - Prag	303
E.1	Niederschrift zur Vorstellung des Untersuchungsstandes zur BAB A13 durch die beauftragten Büros Bender & Stahl und Schreiner im Säch- sischen Umweltministerium am 12.12.91	328
E.2	Die V3: Kuckucksei (7.3.93)	330
E.3	Schreiben des Vereins der Straßen- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen e. V. (24.3.1993)	331
E.4	Pressemitteilung der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen	332
E.5	Offener Brief des SMWA-Pressesprechers	333
E.6	Briefwechsel zwischen Umweltminister Vaatz und Pfarrer Christian Burk- hardt („Pfarrer gegen A13“)	334

E.7	„Die Autobahn ist der Hauptschlüssel für die Entwicklung der Stadt Usti n. L.“ Interview mit dem Vizeprimator Jiří Bavor	337
F	Auswertung der Leserbriefe	339
G	Chronologische Presseauswertung der Argumente beider Gruppen	343
H	Plakataktionen zum Bürgerentscheid 1995	349
I	Informationsmaterial pro und kontra A 17	350
J	Einladung zur 3. Autobahnwanderung, 24.3.1995	352
K	Pressebericht zur Protestdemonstration gegen die A 17, 30.10.1995	353
L	Der Bürgerentscheid zur A 17 – Ausführliche Darstellung des Prozesses	354
M	Synoptische Darstellung der Konfliktpotentiale der geplanten BAB A 13 (Lini- enfürungen 341 und 441)	364
N	Dokument Stadtratsbeschluß 2388-74-93 „Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden zur Linienführung der geplanten Bundesautobahn 13“, 21.10.1993	370
O	Personenregister mit Angabe der Funktion im Untersuchungszeitraum	371

Abbildungsverzeichnis

1.1	Dresden vom Ballon aus gesehen. Farblithographie von A. ELTZNER & H. WALTER, 1852, Stadtmuseum Dresden, Kalender der Stadtparkasse Dresden 1993	3
2.1	Drei Arten von Kontrollüberzeugung nach SKINNER ET AL. (1988)	24
2.2	Die Theorie des überlegten Handelns (FISHBEIN & AJZEN, 1975)	30
2.3	Die Theorie des geplanten Verhaltens	31
2.4	Zweistufiges Entscheidungsmodell	32
2.5	Schematische Darstellung der Dissonanzreduktion im Entscheidungsprozeß	39
2.6	Das Modell des Entscheidungsautismus im Überblick	41
2.7	Symptome des Entscheidungsautismus im Entscheidungsprozeß	43
2.8	Überblick über den Prozeß der Veränderung beim Wertewandel	49
2.9	Die Items des Zwölf-Item-Katalogs	51
4.1	Allgemeines inhaltsanalytisches Ablaufmodell	68
4.2	Ablaufmodell der strukturierenden Inhaltsanalyse	69
5.1	Übersicht Trassenvarianten BAB A13	82
5.2	Übersicht stadtnahe Trasse BAB A13	83
5.3	Übersicht über die Hauptakteure im Entscheidungsprozeß zur A 17	87
5.4	Schichtungsvariable Autobesitz	110
5.5	Ergebnis des Dresdner Bürgerentscheids zur Linienführung der A17	117
5.6	Anteil der Ja-Stimmen an den gültigen Stimmen in den Stadtteilen	118
5.7	Anteil der Nein-Stimmen an den gültigen Stimmen in den Stadtteilen	119
5.8	Beteiligung an der Abstimmung	120
5.9	Repräsentative Wahlstatistik abhängig von Alter und Geschlecht	121

5.10	„Endspurt um die Trassenführung der A13“, Pressekonferenz mit Kajo Schommer und Arnold Vaatz, DNN 4.3.93	134
5.11	Einschätzung der Zufriedenheit mit dem Erreichten und der persönlichen Erfahrungen	232
5.12	Sozialer Hintergrund der Interviewpartner	234
5.13	Lebenszufriedenheit der Interviewpartner	235
D.1	G. Täubert & H. Williard: Blick auf Dresden von der Terrasse des Waldschlößchens. Aus: Nickel, S. (Hg.) (1989). Dresden und seine Umgebung um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Leipzig: Zentralantiquariat der DDR	281
D.2	Dresden, historisch von Osten gesehen (um 1845)	287
D.3	Überblick über die an der Entscheidung zur Freihaltung der Elbauen beteiligten Akteure und Strukturen der Stadt- und Landesregierung (in Originalschreibweise)	289

Tabellenverzeichnis

2.1	Niveau des ökologischen Bewußtseins	23
2.2	Niveau des ökologischen Bewußtseins, der ökologischen Kontroll- und Moralvorstellungen nach HOFF & LECHER, 1994	25
2.3	Teilkonzepte des ökologischen Verantwortungsbewußtseins	26
5.1	Überblick über die relevante lokale, regionale und überregionale Presselandschaft	88
5.2	Verteilung der Artikel nach Jahren und in den sieben sich am häufigsten mit dem Thema befassenden Zeitungen	89
5.3	Überblick über die Artikelverteilung bei SZ und DNN	91
5.10	Vorhandensein der Merkmale „Abschottung nach außen und Homogenität der Gremien“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase	124
5.11	Vorhandensein des Merkmals „Fehlen diskursiver Entscheidungsprozeduren“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase	128
5.12	Vorhandensein des Merkmals „Direktive Führung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung	129
5.13	Vorhandensein des Merkmals „Zeitdruck“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung	131
5.14	Vorhandensein des Merkmals „Rechtfertigungsdruck“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung	132
5.15	Vorhandensein des Merkmals „Ideologische Fixierung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase	137
5.16	Vorhandensein des Merkmals „Konsistenznorm“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase	139

5.17	Wirksamste Faktoren der Randbedingungen im Überblick	139
5.18	Vorhandensein des Merkmals „Unfehlbarkeitsglaube“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung	143
5.19	Vorhandensein des Merkmals „Wegrationalisierung von Zweifeln“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung	144
5.20	Vorhandensein des Merkmals „Abwertung von Opponenten“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase	148
5.21	Wirksamste Faktoren der selbstbezogenen Symptome des Entscheidungsautismus im Überblick	149
5.22	Vorhandensein des Merkmals „Präferenzstützende Diskussionsinhalte“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase	151
5.23	Vorhandensein des Merkmals „Selektive Aufmerksamkeit“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase	152
5.24	Vorhandensein des Merkmals „Bevorzugung Gleichgesinnter“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase	153
5.25	Vorhandensein des Merkmals „Abqualifizierung von Zweiflern“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung	154
5.26	Vorhandensein des Merkmals „Druck auf Andersdenkende“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung	158
5.27	Wirksamste Faktoren der sozialen Symptome als Teil der Symptomatik im Entscheidungsprozeß im Überblick	158
5.28	Vorhandensein des Merkmals „Problemignorierung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase	161
5.29	Vorhandensein des Merkmals „Präferenzgebundene Ursachenanalyse“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase	162
5.30	Vorhandensein des Merkmals „Mangelhafte Alternativengenerierung und Fixierung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase	168
5.31	Vorhandensein des Merkmals „Verzerrte Alternativenbewertung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase	171

5.32	Vorhandensein des Merkmals „Selektive Informationssuche und selbstbestätigende Informationsbewertung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase	173
5.33	Vorhandensein des Merkmals „Vorzeitige Alternativenverwerfung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase	174
5.34	Vorhandensein des Merkmals „Nicht hinterfragte Entscheidungen“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase	174
5.35	Vorhandensein des Merkmals „Nichtimplementation von Szenarien“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase	176
5.36	Wirksamste Symptome im Entscheidungsprozeß im Überblick	176
5.37	Verteilung der gefundenen wirksamsten Randbedingungen und Symptome des Entscheidungsautismus in beiden Gruppen im Überblick	189

1 Einleitung

„Was mich freut, ist, daß keine von meinen alten Grundideen verrückt und verändert wird, es bestimmte sich nur alles mehr, entwickelte sich und wächst mir entgegen.“ (JOHANN W. GOETHE)

1.1 Anliegen und Zielsetzung der vorliegenden Arbeit

Im Laufe von ungefähr 5000 Jahren haben Menschen eine faszinierende Vielfalt von städtischen Lebensräumen erschaffen, die erstaunliche Leistungen verschiedener Kulturen und gleichzeitig immer wiederkehrende gesellschaftliche Problemlagen erkennen lassen. Im griechischen Ursprung heißt Polis Stadt, und Politik hängt zusammen mit dem, was die Polis angeht - dem Gegenstand des öffentlichen Interesses. Stadt ist exponierter Ausdruck baulicher Umweltformung, gesellschaftlicher Naturaneignung und -gestaltung. Die neuere Ökopsychologie behandelt die Stadt deshalb als zentrale Materie (GRAUMANN, 1990), der man sich aus verschiedenen Perspektiven nähern muß. Kaum ein soziales Gefüge ist komplexer und interdisziplinärer - und die Probleme spitzen sich zu. Zu den aktuellen Schwerpunktthemen der Städte weltweit gehören Verkehr und Umwelt. Sachsens Landeshauptstadt bildet hier keine Ausnahme.

In Dresden verlief die Großstadtwerdung relativ geordnet. Zu verdanken ist dies u.a. einer aus zähen Auseinandersetzungen hervorgegangenen Bauordnung, auf der die große Anziehungskraft und Lebensqualität von „Elbflorenz“ noch heute beruht. Die Industrialisierung gelangte um 1850 zum Durchbruch. In der Folgezeit, v.a. auch nach der Reichsgründung 1871, stieg Dresden zu einem bedeutenden deutschen Verkehrs- und Wirtschaftszentrum auf. Die Residenz wandelte sich zu einer konkurrenzfähigen Industrie- und Dienstleistungsmetropole, deren Einwohnerzahl stark anwuchs. Mit veränderten Handelsmöglichkeiten und der Suche nach Erwerbszweigen entwickelte sich der Verkehrsraum: neue Straßen, Plätze und Verkehrsmittel entstanden. Eine ähnliche Dynamik kann die gesellschaftliche und wirtschaftliche Umwälzung seit 1989 für sich beanspruchen. Die Verkehrsfrage ist dabei ein zentraler Gegenstand.

In der deutschen Tradition der Thematisierung kommunaler Entscheidungsprozesse in der lokalen Politikforschung stehend wird in der vorliegenden Arbeit aus umwelt-, sozial- und entscheidungspsychologischer Sicht ein umweltrelevanter Entscheidungsprozeß der Stadtentwicklung Dresdens untersucht: die Auseinandersetzung um das Autobahnbauvorhaben A 17 Dresden - Prag zwischen 1990 und 1995. Im Mittelpunkt stehen dabei Strategien, Handlungsspielräume und Interessen sowie Werte- und Motivstrukturen beteiligter Entscheidungsträger und sozialer Akteure. Daran soll ablesbar werden, ob die beschriebenen Prozesse exemplarisch für das Zustandekommen von Entscheidungen sind, ob sich generelle Tendenzen ablesen lassen und welche

Bedeutung die Auseinandersetzung zum Fallbeispiel für künftige Entscheidungsprozesse (in der Stadtentwicklung Dresdens) hat.

Forschungsgegenstand ist die psychologische Analyse des Entscheidungsprozesses, der von Auseinandersetzungen und Kontroversen in der Wahrnehmung und Bewertung begleitet wurde. Seit 1935 wurde eine derartige Autobahn geplant. Nach 1990 sollte sie endlich als „Lückenschluß im europäischen Autobahnnetz“ umgesetzt werden. Aufgrund erheblichen Widerstandes in der Bevölkerung sowie in politischen und fachlichen Gremien nach 1991 kam diesem Fall schon bald besondere Aufmerksamkeit und Beispielcharakter vor allem für die neuen Bundesländer zu. Gipfelpunkt der kontroversen Diskussion war der Bürgerentscheid im Jahre 1995, der erste in der Geschichte Dresdens, dem emotionale Debatten und Aktionen mit wechselnden politischen Mehrheiten vorausgegangen waren. Er kam auf so ungewöhnliche Weise zustande und nahm einen so spannungsreichen Verlauf, daß es lohnt, den Prozeß mit größerer zeitlicher Distanz zu betrachten und nachvollziehbar zu machen, um Schlüsse für kommendes Geschehen ziehen zu können.

Das gewählte Beispiel ist von erheblicher Tragweite bezüglich der Auswirkungen auf Stadt und Umwelt, besonders interessant aber auch im Blick auf die aktuelle Debatte um Partizipation. Da Probleme der Stadt oft in einer von parteipolitischen und wirtschaftlichen Interessen beeinflussten politischen Arena diskutiert und gegebenenfalls gelöst werden, wird unter Einbeziehung der Partizipationsmöglichkeiten der Öffentlichkeit der Versuch einer Einordnung in den gesellschaftlichen Kontext unternommen. Der qualitative Ansatz garantiert hohe Authentizität und Gültigkeit auch bei der Anwendung der neueren, genuin psychologischen Theorie des Entscheidungsautismus nach SCHULZ-HARDT (1996). Mit der Untersuchung von lokalen Entscheidungsprozessen wird ein Beitrag zur „menschengerechten Gestaltung des urbanen Milieus sowie zur Verbesserung der Stellung des Individuums in einem hochkomplexen und dynamischen Kontext, ‘Stadt’ genannt,“ (FISCHER, 1995) geleistet. Für den Hintergrund der Entscheidungsprozesse wird der Stellenwert des romantisch-verklärenden Begriffes vom „Mythos Dresden“, der wie in kaum einer anderen Stadt lokalpatriotische Bürgerbeteiligung in Stadtentwicklungsfragen begleitet, herausgearbeitet.

Verlauf und Ergebnisse, Argumente und Kontextbedingungen der Entscheidungsfindung werden erstmals im psychologischen Wirkungszusammenhang betrachtet, um dem Defizit herkömmlicher, weitgehend „umweltloser“ Konzeptionen menschlichen Handelns (FUHRER, 1984) zu begegnen. Die von der Psychologie häufig gewählte individuelle oder Kleingruppenperspektive würde in diesem Fall zu kurz greifen, deshalb werden die Entscheidungsvorgänge als Phänomene verstanden, die von individuellen, sozialen und gesellschaftlichen Momenten sowie von Regelmechanismen politischer Prozesse beeinflusst werden. Die Relevanz von Psychologie auch in größeren gesellschaftlichen Zusammenhängen wird akzentuiert.

Diese Studie bezieht sich auf ein Paradigma, das als gesellschaftlich relevanter Entscheidungsprozeß die zunehmende „Politisierung“ der Kommunalpolitik zeigt, zeitlich und lokal abgegrenzt sowie exemplarisch und überschaubar ist. Sie vertritt den Anspruch, sich an einem gesellschaftlichen und praxisrelevanten Forschungsgegenstand zu orientieren, diesen zu evaluieren und - aus der politischen Perspektive der Umweltpsychologie betrachtet - in komplexe interdisziplinäre Zusammenhänge einzubinden. Dieser Schnittpunkt von Psychologie und Stadtentwicklung soll im folgenden genauer betrachtet werden, um Bedingungen und Voraussetzungen für eine Berücksichtigung von Umweltinteressen im Entscheidungsprozeß aufzuzeigen. Die Position

der psychologischen Praxis stärkend, wird empfehlend herausgearbeitet, welche Aufgaben dabei einer prozeßbegleitenden Psychologie zukommen, welche Beiträge sie zu diskursiven Entscheidungsverfahren liefern kann und inwieweit Chancen einer aktiveren Mitgestaltung bestehen.

Aktuelle Bedeutung erlangt die Arbeit neben dem Fokus Partizipation u.a. auch im Hinblick auf die Umsetzung des Europäischen Verkehrswegeplanes, in den sich der Deutsche Verkehrswegeplan (u.a. mit der A 17) einordnet. Als Ansatz für zukunftsgerechte Überlegungen sollen Erkenntnisse der Kontroverse um das Vorhaben A 17 verallgemeinert und abstrahiert werden, um sie für künftige Prozesse verfügbar zu machen.

1.2 Mythos Dresden. Entscheidungsprozesse und Partizipation in der Stadtentwicklung als psychologische Fragestellung

„Dresden ist mehr als eine Stadt, Dresden ist ein Gemütszustand, eine Weltanschauung und ein ewiges Streben, das in der Zukunft die Vergangenheit zu finden hofft.“ (F. JUNGHÄNEL, 2000)

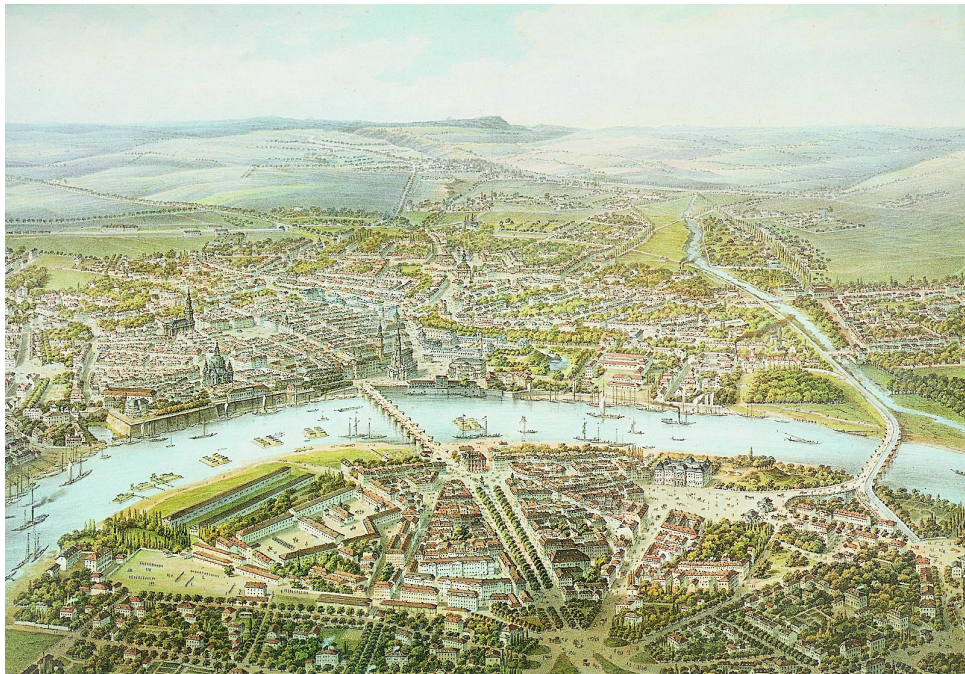


Abb. 1.1 Dresden vom Ballon aus gesehen. Farblithographie von A. ELTZNER & H. WALTER, 1852, Stadtmuseum Dresden, Kalender der Stadtparkasse Dresden 1993

Mythen kann man als statische, unveränderliche Wissensbestände, d.h. kollektive Repräsentationen im Sinne EMILE DURKHEIMS (1858 - 1917, zit. nach HARTMUTH, 2002) betrachten, die Mitgliedern einer Gesellschaft oder sozialen Gruppe gemeinsam sind und einen stark normativen, nicht hinterfragbaren Charakter tragen. Der Name Dresden ist von solch einer Aura

verklärender Begriffe umgeben, derer sich kaum eine andere deutsche Großstadt rühmen kann. Worin liegt diese „Vision“ einer Stadt (LÖFFLER, 1995) begründet, die weit über die Liebhaberei von Kunst- und Kulturfreunden hinausgeht? In der Romantik wurde der „Mythos Dresden“ (das „Athen“ WINCKELMANNS, das „Deutsche Florenz“) von HEINRICH V. KLEIST, JEAN PAUL, CARL GUSTAV CARUS, LUDWIG RICHTER, CASPAR DAVID FRIEDRICH und vielen anderen begründet. Seitdem ist er immer wieder beschworen und dem drohenden Untergang und Verfall, der ständigen Bedrohung durch technischen Perfektionismus, architektonischen Rationalismus oder Spekulantentum entgegengesetzt und als Aura des alten Dresden beschrieben worden:

Jene auf einer Synthese von Vergangenheit und Zukunft beruhende Stadterfahrung, die mit Strom und Bergen, Brücken und Türmen, einer großen Kunst und dem Schicksal der Menschen zu einem die Zeit übergreifenden Bild des Lebens wurde. (JÄCKEL, 1997)

Mit der Sprachhaftigkeit und Wiederholbarkeit der Metaphern „Zeit und Strom“ drangen diese ins öffentliche Bewußtsein, oft auch verflachend, trivialisierend und dem Tourismusklichee eines „Elbflorenz“ entsprechend (JÄCKEL, 1997). Nur wenige sahen auch das Abgründige an diesem Mythos so wie E.T.A. HOFFMANN, der in seinen Tagebüchern am Ende der Dresdner Romantik aus der Perspektive der Schlacht vom August 1813 das Bild einer in eine Philisterwelt und eine Nachtseite zweigeteilten Stadt zeichnete (JÄCKEL, 1999).

Die „Psyche der Stadt“ ist oft beschrieben, aber nie vollständig erklärt worden und übt wohl auch deshalb einen starken Zauber aus. In der vorliegenden Arbeit soll der Mythosbegriff indirekt-kategorial einbezogen werden, soweit er - bewußt oder unbewußt - die Entscheidungsprozesse beeinflusst: Das kann sich in der Verantwortung für den Schutz „jenes Stadt- und Naturraumes (...), dem das alte Dresden seine Singularität verdankt“ (JÄCKEL, 1999), aber auch im öffentlichen Diskurs über ein „tradiertes“ Umweltbewußtsein ausdrücken.

Ein Nachdenken über den Mythos von Dresden ist ja nicht der Vergangenheit allein verpflichtet. Es fühlt sich im Kontext eines nach 1945 unterdrückten Stadtbewußtseins, das trotz Zerstörung, Abriß, instinktloser Überbauung und Verfall stets im Dissens zu offiziellen Doktrinen bestanden hat. Vielleicht ist erst seit dem Untergang der alten Stadt das schlafende Bewußtsein von ihrer Einmaligkeit ganz erweckt und zu Aktionen gebracht worden: eine konservative, also auf Bewahrung, Erhaltung, Erinnerung bedachte Appellfunktion, gerichtet gegen die Verlockungen des technisch Machbaren, die Illusionen einer ‚Moderne‘. (JÄCKEL, 1999, S. 17)

Dresden ist eine Landschaftsstadt, die seit rund 600 Jahren die „eigentümliche Kultur- und Denkmallandschaft“ (HELAS & ZADNICEK, 1996) des Dresdner Beckens dominiert. Es sind gleich fünf Landschaften, die sich hier begegnen oder annähern: Elbsandsteingebirge und unteres Erzgebirge, die linkselbischen Täler, das Moritzburger Teichgebiet und die Lausitzer Platte. Das verbindende Element stellt die Elbe dar, die in breiten Mäandern, von den Ellwiesen gesäumt, in einer in Europa einzigartigen Weise die Stadt durchströmt. Im Herzen Dresdens bilden die baukünstlerischen Monumente die berühmte Silhouette, die unbestritten zu den Perlen europäischer Stadtkultur gehört.

Dresden entfaltete sich zu einem der wichtigsten Zentren des deutschen Barock, das im Zwinger, der Hofkirche und der Frauenkirche gipfelte. Kongeniale Ergänzungen waren die Stadtpaläste

und die bürgerlichen Wohnhäuser, „so daß nun dieser Dreiklang von Bürgerbauten, Kirchenbauten und Palaisbauten die wunderbare, harmonische städtebauliche Einheit ergab, die unsere Stadt mit einem besonderen architektonisch-musikalischen Stimmungswert auszeichnete“ (KONWIARZ, 1946). Obwohl das Stadtbild im Augustäischen Zeitalter seine Hauptprägungen erhielt, leistete doch auch die Entwicklung zur Metropole im ausgehenden 19. Jahrhundert Entscheidendes zur Entstehung des erinnerungsverklärten Bildes der Stadt mit ihrem pulsierenden Leben, mit ihren Restaurationen und Cafés.

Dresden gilt als Barockstadt. Daneben aber sind viele seiner bedeutendsten Bauten weder aus der Barockzeit, noch tragen sie ein barockes Gepräge. Schloß, Hauptwache, Gemäldegalerie, Opernhaus, Ständehaus, Augustusbrücke, Rathaus, Stadthaus, Hygienemuseum - um nur einige zu nennen - gehören ebenso zu Dresden wie der Zwinger, die Hofkirche und das Japanische Palais und tragen wie diese ihr Teil bei zu dem, was wir die Dresdner Atmosphäre nennen, dieses Unwägbare, das alle fühlen, aber keiner definieren kann. (BRESSLER, 1946)

Dresden wies dank der im deutschen Maßstab vorbildlichen Bauordnung von 1905 und ihrer Vorläufer eine ausgeprägte Gliederung in unterschiedliche Baugebiete auf. In der Baukultur und der idealen Einbeziehung der Landschaft liegt die Bezeichnung „Gesamtkunstwerk Dresden“ begründet, die Stadtbaurat PAUL WOLF (1879-1957) in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts prägte, indem er die „selbstverständliche Pflicht“ annahmte, „die kostbaren Zeugen des Lebens und Schaffens vorangegangener, lebensstarker Epochen zu überliefern“ und „die im Weichbild von Dresden ... in reichem Maße vorhandenen landschaftlichen Werte und Grünbestände“ zu schützen. Baupolitik in Dresden müsse „die Gewähr dafür bieten, daß die künftige Stadt sich als ein Gesamtkunstwerk darstellen wird“ (zit. nach GURATZSCH, 2001).

Der Dresdner Stadtbaurat und Leiter des Stadtplanungsamtes HERBERT CONERT beschreibt Dresden als „eine der schönsten Städte Deutschlands“ (o.J., o.S.):

Nicht nur der Fremde, der aus allen Teilen der Welt zu Besuch kam, nicht nur der Ausländer, der sich in Dresden angesiedelt hatte, weit mehr noch der Dresdner selbst liebte und liebt seine schöne Heimatstadt. Die weltbekannte, gleich musikalischen Akkorden im Wechselspiel der Tageszeiten bald wuchtig tönende, bald sanft klingende Stadtsilhouette, vom Garten des Japanischen Palais oder vom Waldschlößchen aus gesehen, aus den Morgennebeln mit leichten Farbtönen emporsteigend oder am klaren Abendhimmel sich in festen Umrissen abhebend - immer sieht der Dresdner sein Heimatbild, sein Elbflorenz, sein Dresden wieder anders; er liebt es aus innerster Begeisterung.

Selbst Kritiker, die die Stadt eines „Kulissenwahns“ bezichtigen (RUBY, 2000), sehen in der sensiblen Einbindung des Flußraumes in das Stadtgewebe den Vorzug vor anderen Städten.

Ein Großteil dieses alten städtischen Gefüges ging im Bombenhagel des 13. Februar 1945 unter. Der folgende Neuaufbau veränderte auf radikale Art nahezu alles, was überkommen war. Dresden erhielt eine Prägung als sozialistische Stadt. Dies wirkt noch heute nach und bestimmt die „Dresdner Streitkultur“ (HANNUSCH, 2002), den Drang vieler Dresdner, vor allem bei städtebaulichen Entscheidungen mitreden zu wollen.

Jede Frage von Aufbau, Umbau, Ausbau, Anbau ist immer verknüpft mit diesem Trauma. Das gehört zum kleinen Einmaleins der Dresdner Mentalität. (LÜHR, zit. nach HANNUSCH, 2002)

Dabei haben Debatten zum Städtebau in Dresden, im Gegensatz zu vielen anderen Städten, eine lange Tradition. Der Status einer Residenzstadt, verbunden mit der einzigartigen Lage und Schönheit, trug viel dazu bei: „Das würde, wie ich vermute, in Wanne-Eickel niemals der Fall sein.“ (PATZELT, zit. nach HANNUSCH, 2002) Eine Bürgerschicht traut sich zu, engagiert an die Öffentlichkeit zu gehen (DONSACH, zit. nach HANNUSCH, 2002). Entstanden ist in diesem Klima ein „Dresdner Bürgerinitiativen-Biotop“ (PATZELT, ebd.). ROSENLÖCHER (1997, S. 45), in diesem „Biotop“ fest verwurzelt, beschreibt mit einer Ankunft in seiner Heimatstadt zugleich einen Teil der heutigen Probleme, die den „Mythos“ zunehmend verblassen lassen:

Wer über die Autobahn kommt, hat oft die Möglichkeit, mit vielen anderen Autos oben zu verharren und auf eine Dunstglocke hinabzusehen. Und manchmal sogar den Rathausturm zu erkennen, der sich am meisten vordrängt, weil er der Häßlichste ist. „Unser Dresden“, sagen wir Dresdner dann... Kaum daß sich die Autos wieder in Bewegung setzen, verschwindet die Stadt erneut, und mancher Autofahrer hat sie vor lauter Autos nie mehr wiedergesehen. Selbst die berühmte Dresdner Höflichkeit geht völlig unter im Straßenverkehr, ein rätselhaftes Phänomen. Nicht einmal im Ruhrgebiet habe ich soviel gasgebende Stumpfheit angetroffen wie hier. Die Gegend wimmelt von Wahnsinnigen, die immer noch überholen müssen. Als ob sie dieses Mal nicht ahnungslos hinter den neuesten Brutaltendenzen zurückbleiben wollten.

RICHTER (2001) warnt davor, daß, während in der Innenstadt ein ebenso bedenklicher wie bedenkenswerter Historismus exerziert wird, weiten Teilen der übrigen Stadt genau das Bild droht, das im Inneren gebannt werden soll, die „Planungsphantasie eines ADAC-Funktionärs aus den 60er Jahren“.

Der Wettbewerb um Geschäft und Gewinn nimmt wenig Rücksicht auf die einmalige Schönheit der Elbaue am Waldschlößchen, die Idylle vorstädtischer und ländlicher Landschaftsräume im Planungsgebiet einer Autobahn, auf Luft, Licht und Landschaft - kurz: auf das Flair dieser Stadt, von Dichtern besungen und von Malern immer aufs neue erschaut. Nicht wahrgenommen von den wirtschaftlichen und politischen Entscheidungsträgern vielleicht auch deshalb, weil diese - heimatlos im globalisierten Rausch - dem jeweiligen Standortvorteil auch körperlich naheilen. Das 'Frühstück in Prag' ist verlockender als ein besinnlicher Ausflug in heimischer Flur, die 'Erreichbarkeit' wesentlicher als das Ziel. (GABER, 2001, S. 2)

Daß es sich bei der ebenfalls Merkmale eines verklärenden Mythos aufweisenden Diskussion zum Autobahnbauvorhaben A 17 um eine übertragbare Frage des Daseinsvollzuges mit Verallgemeinerbarkeit und hohem Abstraktionsgrad handelt und in Dresden nur globale Entwicklungen nachgeholt werden, zeigt CORTÁZARS (1996, S. 22-23) Beschreibung einer Reise von Paris nach Marseille:

Bis zum Sommer 1978, o bleicher, furchtloser Leser, gehörten wir, die wir dies schreiben, jener Rasse von Sterblichen an, die eine Autobahn für das halten, was sie zu sein scheint: ein modernes, höchst ausgeklügeltes Bauwerk, das es den in ihre vierrädrigen Kapseln eingeschlossenen Reisenden erlaubt, eine auf der Landkarte leicht nachzuweisende und in den meisten Fällen im voraus ausersehene Wegstrecke in einem Minimum an Zeit und mit einem Maximum an Sicherheit zurückzulegen. Die Ingenieure, die das, was man die Institution Autobahn nennen könnte, erdachten und ausarbeiteten, vollbrachten Großartiges, um dem Autofahrer nicht nur jedes Hindernis aus dem Weg zu räumen, das die Geschwindigkeit mindern könnte (bekanntlich sind die weitaus meisten Benutzer dieser Straße fanatische Verfechter einer anständigen Durchschnittsgeschwindigkeit), sondern auch alles, was den Fahrer von seiner Konzentration auf das Asphaltband ablenken könnte, welches denjenigen, die ihm folgen, den ... trügerischen Eindruck einer stetigen Kontinuität zu vermitteln pflegt, einer Kontinuität, die nach dreißig, vierzig oder sechzig Minuten konstanter Geschwindigkeit nicht nur die Räder des Fahrzeugs einbezieht, das der Mensch am Steuer noch zu kontrollieren glaubt, sondern auch das Steuer des besagten Fahrzeuges und sogar die Hände und Reflexe des besagten Menschen, der sich so, bewußt oder unbewußt, in diese große unpersönliche Gesamtheit einfügt, nach der alle großen Religionen so sehr trachten.

Seit dem Dritten Reich sind Autobahnen mythologisiert (SCHÜTZ & GRUBER, 1996). Ein der Realität nicht standhaltender Mythos lautet: Die Autobahnen waren Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und wesentlicher Motor der Wirtschaftsentwicklung nach 1933. In neuerer Zeit, wo Autobahnen zunehmend unter dem Verkehr verschwinden, Stau der Normalzustand ist, besann man sich auf einen weiteren Mythos: die Sehnsucht nach der „Landschaftsautobahn“, nach der „Versöhnung von Natur und Technik, Verkehr und Landschaft“ (ebd., S. 9). In die vorliegende Arbeit wird auch eine mögliche Beziehung zwischen den Mythen „Dresden“ und „Autobahn“ einbezogen. Ein berühmter Dresdner, Victor Klemperer, der das „Märchen des autowandernden Waldvolkes“ (ebd., S. 151) miterlebte, gibt in seinen Tagebüchern einen Bericht nicht nur über „die Schwierigkeiten des Fahrenlernens, sondern auch die allmähliche Verwandlung der anfänglichen Ängste in Lustgefühle und schließlich geradezu Fixation“ (S. 151). Innerhalb weniger Monate des Auto(bahn)fahrens notierte er: „Auto, Auto über alles, einziger und letzter Gedanke“ (S. 152). Mit kritischer Distanz und unter dem Eindruck zunehmender enormer Probleme sowohl mit der Unterhaltung des Wagens als auch angesichts der Schikanen gegenüber Juden (Fahrverbot, Entzug des Wagens usw.) resümierte er später: „Ein großer Genuß, aber welch ein Luxus, und wieviel Sand in die Augen des Volkes“ (S. 153). Mit dem Bau der Gläsernen VW-Manufaktur wird speziell in Dresden weiter an einer Mythenbildung gearbeitet, denn hier bedient man sich in Architektur, Firmenphilosophie und Marketing auf besondere Weise verklärender Beschreibungen und Ansprüche. Ein empfundenes gesellschaftliches Wertevakuum soll durch Themen ausgefüllt werden, die statt von Familien, Hegemonien, Bildungsträgern, Religionsgemeinschaften oder Staaten nun von großen Unternehmen besetzt werden, die ein solches Themenmonopol sich anschicken zu übernehmen. Wie der Architekt der Manufaktur, GUNTER HENN, darstellte (1. Kirchbautag Leipzig, 1.11.2002), sind für VW Themen wie Sicherheit, Bildung, Wellness, vor allem aber Mobilität von höchstem Interesse. Diese würden als „Meta-brands“ den Schritt von „gewünschten Welten“ hin zu „erlebbaaren Welten“ tun und nur noch vom „Mythos“ übertrumpft werden. Dresden soll mit dem Auto-Manufaktur-Konzept zu einer einzigartigen „Destination“ (HENN, 2002) werden. Die Stadt – als eine „Kulisse, die Arbeit und das entstandene Produkt als Erlebnis erscheinen lassen soll“ (BIRNE et al., 2003, o.S.).

Für die Studie ist relevant, daß die 1989 in Ostdeutschland einsetzende gravierende gesellschaftliche Veränderung - mit großen Auswirkungen auch auf Stadt- und Verkehrsplanung - und die damit verbundenen Entscheidungsprozesse ein Spiegelbild aktueller Visionen, Interessenlagen und Machtverhältnisse, des Demokratie-, Stadt- und Naturverständnisses sind. Beeinflussen die Dresden-Idee und das lokalpatriotische bürgerschaftliche Engagement der Dresdner Bürger tatsächlich Entscheider und Entscheidungen, regen sie zum Hinterfragen bestimmter Entscheidungen an oder handelt es sich heute nur noch um eine werbewirksame Schimäre? Untersuchenswert scheint aus umwelt- und entscheidungspsychologischer Perspektive, ob und in welchem Ausmaß Streitkultur, weiche Standortfaktoren und auch die verschiedenen „Mythen“ in Stadtentwicklungsfragen handlungs- und entscheidungsleitend sind.

2 Literaturübersicht

Beschreibung des Untersuchungsgegenstandes anhand interdisziplinärer Wissenschaftsliteratur

„Es gibt in der wissenschaftlichen Forschung ein Suchen und ein Finden. Sucher sind nicht notwendigerweise auch Finder, aber sie verfassen die wertvolleren Reisebeschreibungen.“
(ERWIN CHARGAFF)

Die wesentlichen Facetten und verschiedenen Perspektiven des Entscheidens im städtischen Kontext werden überblicksartig aufgezeigt. Mit der Breite der Annäherung aus verschiedenen Gebieten ist sowohl eine dem Gegenstand angemessene Universalität als auch die Triangulation beabsichtigt. Schwerpunkt in der Rezeption der Psychologieliteratur ist die der Datenauswertung zugrundeliegende Theorie des Entscheidungsautismus.

2.1 Stadtentwicklung im Fokus von Politik, Gesellschaft, Ökonomie und Ökologie

2.1.1 Perspektive Städtebau und Urbanität

Erst das Verständnis der Vergangenheit der Stadt vermag vollen Einblick in die Probleme der heutigen und der künftigen Stadt zu eröffnen. Manche disfunktionale Planung der jüngeren Zeit läßt erkennen, daß eine tiefere Besinnung auf die Funktionsgesetze der städtischen Lebensform wünschenswert gewesen wäre. (HASELOFF, 1970, S. 8)

Die Verstädterung im 19. Jahrhundert hatte zur neuartigen Lebensform der bürgerlichen Urbanität geführt, mit der die u.a. zunehmende Bürokratisierung, Verrechtlichung, aber auch Partizipations- und Bildungsmöglichkeiten (z.B. Entwicklung des Pressemediums) verknüpft waren. Diese bürgerliche Urbanität entstand im Prozeß der Emanzipation beim Übergang von der vorindustriellen zur industriellen Stadt. Damit waren auch die städtebaulichen Grundlagen der Moderne gelegt (weiterführende Literatur dazu u.a. SITTE, 1909; BENEVOLO, 1990; CURDES, 1991; BRAUNFELS, 1991)¹. Nach dem Einschnitt durch den 2. Weltkrieg setzten sich Pragmatismus und Diskontinuität im Städtebau durch, woraus die aufgelockerte und entmischte

¹ Ein Exkurs zum Leitbild der modernen Stadt findet sich im Anhang A

Stadt resultierte. In dieser Expansionsphase war Urbanität in ihrer soziologischen und moralisch-politischen Dimension kein Thema. Stadtentwicklung wurde von Autoren wie JACOBS (1963), BAHRDT (1963) oder MITSCHERLICH (1965) kritisiert als ein Prozeß wachsender Entfremdung zwischen der Stadt und ihren Einwohnern (zit. nach KLEGER, 1995). Nach der kurzen Phase, die aufgelockerte Stadt mit „Urbanität durch Dichte“ zu verbessern, lieferte die Postmoderne ideologische Hintergründe zur fundamentalen Kritik der Moderne auch im Städtebau. Bauwirtschaftsfunktionalismus stärkte die Position der Rekonstruktion der Stadt.

Die Verbindlichkeit einer modernen Lebensform, die dem funktionalistischen Städtebau als Leitbild zugrundelag, soll abgelöst werden durch eine polykontextuelle Identität verschiedener Lebensvollzüge, (...) indem der gesichts- und geschichtslosen Stadt des Funktionalismus eine Absage erteilt wird (KLEGER, 1995, S. 44).

Im Mittelpunkt der Betrachtungen steht hier die moderne europäische Stadt mit ihren Merkmalen Zentralität, dem klaren Gegenüber von Stadt und Land sowie der Mischung der Funktionen (SIEBEL, 1996), die einerseits vielfältige Möglichkeiten bietet, andererseits aber auch durch heutige Lebensformen an ihre Grenzen gestoßen ist. Es scheint, daß der kurze Moment der Urbanität vorüber ist, die Stadt im Agglomerationsbrei unterzugehen droht (vgl. auch FUHRER & KAISER, 1994), seit der Auflösungsprozeß mit der fundamentalen Großstadtkritik Ende des 19. Jahrhunderts verstärkt einsetzte. Sie stellt kein Gravitationszentrum mehr dar, seit durch Counter-Urbanisierung die gesellschaftliche Dynamik von den Kernstädten wegweist und in sogenannten „edge cities“ Stadt simuliert wird. Die europäische Stadt zeichnet sich durch ökonomische, demographische, soziale sowie nostalgische Vorteile aus. Die Attraktivität von historischen Strukturen kann einen weichen Standort- und Wirtschaftsfaktor bilden, der Prestige, Dominanz und Darstellung ermöglicht. Auch wenn die Stadt heute nicht mehr das Privileg hat, Unabhängigkeit und Emanzipation von der Natur zu demonstrieren, Ort der bürgerlichen Individualität, Selbstverwaltung und Marktort zu sein, gibt es nach wie vor kulturelle, soziale und Überlebensgründe, sich auf die kompakte Stadt zu besinnen (SIEBEL, 1996).

Im Laufe der Geschichte spiegelten sich in der Stadt als „Produktionsstätte“ einer Kultur, in ihrer räumlich-materiellen Struktur die bedeutsamsten Normen und Werte ihrer Kultur symbolisch wider. Strukturveränderungen drücken den Kulturwandel aus und bringen umwälzende Gesellschaftsveränderungen, die z.B. auch umfassende Infrastrukturmaßnahmen evozieren, zum Ausdruck (vgl. FISCHER, 1995). Städte sind Brennpunkte der sozialen und ökologischen Gegenwartsprobleme, dabei gleichzeitig auch die Motoren der gesellschaftlichen Entwicklung, der Kultur und Innovation, der Gemeinschaft und Toleranz (Urban 21, 2000). So symbolisiert die Stadtgestalt Macht, und Stadtplanung kann als Machtausübung gesehen werden (vgl. MUMFORD, 1963), als Zeichensystem, das die Lebensverhältnisse reflektiert. Stadtentwicklung ist also nicht nur ein baulich-räumlicher, sondern auch ein gesellschaftlicher Prozeß. Stadtplanung und Stadtentwicklungspolitik sind Instrumentarien, um ein Gesellschaftsmodell räumlich und zeitlich umzusetzen. Stadtplanung umfaßt, eingebettet in den jeweiligen historischen Kontext, das Zusammenarbeiten von Menschen in verschiedenen sozialen Gruppierungen, in denen Kommunikation stattfindet und gruppendynamische Prozesse der Normierung, Rollendifferenzierung und Entscheidungsfindung ablaufen (FISCHER, 1995). Entscheidungen über Stadtentwicklung brauchen Bilder und Zukunftsperspektiven, die über aktuelle materielle und soziale Probleme hinausgehen. Stadtentwicklungspläne geben Aufschluß über implizite Gesellschaftsmodelle und sind „meistens Ausdruck eines Kompromisses zwischen konkurrierenden Interessen“ (KLEGER, 1995, S. 42). Städte

sind als Orte zu verstehen, deren Geschichte auch die historischen Variationsmöglichkeiten zeigt: Entstehen, Transformierung, Verschwinden - die Potentiale öffentlicher Sozialität. Am Beispiel Dresdens lassen sich charakteristische Prozesse der Stadtentwicklung mit lokalen Besonderheiten in der Tradition der „urbanen Gemeinde“ (WEBER, 1921) verknüpfen. In der gegenwärtigen pluralistischen Gesellschaftsordnung bestehen keine einheitlichen städtebaulichen Leitbilder: Paradigmatisch stehen dem Lager der „kritischen Rekonstruierer“ (Beispiel Planwerk Innenstadt Berlin), die die Großstadt des späten 19. Jahrhunderts zurückgewinnen wollen, die Vertreter der „zweiten Moderne“ in Städtebau und Architektur gegenüber, für die die positiven Visionen der Moderne bei weitem deren Fehlleistungen und Nachteile aufwiegen. Angesichts der mit rasantem Tempo stattfindenden Sub- und Exurbanisierung kann diese Debatte allerdings nur als elitäres Geplänkel bezeichnet werden.

2.1.2 Perspektive Politikwissenschaft

Der vorliegenden Arbeit liegt eine politikwissenschaftliche Sicht zugrunde, die auf das Handeln von Akteuren, Prozesse der Interaktion, die emergente Entwicklung von Strukturen aus Interaktionen und die Doppelfunktion von Strukturen, Handeln zu begrenzen und zu ermöglichen, fokussiert (BENZ, 1997, zit. nach BOGUMIL, 2001). Dazu gehört nach BOGUMIL (2001, S. 29 f.) ein Verständnis von Politikentwicklung, das durch 4 Punkte charakterisiert ist:

1. Die Rationalität politischer Akteure ist begrenzt. Das Steuerungswissen von Akteuren reicht in den seltensten Fällen aus, Problemursachen zweifelsfrei festzustellen und auf der Grundlage vollständiger Informationen einen gewünschten Zustand herbeizuführen. Selbst wenn, was nicht unbedingt die Regel ist (satisficing!), sachlich beste Lösungen angestrebt werden, verhindert unzureichendes Wissen die Formulierung zielgenauer Programme (vgl. BENZ 1998a, BRAUN 1998, BOGUMIL/SCHMID 2001, S. 35ff.).
2. Akteurshandeln ist von der Orientierung an Eigeninteressen, strategischer Interaktion und von mikropolitischen Konstellationen geprägt (vgl. ORTMANN u.a. 1990). Politische Akteure orientieren sich nicht nur an entscheidungsrationalen Motiven, sondern auch an ihren Handlungsrationaltäten.
3. Akteursstrategien und -entscheidungen werden durch institutionelle Restriktionen und soziale Normen beeinflusst. Institutionen sind unabhängige und abhängige Variablen zugleich. Im Gegensatz zur traditionellen Betonung des polity Aspektes werden nicht nur die handlungsbeschränkenden, sondern auch die handlungsermöglichenden Aspekte von Institutionen betont. Der institutionelle Rahmen konstituiert Akteure und Akteurskonstellationen, strukturiert ihre Verfügungen über Handlungsressourcen, beeinflusst ihre Handlungsorientierung und prägt wichtige Aspekte der Handlungssituation (CZADA 1998, S. 51). Aber er bestimmt Handlungen nicht vollständig. Man kann Normen verletzen, Macht illegitim anwenden und auch die Verfügung über Ressourcen läßt sich nur begrenzt institutionell regeln (vgl. MAYNTZ/SCHARPF 1995a, S. 49). So zeigen v.a. die häufig auftretenden Vollzugs- und Durchsetzungsprobleme, daß eine Rationalisierung von Politik nicht nur durch institutionelle Veränderung erreichbar ist, sondern daß es eine eigene Prozeßrationalität gibt, daß also die Interaktions- und Kooperationsbeziehungen der Akteure in die Analyse miteinbezogen werden müssen.

4. Es ist von einer historischen Pfadabhängigkeit von policies auszugehen. Policies lassen sich in der Regel nicht beliebig situativen Bedingungen anpassen, sondern nur schrittweise, inkrementalistisch und in langen Zeiträumen. Individuen und politische Kollektive orientieren ihr Handeln bei starker Veränderung der äußeren Rahmenbedingungen an früheren Erfahrungen und strategischen Repertoires, die sich in der Vergangenheit bewährt haben (LEHMBRUCH, 1998, S. 12; CZADA, 1998).

Ein Phänomen wie Stadtplanung kann nur unter Berücksichtigung ihres Entstehungszusammenhanges angemessen erfaßt werden (vgl. BRAKE, 1985, zit. nach FISCHER, 1995): Die industrielle Revolution gilt als Wurzel für die moderne Stadtplanung, die in ihrer Komplexität ihre Vorläufer weit übertrifft. Mit der Kultur des Kapitalismus zog auch ein neuer Freiheitsbegriff in die Industriegesellschaft ein - die Freiheit von städtischen Beschränkungen für private Investoren². Der Staat überließ die bauliche Entwicklung dem freien Spiel der Kräfte, Stadtverwaltungen nahmen einen laissez-faire-Standpunkt ein, der Bodenspekulationen sogar guthieß (MUMFORD, 1963). MUMFORD (ebd., S. 517) appelliert im gleichen Sinne wie das Sächsische Finanzministerium im 19. Jahrhundert:

„Eine verantwortungsbewußte öffentliche Leitung, die wohlbedachte Arbeiten für die Allgemeinheit ausführte, ist eine wesentliche Voraussetzung für die Begründung und Erschließung des städtischen Gemeinwesens.“

Durch neoliberale Politikformen wird gesellschaftliche Regulierung den Marktkräften überantwortet. Die staatliche Einflußnahme zieht sich jedoch nur aus Teilbereichen zurück.

Zu erwarten ist also nicht 'weniger Staat', sondern das weitere Fortschreiten der regulierenden und kontrollierenden Durchstaatlichung der Gesellschaft (...), die Tendenz zu einem 'autoritären Etatismus', d.h. einer Verhärtung und Verselbständigung der Staatsmaschinerie gegenüber der Bevölkerung und eine Schwächung rechtsstaatlich-demokratischer Institutionen und Verfahren (HIRSCH & ROTH, 1986, S. 84).

Grundlage der „Stadtpolitik“ sieht CASTELLS (zit. nach BAUHARDT, 1995) darin, daß der Staat in Bereiche der kollektiven Konsumtion eingreift. COCKBURN (ebd.) belegt die enge Verquickung von Politik und Ökonomie, die in der Stadtpolitik ihren konkreten Ausdruck findet. Eine Interdependenz zwischen lokaler und nationalstaatlicher Politik besteht darin, daß der Staat die Rolle des Garanten für die kontinuierliche Reproduktion der Bedingungen für Akkumulation übernimmt und auf der lokalen Ebene aktiv wird.

In der politikwissenschaftlichen Stadtforschung existieren gegensätzliche Bewertungen der kommunalen Handlungsspielräume. So gilt die Kommune einerseits als Ausführungsorgan staatlicher Politikvorgaben, andererseits als Ort der politischen Auseinandersetzung und des Widerstandes gegen staatliche Politik (BAUHARDT, 1995). Dabei wird mit dem Mißverhältnis zwischen verfassungsrechtlich garantiertem Selbstverwaltungsrecht der Kommunen (Art. 28, Abs. 2 GG) und

² In Dresden wurde im 19. Jahrhundert die bis dato chancenlose Hausbesitzerpartei eine einflußreiche politische Kraft (vgl. Anhang D).

ihrer mangelhaften Absicherung argumentiert (PETZINA, 1990; HÄUSSERMANN, 1991; MÄDING, 1991, zit. nach BAUHARDT, 1995), was den Handlungsspielraum gering oder gar bedeutungslos werden läßt. Durch Zweckbindung von finanziellen Zuweisungen bleibt die zentralstaatliche Steuerungswirkung gewahrt. MAYER (1990) sieht hingegen große Handlungsspielräume auf kommunaler Ebene, da hier soziale Bewegungen - „lokale Bewegungsmilieus“ - in konkreten Auseinandersetzungen Politik „von unten“ beeinflussen.

Mit der Krise des Sozialstaates entstand seit Mitte der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts auch eine Umorientierung in der lokalen Politikforschung. Aufgrund von ökonomischen und soziokulturellen Veränderungen wurde das Politikversagen der staatlichen Handlungsebene konstatiert. Momentan zeichnet sich keine eindeutige Beurteilung kommunaler Handlungsmöglichkeiten ab. Tendenziell werden sie jedoch eher gering eingeschätzt (BAUHARDT, 1995). HÄUSSERMANN (1991, zit. nach BAUHARDT, 1995, S. 77) vermißt noch immer Leitbilder für diese „andere“ Kommunalpolitik und eine gesellschaftlich relevante Gruppe, „die eine grundsätzlich andere Kommunalpolitik“ fordert. Aus politischer Sicht sind ökologische und partizipatorische Leitbilder und ihre Interessenvertreter zwar präsent, aber ohne nennenswerte Lobby. Bewegung kommt in diesen Prozeß durch alternative kommunalpolitische Modelle wie z.B. aus dem brasilianischen Porto Alegre, das erfolgreich einen städtischen „Bürgerhaushalt“ praktiziert (HERZBERG, 2001, Bertelsmann Stiftung et al., 2002, www.buergerhaushalt.de).

Heute kommt der Kommune im ökonomischen Restrukturierungsprozeß die „Funktion der Moderation“ (MAYER, 1990) zu. Städtische soziale Bewegungen und ihre intermediären Organisationen müssen dabei eine wichtige Rolle spielen, indem sie qualitative Orientierungen für eine städtische Politik zu formulieren haben, die sich nicht einseitig an einer Interessengruppe ausrichtet.

Neben der ökonomischen und institutionellen zwingt die soziale Herausforderung heute, sich politischer Urbanität zuzuwenden. Nach SIEBEL (1996) ist Urbanität weder planbar noch baubar oder rückgewinnbar, weshalb die Mitwirkung der Bürger in Form politischer Urbanität unabdingbar ist. Die soziale, politische, kulturelle und ökonomische Pluralisierung der städtischen Gesellschaft verstärkt das Konfliktpotential. Der Anspruch an politische Konfliktbewältigungsformen steigt. KLEGER (1995) beschreibt dies am Beispiel der Raumkonzeptionen: Einerseits dominiert die Sicht von privaten Investoren und politischen Vertretern der Wachstumskoalition, nämlich die funktionale Stadt. Andererseits orientiert sich das urbane Raumkonzept an historisch gewachsener lokaler Identität. Der urbane Raum ist zunehmend nicht mehr als Identität einer Bürgergesellschaft verfügbar, sondern funktionalisierter Raum des Wachstums ganzer Wirtschaftsregionen. Städte stehen vor dem Problem, daß sich die etablierten institutionellen Einflußmöglichkeiten auf die Stadtentwicklung verringern. Um die genannten Probleme der Stadt zu bewältigen, müssen verschiedene Wege gegangen werden. Zunächst kann sich Urbanität in ihrem Raumbezug nicht mehr auf die etablierten territorialen Einheiten beschränken. Zweitens bezieht sich Urbanität in ihrer historisch-zeitlichen Dimension auf das Erbe des europäischen Humanismus, zu dem das Konzept der gemischten Stadt zählt. Drittens bedeutet auf der Verhaltensebene Einzelner Urbanität, Widersprüche bei sich selbst und anderen auszuhalten. Letztlich zielt Urbanität politisch auf lokale und regionale Handlungsfähigkeit, wobei Konfliktbewältigung und Konsenssuche im Mittelpunkt stehen müssen. Politik ist als unorthodoxer Problemlöseprozeß zu verstehen, der zu konstruktiven Problembearbeitungsverfahren führt und widersprüchliche Werte und Gruppen nicht ausgrenzt, sondern zum Kennzeichen einer urbanen Politik macht. Die Selbstbehauptung der Demokratie gehört unmittelbar dazu. Die größten Herausforderungen

der Zivilisation liegen derzeit in den Städten. Politische Urbanität kann dort Humanismus und Politik wieder zusammenführen (KLEGER, 1995).

2.1.3 Perspektive Stadtökologie

Die Lokale Agenda 21 als Instrument globaler Umweltsorge geht explizit auf Städte und ihre Bedeutung für nachhaltiges Wirtschaften und Planen ein. Die Vernetzung ökologischer, sozialer und ökonomischer Ansprüche befreit Bemühungen um Natur- und Umweltschutz aus ihrer Isolierung und hebt sie auf die Ebene der Zielbestimmung gesellschaftlicher Entwicklung. Wirtschaftliche und sozial-politische Entscheidungen dürfen sich nicht auf die Maximierung der Produktion und den Ausgleich zwischen unterschiedlichen Interessen der sozialen Gruppen beschränken, sondern müssen die existentielle Einbindung des Menschen auch in die ihn tragenden Netzwerke der ökologischen Systeme berücksichtigen. Diese Integration in ein entwicklungspolitisches Gesamtkonzept ist der entscheidende Schritt zu einer vorsorgenden Städtepolitik (HOFFMANN, 2000). Mit HARD (1994) wäre dabei die Frage nach „Natur in der Stadt“ zu klären, die nicht auf Landschaft und Grün beschränkt bleiben kann, wenn „Natur“ das ist, was das „Gesetz seiner Bewegung in sich selber hat“. Denn dann wären eher Wirtschaft, Technik, Wissenschaft, generell die gesellschaftlichen Funktionssysteme in ihrem „Blindflug“ (LUHMANN, 1991) die gegenwärtige Form der Natur, d.h. des unbeherrschbar Eigengesetzlichen und Unverfügbaren. Die Stadt verdient die Bezeichnung Natur insofern, als sie ein gesellschaftliches und technisches Gebilde ist, das sich von „natur“haften Umweltbezügen weitgehend gelöst hat³. Stadtökologie als mehrperspektivische, interdisziplinäre Wissenschaft kann mit ihrer Übersetzung in alltagsweltlich-alltagssprachliche Gegenstandsbeschreibungen Programme für eine lebenswertere Stadtgestaltung liefern, indem Leitbilder und Qualitätsziele, die Integration diverser Ansätze und Standards auf Themen wie Naturintegration, Flächennutzung oder Mobilität projiziert werden (THIELE, 1997). Oberstes Prinzip einer Stadtplanung der Zukunft muß ein umfassender Nachhaltigkeitsbegriff sein. Dabei geht es nicht um unberührte Naturinseln, selbst wenn „Reste von Natur“ gern als „Investitionserwartungsland“ (HARD, 1994) gesehen werden. Gemeint ist eine geschlossene Kreislaufwirtschaft, die Boden, Wasser und Luft als Grundvoraussetzung des Lebens schützt. Ressourcen und Platz werden knapp, deshalb wird es immer öfter darauf ankommen, neue Vorhaben zu unterlassen, um stattdessen Vorhandenes zu verbessern. Der Architekt FREI OTTO (1994) fordert, „extrem wenig zu bauen und dabei einmalige Schönheit anzustreben“. Ähnliche Intentionen verfolgte schon der Wasseringenieur SCHMIDT (1870, S. 4) bei der aus heutiger Sicht nachhaltigen Dresdner Elbuferregulierung im 19. Jahrhundert:

Was also jetzt schon in weitestem Maaße vorhanden ist, das möge man zu erhalten suchen, man möge es weiter ausbauen und cultiviren, und es nicht zerstören, um etwas ganz Anderes an dessen Stelle zu setzen.

Das Neue an der Theoretisierung der Stadt unter dem Leitbild der Ökologie liegt darin, die naturale Seite verschiedener Problemlagen (Verkehr, Wasser, Müll etc.) aufzunehmen und zum Gegenstand von Wissenschaft und Politik zu machen. In der Stadt als sozialem Gebilde ist

³ In der Moderne finden sich unter dem Stichwort „Zweite Natur“ bei Marx, Gehlen und Adorno ähnliche Formulierungen dazu.

der materiell-stoffliche Aspekt des städtischen Lebenszusammenhangs mit gesellschaftlichen Verhaltensweisen unauflösbar verknüpft. Gleichwohl gerinnt die Gesellschaft unter dem Leitbild Ökologie nicht selten zu einem rein stofflich-energetischen, gesellschaftsfreien Gebilde. In der Begrifflichkeit der naturwissenschaftlichen Ökologie ist das ineinander verzahnte Verhältnis Mensch-Gesellschaft-Natur kaum zu beschreiben. Ökologie läßt sich nicht ohne weiteres additiv in das Bedeutungsfeld Stadt einfügen (HÄUSSERMANN & SIEBEL, 1987). Wo rein ökologisch gedacht wird, besteht die Gefahr, gesellschaftliche Probleme und Prozesse wie Naturvorgänge zu behandeln. Derartige Interpretationen decken sich aber kaum noch mit dem Selbstverständnis und dem Lebensgefühl der Stadtmenschen. Um dieser Gefahr einer Naturalisierung des Sozialen zu entgehen, wird in der soziologischen Stadtforschung häufig vorgeschlagen, das Ökologische zu einem zentralen Bestandteil städtischer Kultur zu machen. Damit werden die mentalen Anteile an der gegenwärtigen Krise der Stadt, deren kulturelle, psychologische Voraussetzungen und die sie begleitenden Leitbilder sichtbar. Die Hoffnung, sich von der Angst vor der Natur durch ihre Beherrschung zu befreien, beeinflußt als implizites irrationales Motiv staatliche Verwaltungs- bzw. Wirtschaftshandlungen und Entscheidungsprozesse (PREUSS, 1991). Doch die gestörten Beziehungen zwischen Mensch, Gesellschaft und Natur im städtischen Zusammenhang lassen sich sowohl in einer naturalistischen wie in einer kulturalistischen Begrifflichkeit nur verkürzt erfassen (vgl. JAHN, 1994). Nachdem bei der Untersuchung der Stadt und ihrer Identität die kognitionspsychologische und stadtsoziologische Perspektive an ihre Grenzen gestoßen sind, erwartet man in diesem Zusammenhang vom psychologisch-phänomenologischen Ansatz mit seiner Kernannahme einer intentionalen Person-Umwelt-Beziehung neue Aufschlüsse, wobei sich die Intentionalität auf die Bindung einer Person an die Umwelt bezieht. Dabei wird die Umwelt aus Sicht der in ihr handelnden Personen, z.B. des Städters mit seinen „kognitiven, emotionalen, motivationalen und Verhaltens-Intentionalitäten“ (SCHNEIDER & GRAUMANN, 1986) beschrieben. Ein und derselbe Umweltausschnitt bietet sehr viele verschiedene Möglichkeiten und Grenzen für unterschiedliche Nutzer, von der Utrechter Schule „Leiblichkeit“ genannt, in der auch die Perspektive unserer Erfahrung wurzelt. Aus umwelt- und sozialpsychologischer Sicht ist problematisch, daß oben beschriebener Umweltausschnitt mit höchst verschiedenen Bedeutungen z.B. dem Anspruch der Nachhaltigkeit diametral entgegengesetzt sein kann. Die Stadt mit ihren verschiedenen Räumen ist stets intentionale Umwelt und eng mit Subjekten in einem historisch-sozialen Kontext mit Identifikationsmöglichkeiten und Ortsidentität verknüpft (PROSHANSKY, 1990, zit. nach SCHMIDT-LERM & WOLF, 1994). MOSCOVICI (1982) versteht die intentionale Umwelt in ihrer Symbolhaftigkeit, wobei Interaktionen mit ihr in ihrer Historizität zu erfassen, Traditionen handelnd fortzuführen, geschichtliche Spuren zu bewahren sind.

2.1.4 Perspektive Verkehr

„Da es dem König aber wenig gefiel, daß sein Sohn, die kontrollierten Straßen verlassend, sich querfeldein herumtrieb, um sich selbst ein Urteil über die Welt zu bilden, schenkte er ihm Wagen und Pferd. ‘Nun brauchst du nicht mehr zu Fuß zu gehen’, waren seine Worte. ‘Nun darfst du es nicht mehr’, war deren Sinn. ‘Nun kannst du es nicht mehr’, deren Wirkung.“
(GÜNTHER ANDERS)

Verkehrspolitik ist Gesellschafts- und auch Stadtpolitik in dem Sinne, daß Veränderungen im Verkehrssektor Sekundärprozesse auslösen, die verkehrspolitische, gesamtgesellschaftliche und

damit auch psychologische Konsequenzen aufweisen. Stadtbildung ist mit dem Verkehrswesen unmittelbar verbunden, da Städte auf die Versorgung aus der Umgebung angewiesen sind und deshalb eines Transportsystems bedürfen. An Kreuzungen und Knotenpunkten von Verkehrswegen kam es sehr häufig zu Stadtgründungen. Voraussetzung für Stadtbildung ist ein Verkehr mit der Geschwindigkeit Null, eine „Pause in der Mobilität“ (KNOFLACHER, 1990, S. 205). Denn dort, wo Verkehr fließt, können Aktivitäten, die Städte ausmachen, nicht entstehen.

Jede Stadt, die etwas auf sich hält und sich ihres Organismus bewußt wird, wird daher stolz sein, ein 'Nadelöhr' darzustellen in einem Verkehrssystem, das sich mit immer höheren Geschwindigkeiten schon beinahe als Selbstzweck zu entwickeln droht. (KNOFLACHER, 1990, S. 206)

Die wertschaffende Komplexität von Formen und Funktionen alter Städte war das Resultat einer Beschränkung der räumlichen Ausdehnung. Mit fortschreitender Verkehrstechnik wurde die menschliche Dimension der Geschwindigkeiten verlassen, damit auch die menschliche Dimension der Stadt. Geschwindigkeit wirkt in der Stadt wie ein „Lösungsmittel auf das, was wir als Stadtqualität ... bezeichnen“ (KNOFLACHER, 1990, S. 207).

Für Jahrzehnte haben Ingenieure mit Lokomotiven, Automobilen und Düsenjets größere Geschwindigkeiten zur Verfügung gestellt, während Planer mit Gleisen, Tunneln, Straßen und Flughäfen den Raum durchlässiger machten. Es regierte die Annahme, daß höhere Geschwindigkeiten immer besser als langsamere seien und der Raum am besten keinen Widerstand leisten dürfe. (SACHS, 1999)

Im Verkehrsbereich wird der Fortschrittsgedanke besonders betont. Geschwindigkeit und Beschleunigung sind gesellschaftliche Zeitmuster, die die Verkehrspolitik bestimmen. Schneller heißt billiger, da die Ressource Zeit knapp und teuer ist. Zeit und ihre Bewirtschaftung wurden zum Effizienzmaßstab marktwirtschaftlich organisierter Gesellschaften. Eines der grundlegenden Prinzipien ist Beschleunigung (HOHN, 1984; RINDERSPACHER, 1985, zit. nach BAUHARDT, 1995). Der Raum stellt aus ökonomischer Perspektive ein Hindernis dar, da es Zeit und Geld kostet, ihn zu überwinden. Geschwindigkeit wird erhöht, der Raum tendenziell vernichtet - alles zur Minimierung finanziellen Aufwandes. Alte Städte oder Stadtviertel zeichnen sich durch Qualität in der Stadtgestaltung, Originalität als Vielfalt sowie Eigenständigkeit als lokale Ausformung aus. Moderne autozentrierte Verkehrsplanung und ihre Realisierung hat wesentlichen Anteil daran, daß heutige Städte unter Gesichtlosigkeit leiden. Die Qualität der Stadtgestaltung ist jedoch wichtiger als die Quantität dieser mechanistischen und reaktiven Verkehrsplanung (KNOFLACHER, 1990). Der öffentliche Raum bedeutet für das gesellschaftliche Zusammenleben mehr als nur Raum für Fortbewegung. Die Stadt als Ort des Alltagslebens muß den Fragen der Gestaltung dieses öffentlichen Raumes und der Verkehrsorganisation besondere Aufmerksamkeit schenken (KNOFLACHER, 1990).

Im traditionellen verkehrswissenschaftlichen Verständnis unterscheidet man die „Trilogie der Funktionen des Verkehrs“ (VOIGT, 1973): die Befriedigung von Konsumbedürfnissen, die Gewährleistung der gesellschaftlichen Arbeitsteilung und die Aufrechterhaltung der Marktwirtschaft, d.h. die Integration von Staat und Gesellschaft. Das Bild vom Verkehr als Rückgrat der Wirtschaft symbolisiert im allgemeinen noch immer seine zentrale Bedeutung für den Zusammenhalt

des in Einzelschritte zerlegten Produktionsprozesses. Wirtschaftsverkehr gilt in der Verkehrsplanung als unantastbar, ebenso wie der Mythos der Zeiteinsparung auch bei Kosten-Nutzen-Untersuchungen noch immer aufrechterhalten wird.

Verkehr und seine Probleme werden bevorzugt auf „die anderen“ projiziert. Vor allem Güter- und Pendlerverkehr bestimmen Problemwahrnehmung und Lösungsmöglichkeiten. So wird Durchgangsverkehr verantwortlich gemacht für hohes Verkehrsaufkommen, während tatsächlich nicht der Durchgangsverkehr, sondern der lokale Binnenverkehr das Verkehrsgeschehen prägt (BAUHARDT, 1995) - in Dresden z.B. beträgt der Durchgangsverkehr ca. 10 % vom Gesamtverkehr (Sozialdata, 1994). Auch im Osten Deutschlands hat der motorisierte Freizeitverkehr wie im Westen einen Anteil von 40 % aller Fahrten erreicht.

Die Lösung der Verkehrsprobleme wird - wie bei anderen Umweltproblemen - hauptsächlich, da technisch erzeugt, in diesem Bereich gesehen. Technische Faszination stellt eine Triebkraft in der Verkehrsplanung dar. Billige, einfache und offensichtliche Maßnahmen werden schwierigeren und Renommé (sowie Wahlerfolge) versprechenden geopfert. Die Motorisierungsschraube dreht sich mit immer komplizierteren technischen Lösungen. Die Spiralwirkung - mehr Autos brauchen breitere Straßen, gut ausgebaute Straßen ziehen neue Autos an, diese wiederum beanspruchen neuen Raum - scheint unaufhaltsam. Und obwohl alle stadtzerstörenden Eingriffe im Sinne ungehinderter Verkehrsentwicklung das Verkehrsproblem nicht lösen konnten, hält man derzeit unbeirrt an dieser Logik fest. In der Verkehrspolitik ist das Modell der flexiblen, motorisierten, jederzeit verfügbaren (männlichen) Arbeitskraft handlungsleitend, die das verzerrte Bild von der vollmotorisierten Bevölkerung begründet. Diese Windschutzscheibenperspektive dominiert Verkehrsansprüche auf den öffentlichen Raum und verkennt die Mobilitätsbedingungen der Mehrheit der VerkehrsteilnehmerInnen (BAUHARDT, 1995).

Weiterhin wird Verkehr trotz seiner destabilisierenden Wirkung auf den Entwicklungsprozeß der Städte mit allgemeiner Wohlfahrt gleichgesetzt, neuer Verkehrsraum stellt in Verbindung damit einen Wert an sich dar. Damit wird die Überzeugung von wirtschaftlichen Akteuren und Verkehrsplanern, daß Verkehr ungehindert fließen muß, gestärkt. In Zeiten wirtschaftlicher Krisen wird mit dem Beschwören des Wirtschaftsstandortes eine gute Verkehrserschließung verbunden, die als Voraussetzung für wirtschaftliche Prosperität gilt. Arbeitsplatz- und Wirtschaftsargumente bestimmen die Diskussionen über den Verkehr der Zukunft. Strukturwandel ist die legitimatorische Folie für Umbau, Ausbau und Neubau der Schnellverkehrsinfrastruktur. Entgegen vieler Prognosen ist im Zeitalter der Informations- und Kommunikationstechnologien physischer Verkehr nicht überflüssig geworden. Noch immer erscheint das Bild von Adern, Strömen oder Energiebahnen, wenn Verkehrsinfrastruktur beschrieben wird. Wachstumsprognosen für ansteigende Verkehrsleistungen und zunehmenden Bedarf werden als Begründung für den Straßenausbau bemüht. Die Zunahme des Autoverkehrs ist das zentrale Argument. Ankündigungen einer „Verkehrslawine“, eines „Verkehrsinfarktes“ (MONHEIM, 1990) werden gern von Mineralölkonzernen, der Automobilindustrie und ihnen verbundenen Vereinigungen wie dem ADAC übernommen, rückläufige Bevölkerungs- und Kfz-Zulassungszahlen jedoch nicht. Auch die Sicherheit im Straßenverkehr dient als Rechtfertigung für Straßenaus- und -neubau, wozu Unfallhäufigkeit und Unfallzahlen herangezogen werden. MONHEIM weist darauf hin, daß die Orientierung am prognostizierten Verkehrsbedarf schließlich zur Realisierung dieser Prognose führt. Aus entscheidungspsychologischer Perspektive sei hier auf WATZLAWICKS selbsterfüllende Prophezeiungen mit ihrem „magischen, ‚wirklichkeits‘-schaffenden Effekt“ verwiesen (WATZLAWICK, 1983). Viele Menschen, selbst wenn sie eher Leidtragende der steigenden Motorisierung sind, schließen sich

dem Sachzwangargument „Zunahme des Autoverkehrs“ an. Bekundungen eines gestiegenen Umweltbewußtseins scheinen dem nicht entgegenzuwirken.

Auf der Strecke bleiben die Folgekosten dieses reduktionistischen Verkehrsdenkens. KAPP (1963/1979) faßt unter sozialen Kosten die Vernutzung der natürlichen Umwelt wie auch der körperlichen und seelischen Gesundheit des Menschen zusammen. Wesentlich für den Verkehrssektor sind neben Unfall- und Umweltkosten, deren monetärer Wert schwer anzugeben ist, die Entwertung nähräumlicher Strukturen und die Zerstörung des öffentlichen Stadtraumes (BAUHARDT, 1995).

Der Zusammenhang von ökonomischer Stärke, industrieller Struktur und Stadtentwicklung stellte einen legitimationsbeschaffenden Hintergrund für die Verkehrspolitik dar. Nur die Innenstadt wird als Visitenkarte und Ort territorialer Identität gefördert, der Stadtrand und Außenraum dem Mobilitätsbedürfnis freigegeben, auch um z.B. die Bewohner der Eigenheimsiedlungen zu bedienen. Dabei ist nun, 100 Jahre seit der rasanten Entwicklung der Großstädte mit den „Hauptmotoren“ industrielle Entfaltung, Verkehr und Handel (MECKING, 1949, zit. nach GURATZSCH, 2001), diese Entwicklung an ihr Ende gekommen. HÄUSSERMANN (1992) sieht infrastrukturelle Vorleistungen zunehmend im Hintergrund. Die internationale Stadtkonferenz Urban 21 (2000) formuliert:

The 20th century was a century of exploding mobility. The car has hugely enlarged the spatial horizons of millions of people, but at the same time has become one of the greatest risks for the environment and the health of urban citizens. Governments and cities worldwide are already reacting to a crisis in urban transport.

Obwohl zum Straßenverkehr bislang die meisten Studien der Umweltpsychologie des deutschsprachigen Raumes vorliegen (Fragen der Verkehrsmittelwahl, des Verkehrsgefüges oder des Lärms⁴), scheinen diese Ergebnisse keinen Eingang in politische und planerische Verkehrsentscheidungen gefunden zu haben.

2.2 Umwelt- und Entscheidungspsychologie

2.2.1 Umweltpsychologie im Überblick

Die Begriffe Ökologische Psychologie (environmental psychology) und Umweltpsychologie werden meist gleichbedeutend verwendet, wobei unter Umweltpsychologie eher psychologische Beiträge zur Lösung der Umweltkrise, unter Ökopsychologie generelle Fragen zur Mensch-Umwelt-Interaktion verstanden werden. Die Umweltpsychologie bildet seit den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts ein eigenständiges Lehr- und Forschungsgebiet, obwohl die Wurzeln länger zurückreichen. Beispielhaft seien hier nur einige Vertreter genannt: HELLPACH (1902, 1911) studierte die Wirkungen der Großstadt und geopsychische Phänomene und prägte 1924 den Begriff „Psychologie der Umwelt“, die auf der natürlichen, sozialen und kulturellen Ebene zu

⁴ vgl. Edson, 1991; Held, 1982; Flade, 1988, Gstalter, 1988; Monheim & Monheim-Dandorfer, 1990; Guski, 1989; Kuiper, 1990; zit. nach Kals, 1996

untersuchen sei (zit. nach KRUSE et al., 1990). UEXKÜLL (1921, ebd.) orientierte sich an einer prinzipiell subjekttheoretischen Umwelt, in den USA wurde die Human Ecology der Chicagoer Schule begründet. Auch LEWIN gehörte zu den Begründern einer ökologischen Psychologie, die von BARKER weiterführend als Beobachtung und Beschreibung von Verhalten in natürlicher Umwelt definiert wurde (ARNOLD, EYSENCK & MEILI, 1971, 1980). Die in den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts herrschende Energiekrise gab den Anstoß für eine systematische umweltpsychologische Forschung. Im anglo-amerikanischen wie im deutschsprachigen Raum setzte man sich mit der Wahrnehmung und Lösung dieser Krise auseinander (vgl. BECKER, SELIGMAN, FAZIO & DARLEY, 1981; BELK, PAINTER & SEMENIK, 1981; GELLER, WINETT & EVERETT, 1982; HUMMEL, LEVIT & LOOMIS, 1978; KARNIS & KHERA, 1983; SHERMAN, PEREZ & SHERMAN, 1981; TYLER, ORWIN & SCHURER, 1982; AMELANG, TEPE, VAGT & WENDT, 1976; KRUSE, 1975, zit. nach KALS, 1996). Mit der Entwicklung dieser Forschungsrichtung erweiterte sich die Untersuchungsthematik und wurde im Kontext verschiedener Umweltprobleme angewandt (vgl. KRUSE et al., 1990). Die wesentlichen umweltpsychologischen Fragestellungen sind nach KALS (1996, Fußnoten ebd.) derzeit die Entwicklung theoretischer Modelle zum Thema Persönlichkeit und Umwelt⁵, Umweltbelastungen und ihre Wahrnehmung⁶, Konzeptualisierung von „Umweltbewußtsein“⁷, die Untersuchung der moralischen Entwicklung im Kontext ökologisch relevanter Normen und Werte⁸, Entwicklung und Evaluation von Interventionsansätzen⁹ sowie Metaanalysen und Forschungskritik¹⁰.

Neuere Veröffentlichungen wenden sich schwerpunktmäßig den Bereichen Energieverbrauch, Wassergebrauch, Abfallverhalten und - v.a. im deutschsprachigen Raum - Verkehr zu. Zunehmend werden auch stadtplanerische Entscheidungen aus umweltpsychologischer Sicht bewertet (FISCHER, 1995; MÄRKI, 1989, zit. nach KALS, 1996).

Trotz zahlreicher Einzelarbeiten mangelt es noch immer an integrativen Theorien, Konzeptualisierungen und Operationalisierungen, einem zusammenhängenden Gefüge von Forschungserkenntnissen. Geschuldet ist dies dem kurzen Zeitraum, in dem im Umweltkontext geforscht wird, und dem Unterschätzen der Beiträge der Sozialwissenschaften, denn Umweltprobleme galten lange Zeit nur als eine technische Herausforderung, die an menschliche Verhaltensweisen keine Ansprüche stellt.

2.2.2 Umweltpsychologie und politische Praxis

Die Aufgaben der Umweltpsychologie sind eng mit gesellschaftlichen Entwicklungsprozessen verbunden. Umweltpsychologie darf sich darum nicht auf individuelle und soziale Aspekte außerhalb der politisch relevanten Entscheidungszonen beschränken. Gefordert ist vielmehr eine über Additionsverfahren hinausgehende Interdisziplinarität, die eine Forschungsstruktur entwickelt,

⁵ vgl. u.a. Bachmann, 1990; Rohrmann, 1990; Fischer & Stephan, 1990

⁶ Fietkau & Kessel, 1981; Bunz, 1973

⁷ vgl. u.a. Lounsbury & Tornatzky, 1977; Maloney, Ward & Braucht, 1975; Schahn & Holzer, 1990

⁸ vgl. u.a. Lantermann & Döring-Seipel, 1990; Winter, 1981; Bergius, 1976; Rammstedt, 1981; Vesper, 1995; Kohlberg, 1964

⁹ vgl. u.a. Ajzen & Fishbein, 1977, 1980; Fishbein & Ajzen, 1975; Fietkau & Kessel, 1981; Seybold, 1986

¹⁰ Hines, Hungerford & Tomera, 1986/87; Kaminski, 1988; Oskamp, 1983)

die theoriegeleitete und gesellschaftliche Widersprüche einbezieht und eine wissenschaftlich-kontroverse Behandlung fördert (MOSER, 1981). Die Rolle forschenden Expertentums ist um Stellungnahme und den Willen zur Veränderung öffentlichkeitswirksam zu erweitern (GÜNTHER & WINTER, 1986).

Social scientists have a role to play in helping to protect and preserve our environment. Most of our pressing environmental problems are caused and perpetuated in large part by human behavioral patterns, and the skills and knowledge of social and behavioral scientists are needed to help reshape these maladaptive behavioral patterns (OSKAMP, 1989, p. 34)

Psychologie und Politik treffen im Umweltbereich kulminierend aufeinander. Politik hat die Veränderung des Gegebenen zum Ziel, die Lösung aktueller Probleme ist Erfolgskriterium politischer Arbeit. Politisch Verantwortliche sind primär an Handlungen und Handlungseffekten interessiert, die jedoch nicht zwangsläufig mit einer Umweltsicht verbunden sind. Daraus abgeleitet müssen umweltpsychologische Konzeptualisierungen beim tatsächlichen Handeln und dessen Spielräumen ansetzen, sich mit dem Viel-Ebenen-Charakter (umwelt)politischen Geschehens auseinandersetzen, für Historizität offen und mit Konzeptionen anderer Disziplinen verbindbar sein (KAMINSKI, 1986). Das Politische an der Umweltpsychologie ist vordergründig der kollektive Rahmen, innerhalb dessen die Umweltfragen bestehen und durch Entscheidungsprozesse und Handlungen fokussiert werden. Politisch sind auch die Ziele, Mittel und Strategien der verschiedenen gesellschaftlichen Interessengruppen, die sich zum Thema Umwelt äußern, die Formen ihrer Einflußnahme und Mitbestimmung. Und nicht zuletzt ist der Auseinandersetzungsprozess beim Verhandeln des Umgangs mit dem Gut Umwelt, die Definition der Toleranzen und Grenzen bei der unumgänglichen Umweltbelastung vor allem in urbanen Ballungsräumen politisch. MITSCHERLICH (1971, S.79) ergänzt aus psychoanalytischer stadtkritischer Sicht:

Es besteht aber auch eine zirkuläre Kasualität zwischen stimmbarem Organismus und stimmender Umwelt; zwischen dem Individuum, das empfänglich ist für die Eindrücke, die aus der Welt auf es einströmen, und der Umwelt, die empfänglich ist für die Wünsche des Individuums. Die monotone, enttäuschende, beengte Umwelt verstimmt, und sie wird vom verstimmten Bewohner schlecht und sorglos behandelt.

In den Vordergrund politischen Interesses geraten die psychischen Vorgänge, die an einer Motivierung „umweltgerechten“ Verhaltens Anteil haben, die Wahrscheinlichkeit freiwilliger Selbstbindungen erhöhen, Abstimmungen kontroverser Gruppeninteressen ohne bürokratisch angeordnete Schadensregulierung und gerichtliche Konfliktlösung begünstigen, Partizipation fördern und somit zu affirmativer Zufriedenheit beitragen (vgl. WINTER, 1986), denn das politische System ist bei aller Kollektivität auf den Einzelnen angewiesen. Der Politikbereich Umwelt betrifft die Bürger unmittelbar (Wohnumfeld, Verkehrsprobleme u.v.m.) und wird affektiv besetzt. Routinehandlungen und Sozialkontakte spielen sich vor diesem Hintergrund ab und bestimmen das Interesse an Einflußnahme, Mitbestimmung und Mitgestaltung. Der Bürger als Träger, Teilhaber und Akteur eines kollektiven Umweltbewußtseins greift je nach persönlicher Lage seiner Interessen, Bedürfnisse, Erwartungen, seines Kalküls in das Umweltgeschehen ein oder nicht (WINTER, 1986). Vom betroffenen Individuum aus entwickeln sich im eigenen Umweltbereich soziale und intrapersonale Konflikte, die in dieser Schärfe in anderen Politikfeldern so nicht vorkommen (ebd.):

- Ichinteressen in Konkurrenz zu Ichansprüchen anderer Mitbürger
- Ichinteressen in Konkurrenz zum Allgemeininteresse
- Ichinteressen in Konkurrenz zu gegenläufigen Gruppen- und Organisationsinteressen
- aktuelle Ichinteressen in Konkurrenz zu moralisch höherwertigen Strebungen
- aktuelles Ichinteresse an einer intakten Umwelt in Konkurrenz zu Ichansprüchen in anderen Lebensbereichen (Konsum, Sport usw.)

In der Beschreibung, Bedingungsanalyse und Überwindung derartiger Interessenkollisionen könnte eine Umweltpsychologie einen wesentlichen Beitrag, „zugunsten einer aufs Praktische ausgerichteten Umweltpolitik leisten“ (WINTER, 1986). Umweltpsychologen können als Mittler zwischen objektiv-wissenschaftlicher und subjektiv-naiver Theorie, z.B. zwischen Planern und Bürgern, stehen.

2.2.3 Umweltrelevante Handlungs- und Entscheidungstheorien

2.2.3.1 Umweltbewußtsein und ökologisches Verantwortungsbewußtsein

Der Rat der Sachverständigen für Umweltfragen definierte bereits 1978 Umweltbewußtsein als „Einsicht in die Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen durch diesen selbst, verbunden mit der Bereitschaft zur Abhilfe“ (KÖNIG, 1995). In der zweiten Hälfte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts hatte sich ein tendenziell abnehmendes Umweltbewußtsein gezeigt. Grund für eine repräsentative EMNID-Bevölkerungsumfrage zum „Umweltbewußtsein 2000 in Deutschland“ (KUCKARTZ, 2000), die ergab, daß seit 1998 wieder ein Anstieg des Umweltbewußtseins zu verzeichnen ist. Fragen des Umweltbewußtseins korrelieren mit längerfristigen Orientierungen, z.B. mit religiöser Ausrichtung und mit grundlegenden Naturvorstellungen. Sorge um die eigene Gesundheit und um die nachkommende Generation ist dabei ein wesentlicher Faktor. Interpretation vom Umweltbewußtsein als Ausdruck eines generellen Wertewandels (vgl. Kap. 2.3) ist eine auf Alltagsauffassungen fußende theoretische Deutung. Aber auch die „alltagsfernere Entscheidungstheorie“ bietet weiterführende Erkenntnisse (GLASAUER, 1993, vgl. Kap. 2.2.3.3). Die Wahrnehmung der Umwelt wird durch Medien ergänzt, manipuliert oder überhaupt erst ermöglicht. Umweltbewußtsein als Alltagsphänomen entsteht durch die Zugänglichkeit unmittelbarer und mittelbarer Informationen sowie durch psychische Informationsverarbeitungsprozesse. Subjektiv wahrgenommene Umwelt hängt von deren jeweiliger Bewertung ab, die bei Laien und Experten weit auseinanderklaffen kann (DIERKES & FIETKAU, 1988).

Ein Bewußtsein für die Umwelt als Voraussetzung für entsprechendes Handeln wurde in vielen, oft kurzfristig initiierten und auftragsgebundenen Studien untersucht (DIERKES & FIETKAU, 1988). Umweltbewußtsein wird häufig als Einstellung und/oder Werthaltung aufgefaßt, wobei Werte relativ objektunspezifische und Einstellungen relativ objektgebundene Stellungnahmen sind. Umweltbewußtsein, ökologische Wertvorstellungen wie auch umweltgerechtes Handeln werden wissenschaftlich nicht einheitlich definiert¹¹. Unter Umweltbewußtsein fassen FIETKAU &

¹¹ Zum Methodiküberblick zur Erhebung des Umweltbewußtseins sei u.a. auf König, 1995; Kessel, 1983; Maloney & Ward, 1973; Amelang et al., 1977 verwiesen.

KESSEL (1981) umweltbezogene Einstellungen, Werthaltungen, Wünsche und Befürchtungen sowie auch umweltrelevante Verhaltensweisen (individuelle Handlungen und politische Aktivitäten). DIERKES UND FIETKAU (1988, S. 65) bezeichnen die geäußerten Handlungsabsichten als „Brückenfunktion“ zwischen Werten und Einstellungen sowie Handlungen (vgl. Kap. 2.2.3.2). URBAN (1986) versteht Umweltbewußtsein als theoretisches Konstrukt, das sich aus drei Variablen kognitiver Dimensionen - umweltorientierte Wertorientierungen, Einstellungen und Handlungsbereitschaften - zusammensetzt. Er wertete Bevölkerungsumfragen zum Thema Umwelt aus, aus denen auf faktorenanalytischer Basis das mehrdimensionale Einstellungskonstrukt Umweltbewußtsein strukturiert wurde und postulierte, daß

- zwischen umweltrelevanten Werten und Einstellungen unterschieden werden sollte
- Werte die handlungsfernste kognitive Instanz sind
- umweltbezogene Einstellungen handlungsnäher als umweltorientierte Werte angesiedelt sind
- umweltorientierte Handlungsbereitschaft zwischen den Wert- und Einstellungsebenen sowie der Handlungsebene vermittelt
- Umweltbewußtsein v.a. sozial institutionalisiert sein muß, um personal wirksam zu werden und daß
- soziodemographische Variablen unterschiedliche Einflüsse haben: Alter und Struktur der Berufstätigkeit haben im Gegensatz zur Länge der Schulzeit keinen Einfluß auf das Umweltbewußtsein (vgl. LANGEHEINE & LEHMANN, 1986, zit. nach URBAN, 1986).

WALTER, LECHER, GALETTO & HOFF (1996) kritisieren die Studien zum Umweltbewußtsein dahingehend, daß diese auf den privaten Lebensbereich beschränkt bleiben und nicht auf den Arbeitsbereich ausgedehnt werden; daß ihnen ein normativer Bezugspunkt fehlt; daß die Konstrukte des „Umweltbewußtseins“ theoretisch nicht sehr exakt fundiert sind; daß Inhalte und nicht Strukturen des Bewußtseins im Mittelpunkt stehen. Die Autoren entwickelten deshalb eine neue Konzeption „Ökologisches Verantwortungsbewußtsein“, die sich auf die Säulen Ökologisches Bewußtsein, Ökologische Moralvorstellungen und Ökologische Kontrollvorstellungen stützt.

Das Konstrukt Umweltbewußtsein wird hier in seiner Struktur erfaßt und mit ökologischen Denkstrukturen verglichen. WALTER et al. (1996) analysierten die qualitativen Unterschiede des ökologischen Bewußtseins auf folgenden Niveaus:

Tab. 2.1 Niveau des ökologischen Bewußtseins

Niveau: konkretistisch- punktuell	kausal- verallgemeinernd	systemisch-prozessual
Stufe: 1: nicht-kausal	3: monokausal	5: einfach-systemisch
2: präkausal	4: multikausal	6: komplex-systemisch

Quelle: WALTER, J., LECHER, T., GALETTO, D. & HOFF, E.-H. (1996). In: TIMPE, D. W. & GÜNTHER, R. (1996). Mit Psychologen die Umwelt gestalten. Umweltpsychologische Berichte aus Forschung und Praxis 3/96, S. 129.

Ökologisches Denken bzw. vollständig ausgebildetes ökologisches Bewußtsein ist gegeben, wenn in allen Dimensionen das höchste Niveau erreicht wird (LECHER & HOFF, 1993).

Im Zusammenhang mit dem ökologischen Bewußtsein untersuchten sie ökologische Kontrollvorstellungen. Dabei muß die zentrale Frage beantwortet werden, in welchem Maße Personen die Umwelt für gefährdet halten, inwieweit sie ökologisch handeln können und ob dies überhaupt sinnvoll ist. Unter „Kontrolle“ verstehen HOFF & LECHER (1995) Vorstellungen zur Verursachung von Handeln und dessen Folgen, zu Möglichkeiten der Einflußnahme, zu Handlungsfreiheit und Selbstbestimmung.

Menschen können solche Vorstellungen, die sie selbst, ihre Umwelt und ihr Handeln betreffen, in ganz unterschiedlicher Weise ausbilden, beispielsweise können sie sich mehr oder minder stark als 'Spielball des Schicksals' und ihr Verhalten als vom Zufall, von Glück oder Pech bestimmt sehen (fatalistische Kontrollvorstellung). Sie können sich mehr oder minder stark als Subjekt des eigenen Tuns und der eignen Umwelt, als ihres 'eigenen Glückes Schmied' begreifen (internale Kontrollvorstellung) oder mehr oder minder stark als außengeleitet, als 'Rädchen im Getriebe' begreifen (externale Kontrollvorstellung). Sie können auch eine dieser Vorstellungsarten an einen Lebens- oder Erfahrungsbereich [...] binden (additiv-deterministische Kontrollvorstellung). Oder sie können sich schließlich hier wie dort stets zugleich als Subjekt und Objekt begreifen und von Situation zu Situation flexibel einschätzen, in welchem Verhältnis Freiheitsgrade und Zwänge stehen (interaktionistische Kontrollvorstellung). (HOFF & LECHER, 1994, S. 3, zit. nach KÖNIG, 1995)

Mit diesem Kontrollbegriff wird Bezug auf die „locus-of-control“-Forschung von ROTTER (1966) und die Weiterentwicklung dieses Konzeptes durch LEVENSON (1974), GURIN (1978) und BANDURA (1977, 1982, 1995, zit. nach HOFF & WALTER, 1996) genommen. Auch die Formen der Kontrollüberzeugungen von SKINNER (1984, 1988, 1995, ebd.) fanden Eingang, der zwischen „agency beliefs“ und „means-end-beliefs“ unterschied. Agency bezieht sich auf den Zusammenhang zwischen Handlung und Handlungsursache. Der Glaube, handeln zu können, bedeutet nicht auch, daß dieses Handeln zum Erfolg führe. Auf diesen Zusammenhang zwischen Handeln und dessen Ergebnisse zielen means-end-beliefs, d.h. Personen können überzeugt sein, daß bestimmte Handlungen zum gewünschten Ergebnis führen, ohne daß klar ist, inwieweit sich das Individuum für handlungsfähig einschätzt. Die dritte Klasse der „control beliefs“ ist charakterisiert durch

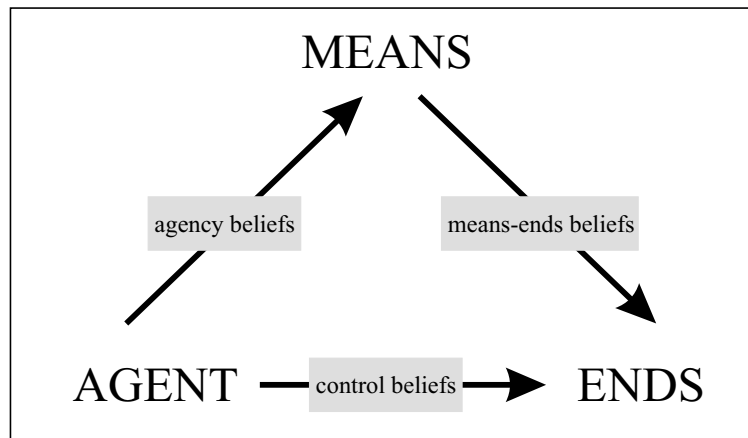


Abb. 2.1 Drei Arten von Kontrollüberzeugung nach SKINNER ET AL. (1988)

Quelle: HOFF, E.-H. & WALTER, J. (1996). Ökologische Kontrollvorstellungen. Theoretische Überlegungen zu einem Teilkonzept im Projekt „Industriearbeit und ökologisches Verantwortungsbewußtsein“. Berichte aus dem Bereich „Arbeit und Entwicklung“ Institut für Arbeits-, Organisations- und Gesundheitspsychologie der Freien Universität Berlin, S. 8.

die Überzeugung einer Person, bestimmte Resultate zu erreichen, ohne Genaueres über Mittel oder Handlungen zu sagen.

Auch SELIGMAN (1975), WORTMANN & BREHM (1975) und FISCHER & STEPHAN (1990) bemühen ein Kontrollkonzept (zit. nach FISCHER, 1995): Hat eine Person die Kontrolle über die Umwelt verloren, versucht sie zunächst verstärkt, Kontrolle wiederzuerlangen. Scheitert sie dabei, wird sie in einen der Apathie sehr ähnlichen Zustand der „erlernten Hilflosigkeit“ versetzt.

Der Begriff „Moral“ kennzeichnet im Konzept des ökologischen Verantwortungsbewußtseins nach HOFF & LECHER (1995) weitgefaßt alle Urteile, Bewußtseinsformen, Vorstellungen und Orientierungen als moralisch, die als innerlich verpflichtend empfunden werden und die sich auf die präskriptiven Aspekte von Handeln und seinen Folgen beziehen. Sind sie auf den eigenen Standpunkt gerichtet, gelten sie als „präkonventionelles oder egozentrisches Niveau des Moralbewußtseins“ (HOFF & LECHER, 1995). Auf einem „konventionellen oder soziozentrischen Niveau“ orientieren sich Menschen an den Interessen ihrer Mitmenschen, an Gruppennormen, Institutionen oder Gesetzen. Auf dem höchsten, dem postkonventionellen Niveau stehen Prinzipien für das Wohlergehen der Menschheit, für das komplexe System Erde im Vordergrund. Die verschiedenen Stufen der Teilkonzepte sind aus Tabelle 2.2 ersichtlich.

Tab. 2.2 Niveau des ökologischen Bewußtseins, der ökologischen Kontroll- und Moralvorstellungen nach HOFF & LECHER, 1994

Ökologisches Bewußtsein	Ökologische Kontrollvorstellungen	Ökologische Moralvorstellungen
konkretistisch-punktueller Niveau	fatalistisch/externales Niveau	präkonventionelles Niveau
Stufe 1: nicht-kausal Stufe 2: prä-kausal	Glaube an Zufall, Schicksal, eigene Ohnmacht	Stufe 1: Orientierung an Stufe 2: Eigeninteressen
kausal-verallgemeinerndes Niveau	kausal-deterministisches Niveau	konventionelles Niveau
Stufe 3: mono-kausal Stufe 4: multi-kausal	internal und/oder external: Subjekt der persönlichen Welt, Objekt äußerer Einflüsse, z.B. in Politik, Wirtschaft etc.	Stufe 3: Gruppennormen Stufe 4: Gesetze
systemisch-prozessuales Niveau	interaktionistisches Niveau	postkonventionelles Niveau
Stufe 5: einfach-systemisch Stufe 6: komplex-systemisch	Subjekt und Objekt zugleich, Lösung von Problemen individuell und kollektiv	Stufe 5: Prinzipien für Menschheit, System Erde

Quelle: KÖNIG, C. (1995). Umweltbewußtsein in Cuba. Unveröff. Manuskript. TU Dresden, Institut für ABO-Psychologie, S. 13.

Mit der Übersicht über die drei Teilkonzepte des ökologischen Verantwortungsbewußtseins werden auch die Handlungsmöglichkeiten des einzelnen beschrieben:

Tab. 2.3 Übersicht über die drei Teilkonzepte des ökologischen Verantwortungsbewußtseins

Ökologisches Denken/Strukturwissen bzw. Bewußtsein	Ökologische Kontrollvorstellungen	Ökologische Moralvorstellungen
Problemsicht, Problemverarbeitung	Einflußmöglichkeiten für Problemlösungen	moralische Verpflichtung für Problemlösungen
Voraussetzungen, Ebenen von Handeln	Handeln können	Handeln sollen
<ul style="list-style-type: none"> • Gibt es Umweltprobleme? • Wie/warum sind sie entstanden? • Wie sind sie beschaffen? • Welche Rolle spielt „der Mensch“, spiele ich dabei? 	<ul style="list-style-type: none"> • Kann man/ich etwas dagegen tun? • Was (wo, wann, wie) kann man/ich dagegen (nicht) tun? 	<ul style="list-style-type: none"> • Soll, darf, muß man/ich etwas dagegen tun? • Was soll, darf, muß man/ich dagegen (nicht) tun?

Quelle: HOFF, E.-H. & WALTER, J. (1996). Ökologische Kontrollvorstellungen. Theoretische Überlegungen zu einem Teilkonzept im Projekt „Industriearbeit und ökologisches Verantwortungsbewußtsein“. Berichte aus dem Bereich „Arbeit und Entwicklung“, Institut für Arbeits-, Organisations- und Gesundheitspsychologie der Freien Universität Berlin, S. 3.

Kontroll- und Moralvorstellungen können als handlungsleitend aufgefaßt werden. WALTER ET AL. (1996) fanden, daß die Bestärkung der Einsicht der Handelnden in bestimmte Handlungsweisen durch Verbesserung des ökologischen Wissens nicht ausreicht, um die Kluft zwischen dem erweiterten Wissen bzw. der veränderten Einstellung und einem anderen Handeln zu überbrücken. Die Bedingungen des Handelns - subjektive und objektive Handlungsmöglichkeiten, Restriktionen derselben u.a. - zu verstehen und danach z.B. mit psychologischen Interventionen zu verändern, ist durch die Analyse ökologischer Kontrollvorstellungen möglich.

2.2.3.2 Einstellungen und Verhalten im Umweltbereich

Das Phänomen der Widersprüchlichkeit von Denken und Handeln ist nicht neu. Schon der Apostel PAULUS beschreibt im Römerbrief: „Das Gute, das ich will, das tue ich nicht.“ Nach JOHANN GOTTLIEB FICHTE bestimmt das Handeln der Menschen ihren Wert, ist Prüfstein für Willen und Geist. Seit FREUD ist bekannt, daß das Ich nicht immer Herr im eigenen Hause ist - Gefühle und Stimmungen beeinflussen unsere Handlungen mehr als der Verstand, der Konflikt zwischen Trieb und Gewissen ist alltäglich. CARL GUSTAV JUNG spricht in diesem Zusammenhang von „Schatten“, ANTON TSCHECHEW läßt Platonow bekennen:

„Ich habe meinen Kopf voller philosophischer Gedanken und bin doch ein Schwein.“ (SEITZ, 1996, S. 6)

Der Dresdner ERICH KÄSTNER merkt mit Blick auf Paulus an: „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.“

Psychologische Modelle zur Erklärung der Widersprüchlichkeiten

Umweltbewußtseinsforschung ist ein Teilbereich der Einstellungsforschung, bei der sich nur schwache Korrelationen zwischen ökologischen Einstellungen und ökologischem Handeln zeigten (HOFF & WALTER, 1996; WALTER ET AL., 1996; vgl. auch SPADA, 1990, MUMMENDEY, 1979, zit. nach WALTER ET AL., 1996). SPADA (1990) gibt einen Überblick über verschiedene Studien, die sich mit Einstellung und Verhalten im Zusammenhang mit dem Umweltbewußtsein befaßten¹². EIBL-EIBESFELDT bezeichnet den Widerspruch zwischen Umweltbewußtsein und Umweltverhalten als „Allmende-Klemme“: Wer die eigenen Kühe auf der von allen genutzten Dorfwiese (Allmende) grasen läßt, neigt dazu, eine Überweidung in Kauf zu nehmen. Selbst wenn er weiß, daß dies am Ende allen schadet, auch ihm selbst. Der Grund für diese Verhaltensweise liegt darin, daß einer allein die Welt nicht retten kann, wenn alle anderen weiterhin rücksichtslos vorgehen. Bei freiwilliger Begrenzung trägt man neben dem langfristigen Schaden - der Zerstörung der Wiese - auch noch den unmittelbaren Nachteil, z.B. geringeren Ertrag (KULKE, 1993). PREISENDÖRFER und DIEKMANN (1990, 1991, zit. nach KULKE, 1993) konnten feststellen, daß umweltgerechtes Verhalten dann zu finden ist, wenn damit Mühe und Kosten gespart werden. In „Low-Cost-Bereichen“, wo ökologisch sinnvolles Verhalten weder Geld noch Anstrengung kostet, sind die meisten „Umweltschützer“ zu finden. In allen anderen Fällen, v.a. im Bereich der persönlichen Mobilität, wird gern mit Sachzwängen argumentiert (vgl. Kap. 2.1.4). MOSLER (zit. nach KULKE, 1993) entdeckte einen weiteren Hemmschuh für umweltfreundliches Verhalten: das Bedürfnis, nicht gegen den Strom zu schwimmen, kein „unnormales Verhalten“ an den Tag zu legen, zur Mehrheit zu gehören. An der Eidgenössischen Hochschule Zürich kam man mit einer breiten Studie zu dem Ergebnis, daß mehr als die Hälfte jener, die umweltverantwortlich handeln wollen, über die Reaktionen ihrer Umwelt unsicher sind. „Diese Unsicherheit kann man als Symptom einer Neuorientierung der gesellschaftlichen Struktur betrachten.“ (REICHERT, zit. nach KULKE, 1993)

Handeln ist von der Weltwahrnehmung, der Welt-Anschauung, abhängig. Wie ich die Welt wahrnehme, so werde ich sie finden, meint WATZLAWICK. Umweltethische Grundhaltung und ästhetisches Empfinden stehen in engem Zusammenhang. KONRAD LORENZ machte auf den ersten Schritt zu verantwortungsvollem Umgang mit der Natur aufmerksam, der eine sinnliche Begegnung mit der Natur sein kann. Die Wiederentdeckung des Behutsamen, Sinnlichen, Lebendigen ist ausschlaggebend für eine politische Veränderung und menschliche Wandlung. Die ästhetische, überkommene Liebe zur Natur kann genutzt werden, um das, was aus Vernunftgründen als notwendig erkannt wird, auch emotional zu untermauern. Die Bewältigung der katastrophalen globalen Umweltsituation ist auch eine Frage des Seelenzustandes, denn glückliche Menschen sind weniger zerstörerisch. Humor als Ethos im Sinne KARL VALENTINS - „Hoffentlich wird es nicht so schlimm, wie es ist“- könnte helfen, psychologische Barrieren in der Umweltethik zu überspringen und mit den Widersprüchlichkeiten im menschlichen Verhalten umzugehen (SEITZ-WEINZIERL, 1994). Es muß gelingen, ein generationenübergreifendes Zukunftsethos zu entwickeln. Der Gedanke an Kinder und Enkel könnte menschlichen Umgang mit Ressourcen schonender gestalten.

¹² u.a. LaPiere, 1934, Eckensberger, 1976, 1983, Federer, 1984, Mummendey, 1979, Glatzer & Zapf, 1984

Umweltbewußtsein ist aus politischer Sicht bedeutsam, da durch erhöhte Sensibilisierung auch die Chancen verbessert werden, anreizbezogene Umweltmaßnahmen gesellschaftlich durchzusetzen. Eine nicht zu unterschätzende Schwierigkeit ergibt sich aus der Findung eines gemeinsamen Maßstabes für die unterstellten rationalen Bewertungen.

Auf der Ebene der kulturellen Grundlagen des taylorisierten Massenkonsums und seiner flexiblen Spezialisierung sind die Risse in der 'Schneller-Höher-Weiter-Ideologie' unübersehbar: Von der 'friedlichen' Nutzung der Atomenergie über die 'freie Fahrt für freie Bürger' bis zur bedenkenlosen Inanspruchnahme von Abfalltonne und Müllabfuhr haben die ideologischen und normativen Relikte der industriegesellschaftlichen Lebensweise ausgedient. (WARSEWA, 1997)

Politischer Zwang wird unvermeidbar sein, um die Bevölkerung zu umweltfreundlichem Handeln zu zwingen: Der einzelne darf die tatsächlichen Kosten seines Lebensstiles nicht auf die Allgemeinheit abwälzen können. Externe Kosten müssen internalisiert werden, denn obwohl heute weitgehende Aufklärung über die Folgen des Tuns möglich ist, zieht die Einstellung zur Umwelt nicht in jedem Fall konkrete umweltgerechte Handlungen nach sich. Trotz oder vielleicht auch wegen des kollektiven und umfangreichen Wissenszuwachses ist im Umweltbereich eine zunehmende Handlungsunsicherheit zu verspüren, von DIERKES & FIETKAU (1988) als „Verlust erlebter Handlungskontrolle“ bezeichnet. Daraus könnten alternative Verhaltensmuster entstehen, die sich in

- Resignation
- Kompensation oder
- Protest und Suche nach Alternativen

äußern (vgl. auch Kap. 2.4).

FIETKAU (1984) entwickelte ein „Allgemeines Handlungsmodell“, das Handlungsmuster und zuordenbare Wertstrukturen beschreibt, die dem Verständnis der Umwelt und erfolgreichem Agieren in ihr, der gestaltenden Kontrolle des eigenen Lebensraumes, dienen. Die Vermittlung von Wissen und Werthaltungen reicht auch Fietkaus Meinung nach nicht aus, um ökologische Aspekte im Handeln zu verankern. Zur Umsetzung des Umweltbewußtseins in konkrete Aktion schlägt er fünf Punkte vor:

1. hinreichendes Wissen um ökologische Zusammenhänge
2. dem entsprechende Wertvorstellungen
3. Verhaltensangebote
4. Handlungsanreize
5. Rückkopplungen der Handlungsfolgen.

Auf die Grenzen der Verhaltenswirksamkeit des Umweltbewußtseins verweist DIEKMANN (1993). Zwischen Umweltbewußtsein und Umweltverhalten wurde hier eine moderate positive Korrelation gefunden, die jedoch in „disaggregierten“ Analysen je nach Verhaltensbereich (Verkehrverhalten, Energiesparen etc.) variiert. Dauerhaft wird das Umwelthandeln durch ökonomische

Anreize und Gelegenheiten zu diesem Handeln befördert. Es scheint, daß Umweltbewußtsein sich dann auf entsprechendes Verhalten positiv auswirkt, wenn die Kosten und Unbequemlichkeiten eines umweltgerechten Handelns gering sind.

In den letzten 30 Jahren differenzierte sich heraus, was unter Umweltgesichtspunkten „richtig“ und „falsch“ ist und wie man sich theoretisch verhalten sollte. Dennoch befindet sich dieser Prozeß in einem Anfangsstadium und ist unterschiedlichen sozialen und wirtschaftlichen Barrieren, Ungleichzeitigkeiten und Widersprüchlichkeiten ausgesetzt. So sind die Deutschen „Weltmeister im getrennten Abfallsammeln“ (WARSEWA, 1997), sehen sich aber beim Autofahren zunächst nur einem verbreiteten schlechten Gewissen und Rechtfertigungsdruck gegenüber. Umweltverhalten kann als Resultat der Abwägung zwischen Alternativen interpretiert werden, wobei sich die Menschen für die in ihrem Sinne jeweils beste entscheiden. Problematisch wirken sich hierbei die Begrenztheit der Rationalität menschlicher Entscheidungen und mögliche Entscheidungskonflikte aus (ERNST & SPADA, 1992, vgl. Kap. 2.2.3.3).

SCHAHN (1993) weist explizit auf die Kluft zwischen Einstellung und Verhalten hin und fordert deshalb angemessene politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für umweltbewußtes Verhalten. WERNER (1998) vertritt die Ansicht, daß momentan Verhaltensänderungen wichtiger als Einstellungsänderungen sind und daß dazu die Umwelt selbst als Verhaltensanleitung benutzt werden sollte. Im Zusammenhang mit der Erforschung des Umweltbewußtseins stehen die Beschreibung und Erklärung umweltbezogener Einstellungen, Urteile und Verhaltensweisen, die als Reaktion im Kontext sich ändernder Lebensbedingungen interpretiert werden (GLASAUER, 1993). Im psychologischen Sinne geht es um eine Erörterung der Gründe, Bedingungen und Faktoren für eine gelungene oder mißglückte Umsetzung eines „Umweltbewußtseins“ in persönliches Handeln. Verallgemeinernde politische und ökonomische Maßnahmen und Programme verstricken sich im Widerstreit der Interessen bis zur Wirkungslosigkeit, und ihre Reste versickern in den oft beklagten Vollzugsdefiziten. Individuelle oder kollektive Bemühungen „von unten“ um eine umweltverträgliche(re) Lebensweise zeigen unter den gegebenen Strukturbedingungen kaum Wirkung (WARSEWA, 1997).

FUHRER (1984) kritisiert psychologische Handlungstheorien als bis heute weitgehend „umweltlose“ Konzeptionen menschlichen Handelns. Rein individuenzentrierte Konzepte sind zu einseitig, um allein zur Erklärung menschlichen Agierens in der konkreten Wirklichkeit herangezogen zu werden. Welche Ziele durch das Handeln erreichbar, zu verändern oder aufzugeben sind, hängt oft von der Beschaffenheit des Umfeldes ab. In der mehrfachhandlungstheoretischen Auffassung Fuhrers ist Handeln beschreibbar durch Kognitionen und Anforderungen, die im Organismus entstehen und die in ständiger Auseinandersetzung mit den begrenzten kapazitiven Ressourcen zu bewältigen sind. Umwelt muß also auch im Interesse von Nichtpsychologen (wie Ökologen, Planern, Architekten etc.) in die Bildung psychologischer Theorien einbezogen werden.

Eines der grundlegenden Modelle, die auf den Grad der Übereinstimmung zwischen Einstellung und Verhalten eingehen, ist das sozialpsychologische Einstellungs-Verhaltens-Konsistenzmodell von FISHBEIN & AJZEN (1975). Sie erwarten keinen direkten Zusammenhang zwischen Einstellung und Verhalten. Vielmehr spielt die Verhaltensintention zwischen Einstellung und Verhalten als spezifische Verhaltensabsicht die zentrale Rolle einer intervenierenden und empirisch erfaßbaren Variablen, die aus dem Zusammenwirken von Einstellung und sozialem Druck entsteht. Über sie kann auf das tatsächliche Verhalten geschlossen werden. Zwischen Intention und tatsächlichem Verhalten vermittelt zudem die Situation. Zwei Faktoren determinieren das

Auftreten einer Verhaltensabsicht: a) die eigene Bewertung der entsprechenden Verhaltensweise und b) eine subjektive Norm über die Meinung nahestehender Personen, was zu tun sei. Die hohe Verhaltensspezifität aller der in diesem Modell enthaltenen Variablen und damit die geringe Möglichkeit der Verallgemeinerung der jeweiligen Vorhersage sind Grenzen dieses Konzeptes. In der Theorie des überlegten Handelns (Theory of reasoned action (TRA), FISHBEIN & AJZEN, 1975) resultieren Einstellungen aus den Überzeugungen, die eine Person bezüglich eines Einstellungsobjektes hat (Abb. 2.2).

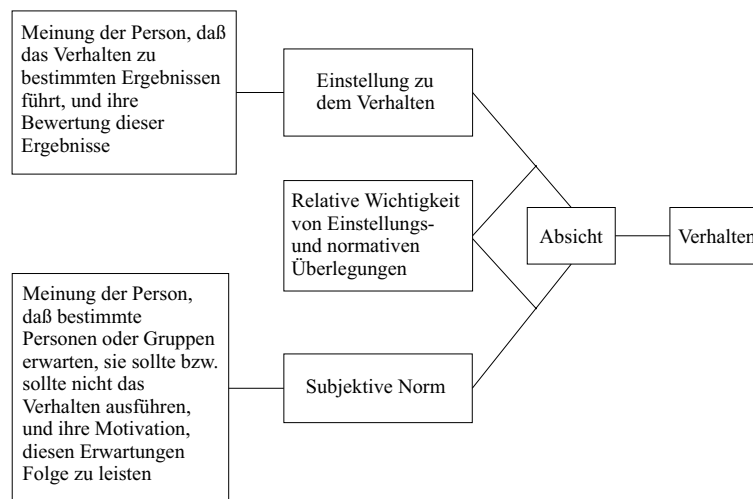


Abb. 2.2 Die Theorie des überlegten Handelns (FISHBEIN & AJZEN, 1975)

Quelle: FREY, D., STAHLBERG, D. & GOLLWITZER P.M. (1993). Einstellung und Verhalten. Die Theorie des überlegten Handelns und die Theorie des geplanten Verhaltens. In: FREY, D. & IRLE, M. (Hg.) (1993). Theorien der Sozialpsychologie. Bern, Stuttgart, Toronto: Huber, S. 368.

In Weiterentwicklung dieser Theorie wird mit der Theorie des geplanten Verhaltens (Theory of planned behavior (TPB), AJZEN & MADDEN, 1986) dem Umstand unvollständiger willentlicher Kontrolle entsprochen. Einstellung zum Verhalten, subjektive Norm und das Ausmaß wahrgenommener Verhaltenskontrolle sind Prädiktoren der Intention (Abb. 2.3).

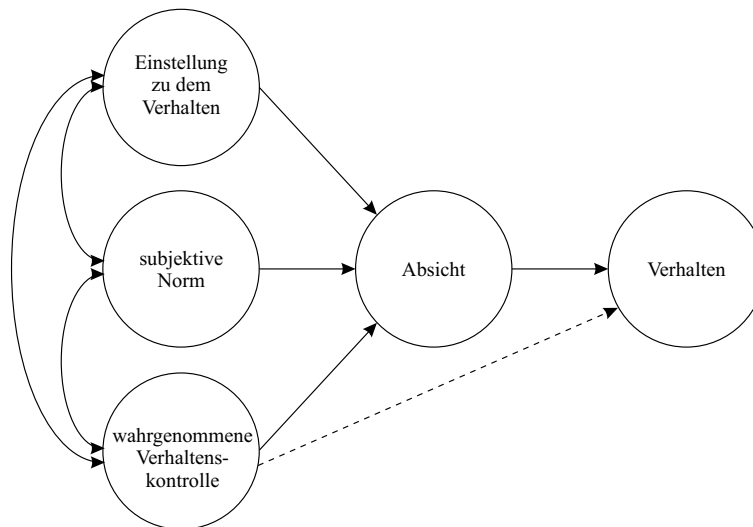


Abb. 2.3 Die Theorie des geplanten Verhaltens (AJZEN & MADDEN, 1986)

Quelle: FREY, D., STAHLBERG, D. & GOLLWITZER, P. M. (1993). Einstellung und Verhalten. Die Theorie des überlegten Handelns und die Theorie des geplanten Verhaltens. In: FREY, D. & IRLE, M. (Hg.) (1993). Theorien der Sozialpsychologie. Bern, Stuttgart, Toronto: Huber, S. 379.

Die wahrgenommene Verhaltenskontrolle kann das Verhalten auf direktem und indirektem Wege beeinflussen. Allseitige Wechselbeziehungen zwischen den drei Prädiktoren der Intention sind möglich. Die Einbettung eigenen Verhaltens in Gruppennormen ist von entscheidender Bedeutung, da eine wesentliche Voraussetzung für umweltgerechtes Verhalten das Vertrauen darauf ist, daß auch andere Personen umweltbewußt handeln.

BAMBERG & KÜHNEL (1998) bestätigen am Beispiel der Verkehrsmittelwahl, daß allgemeine Einstellungen und Wertorientierungen keinen direkten Einfluß auf Entscheidungen und Verhalten ausüben. Sie weisen in einem zweistufigen Entscheidungsmodell aber auf einen indirekten Einfluß hin.

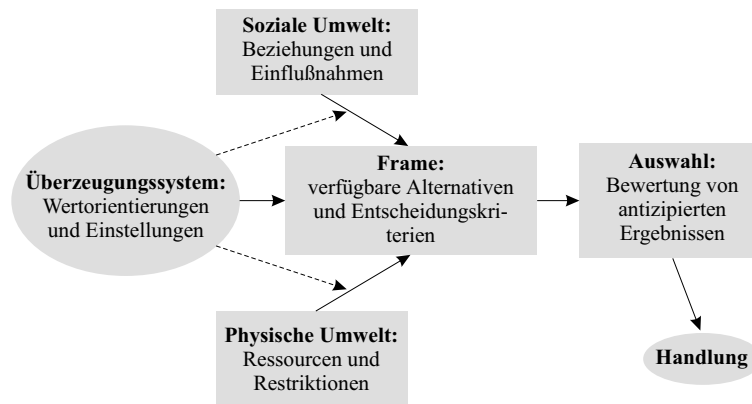


Abb. 2.4 Zweistufiges Entscheidungsmodell

Quelle: BAMBERG, S. & KÜHNEL, S. (1998). Überzeugungssysteme in einem zweistufigen Modell rationaler Handlungen. Das Beispiel umweltgerechteren Verkehrsverhaltens. Zeitschrift für Soziologie, Bd. 27/1998, 4, S. 256-271.

Ein Rahmen (frame) wird in der ersten Phase der Entscheidungssituation genannt, der festlegt, worin das Entscheidungsziel besteht, welches Handlungsziel verfolgt wird, welche Alternativen es gibt und welche Auswahlkriterien verwendet werden. Die eigentliche Auswahl der Handlung erfolgt in der zweiten Phase des Entscheidungsprozesses. Diejenige Alternative, die die relevanten Kriterien am besten erfüllt, wird gewählt (siehe Theorie des geplanten Verhaltens). Wertvorstellungen und Einstellungen sind distale Verhaltensdeterminanten, die bei Kontrolle der situationsspezifischen behavioralen, normativen und Kontrollüberzeugungen keinen direkten Einfluß auf das Verhalten haben. Direkten Einfluß haben allgemeine Einstellungen und Werte auf den Framingprozeß durch a) die Auswahl der Sets der potentiell berücksichtigten Alternativen b) die Auswahl der Entscheidungskriterien c) die Wahrnehmung und Bewertung situativer Rahmenbedingungen (Akzeptanzschwellen). Dadurch beeinflussen allgemeine Einstellungen und Werte indirekt, welche Verhaltensalternative gewählt wird. Dieses Entscheidungsmodell ist geeignet, „die Bedeutung von Überzeugungssystemen in rationalen Entscheidungsprozessen abzubilden. Die individuellen Überzeugungssysteme definieren dabei gewissermaßen die Brille, durch die in einer spezifischen Situation die Welt gesehen wird.“ (BAMBERG & KÜHNEL, 1998, S. 266)

Interdisziplinäre Erklärungsversuche zur Entwicklung von Handlungsoptionen

Ökologische Aufklärung sollte in jedem Falle auch die rational nicht erfaßbaren Dimensionen im Menschen mit berücksichtigen. Die Wahrnehmungswelt, die Bedürfnisse, Ängste, Hoffnungen und Wünsche des Menschen müssen mitgedacht werden. Bei elementaren Bedürfnissen und Verhaltensmechanismen muß angesetzt werden, wenn sich umweltethische Forderungen in Verhaltensänderungen niederschlagen sollen. Neue Wohlstandsmodelle, in denen der kreative Verzicht auf Wohlstandsinsignien nicht unerfreuliche Entbehrungen bedeutet, sondern Befreiung und Erfüllung das Leben bestimmen, sollten Gegenstand einer wirksamen Umweltbildung sein. Einsicht in die eigene Begrenztheit und in die Beschränktheit von Glückserfahrungen könnten eine Alternative zum Machbarkeitswahn und den Alles-haben-wollen-Phantasien unserer tech-

nokratischen Kultur sein (SEITZ, 1996). HANS MAGNUS ENZENSBERGER (1997, S. 4) beschreibt die verkehrte Logik der Wünsche:

Knapp, selten, teuer und begehrenswert sind im Zeichen des schnellen Konsums nicht schnelle Automobile und goldene Armbanduhren, Champagnerkisten und Parfüms, Dinge, die an jeder Straßenecke zu haben sind, sondern elementare Lebensvoraussetzungen wie Ruhe, gutes Wasser und genügend Platz. Merkwürdige Verkehrung einer Logik der Wünsche: Der Luxus der Zukunft verabschiedet sich vom Überflüssigen und strebt nach dem Notwendigen, von dem zu befürchten ist, daß es nur noch den Wenigsten zu Gebote stehen wird.

Die Lebensstilforschung (BOURDIEU, 1982, NEUNER, 1998) verweist betreffs eines verantwortlichen Konsumverhaltens auf den Einfluß von Selbstverpflichtung, auf internale Kontrollüberzeugungen, wahrgenommene Selbstwirksamkeit bzw. Eigenverantwortung, auf Verfügbarkeit umweltbewußter Einstellungen, Kreativität und produktives Denken, auf Selbstwertgefühl und Kontrollüberzeugung als Drittvariablen zwischen Verhalten und Einstellungen.

Die „Biophilie-Hypothese“, eine neuere ökologische Denkrichtung, postuliert, daß menschliches Bewußtsein sich in der Auseinandersetzung mit der Natur herausbildete und noch heute, wo immer mehr künstliche Umwelten entstehen, im wesentlichen biozentrisch ist. Natur ist v.a. auch eine psychische Ressource, und in dem Maße, wie sie zerstört und synthetisch ersetzt wird, wird auch die Grundlage unserer psychischen Gesundheit vernichtet, da die Psyche auf den engeren Kontakt mit der natürlichen Umwelt angewiesen ist (ERNST, 1994). Angesichts des ökologischen Schreckenspanoramas hat man die Wahl, entweder in Bitternis zu erstarren oder mit Lebenslust den langen Weg vom Kopf zur Hand zu verkürzen, indem sich die Menschen selbst und damit die Umwelt verwandeln. Ethische Haltungen können nicht mit Druck, Ängsten, Appellen, Schuldgefühlen oder Regierungsbeschluß vermittelt werden. „Die Gänse auf dem Kapitol waren keine Pessimisten, aber Cassandra war es. Deshalb hatten die Gänse mit ihrer Warnung Erfolg, Cassandra jedoch nicht.“ (ARTHUR KÖSTLER, zit. nach SEITZ, 1996, S. 7)

Keine der in der Diskussion befindlichen gesellschaftlichen Handlungsstrategien vermag einen ausgewogenen Weg zwischen den berechtigten Ansprüchen auf Teilhabe an den sozialen Errungenschaften der modernen Industriegesellschaft und der notwendigen, ökologisch orientierten Erneuerung zu beschreiben. Insofern ist es nicht verwunderlich, wenn bei individuellen und strukturellen Entscheidungen der ökologische Wandel viel zu selten handlungsleitend ist (WARSEWA, 1997). DOROTHEE SÖLLE (1994, S. 37) versucht mit den „Mutanfällen“, dieser Tendenz und der damit verbundenen Resignation etwas entgegenzusetzen:

Es gibt eine negative Genüßlichkeit, die sich darin ausruht, das gegenwärtige und zukünftige Unglück zur Sprache zu bringen. Selbstbeschreibungen sind ja nicht folgenlos, sie sind immer auch eine Prophetie, deren Voraussagen eintreffen werden, weil sie gemacht worden sind [...] So ist auch unser Wissen differenzierter, umfassender denn je - und doch nicht, was Wissen sein soll und in der Tradition der Arbeiterbewegung lange war: Macht. [...] unerträglich ist die Bürde eines Wissens, das jede Qualität von Befreiung, Hoffnung, Veränderung verloren hat. [...] Es dient dazu, die Aussichtslosigkeit noch einmal zu demonstrieren. Je intelligenter, desto hoffnungsloser. [...] Wenn ich der Welt täglich nachweise, daß man in ihr nicht leben kann, so kann ich in ihr auch nicht lieben, nicht arbeiten und auf die Dauer auch nicht

kämpfen. Die Ermattung vieler kritischer Menschen in den letzten Jahren, die sich heute dem Selbstmitleid und der psychologischen Selbstpflege verschrieben haben, beweist das [...] Und so nährt sich unser Zweifel an der unbezweifelbaren Macht des 'Immer größer - immer schneller - immer brutaler' von den nicht voraussagbaren Geschichten der Hoffnung, die es auch bei uns zulande gibt. [...] In Göttingen haben die Schulkinder angefangen, ihre Stadt „dosenfrei“ zu machen [...], in Saarbrücken unterstützt die Stadt Solarzellen und den Umstieg auf eine andere Art von Energieversorgung. Bei Dresden versuchen Leute, das gigantische Autobahnprojekt aufzuhalten.

2.2.3.3 Überblick über ausgewählte psychologische Entscheidungstheorien

„Der Mensch wird von seinem Intellekt geleitet, sich für das Richtige zu entscheiden. Aber wissen wir auch, wie schwach und unzuverlässig dieses Instrument ist? Es wird leicht von seinen Wünschen und Leidenschaften beeinflusst und kapituliert vor ihrem Einfluß. Das Gehirn des Menschen ist nicht nur ein unzureichender Ersatz für seine geschwächten Instinkte, es kompliziert die Aufgabe zu leben außerordentlich.“ (FROMM, 1992. o. S.)

„Etwa 5 Milliarden Entscheider“ (LUHMANN, 1991) beeinflussen durch ihr Handeln oder Unterlassen den Zustand von Umwelt und Natur. In der jüngeren psychologischen Entscheidungsforschung orientiert man sich am „Paradigma der Informationsverarbeitung“ (DÖRNER, 1976; MANDL & SPADA, 1988). Dabei wird der Entscheidungsvorgang unter Berücksichtigung von Situationsmerkmalen und Personenfaktoren, so z.B. der Komplexität des Gegenstandes, der Existenz möglicher Entscheidungskonflikte und der beschränkten Verarbeitungskapazität des Menschen beschrieben. ERNST, SPADA ET AL. (1992) vermuten, daß jede Person aufgrund der ihr eigenen Präferenzen und Werthaltungen zu einer hochgradig subjektiven Widerspiegelung des Problembereiches gelangt. Personen mit entgegengesetzten Intentionen, Werthaltungen und Entscheidungen können trotzdem sehr ähnliche Strategien zur Stabilisierung ihrer Vorstellung entwickeln. Dieser Frage wird u.a. in der vorliegenden Arbeit nachgegangen. Konfrontationen mit häufig widersprüchlichen Informationen und fehlende persönliche Erfahrungen beim Bewerten sind typisch für Meinungsfindungsprozesse beim Entscheiden in komplexen Situationen. Gegebenes Vorwissen sowie die Einstellung und Wertorientierung einer Person strukturieren die Informationssuche und -verarbeitung zur Entscheidungsfindung (vgl. ERNST ET AL., 1992). Menschen beginnen, wenn sie eine Entscheidung zu treffen haben, nicht mit einer tabula rasa und nehmen gleichzeitig alle erhältlichen Informationen über alle Wahlmöglichkeiten auf. Alternativen arbeiten sie sequentiell ab und setzen bei bestimmten Annahmen und Präferenzen an (vgl. ZAJONC, 1980; JANIS & MANN, 1977; MONTGOMERY, 1989; SVENSON, 1992, zit. nach SCHULZ-HARDT, 1996). Da die Verarbeitungskapazität begrenzt ist, muß ökonomisch vorgegangen werden.

People have current projects or goals which they are pursuing and which may determine what activities are important for them to engage in. Such goals may be tangible ones such as job promotion, but also less tangible ones such as becoming more responsive. Activity tendencies may be grouped in families with regard to their relationship to goals (LITTLE, 1981, S. 300, zit. nach GÄRLING & GOLLEDGE, 1993).

Bei einem funktionalen Entscheidungsprozeß erreichen die richtigen Steuersignale im richtigen Moment den Entscheider beim Durchlaufen verschiedener Phasen. Falsche Annahmen werden so korrigiert, der Entscheider wird von unvorteilhaften zu vorteilhaften Präferenzen geleitet. Die Entscheidung, die auf ursprünglichen Präferenzen beruht, kann, wenn diese gut waren, zu einer guten Entscheidungsqualität führen. Waren diese allerdings falsch oder unvollständig, besteht keine Möglichkeit der Korrektur mehr und die Entscheidungsqualität sinkt. Nach der kognitiven, entscheidungspsychologischen Theorie der Dominanz-Struktur (MONTGOMERY, 1984) fällt frühzeitig im Entscheidungsprozeß eine vorläufige Entscheidung. Im weiteren Verlauf wird sie auf Validität geprüft. Ziel ist die Handlung, deshalb ist die Informationssuche und -verarbeitung tendenziell auf Stärkung der gewählten Alternative und auf Abschwächung der anderen ausgerichtet (vgl. auch Kongruitätstheorie von TANNENBAUM, 1967). Ebenso bestätigt die Dissonanztheorie FESTINGERS (1957) das Bedürfnis nach Aufrechterhaltung und Schaffung konsistenter Strukturen (vgl. Kap. 2.2.3.4). NÄSER (1997) bestätigte für das Beispiel des Dresdner Bürgerentscheides 1995 zum Autobahnprojekt A 17 Dresden - Prag die These LAZARFELDS (1969), daß im Vorfeld von Wahlen Wähler ihre Informationen eher aus dem eigenen Umfeld als aus den Medien beziehen. Ob sich diese Strategie der Informationssuche auch für Entscheider abbilden läßt und wie sich das gegebenenfalls auf Entscheidungen auswirkt, wird ebenfalls in der vorliegenden Arbeit mit untersucht.

Für die Untersuchung der emotionalen Handlungsbasis bietet die Affiliationstheorie SCHACHERS (1959) interessante Ansatzpunkte: Emotionen unterliegen wie Meinungen und Fähigkeiten sozialen Vergleichsprozessen. Besteht Unsicherheit über die Angemessenheit sozialer Reaktionen oder die Richtigkeit der eigenen Meinung, wird vor allem der Kontakt zu Personen gesucht, bei denen eine ähnliche Haltung vermutet wird. Derartige Vergleichsprozesse sind dann zu finden, wenn die Emotion stark und die Situation, in der sie erlebt wird, relativ neu ist. Kritisch ist anzumerken, daß Schachers Aussage „misery loves company, but miserable company only“ nur bedingt aufrechtzuerhalten ist, da es nicht der Zustand und damit die Vergleichbarkeit der Kontaktperson, sondern ihre erwarteten Verhaltensweisen sind, die die Entscheidung für Affiliation, Isolation oder Gleichgültigkeit bedingen. Zu vermuten ist, daß Individuen aufgrund der vorhandenen Information ein kognitiv-emotionales Kalkül anstellen, um zu entscheiden, welche Wahl ihr Selbstwertgefühl erhält (GÖTZ-MARCHAND, 1985).

Zur Erfassung menschlicher Reaktionen auf Umweltprobleme ist es hilfreich, die interessierenden kognitiven und affektiven Vorgänge als Informationsverarbeitungsprozeß zu verstehen, der der Handlungsregulation dient (vgl. DÖRNER ET AL., 1983; HECKHAUSEN & KUGL, 1985, zit. nach SPADA, 1990). GÄRLING & GARWILL (1993, S. 94) verweisen in diesem Zusammenhang (siehe auch Kap. 2.2.3.2) auf die schon beschriebene Theorie des geplanten Verhaltens von AJZEN (1985):

Theory of reasoned action, or its successor the theory of planned behavior (AJZEN, 1985), specifies the determinants of the intention to perform a particular activity as the attitude towards performing the activity and the perceived social pressure to perform it. Noting that the performance of an activity is under volitional control in varying degrees depending on the presence of opportunities or possessions of adequate resources such as skills, money, time, and the cooperation of other people, proposes that perceived control over performance is another determinant of the intention.

Prosaisch stellte HECKHAUSEN 1977 fest: „It’s tacitly assumed that choices are made of the activity for which the expectancy-value product is maximal“ (zit. nach GÄRLING & GOLLEDGE, 1993, S. 307). Entscheidungsträger betrachten „Entwicklung“ häufig eindimensional, anhand einzelner Werte (Bruttosozialprodukt o.a.), oft stehen monetäre oder persönliche Werte wie Prestige im Vordergrund.

Activities are well-learned. It thereby excludes situations where a person faces the problem of finding out how to attain a salient goal. Even though the alternative activities are given, a person may go through a deliberate process of making choices, taking into account benefits and costs. (BIRCH, ATKINSON & BONGORT, 1974, S. 305)

Angebracht wäre vielmehr, verschiedene Themen miteinander zu kombinieren, eine holistische Perspektive anzustreben. Informationsfülle, die begrenzte menschliche Verarbeitungskapazität, bestimmte persönliche Werte und Normen stehen dem allerdings hinderlich entgegen.

Dabei gelten auch bei Entscheidungsprozessen die Strukturprinzipien der Ökologie (WALTER ET AL., 1996): Historizität, Rückkopplung und Wechselwirkung, Kreislauf, zeit-räumliche Distanz von Ursachen und Wirkung, das Prinzip von (offenen und verschachtelten) Systemen sowie das der funktionellen Integration. Veränderungsprozesse werden explizit betrachtet. Das Prinzip „Historizität“ kann exemplarisch für die kognitive Komplexität des ökologischen Bewußtseins im Alltag angeführt werden. Es verweist auf drei kognitive Dimensionen:

- zeitliche Entwicklungsverläufe
- zeitliche Reichweite des Denkens
- Abschätzung von Folgen ökologisch problematischen Handelns.

MEISE & VOLWAHSEN (1980) entwickelten ein kybernetisches, auf Stadtplanung anwendbares Modell des Planungsprozesses. Im Mittelpunkt des Modells stehen zielgerichtete Handlungskonzepte (Wollen) zur Veränderung der Umwelt, die auf Erkenntnissen über Zusammenhänge zwischen Wissen und prognostizierten Handlungskonsequenzen (Werten) basieren. Durch den expliziten Wertbezug, der die normative Orientierung bemüht, lassen sich Parallelen zur ökologischen Psychologie nutzen (vgl. FISCHER, 1995).

Problematisch wird es, wenn sich eine Entscheidung sehr schnell als Fehlentscheidung herausstellt. Diese liegt vor, wenn „der durch die Entscheidung und ihre Umsetzung erreichte Zustand substantiell den erwünschten Zustand verfehlt und diese Diskrepanz maßgeblich auf die vorher getroffene Entscheidung zurückzuführen ist“ (SCHULZ-HARDT, 1996, S. 5). In der Psychologie existiert derzeit keine vollständige „Theorie der optimalen Entscheidung“ oder „Theorie der Fehlentscheidung“. Zwar weiß man um Bedingungen, die eine gute Entscheidung befördern oder behindern. Menschen unterliegen zahlreichen kognitiven Restriktionen: Sie nutzen Urteilsheuristiken, die oftmals zwar Aufwand ersparen, dabei aber auch Fehlerurteile hervorrufen (vgl. HOGARTH, 1981; KAHNEMANN, SLOVIC & TVERSKY, 1982; KRUGLANSKY & AJZEN, 1983, zit. nach SCHULZ-HARDT, 1996). Menschliches Denken verläuft eher linear-kausal und unidirektional sowie auf kurze Zeiträume beschränkt, da der Umgang mit Komplexität und dynamischen

Systemen Schwierigkeiten bereitet (vgl. DÖRNER, 1976, 1989, 1994). Die Informationsverarbeitung ist stark kontextabhängig und somit anfällig für sogenannte „framing“-Effekte: so können verschiedene verbale „Einrahmungen“ ein- und desselben Sachverhaltes und solcher Fakten zu unterschiedlichen Entscheidungen bei der gleichen Person führen (vgl. HOGARTH, 1981; KAHNEMANN & TVERSKY, 1984; TVERSKY & KAHNEMANN, 1981, zit. nach SCHULZ-HARDT, 1996). Das „Rationalitätsprinzip“, wie es klassische Entscheidungstheorien wie die präskriptive betriebswirtschaftliche Entscheidungslehre (vgl. NEUMANN & MORGENSTERN, 1944; KIRCHLER, 1999, zit. nach SCHULZ-HARDT, 1996) fordern, ist viel weniger handlungsleitend als intuitive Urteile und Entscheidungen (vgl. RUSSO & SCHOEMAKER, 1989, ebd.) oder habitualisierte Gewohnheiten (vgl. JERVIS, 1976; SIMAON, 1957; SCHULZ-HARDT & FREY, 1996, ebd.). Nicht zuletzt beeinflussen momentane Stimmungen und Leistungsschwankungen die Qualität menschlicher Entscheidungen.

2.2.3.4 Realitätsflucht in Entscheidungsprozessen: Vom Groupthink zum Entscheidungsautismus

Unter diesem Titel beschreibt SCHULZ-HARDT (1996) eine besondere Problematik bei Entscheidungsprozessen, die aufgrund ihrer Relevanz für den theoretischen Hintergrund der vorliegenden Arbeit nachfolgend ausführlich referiert wird¹³.

Das Groupthink-Modell von IRVING L. JANIS (1971, 1972, 1982) ist für SCHULZ-HARDT (a.a.O.) ein wesentlicher Ansatz zur Vorhersage und Erklärung, unter welchen Randbedingungen und durch welchen vermittelnden Mechanismen Entscheidungen zu Fehlentscheidungen mit katastrophalen Folgen werden. Er gehört zu den am weitesten entwickelten psychologischen Ansätzen und beschreibt ein durch extremes Harmoniestreben entstehendes, dysfunktionales Entscheidungsmuster in Gremien, das sich in Selbstüberschätzung, kognitiver Engstirnigkeit und Druck auf Andersdenkende äußert. Daraus resultieren Verzerrungen im Entscheidungsprozeß, die dann die Gefahr einer Fehlentscheidung stark erhöhen. Dazu zählen mangelnde Generierung von Handlungsalternativen, verzerrte Informationssuche und -bewertung, Risikounterschätzung sowie mangelnde Entwicklung von Plänen für Eventualfälle. Als Beispiele nennt Janis die Fiaskos amerikanischer Außenpolitik wie Pearl Harbour, Korea, die Schweinebucht-Invasion, Vietnam oder den innenpolitischen Watergate-Skandal. SCHULZ-HARDT (1996) knüpft an dieser Theorie ebenso an wie an der Dissonanztheorie Festingers. Deren Kerngedanken faßt FESTINGER¹⁴ (1957, S. 58) wie folgt zusammen:

1. Es kann zwischen kognitiven Elementen Dissonanz oder „nicht passende“ Beziehungen geben.
2. Die Existenz von Dissonanz erzeugt einen Druck zur Reduktion der Dissonanz und zur Vermeidung der Dissonanzzunahme.
3. Die Wirkungsweise dieses Drucks manifestiert sich in Verhaltensänderungen, Änderungen von Kognitionen und der Vorsicht bei der Konfrontierung mit neuen Informationen und neuen Meinungen.

¹³ Sofern nicht anders angegeben, ist die Quelle SCHULZ-HARDT, 1996 (a.a.O.).

¹⁴ Festinger selbst schätzte die Dissonanztheorie für Entscheidungsprozesse fälschlicherweise als wenig relevant ein.

Weiterhin gilt:

- Dissonanz ist umso stärker, je wichtiger die in dissonanter Beziehung stehenden Kognitionen sind und je höher der Anteil dissonanter im Vergleich zu konsonanten Beziehungen ist.
- Kognitionen werden zum Zweck der Dissonanzreduktion umso eher geändert, je geringer ihr Änderungswiderstand ist. Dieser Änderungswiderstand ist umso geringer, je weniger konsonante Beziehungen zu anderen Kognitionen existieren.

Die Vorhersagen der Dissonanztheorie für Entscheidungsprozesse beziehen sich v.a. auf bestimmte Verzerrungstendenzen, die bei Entscheidungen auftreten können. Je stärker ein Entscheidungsträger (als Gruppe oder Individuum) sich freiwillig auf eine bestimmte Position festlegt, desto stärker spielen Defensivmechanismen zur Verteidigung dieser Position eine Rolle:

- „spreading apart“-Effekt: Die Attraktivität der präferierten Alternative steigt, die der nicht-präferierten sinkt dagegen. Umgekehrt verhält es sich mit der Risikoeinschätzung.
- „effort justification“: Je größer der investierte Aufwand in die Vorbereitung oder Umsetzung einer Alternative war, desto stärker wird diese gegen negatives Feedback verteidigt, indem sie aufgewertet wird.
- Selektive Informationssuche und verzerrte Informationsbewertung: Informationen, die der präferierten Alternative gerecht werden, werden gegenüber konträren Informationen in der Informationssuche bevorzugt und auch besser bewertet, nämlich als glaubwürdiger, interessanter, hilfreicher o.ä. eingeschätzt. Auch eine uneindeutige Befundlage kann so als nachhaltige Unterstützung der eigenen Position interpretiert werden.
- Suche nach sozialer Unterstützung: Entscheider suchen den Kontakt mit Personen, die bezüglich der gewählten Alternative oder Position Unterstützung bieten. Der Kontakt zu Personen, die eine konträre Meinung äußern, werden gemieden und/oder abgewertet oder man versucht, sie vom eigenen Standpunkt zu überzeugen.

Die meisten Menschen halten sich für kompetente Entscheider und erwarten deshalb auch eher Bestätigung für ihre Entscheidungen. Sie glauben an die Hypothese, daß externe Informationen und relevante Personen die präferierte Alternative bestätigen. Je höher die Sicherheit bezüglich der Richtigkeit der Hypothese ist, umso größer ist die durch konträre Fakten und Meinungen entstehende Dissonanz. Nach IRLE (1975, a.a.O.) ist diese Sicherheit umso höher,

- je öfter die Hypothese in der Vergangenheit bestätigt wurde
- je stärker die soziale Unterstützung für die Hypothese ist
- je höher das Anspruchsniveau des Entscheiders ist
- je eindeutiger die Hypothese formuliert ist.

Die Änderungsresistenz einer Präferenz bzw. Entscheidung fällt umso höher aus, je höher die kognitive, motivationale, emotionale und soziale Unterstützung für diese ist und je weniger Entscheidungsalternativen zur Verfügung stehen (vgl. BRUNER, 1951, 1957; POSTMAN, 1951; LILLI & FREY, 1993, a.a.O.).

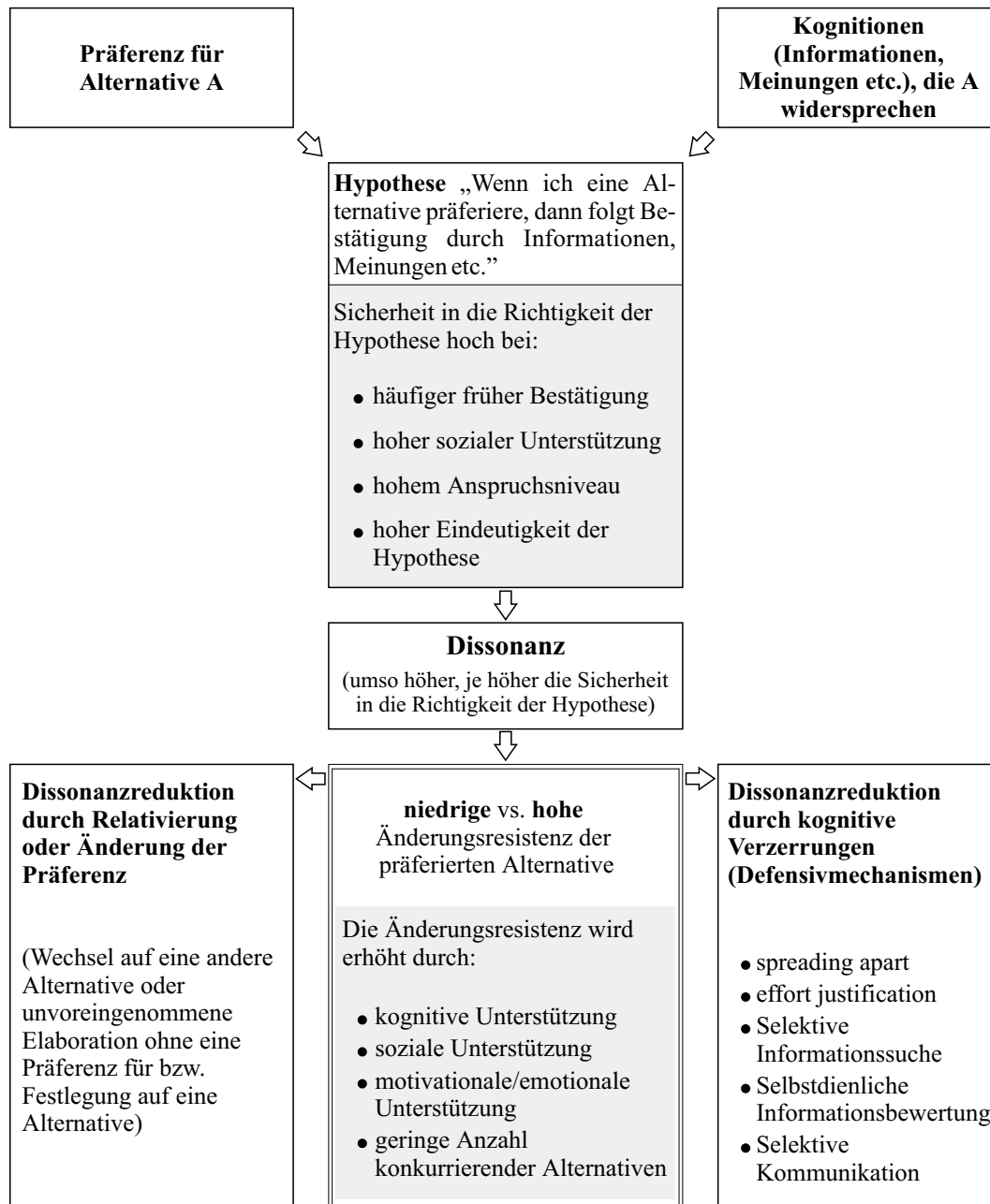


Abb. 2.5 Schematische Darstellung der Dissonanzreduktion im Entscheidungsprozess

Quelle: SCHULZ-HARDT, S. (1996). Realitätsflucht in Entscheidungsprozessen: *Vom Groupthink zum Entscheidungsautismus*. Unveröff. Dissertation. Christian-Albrechts-Universität, Kiel, S. 74

Der Dissonanzreduktion dienende systematische Verzerrungstendenzen können mittels der Dissonanztheorie spezifiziert und die Bedingungen ihres Entstehens in allen Phasen des Entschei-

dungsprozesses vorausgesagt werden. Bedingung ist, daß der Entscheider eine Präferenz für eine Alternative entwickelt, ohne daß er sich faktisch schon für diese Alternative entschieden haben muß. Wenn Kognitionen (Informationen, Meinungen etc.) auftreten, die der Präferenz oder Entscheidung widersprechen, entsteht umso mehr Dissonanz, je sicherer man sich einer Hypothese ist. Der Änderungswiderstand der Präferenz oder Entscheidung ist jedoch hoch, da sie

- fest in das kognitive System des Entscheiders eingebunden ist (kognitive Unterstützung)
- von mehreren relevanten Bezugspersonen geteilt wird (soziale Unterstützung)
- den Wünschen und Bedürfnissen des Entscheiders entspricht (motivationale bzw. emotionale Unterstützung)
- auf wenige oder gar keine konkurrierenden Alternativen trifft.

Vorhersagen läßt sich, daß damit Defensivmechanismen wie „spreading apart“, „effort justification“, selektive Informationssuche, selbstdienliche Informationsbewertung und selektive Kommunikation (Eliminierung oder Vermeidung widersprüchlicher Meinungen) zur Wirkung kommen, um die Präferenz oder Entscheidung zu verteidigen und somit Dissonanz abzubauen. Durch diese Mechanismen wandelt sich die Qualität des Entscheidungsprozesses: Aus Realitätstestung - „Welches ist die beste Alternative?“ - wird Realitätskonstruktion - „Wie erreiche ich, daß meine Alternative als die beste erscheint?“ Wird vom rationalen Entscheidungskalkül, das insbesondere die Wirtschaftswissenschaften vertreten, abgewichen, entscheidet dann statt eines „homo oeconomicus“ ein „homo psychologicus“ (a.a.O., S. 75).

SCHULZ-HARDT untersuchte Groupthink in einer dissonanztheoretischen Analyse und entwickelte daraus das Modell des Entscheidungsautismus:

Entscheidungsautismus liegt vor, wenn der Entscheidungsträger von Selbstbestätigungstendenzen beherrscht wird. Solche Selbstbestätigungstendenzen zeigen sich im Denken des Entscheiders, in seinem Kommunikations- und Interaktionsverhalten sowie im Procedere seiner Entscheidungsfindung (dem eigentlichen Entscheidungsprozeß). (a.a.O., S. 103)

Groupthink ist ein Modell für starke Selbstbestätigungsmechanismen bei Gruppenentscheidungen. Eine monopolistische Präferenz gilt als der vermittelnde Mechanismus im Modell. Darunter ist eine innerhalb der Gruppe dominante und mit hoher Änderungsresistenz vertretene Präferenz zu verstehen, an die sich eine große Erwartungshaltung bezüglich der Bestätigung dieser Präferenz durch Meinungen, Fakten etc. koppelt. Diese Präferenz löst nun verschiedene Dissonanzreduktions- und Dissonanzvermeidungsstrategien aus: die Groupthink-Symptome. Folgen der Groupthink-Symptomatik sind in der erhöhten Gefahr von Fehlentscheidungen zu sehen, da äußere Signale, die den Entscheidungsprozeß in Richtung einer guten Entscheidung lenken sollten, nur empfangen werden, wenn sie der Gruppenpräferenz entsprechen. Groupthink hat keine negativen Konsequenzen, wenn bereits am Beginn eine gute Alternative gewählt wird. Im Falle einer Präferenz für eine nachteilige Alternative besteht jedoch kaum noch eine Chance, diese zu korrigieren.



Abb. 2.6 Das Modell des Entscheidungsautomatismus im Überblick

Quelle: SCHULZ-HARDT, S. (1996). Realitätsflucht in Entscheidungsprozessen: *Vom Groupthink zum Entscheidungsautomatismus*. Unveröff. Dissertation. Christian-Albrechts-Universität, Kiel, S. 129

Die Entscheider bauen sich eine „stimmige“ oder „passende“ subjektive autistische Entscheidungswelt, was sich in den **Symptomen des Entscheidungsautomatismus** spezifiziert niederschlägt.

Diese Symptome gliedern sich phänomenologisch in drei Ebenen, auf denen Dissonanzreduktionsmechanismen wirken:

1. Selbstbezogene Symptome (Denken, Fühlen, Erleben des Entscheiders)
2. Soziale Symptome (Kommunikations- und Interaktionsverhalten)
3. Symptome im Entscheidungsprozeß (Art und Weise der Auseinandersetzung des Entscheiders mit dem Entscheidungsproblem, Vollzug der verschiedenen Phasen des Entscheidungsprozesses)

ad 1) Die **selbstbezogene Symptomatik** betrifft sowohl Einzelpersonen als auch Gruppen und besteht aus drei Kategorien mit untergeordneten Einzelsymptomen:

- a) Unfehlbarkeitsglaube, der sich durch hohe Entscheidungssicherheit, hohe wahrgenommene Einfachheit und hohe subjektive Kompetenz äußert¹⁵,
- b) Selbstbeschwichtigung, die durch Wegrationalisieren von Zweifeln und Selbstzensur heraufbeschworen wird,
- c) Spaltung der Weltsicht, die durch Selbstglorifizierung und Abwertung von Opponenten erreicht wird.

ad 2) Die **sozialen Symptome** spiegeln sich in „selektiver Kommunikation“ wider. Für Einzelpersonen wie für Gruppen gelten die Merkmale

- Präferenzstützende Diskussionsinhalte
- Selektive Aufmerksamkeit und Interpretation
- Bevorzugung von Gleichgesinnten
- Abqualifizierung von Zweiflern

Gruppenspezifisch sind die Symptome

- Druck auf und ggf. Ausgrenzung von Andersdenkende(n)
- (Selbst)ernannte Mindguards
- Kollektive Rationalisierungen

Bei der „selektiven Kommunikation“ ist darüber hinaus wesentlich zu betrachten, worüber (Kommunikationsobjekt) und mit wem (Kommunikationspartner) kommuniziert wird. Generell gilt, daß konsonanzerzeugende (unterstützende) Inhalte bzw. Personen aktiv gesucht, dissonanzerzeugende (widersprechende) hingegen gemieden werden. Gespräche und Diskussionen werden dominiert von Inhalten, die die präferierte Alternative stützen. Dissonante, also konträre Inhalte überhört der Entscheidungsträger gern („Selektive Aufmerksamkeit“) oder interpretiert sie um („Selektive Interpretation“). Bei Gruppen kommen „kollektive Rationalisierungen“ hinzu, die aufkommende Zweifel beseitigen. „Mindguards“ filtern die an das Gremium gerichteten Informationen. Bei der Wahl der Gesprächspartner

¹⁵ Der Unfehlbarkeitsglaube ist eine Neuerung gegenüber Janis' Modell, der lediglich die „Illusion der Unverwundbarkeit“ benennt.

werden Gleichgesinnte bevorzugt, Zweifler abqualifiziert. Die umweltpsychologische Studie von PETERHOFF (1998) stützt den Aspekt „Suche nach Gleichgesinnten“. Das Denken engster Freunde in Umweltsachen wird zu 82,2 % ähnlich, zu 11,1 % weniger umweltbewußt und zu 2,2 % umweltbewußter eingeschätzt. Das Handeln der engsten Freunde in Umweltfragen wird zu 75,6 % ähnlich, weniger umweltbewußt zu 15,6 % und umweltbewußter zu 4,4 % beurteilt.

ad 3) Symptome im Entscheidungsprozeß betreffen sowohl Einzelentscheider als auch Gruppen. Der Entscheidungsprozeß eines autistischen Entscheiders ist durch Selbstbestätigungsmechanismen geprägt. Die Phasen einer Entscheidung werden nur zur Bestätigung und Unterstützung der eigenen Präferenz, nicht aber zur kritischen Prüfung aller Alternativen durchlaufen. Für die Phasen des Entscheidungsprozesses nutzt SCHULZ-HARDT die Einteilung von ALDAG & FULLER (1993).

Phase im Entscheidungsprozeß	Symptomkategorie und Symptome	betrifft
	<u>Abschirmung der Präferenz gegen andere Alternativen</u>	
1. Identifizierung des Problems & Ursachenanalyse	❶ Ignorieren bzw. Unterschätzen von „unpassenden“ Problemen	Einzel- personen und Gruppen
2. Generierung von Alternativen	❷ Präferenzgebundene Ursachenanalyse ❸ Mangelhafte Generierung von Alternativen & Fixierung auf die präferierte Alternative	
3. Bewertung der Alternativen	❹ Verzerrte Bewertung der Alternativen (Attraktivität, Risiko, Erfolgswahrscheinlichkeit etc.) ❺ Selektive Informationssuche ❻ Selbstbestätigende Informationsbewertung ❼ Voreiliges Verwerfen von Alternativen	
4. Entscheidung	❽ Nicht hinterfragte Entscheidung	
5. Implementierung der Entscheidung	❾ Implementation der Entscheidung ohne „Was wäre, wenn...“-Szenarien	
6. Kontrolle des Entscheidungserfolges	❿ Mangelnde bzw. beschönigende Erfolgskontrolle; dadurch Fortsetzung fehlgehender Handlungen	

Abb. 2.7 Symptome des Entscheidungsautismus im Entscheidungsprozeß

Quelle: SCHULZ-HARDT, S. (1996). Realitätsflucht in Entscheidungsprozessen: *Vom Groupthink zum Entscheidungsautismus*. Unveröff. Dissertation. Christian-Albrechts-Universität, Kiel, S. 109

Dissonanzreduktion und -vermeidung dominieren den Entscheidungsprozeß in allen Phasen. Durch die monopolistische Präferenz sind Problemwahrnehmung und Ursachenanalyse verzerrt.

Unterschiede zwischen der Symptomatik im Entscheidungsprozeß, die Entscheidungsautismus ausmacht, zu den Groupthink-Konsequenzen bestehen mehrfach:

1. Aus dem Entscheidungsautismus-Modell ist ableitbar, daß es zu einer verzerrten Bewertung aller Alternativen hinsichtlich aller Aspekte kommt. JANIS (1972, 1982, a.a.O.) behandelte nur die Unterschätzung von Risiken der präferierten Alternative als Symptom bei der Alternativeinschätzung.
2. Bisher nicht vom Groupthink-Modell berücksichtigte Entscheidungsphasen wurden aufgenommen: „Wahrnehmung des Problems und Ursachenanalyse“.

Der Entscheider beginnt den Entscheidungsprozeß nicht bei Null, sondern besitzt bereits Vorerfahrungen, Annahmen etc. oder geht sogar von vorangegangenen Entscheidungen aus, die sich auf dasselbe Problemgebiet beziehen. Im Extremfall hat er bereits eine 'Lösung' in der Schublade und wartet seit langem darauf, endlich das passende Problem zu dieser Lösung zu finden. (SCHULZ-HARDT, S. 112, a.a.O.)

3. Die Kontrolle des Entscheidungserfolges kam hinzu. Negative Entwicklungen infolge der getroffenen Entscheidung werden vom Entscheidungsautisten ignoriert oder schöngefärbt. Von der Richtigkeit seiner Entscheidung überzeugt, investiert er weiter (Geld, Zeit etc.), um den Erfolg zu „erzwingen“ und seinen bisherigen Aufwand zu verteidigen. Dieses Vorgehen wird in der Forschung als „**entrapment**“ (vgl. auch BROCKNER & RUBIN, 1985, a.a.O.) bezeichnet, als „in die eigene Falle gehen“ bzw. „**escalation of commitment**“ (vgl. STAW & ROSS, 1987, a.a.O.), d.h. „zunehmende Bindung an eine fehlgehende Handlung“.

Mit dem Entscheidungsautismus-Modell werden diese Vorgänge integriert und Vorhersagen ermöglicht, warum und unter welchen Bedingungen Selbstbestätigungsprozesse zur verspäteten oder ausbleibenden Korrektur von Fehlentscheidungen führen. Die Symptomatik erscheint als Kreislauf: Das Ende eines Entscheidungsprozesses ist der Anfang des nächsten. Beschönigen oder Leugnen negativer Rückmeldungen zum Erfolg einer Entscheidung (sechste Phase) bedeuten ein Ignorieren oder Unterschätzen einer problematischen Situation, die sich für eine Folgeentscheidung ergibt (erste Phase). Entrapment - als Sammelbegriff für alle Forschungsrichtungen zur Aufrechterhaltung und Intensivierung fehlgehender Handlungen - ist nicht monokausal bedingt, vielmehr sind viele verschiedene Prozesse an dessen Entstehung und Aufrechterhaltung beteiligt. Als ein zentraler Prozeß zeigen sich dissonanztheoretische Defensivmechanismen, hauptsächlich Selbstrechtfertigung (vgl. u.a. BOBOCEL & MEYER, 1994; BROCKNER, 1992, a.a.O.) und ein selbstdienlicher Umgang mit Informationen (vgl. u.a. BAZERMAN, BEEKUN & SCHOORMAN, 1982; CALDWELL & O'REILLY, 1982, a.a.O.). Beim Entscheidungsautismus setzt sich auch nach der Entscheidung die Verteidigung und Nichtinfragestellung der eigenen Präferenz fort. Der Entscheider kehrt, wenn überhaupt, erst nach einschneidenden nachteiligen Folgen um, die getroffene Fehlentscheidung wird spät oder gar nicht korrigiert. Entscheidungen sind aufgrund der monopolistischen Präferenz beim Entscheidungsautisten stark änderungsresistent. Alternativen wurden deshalb kaum generiert. Dissonanzreduktion erfolgt darum nicht durch Änderung der Entscheidung, sondern durch Änderung der Informationslage (vgl. auch CONLON & PARKS, 1987; BAZERMANN, BEEKUN & SCHOORMAN, 1982; KAMEDA & SUGIMORI, 1993, a.a.O.). Das Verhältnis zwischen Entscheidungsautismus und Entrapment läßt sich so erklären:

Infolge der [...] Entscheidungsautissymptomatik in der sechsten, abschließenden Phase eines Entscheidungsprozesses wird die Fortsetzung verlustreicher Handlungen ausgelöst.

Entscheidungsautismus ist also eine mögliche, aber nicht die einzige Quelle für Entrapment. Insgesamt befördert Entscheidungsautismus somit nicht nur die Entstehung von Fehlentscheidungen, sondern auch ihre Verfestigung und Nichtkorrektur. Als Resultat beider Effekte sind bei Vorliegen von Entscheidungsautismus schlechte Entscheidungsergebnisse zu erwarten. (a.a.O., S. 116)

Bei der Frage nach der Entstehung von Entscheidungsautismus müssen die **Randbedingungen**, die auf den vermittelnden Mechanismus der monopolistischen Präferenz wirken, betrachtet werden. Sie bewirken sowohl die Verfestigung einer Präferenz am Beginn des Entscheidungsprozesses und/oder verstärken die Erwartungshaltung, daß man für seine Präferenz Bestätigung erfahre. Gefunden wurden strukturelle, situative und soziale Randbedingungen:

Strukturelle Randbedingungen für Entscheidungsautismus sind:

- Abschottung nach außen
- Fehlen diskursiver Entscheidungsprozeduren
- Direktive Führung (gruppenspezifisch)
- Homogenität der Gruppe (gruppenspezifisch)
- Frühzeitige Probeabstimmungen (gruppenspezifisch)

Die ersten vier Faktoren forcieren Bildung und Verhärtung einer Präferenz mit Beginn des Entscheidungsprozesses. „Abschottung nach außen“ und „Fehlen diskursiver Entscheidungsprozeduren“ blockieren die Horizonterweiterung des Entscheiders durch neue Perspektiven. Dies verstärkt die Wahrscheinlichkeit, daß eine voreilige Präferenz handlungsleitend wird. Unter einer diskursiven Entscheidungsprozedur ist jeglicher systematische Ansatz zur Gestaltung des Entscheidungsprozesses zu verstehen, der den Entscheidungsträger zum kritischen Diskurs und damit auch zur Selbstkritik zwingt. Denn je stärker der Entscheider einem kritischen Diskurs in der Sache folgt oder folgen muß, umso weniger kann sich vorschnell eine änderungsresistente Präferenz herausbilden. Die gruppenspezifischen Faktoren „Direktive Führung“ und „Homogenität der Gruppe“ schränken die Variabilität der individuellen Präferenzen der Gruppenmitglieder ein und erhöhen die Änderungsresistenz einer von der Gruppe vertretenen Vorzugslösung. Dominante Präferenzen in einer Gruppe entwickeln sich vor allem dann leicht, wenn die Mehrzahl der Mitglieder schon von vornherein die gleiche Meinung zum Problem hat. Im Gegensatz zu einer demokratischen Führung setzt bei „direktiver Führung“ ein Gruppenführer seine leitende Position dafür ein, seine Ansicht durchzusetzen, indem er von Anfang an die Richtung vorgibt, in der zu denken ist. Dadurch werden mögliche Alternativen eingeschränkt. Über die bereits aus dem Groupthink-Modell bekannten Faktoren hinaus ist die Durchführung von Probeabstimmungen zu Beginn des Entscheidungsprozesses eine weitere strukturelle Randbedingung des Entscheidungsautismus, die das baldige Entstehen dominanter Präferenzen innerhalb einer Gruppe fördert.

Zu den **situativen Randbedingungen** zählen:

- Zeitdruck

- Vorangegangene Erfolge
- Rechtfertigungsdruck

Unter Zeitdruck steigt der Wunsch nach eindeutigen kognitiven Strukturen (vgl. KRUGLANSKY, 1990, a.a.O.), dadurch wird eine monopolistische Präferenz forciert. Beim situativen Faktor „vorangegangene Erfolge“ steigert die Erfahrung, durch Erfolge in der eigenen Meinung bestärkt worden zu sein, die Erwartung, daß dies auch künftig so sein wird. Eine dissonanztheoretische Erklärung liegt darin, daß „frühere Verifikationen einer Hypothese (und die Erwartung, Bestätigung zu erfahren, ist ja eine Hypothese) die Sicherheit über die Richtigkeit der Hypothese erhöhen. Konträre Kognitionen (Meinungen, Informationen etc.) wirken daher umso dissonanter.“ (a.a.O., S. 119) Bei einer änderungsresistenten Präferenz setzen angesichts hoher Dissonanz deutliche Defensivmechanismen zu ihrer Verteidigung ein. Beim Rechtfertigungsdruck ist an die zwei Komponenten der monopolistischen Präferenz zu erinnern, nämlich die den Entscheidungsprozeß dominierende änderungsresistente Präferenz sowie die Erwartungshaltung, Bestätigung für diese Präferenz zu erhalten, denn Rechtfertigungsdruck setzt bei der zweiten Komponente an: Muß eine Entscheidung verteidigt werden, besteht die Idealsituation darin, alle Vorteile bei der präferierten Alternative und alle Nachteile bei der nichtpräferierten Alternative zu finden. Die Entscheidung ist umso schwieriger zu rechtfertigen, je uneindeutiger die Situation ist. Fühlt sich ein Entscheider einer Alternative gegenüber verpflichtet („commitment“), wie dies bei einer änderungsresistenten Präferenz der Fall ist, entsteht durch Rechtfertigungsdruck eine erhöhte Selbstbestätigungstendenz des Entscheiders (vgl. auch TETLOCK, 1992, KRUGLANSKY & MAYSELESS, 1987, a.a.O.). Existiert dagegen keine oder eine nur schwach änderungsresistente Präferenz, bewirkt der Rechtfertigungsdruck z.B., daß entweder alle Alternativen kritisch geprüft werden oder daß versucht wird, mit der Entscheidung dem „Publikum nach dem Mund zu reden“ (vgl. z.B. TETLOCK, SKITKA & BÖTTGER, 1989, a.a.O.).

Faktoren, die sich auf Normen, Werte und kulturell geteilte Überzeugungen beziehen, werden als **soziale Randbedingungen** für Entscheidungsautismus verstanden. Diese sind:

- Harmonienorm (gruppenspezifisch)
- Ideologische Fixierung
- Konsistenznorm

Sind Gruppen bzw. Gremien auf **Harmonie** bedacht, wird anfangs nicht über Alternativen diskutiert, sondern sondiert, bei welcher Alternative am schnellsten Konsens und damit Harmonie zu erzielen ist. Folglich wächst wiederum die Gefahr der Entstehung monopolistischer änderungsresistenter Präferenzen. Bei **ideologischer Fixierung** ist zu befürchten, daß umso stärker zum Entscheidungsautismus geneigt wird, je mehr das Denken des Entscheidungsträgers einer bestimmten Ideologie verbunden ist. Dabei sind unter „Ideologie“ nicht nur politische Doktrinen, sondern auch wirtschaftliche Konzepte, religiöse Anschauungen oder implizite Persönlichkeitstheorien gemeint, wenn sie ein komplexes, langfristiges Gedankengebäude bilden. Generell ist unter Ideologie jedes System persönlicher Überzeugungen gemeint, das den Charakter einer Weltanschauung in sich trägt. Dabei ist nicht die Ideologie an sich, sondern die Fixierung auf diese gefährlich, also der Glaube, die unumstößliche Wahrheit gepachtet zu haben. Das

Spektrum möglicher Entscheidungsalternativen wird dadurch stark begrenzt, die vermeintliche Lösung steht von vornherein im Raum. IRLE und MÖNTMANN (1978, a.a.O.) verweisen darauf, daß eine „totale, alle Welt erklärende Weltanschauung“ gegen Änderungen vollständig immunisiert sein kann. Treten konträre Informationen und Ansichten auf, wird die eigene Entscheidungspräferenz verteidigt und nicht etwa in Frage gestellt. Mit der ideologischen Fixierung entsteht auch die extreme Erwartung, daß sich der Ideologie entspringende Entscheidungspräferenzen auch bestätigen. Werden Zweifel an dieser Präferenz geweckt, ist mit heftigen Defensivstrategien zu rechnen. Ideologische Fixierung prädestiniert also zur Entwicklung einer monopolistischen Präferenz. Mit **Konsistenznorm** ist ein Maßstab gemeint, demzufolge ein einheitliches Bild im Denken und Handeln der Menschen vorherrschen sollte. Personen, die dies verinnerlicht haben, meinen dann, daß auch die Welt um sie herum konsistent sei. Für Konsistenznormen sind kulturelle Werte wichtig. Dabei verstärkt sich auch hier die Erwartungshaltung, daß die vehement vertretene Ansicht bestätigt werden muß. Dissonante Kognitionen können umso weniger toleriert werden. Auf konträre Argumente und Meinungen wird mit Defensivmechanismen im Sinne von Entscheidungsautismus reagiert.

SCHULZ-HARDT (a.a.O.) faßt **Entscheidungsautismus** zusammen als ein **Syndrom dysfunktionaler Denk-, Interaktions- und Lösungsansätze bei Entscheidungen**. Dieses Modell erklärt, warum diese Prozesse auftreten, und benennt Randbedingungen, die die Stärke bestimmen. Es gilt für Einzelpersonen und Gruppen. Fehlentscheidungen sind bei der beschriebenen Symptomatik nicht zwangsläufig zu erwarten, die Wahrscheinlichkeit steigt jedoch. Gründe liegen darin, daß mögliche Fehlannahmen nicht mehr korrigierbar sind. Auch die Dauer des Aufrechterhaltens solcher Fehlentscheidungen ist erhöht, da negative Rückmeldungen nicht zur Kenntnis genommen werden (wollen). Deshalb fördert dieses Syndrom schlechte Entscheidungsergebnisse.

Diese Theorie soll, verbunden mit einem qualitativen umweltpsychologischen Ansatz, in der vorliegenden Studie Anwendung finden, um den Prozeß der Auseinandersetzung um die Autobahn Dresden - Prag genauer zu analysieren und das Agieren der Entscheider mit verschiedenen Intentionen und Motiven in seinen methodisch-strukturellen Zusammenhang stellen zu können.

2.3 Wertewandel in der Gesellschaft

„Es liegt im Wesen des kulturellen Wandels, daß er meist den Veränderungen in der Umwelt hinterherhinkt, die ihn ausgelöst haben.“ (Ronald Inglehart, 1989, S. 22)

Die vorliegende Arbeit berührt komplexe gesellschaftliche Themen. Deshalb werden neben Theorien aus verschiedenen psychologischen Gebieten auch Angebote benachbarter Disziplinen einbezogen, die plausible Erklärungen für soziale und umweltrelevante Verhaltensweisen liefern. Die Entwicklung einer ökologischen Ethik und postmaterieller Werte wurde von LANTERMANN & DÖRING-SEIPEL (1990) und WINTER (1981) diskutiert; LANTERMANN, DÖRING-SEIPEL & SCHIMA (1992) untersuchten die funktionale Relevanz entsprechender Werthaltungen; Konformitätsansätze (BERGIUS, 1976) und Themen der Umweltethik (VESPER, 1995) behandeln Norm- und Wertfragen (alle zit. nach KALS, 1996). **Werte** als Grundhaltungen stehen dabei im Mittelpunkt, obzwar eine einheitliche Definition des Begriffes Wert nicht vorherrscht. ROKEACH (1968, zit. nach AL-DIBAN, 1994) versteht darunter „das Vorhandensein einer dauerhaften Vorstellung,

daß eine bestimmte Verhaltensform oder ein bestimmter Lebenszustand bzw. ein bestimmtes Lebensziel persönlich oder sozial anderen Verhaltensformen oder Lebenszielen vorgezogen wird“. KLAGES (1983) definiert Werte als „Führungsgrößen“ menschlichen Handelns, während ENGELMANN, RADTKE & SACHS (1981, zit. nach AL-DIBAN, 1994) hierunter kognitiv repräsentierte, objektunspezifische Kriterien und Maßstäbe verstehen, an denen das eigene Handeln sowie die Dinge und Personen des sozialen Umfeldes beurteilt werden können. Sie entspringen dem eigenen Erleben, den Erwartungen der Bezugspersonen und -gruppen sowie gesellschaftlichen Normen, sind aber kognitive Repräsentationen derselben. Damit dienen sie als zentrales sozialwissenschaftliches Erklärungs-konstrukt für Einstellungen, soziales Urteilen, Verhalten und Entscheidungen.

Wertwandel umfaßt die tiefgreifenden Veränderungen in den erlebnismäßig repräsentierten Beziehungen des Menschen zu seiner natürlichen und sozialen Umwelt. Das Wertwandel-Konzept bildet einen theoretischen Hintergrund der Umweltbewußtseinsforschung (vgl. Kap. 2.2.3.1). Die Zuwendung der Öffentlichkeit zu Umweltthemen gilt als Teil dieses Wertwandels (FIETKAU, 1984). Empirisch unbeantwortet blieb die Frage, ob Umweltbewußtsein Auslöser oder Folge dieses Wertwandels ist. Umweltbewußtsein ist ein komplexes Konstrukt, das sich in die Gesamtheit der Werte einer Person einordnet und in Verbindung zu anderen Wertorientierungen steht. Daher ist eine Betrachtung zwischen Umweltbewußtsein und einem generellen Wertewandel aufschlußreich. Aus der Sicht der Wertwandeltheorien stellt sich Umweltbewußtsein als spezifische Konkretisierung eines Veränderungsprozesses gesellschaftlicher Orientierungen und individueller Lebensvorstellungen dar.

2.3.1 Postmaterialismustheorie von Inglehart (1989)

INGLEHARTS Postmaterialismustheorie (1989) ist eine der am häufigsten zitierten Wertwandelkonzeptionen in der westlichen Welt und leistete einen bemerkenswerten Beitrag zur Diskussion über den gesellschaftlichen Umbruch in der nachindustriellen Zeit. Nicht jede Gesellschaft stellt sich tatsächlich auf gegebene Herausforderungen ein. Langfristig werden aber nur diejenigen Gemeinschaften überleben, die diese Herausforderungen annehmen und ein Vorbild für andere bieten.

Zusammenfassend besteht der Wertwandel, den Inglehart beschreibt, in einer Hinwendung zu postmateriellen Werten, die gegenüber materiellen zunehmende Bedeutung im individuellen wie im gesellschaftlichen Bereich erlangen.

Die neuen Werte sind durch eine Hinwendung zum Privaten, zum Individuellen, zu Humanität, zur Selbstentfaltung, zum Unmittelbaren, zum Irrationalen, zu Gefühlen etc. gekennzeichnet. Gleichzeitig treten Werte wie Ordnung, Sicherheit, Wohlstand, Wachstum, Rationalität in den Hintergrund. [...] Auch wenn die Artikulationsformen verschieden sein mögen, es hat den Anschein, als würde sich in unserer Zeit ein neues Menschen- und Weltbild entwickeln. (FIETKAU, 1984, S. 21)

INGLEHARTS Theorie basiert auf zwei Schlüsselhypthesen: Der Mangelhypothese und der Sozialisationshypothese. Er knüpft damit an die Theorie der Bedürfnishierarchie von MASLOW (1954, zit. nach AL-DIBAN, 1994) an, der ein dem Menschen immanentes Streben nach Erfüllung

höherer Bedürfnisse annimmt (Aktualisierungstendenz). INGLEHART charakterisiert physiologische und Sicherheitsbedürfnisse als materialistisch, soziale, Ich- und Selbstverwirklichungsbedürfnisse als postmaterialistisch. Träger postmaterialistischer Werte sind eher jüngere, besser ausgebildete Menschen, die überproportional häufig im Dienstleistungssektor tätig sind und auf der Basis neuer Wertorientierungen das politische Protestpotential der sozialen Bewegungen, z.B. der Umweltbewegung, tragen.

Der Prozeß der Veränderungen erfolgt auf drei Ebenen:

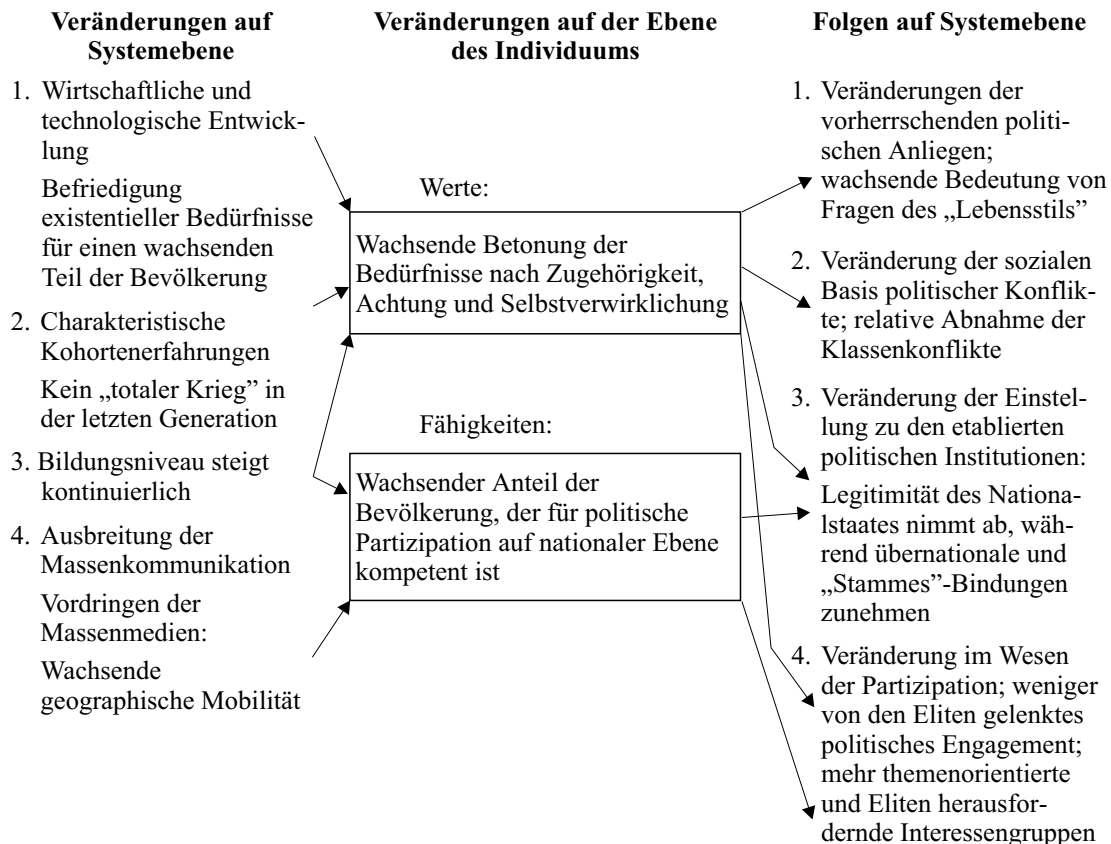


Abb. 2.8 Überblick über den Prozeß der Veränderung beim Wertewandel

Quelle: INGLEHART, R. (1989). Kultureller Umbruch. Wertewandel in der westlichen Welt. Frankfurt/M., New York: Campus, S. 13.

Kultureller Wandel entsteht aus sich ändernden wirtschaftlichen, technologischen, gesellschaftlichen und politischen Gegebenheiten, aber nur sehr langsam, praktisch durch die Sozialisation einer neuen Generation. Die Übergangsphase wird schmerzhaft erlebt. Nicht wirtschaftliche Faktoren allein bestimmen die Politik, sondern auch kulturellen Faktoren kommt als Bestandteil eines jeden sozialen Systems eine große Bedeutung zu. So sind kulturelle Unterschiede in Gesellschaften relativ beständig und haben wichtige politische Konsequenzen, z.B. für die Herausbildung demokratischer Institutionen. „Politische Kultur ist eine wesentliche Ergänzung des rationalen Handelns“ (INGLEHART, 1989, S. 26) und auch eine vermittelnde Komponente zwischen Politik und Wirtschaft. Wirtschaftliche Prosperität bedeutet nicht automatisch stabile Demokratie.

Zwar begünstigt sie diese und kann die Herausbildung einer politischen Kultur fördern, ist selbst aber kein Demokratieggarant. Kulturelle Veränderungen sind meist der Niederschlag von Gewohnheiten und Einstellungen, die von den Menschen während ihrer Sozialisation erworben wurden. Einmal gefestigt, entwickeln sie eine eigene Dynamik. Damit verselbständigt sich ihr Einfluß, so daß sie noch lange nach den Ereignissen, auf die sie zurückzuführen sind, in Wirtschaft und Politik spürbar sind. Kultur bedeutet somit ein System von Haltungen, Wertungen und Kenntnissen, die innerhalb einer Gesellschaft weitgehend geteilt und von Generation zu Generation weitergegeben werden. Das Konzept der politischen Kultur kann als allgemeiner theoretischer Rahmen zur Erklärung politischen Verhaltens - alternativ zur Theorie des rationalen Handelns - genutzt werden: Reaktionen auf bestimmte Situationen sind durch subjektive Orientierungen geprägt, die zwischen Kulturen und innerhalb von Subkulturen variieren. In subjektiven Orientierungen spiegeln sich dann unterschiedliche Erfahrungen während der Sozialisation wider, wobei spätere Lernvorgänge von früheren bedingt und kaum reversibel sind. Eine Handlung kann also nicht einfach als Ergebnis externer Bedingungen interpretiert werden: Unterschiedliche kulturelle Lernprozesse können jedoch wesentlich dazu beitragen, was Menschen denken und wie sie handeln. Langfristiger wirtschaftlicher Aufschwung spielt insofern eine wichtige Rolle, da ökonomische Veränderungen den kulturellen Wandel beeinflussen. Kulturelle Strukturen bestehen meist dann noch, wenn die sie hervorbringenden Faktoren längst nicht mehr wirksam sind (a.a.O.). So löste der Protestantismus eine Reihe kultureller Veränderungen aus, die eine rapide wirtschaftliche Entwicklung nach sich zogen (vgl. MAX WEBER: „Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus“, 1905/1965). WEBERS These, daß wirtschaftliche Leistungen und Protestantismus zusammenhängen, ist auch heute noch wichtig für das Verständnis bestimmter Auffassungen und Handlungsweisen. Beim calvinistischen Prädestinationsglauben ist die Prädestinierung zum Heil oder Unheil daran erkennbar, ob eine wirtschaftliche Kraft, ein „Aufschwung“ gemäß dem Wahlspruch „Es muß gelingen“ sichtbar ist. Dominante religiöse Traditionen einer Gesellschaft sind ein Indikator für ihr vorindustrielles kulturelles Erbe. Wie in anderen protestantisch orientierten Nationen (z.B. Großbritannien, Schweden, Dänemark, Niederlande) war auch in Deutschland um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert die größte wirtschaftliche Dynamik zu verzeichnen. In der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts machte sich ein gegenläufiger Kulturwandel, verknüpft mit zunehmend postmaterialistischen Wertvorstellungen, bemerkbar, der auf langfristigen Wohlstandsfolgen basiert. Erhalt der Lebensqualität, weniger Bedeutung des Wirtschaftswachstums und mehr Interesse an Umweltschutz waren für die 80er Jahre kennzeichnend, wenngleich dies auf Politik und Normen in westlichen Industriegesellschaften beschränkt blieb und dem selbst dort „Reaganomics“ und „Thatcherismus“ gegenüberstanden. Aus postmateriellem Wertgefüge entstanden neue politische Bewegungen und Parteien (z.B. Die Grünen).

Zur Analyse materialistischer/postmaterialistischer Werte erstellte Inglehart einen Zwölf-Item-Katalog:

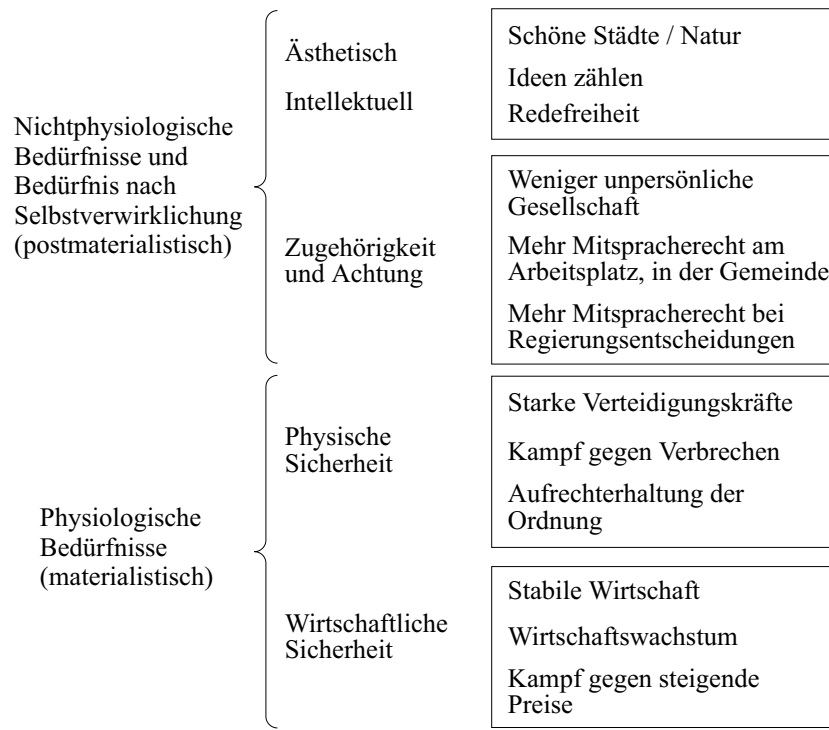


Abb. 2.9 Die Items des Zwölf-Item-Katalogs und die Bedürfnisse, die sie erfüllen sollten

Quelle: INGLEHART, R. (1989). Kultureller Umbruch. Wertwandel in der westlichen Welt. Frankfurt/M., New York: Campus, S. 173.

Auch wenn Materialisten in der Mehrzahl sind, können Postmaterialisten in vielen politischen Bereichen einflußreicher sein, da sie besser ausgebildet, aus wohlhabenden Elternhäusern stammend, politisch aktiver seien und sich besser artikulieren könnten. Postmaterialisten finden sich überwiegend in reicheren Gesellschaften, da die gesicherten Lebensverhältnisse Raum für immaterielle Bedürfnisse lassen. Postmaterialisten arbeiten z.B. viel eher in Umweltschutzorganisationen mit als Materialisten. Die latenten Einstellungen schaffen die entsprechenden Wertorientierungen. SCHNEIDER (1981, zit. nach INGLEHART, 1989) konstatiert eine Verbindung zwischen Postmaterialismus und Persönlichkeitsvariablen. Je nach Orientierung werden wirtschaftliche und nicht-wirtschaftliche Leistungsformen betont. Persönliche Ziele stellen einen guten Indikator dar. In der subjektiven Zufriedenheit spiegelt sich das Verhältnis von Anspruchsniveau und wahrgenommener Situation wider, wobei sich langfristig das Anspruchsniveau den Verhältnissen anpaßt (CAMPBELL, CONVERSE & RODGERS, 1976, zit. nach INGLEHART, 1989). Sowohl für Materialisten wie für Postmaterialisten ist die „Umwelt“ relativ irrelevant für die individuelle Lebenszufriedenheit: ob die Umweltbelastungen niedrig oder hoch wahrgenommen werden, wirkt sich auf die geäußerte Zufriedenheit fast gar nicht aus (HAGSTOLZ, 1986, zit. nach GLASAUER, 1993, S. 5). Im politischen Verhalten unterscheiden sich Materialisten und Postmaterialisten. Postmaterialisten haben mehr psychische Energie für Politik frei, sie stehen nicht so fest hinter der bestehenden Gesellschaftsordnung. Sie haben bei unkonventionellen politischen Aktionen

subjektiv weniger zu verlieren als Materialisten. Werte sind z.B. ein aussagekräftiger Prädiktor für Protestverhalten, das nicht im sozialen Vakuum stattfindet, sondern ein Reagieren auf Probleme ist (vgl. Kap. 2.4).

2.3.2 Kritik und Weiterentwicklung der Postmaterialismustheorie

INGLEHARTS optimistische Zukunftssicht teilen andere Autoren nicht. KMIECIAK (1978, zit. nach AL-DIBAN, 1994) sieht den sich vollziehenden Wertewandel vor allem als Werteverlust. Bei Nachanalysen der Inglehartschen Studie konnte JAGODZINSKY (1984) den Trend zum Wertewandel und den Nachweis der Ursachen nicht eindeutig bestätigen. Weder ließ sich bei differenzierten statistischen Auswertungen ein Wertewandel in der theoretisch angenommenen Richtung nachweisen noch war es möglich, die Ursachen einer angenommenen postmaterialistischen Wertorientierung zu identifizieren.

SCHERHORNS (1993) empirische Untersuchungen zu „Postmaterialistischen Lebensstilen“ bestätigen weder eine generelle Beharrungskraft überkommener Wertstrukturen noch die Hypothese von einem übergreifenden Wandel. So schlägt er ein Nebeneinander von Wertstrukturen statt Ablösung alter durch neue vor. Der unverkennbare Wertewandlungsschub seit dem 2. Weltkrieg wird nicht als Anzeichen für ein allgemeines Fortschreiten gedeutet, sondern als Abschnitt in einem andauernden Prozeß der Auseinandersetzung zwischen konträren Werthaltungen, die auch weiterhin nebeneinander bestehen. Rund 20 % der bundesdeutschen Bevölkerung sind eher postmateriell eingestellt. Diese Orientierung hängt hauptsächlich von einem hohen Grad an Selbstbestimmung ab. Demgegenüber erwartet die große Gruppe der Promateriellen selbst auf hohem Wohlstandsniveau persönliche Befriedigung durch den weiteren Erwerb materieller Güter. Sie unterscheidet sich von der postmateriellen Gruppe durch eine deutlich geringere Schulbildung. Eigenes Handeln ist eher fremdbestimmt, was auf eine persönliche Entwicklung mit nachhaltig kontrollierenden oder maßregelnden Einflüssen schließen läßt. Das Eigeninteresse rangiert weit vor den Interessen Anderer. Ein Wertewandel der Gesellschaft kann eher von den Autonomieorientierten erwartet werden, da sie immateriellen Werten (z.B. einer intakten Umwelt) den Vorrang geben.

Eine Konstanzer Forschungsgruppe, die die Werteentwicklung in Ost- und Westdeutschland nach 1989 untersuchte, fand Anzeichen für ein Erstarken konservativer Positionen. BARGEL (1995) sieht einen „Wechsel in der politischen Meinungsführerschaft“ im Westen Deutschlands, nachdem an den Hochschulen die sozialistischen und alternativen Ideen zusammen mit ihren Anhängern von der politischen Bühne stürzten. Eher linke Kultur- und Sozialwissenschaftler hätten sich in eine „kollektive Schweigespirale“ zurückgezogen. Neue Akteure kommen nun aus juristischen und ökonomischen Fakultäten, in denen national-konservative Positionen überproportional stark vertreten seien. Das gesamte politische Meinungsspektrum verschiebe sich von links außen in die Mitte. Zwei Drittel aller Studenten zeigten aus Desinteresse oder Resignation kein Interesse an politischen Organisationen. Materieller Wohlstand wird ihnen jedoch immer wichtiger. 1980 konnten sich 62 % vorstellen, auf Wohlstand zu verzichten, inzwischen teilt diese Auffassung nur noch die Hälfte der Studenten zwischen 18-30 Jahren. Das Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung Speyer sieht einen deutlichen Trend zur „Ego-Gesellschaft“ (GENSICKE, 1995). Der Zusammenbruch des sozialistischen Systems habe bei jungen Leuten in ganz Deutschland einen „Werteschock“ ausgelöst. Streben nach einer besseren und gerechteren Welt falle

gegenüber dem Streben nach Genuß und Sinneslust zurück. Die „Generation der 89er“ wird jedoch aus dem Osten kommen, die Ideale vergangener Zeiten kennen und daraus eine „pragmatische Patchworkbiographie aufbauen, wobei sich Hedonismus und Idealismus nicht ausschließen“ müssen (GENSICKE, 1995, S. 44).

Nach KLAGES (1983) sind in der heutigen pluralistischen Gesellschaft, in der ein tiefgreifender und schneller Wertewandel erfolgt, Vereinheitlichungen der Werte und Wertmuster nicht zu erkennen. Zwar gewinnen neue Leitbilder für Umweltwerte an Einfluß, weil Umweltprobleme aufgrund der immer stärker bedrohten Natur in das Bewußtsein breiter Bevölkerungsschichten eindringen, eine eindeutig dominierende Werteentwicklung ist aber nicht zu erwarten. Dafür weisen Wertwandelstendenzen eine zu große Dynamik und Heterogenität auf. Es gibt kein feststehendes Werteraster, kein sich abzeichnendes Hauptwertemuster, auf dem man aufbauen könnte. Bleibend ist der Orientierungsbedarf an Wertmaßstäben für den Umgang und die Beziehungen zur Natur, denn Umweltprobleme werden sich weiter verschärfen (HELD, 1986). Schwerpunkte in der Wertedimension Mensch - Natur, die in naher Zukunft an Brisanz nicht verlieren, beinhalten u.a. den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, die Vermeidung und Verringerung negativer Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf die Umwelt, die Polarität zum technischen Fortschritt. Als handlungsleitend erwiesen sich neben Umweltwerten u.a. folgende Werte: Technischer Fortschritt, materielle Konsumorientierung, freiwillige Einfachheit, Leistungsethik, inhaltlich befriedigende Tätigkeit, Überschaubarkeit, Kontrollierbarkeit, individuelle Freiheit, Partizipation, Kooperation, zwischenmenschliche Kommunikation und Sicherheit (ebd.).

Angesichts konjunktureller Einbrüche und zunehmender Verunsicherung der jüngeren Generation werden zunehmend auch wieder die Strukturen des Wirtschaftssystems in die Wertediskussion einbezogen. So reflektiert z.B. SENNETT (2000, S. 24) über den flexiblen Menschen und die Kultur des neuen Kapitalismus:

Wie bestimmen wir, was in uns von bleibendem Wert ist, wenn wir in einer unruhigen Gesellschaft leben, die sich nur auf den unmittelbaren Moment konzentriert? Wie aber können langfristige Ziele verfolgt werden, wenn man im Rahmen einer ganz auf das Kurzfristige ausgerichteten Ökonomie hinlebt?

2.4 Partizipation

2.4.1 Bürgerbeteiligung. Formen und Bedingungen

Wir vereinen in uns die Sorge um unser Haus und um unsere Stadt. Wenn wir auch verschiedenen Tätigkeiten zugewandt sind, so ist doch in den Dingen der Stadt keiner ohne Urteil. Bei uns heißt einer, der an den Dingen der Stadt keinen Anteil nimmt, nicht ein stiller Bürger, sondern ein schlechter. Wir entscheiden in den Dingen der Stadt selber oder denken sie doch richtig durch. Denn wir sehen nicht im Wort eine Gefahr für das Tun, wohl aber darin, sich nicht durch Reden zuerst zu belehren, ehe man zur nötigen Tat schreitet. (PERIKLES, 430 v.Chr.)

Partizipation war schon im Altertum Gegenstand der politischen Reflexion. Aristoteles stufte den Menschen als *zoon politikon* ein und *Politikos* verwies auf die gesellschaftliche, stadtstaatliche Verfaßtheit des Menschen (KEUL, 1995). Vom freien Bürger wurde ein Höchstmaß an

Partizipation am öffentlichen Leben erwartet. Ein Großteil der Verantwortung, die sonst von bezahlten Beamten des Königs übernommen wurde, fiel hier dem einfachen Bürger zu und galt als Verhaltensrichtlinie. Dieses Verantwortlichsein für unterschiedliche Teilbereiche ermöglichte eine günstige Identifikationsmöglichkeit mit der polis. Die damalige Bürgerbeteiligung erscheint noch heute ideal. So setzt HARLOFF (1978) Umfang und Vielfalt des öffentlichen Lebens mit der „Lebensqualität“ einer Kommune gleich.

The participation of people in the making of decisions which affect them is a basic human need in it's own right [...] it is widely believed that genuine participation increases confidence of individuals or groups in their own ability to initiate actions in defense of their interests.
(LISK, 1985, S. 136)

Die beunruhigend wachsende Belastung der Umwelt und die störenden Einwirkungen auf den persönlichen Lebensraum weckten die Aufmerksamkeit der Bevölkerung seit den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts massiv, nicht mehr nur punktuell. Betroffene Bürgerinnen und Bürger begannen, sich mit bestehenden oder befürchteten Umweltproblemen auseinanderzusetzen und machten dies mit individuellem und kollektivem Protest deutlich. Umweltprobleme standen trotz anderer drängender Probleme bei Protestaktivitäten im Vordergrund. Stadtplanung, Verkehr, Landschaft, Natur, Ver- und Entsorgung (Kraftwerke u.ä.) waren die wichtigsten Themen von Bürgerinitiativen (ANDRITZKY & WAHL-TERLINDEN, 1978, zit. nach ROHRMANN, 1990). Der Aufbruch der ökologischen Bewegung bis hin zur Gründung von Parteien mit entsprechendem Programm drückt zum einen die Sorge um den Erhalt der Lebensgrundlagen aus, zum anderen aber auch das mangelnde Vertrauen der Bürger in die politisch Verantwortlichen bzw. die etablierten Regulative des repräsentativen politischen Systems, Probleme „umweltgerecht“ zu bewältigen. Die Umweltbewegung reihte sich in die Strömung der „neuen sozialen Bewegung“ und damit verbundener alternativer Lebensformen ein (ROHRMANN, 1990). Die neue Dimension der globalen ökologischen Risiken scheint die Problemlösungskapazität der industriegesellschaftlichen Rückkopplungs- und Steuerungsmechanismen strukturell zu überfordern (BECK, 1986; OFFE, 1986; SCHARPF, 1991; DIERKES & MARZ, 1991; MÜNCH, 1996 zit. nach WARSEWA, 1997). Medien und Öffentlichkeit, parlamentarisches System und politische Willensbildung, Expertensysteme und das gesellschaftliche Institutionengefüge können keine adäquaten Lösungen anbieten. Bürokraten, Planer und Politiker entscheiden auch heute oft noch so, wie sie es immer getan haben, für neue Autobahnen, Industrieansiedlungen, Müllverbrennungsanlagen, und wundern sich, daß sie nicht mehr wie im früheren Industrialisierungsmuster bejubelt werden, sondern als „Plage empfunden und bekämpft“ (BECK, 1993, zit. nach WARSEWA, 1997) werden. Dadurch entstehen gesellschaftspolitische Pattsituationen, die von tatsächlichen Problemlösungen weit entfernt sind. Politikinnovationen wie Runde Tische, Zukunftswerkstätten, Mediationsverfahren, Bürger- und Stadtforen haben sich vorrangig an ökologischen Themen entwickelt und versuchen, der beklagten Politikverdrossenheit und Unregierbarkeit entgegenzuwirken (WARSEWA, 1997). Unter dem allgemeinen Begriff **Partizipation** werden Aktivitäten verstanden, mit denen Betroffene Einsicht und Einfluß bei Planungs- und Entscheidungsprozessen erhalten wollen (VON ALEMANN, 1975, SMITH et al., 1980, WANDERSMANN, 1981, RUCHT, 1982, zit. nach ROHRMANN, 1990). Dabei können vier, meist kombinierte, Typen von Partizipation unterschieden werden:

- Informationssuche

- Mobilisierung anderer
- innovative Beteiligung und
- Protestverhalten.

Protest wird dabei verstanden als (Versuch der) aktiven Einflußnahme auf regulative bzw. entscheidungsmächtige Instanzen (Verursacher, Administration, Politiker) zur Verhinderung (Vermeidung, Abschaffung) bzw. Veränderung unerwünschter Sachverhalte (Maßnahmen, Einrichtungen usw.). (ebd., S. 647)

Handlungsmöglichkeiten werden wesentlich davon beeinflusst, ob sich der Protest gegen bestehende Verhältnisse oder Planungen richtet. Um Akteure, Ziele, Handlungsformen, Adressaten, Nutzer und Motive differenzieren zu können, stellte v.Alemann (zit. nach ROHRMANN, 1990) die Leitfrage für Analysen des Partizipationsgeschehens: Wer will was womit bei wem für wen warum bewirken? Das administrative System erlaubt Partizipation aus eigenem Antrieb heraus, es gibt daneben aber auch gesetzlich vorgesehene, in jüngster Zeit stark zurückgedrängte, Beteiligungsformen. Einschränkend muß man konstatieren, daß es immer nur Minderheiten unter den Betroffenen sind, die aktiv werden (vgl. MOSCOVICI, 1976; MOSCOVICI & NEMETH, 1974), dann aber ein Motor sind. Passivität ist die größte Schwierigkeit, die zu überwinden ist, wenn aus Bürgersicht etwas bewegt werden soll.

Erklärungsansätze kommen aus verschiedenen Wissenschaftsgebieten. Politologische und soziologische Konzepte beziehen sich hauptsächlich auf die Makro-Ebene, auf gesellschaftliche Rahmenbedingungen und deren Wandel. Für die Analyse der Handlungen, Motive und Werte des Einzelnen (Mikro-Ebene) kommen eher (sozial-)psychologische Theorien zum Tragen. Aus der Vielzahl von Konzepten (vgl. z.B. BRAND ET AL., 1983; NELLES & BEYWEL, 1983; PRESTER, 1987; zit. nach ROHRMANN, 1990) sei hier auf den Wertewandel und die Postmaterialismusthese bei INGLEHART sowie den Stellenwert sozialer Einstellungen (FISHBEIN & AJZEN) verwiesen (Kapitel 2.3 und 2.2.3.2).

2.4.2 Partizipation im Kontext spezifischer Umweltprobleme und aus bürgerrechtlicher Perspektive

Aus den (vorwiegend politologischen und soziologischen) Forschungsrichtungen, die empirisches Wissen über Partizipation bereitstellen, sind die Studien hervorzuheben, die Determinanten von Teilhabe und Protest im Kontext spezifischer Umweltprobleme untersuchen und für psychologische Fragestellungen den besten Aufschluß bieten. Zusammenfassend gibt ROHRMANN (1990) einen Überblick über verschiedene Befunde: So hat sich ca. ein Drittel der erwachsenen Bevölkerung der BRD in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts an verschiedenen Partizipationsformen beteiligt (Unterschriftenaktionen, Demonstrationen, Petitionen etc.). Dabei wird oft auf konventioneller und auf unkonventioneller Ebene gleichzeitig operiert. Mehrheitlich akzeptiert werden im Gegensatz zu Blockaden, Beschädigungen und Boykotts die formal legalen Formen. Dies erklärt auch die sehr viel höhere prinzipielle Partizipationsbereitschaft im Verhältnis zur tatsächlichen Partizipation. Innerhalb der Bürgerinitiativen verfolgen die Hälfte bis drei Viertel

der Mitglieder Kontra-Ziele (Abschaffung, Verhinderung); ein Viertel bis die Hälfte Pro-Ziele (Erhaltung, Initiierung). Obwohl häufiger an konkreten lokalen Problemen angesetzt wird, wächst der Anteil mit übergreifenden Zielrichtungen. Je stärker man von einem Problem betroffen ist, umso größer ist die Anteilnahme. Bei Standortentscheidungen in unmittelbarer Nähe kann man mit 5-25 % Protestierenden rechnen. Psychologische Einflußgrößen spielen dabei eine wichtige Rolle: subjektive Beeinträchtigung durch das Problem, antizipierte Belastungsveränderung, ideologische Wertmaßstäbe, politische und ökologische Einstellungen, Beurteilung von Formen und Agenten von Partizipation, Einschätzung der eigenen Kompetenz, Erfolgserwartung zur Sache und zur eigenen Situation, instrumenteller Nutzen. Als wesentliche Randbedingungen gelten Informiertheit über den Gegenstand und Einflußmöglichkeiten sowie alltägliche Konstellationen (Zeit, Gelegenheit, Nähe u.a.m.)

TOBER (1986) untersuchte Gruppen von Bürgern, Planern und Politikern, die an Gestaltungsprozessen teilnahmen. Das Sankt-Florians-Prinzip - „Verschon mein Haus, zünd das nächste an“ - ist in vielen Fällen implizite Basis von Bürgerinitiativen. Das Engagement bezieht sich oft auf Veränderungen in der Wohnumgebung, die als beeinflussbar angesehen werden. Die Untersuchung von Entstehung, Möglichkeiten, Repräsentanz und Effektivität von Bürgerinitiativen weist darauf hin, daß deren Existenz auf Defizite der „offiziellen“ Politik, z.B. mangelnde Basisnähe von Politikern und/oder Planern und fehlende Rückkopplung, zurückzuführen ist. Mangelnde Zeit der Aktiven, Wegzug, innere Konflikte, Zähigkeit der Bürokratie, investiertes Geld und Freizeit, ungenügende gruppeninterne Verarbeitung von frustrierenden Mißerfolgen führen u.a. dazu, daß vielen Bürgerinitiativen nur eine kurze Lebensdauer beschieden ist. Schwierigkeiten ergeben sich schon darin, sich mit Gleichgesinnten zusammenzufinden, das Grundanliegen für politische Forderungen operabel zu formulieren und den nötigen Sachverstand zu erwerben. Hierzu werden häufig Mitarbeiter der Verwaltung (z.B. Planer) gebraucht, die jedoch den Dienstordnungen folgend Politiker fragen müssen, ob sie Informationen geben dürfen. Dies sind oft gerade jene, mit deren Aktivitäten die Bürgerinitiativen nicht einverstanden sind - eine gute Gelegenheit, Bürgerinitiativen Informationen vorzuenthalten oder sie bei anderen Methoden der Informationsbeschaffung zu kriminalisieren. Bürgerinitiativen kämpfen auf verschiedenen Ebenen: mit politischen Gremien, der Verwaltung, den Mitbürgern, Gegeninitiativen, Klagen, abschätzenden Bemerkungen - viele Mitglieder geben dabei auf. Neue engagierte Leute finden jedoch keinen Zugang zu den inzwischen mit eigenen Hierarchien behafteten Bürgerinitiativen, weil deren Mitglieder selbst eine Art „Politiker-Gremium“ mit Wissen, Informations- und Durchsetzungschanälen sowie dem impliziten Anspruch, Herrschende in der Gruppe zu sein, geworden sind. Zuweilen werden Bürgerinitiativen auch als kostenlose Arbeitskräfte von Politikern und Gremien ausgenutzt, da sie Aufgaben des Staates oder der Stadt übernehmen. Dennoch lassen sich Politikverdrossenheit und Parteienmüdigkeit mit guten Ergebnissen der Bürgerinitiativen eingrenzen, da sich die Gesamtbefindlichkeit oft verbessert. Partizipation, d.h. auch durch Informationen und Bildung, hat langfristig positive Konsequenzen für die Gestaltung der Lebensumwelt: Projekte erfahren eine subjektive Aufwertung, weniger Widerstand und damit Kostenersparnis (MADERTHANER, zit. nach KEUL, 1995).

Citizen's sensitivity to and awareness of the environment has long-term consequences for the quality of human life. The responsibilities and trade-offs involved in the personal, professional, and corporate decisions of all citizens will determine the nature and degree of stressful environmental conditions faced by future generations. (...) As RENE DUBOS (1968) has cautioned, the issue is not whether we will survive, but the long-term physical and psychological

costs of adapting to progressively more threatening environmental conditions. The responsibility to weigh the long-term consequences of today's environmental decisions cannot be abdicated without peril. (HOLAHAN, 1982, S. 333)

Das Engagement des Einzelnen kann sich zum kritischen Lebensereignis herauskristallisieren, mit dem politisches Lernen, schmerzhaft resignative Erfahrungen oder gar gerichtliche Konsequenzen verbunden sein können. Der Konflikt um die Startbahn 18 West in Frankfurt/M. wurde in dem Zusammenhang von DLUGOSCH (1986) untersucht, der seine Studie als kritischen Beitrag zu der in der Wertwandel-Theorie beschriebenen Generationstypologie versteht. 1981 fand die größte Demonstration der hessischen Geschichte mit 150 000 Teilnehmern statt. Das von Startbahn-Gegnern beantragte Volksbegehren scheiterte jedoch auf juristischem Weg. Die erstmals in der BRD initiierten „Spaziergänge“ während der Bauarbeiten verzeichneten zu Beginn im April 1984 über 10 000 Demonstranten. Die wichtigsten Motive, sich zu engagieren, waren die Öffentlichkeitsarbeit der Bürgerinitiativen, Gespräche mit Bekannten, Ereignisse auf dem Gelände oder der drohende Verlust von Lebensqualität. In Annäherung an bundesrepublikanische politische Partizipationsformen untersuchte DLUGOSCH ein 3-Faktoren-Modell, bestehend aus:

1. „Provokation durch Aktion“
2. „konventionell-legalistischer Partizipation“
3. „bürgerlichem Ungehorsam“.

Stabilität und kontinuierliches Arbeiten fanden sich eher bei Personen, die im Faktor „bürgerlicher Ungehorsam“ hohe Werte erreichten, während Resignation und Abkehr vom Projekt eher bei denen herrschte, die bei „Provokation durch Aktion“ und „konventionell-legalistische Partizipation“ hohe Werte erzielten. Eine Einstellungsänderung in Richtung konventioneller politischer Partizipation wurde bei denen gesehen, die glaubten, den Bau der Startbahn durch ihren Widerstand verhindern zu können, berufstätig waren und aufgrund ihres Engagements Streit mit Familie und Freunden hatten. Einstellungsänderung in Richtung unkonventionelle politische Partizipationsformen war ebenfalls verbunden mit der Überzeugung, den Bau durch Widerstand verhindern zu können. Erfahrung mit polizeilicher Gewalt unterstützte dies. Die Einbindung in soziale Stützsysteme galt als wichtige Ressource in Disputen. Auseinandersetzungen mit Familie und Freunden spielten hier eine große Rolle. Das Ereignis strahlte in andere Bereiche. Eine generationspezifische Problemverarbeitung ließ sich nicht feststellen. Das Ergebnis der gerichtlichen Klärung - im Sinne der Landesregierung - wurde nicht mehr akzeptiert, der Staatsgerichtshof galt als von der Landesregierung beeinflusst, die Loyalitätsreserve schwand.

Der Begriff „Öffentlichkeit“ wurde als Gegenstand grundlegender politischer Entwürfe besonders von DAHRENDORF, LUHMANN und HABERMAS in der Auseinandersetzung um eine angemessene gesellschaftliche Ausgestaltung der staatsrechtlichen Fiktion „Öffentlichkeit“ diskutiert (MOSER, PÄTZ & SPOHRER, 1986). Zentral war hier die Frage, wie das Öffentlichkeitsgebot und die Beteiligung der Bürger am gesamtgesellschaftlichen Willensbildungsprozeß gewährleistet werden könne. HABERMAS (1981) entwickelte dazu das Modell einer organisationsinternen Öffentlichkeit, bei dem sich organisierte Privatleute an Prozessen der Entscheidungsfindung beteiligen können. Der wesentliche Kern fundamentaler Demokratietheorie ist hier enthalten, nämlich, daß nur eine

diskursive Verständigung zu konsensorientierten Problemlösungen führt. Auch der Anspruch der Politischen Psychologie, die Wechselwirkung von Individuum und Gesellschaft in der Sphäre der Öffentlichkeit zu thematisieren, bereitet hier neue Forschungsfelder vor.

Eine praktische und erprobte Methode, Partizipation zu entwickeln und zu gestalten, ist das von DIENEL (1978) entwickelte „Modell Planungszelle“. Trotz kritischer Anmerkungen - wie die Nutzung des bisher als unbefriedigend erlebten Planungsapparates, die Gefahr mangelnder Informiertheit der Teilnehmer, Kommunikationsschwierigkeiten durch Gruppenheterogenität, Manipulierung durch die Verwaltung, Nichtbetroffenheit der zufällig ausgewählten Mitglieder - ist es ein Instrument politischer Sozialisation, eine „Schule der Demokratie“, ermöglicht es doch:

- Einblick in systemimmanente Begrenzungen, denen Planende ausgesetzt sind
- Entwicklung von Urteilsvermögen, was wann politisch realisierbar ist oder nicht
- Begreifen der Gesellschaft als Hierarchie von Normensystemen mit jeweils relativer Bedeutung
- Vertrauen auf Rationalität von auf diese Weise entstandenen Entscheidungen
- Entwicklung eines Solidaritätsbewußtseins, das Kooperation im Gesamtinteresse ermöglicht

Die in der Planungszelle getroffenen Entscheidungen bauen auf einem höheren Informationsgrad auf, sind weniger emotionalisiert, zeitgenauer, interessenneutraler, auf höheren Verwaltungsebenen nutzbar und in vorhandene Planungsprozesse integrierbar.

Einen weiteren zukunftssträchtigen Ansatz bieten Mediationsverfahren, bei denen moderierend und partizipatorisch Konfliktlösungen wie beispielsweise beim Flughafenausbau Frankfurt/Main oder bei anderen Umweltkonflikten gesucht werden (vgl. AMY, 1987; DALLY, WEIDNER & FIETKAU, 1994; BISCHOFF, SELLE & SIMMING, 1996; MOORE, 1996; ZILLESSEN, 1998; APEL & GÜNTHER, 1999).

INGLEHART (1989) verweist im Zusammenhang mit seiner Theorie des Wertwandels speziell auf den Aspekt der Partizipation. Generell hat die Bevölkerung heute dazu bessere Fähigkeiten, das Bildungsniveau ist gestiegen, politische Informationen sind wesentlich leichter zugänglich, die Normen für politische Partizipation der Frauen haben sich gewandelt. Auf der Individualebene hat sich politische Partizipation verbessert, die externe Mobilisierung ist jedoch schwächer ausgeprägt. Parteiorganisationen, Gewerkschaften oder religiöse Institutionen haben an Bedeutung verloren, was stagnierende oder rückläufige Wahlbeteiligungen sowie die Zunahme „eliten-lenkender“ Partizipation zum Ausdruck bringen. Diese geht von durchschnittlichen Bürgern aus, die keine feste Rolle in bestehenden Institutionen spielen, sondern geschaffene Rollen übernehmen, um ein spezifisches Problem zu lösen. Diese Arbeit basiert auf ad hoc gebildeten Gruppen statt auf etablierten Organisationen. Ziel ist eine bestimmte politische Veränderung, nicht die Unterstützung von Repräsentanten. Die Fähigkeit, in politischen Begriffen zu denken, wird zum stärkeren Indikator für unkonventionelles Verhalten als Bildung oder Schichtzugehörigkeit. Eliten-lenkende Aktionen setzen ein hohes Kompetenzniveau voraus, denn komplexe Organisationsstrukturen erschweren die Partizipation (DIPALMA, 1970, zit. nach INGLEHART, 1989). Der durchschnittliche Bürger beherrscht kaum die bürokratischen Techniken

und Zuständigkeiten, er ist deshalb auf Vermittler, politische Führer angewiesen, die behaupten, seine Interessen im allgemeinen zu vertreten. Neue Partizipationsformen sind demgegenüber stärker an einzelnen Problemen interessiert, aber erst in jüngster Zeit verfügt ein hoher Prozentsatz der Bevölkerung über entsprechende Voraussetzungen zur Partizipation. Die Öffentlichkeit wird unabhängiger von dauerhaften, oligarchischen Organisationen. Die Partizipation an neuen sozialen Bewegungen hat komplexe Hintergründe: Einerseits sind sie Ausdruck objektiv existierender Probleme, z.B. Umweltzerstörung, andererseits ist es für den einzelnen schwer, wirkungsvolle politische Aktionen durchzuführen. Die politische Partizipation wird durch soziale Netze oder politische Organisationen gefördert, die viele Aktionen koordinieren. Die bloße Existenz der Probleme oder Organisationen hat keine Konsequenz - entscheidend ist die Tatsache, daß es Wertsysteme oder Ideologien gibt, die zum Handeln motivieren. Ideologie meint dabei den Handlungsplan einer Bewegung oder Partei, der aufgrund expliziter Indoktrination mehr oder weniger bewußt angenommen wird. Unter Wertsystem ist die Widerspiegelung der gesamten Sozialisation zu verstehen, während Werte meist stabil sind und eher zum affektiven Bereich gehören.

Es bedarf beträchtlicher gedanklicher Arbeit und einiger Anstrengung, den logischen Zusammenhang zwischen bestimmten Werten und einer politischen Haltung zu erschließen. Folglich wirken sich Wertvorstellungen besonders stark auf das politische Verhalten von Menschen aus, die ein hohes Bildungsniveau haben, politisch sehr informiert und interessiert sind und über politische Kompetenz verfügen, d.h. auf Menschen mit einem hohen Grad an kognitiver Mobilisierung. (INGLEHART, 1989, S. 462)

Bei Durchschnittsbürgern sind Werte, Einstellungen und Verhalten möglicherweise nicht sehr kohärent. Der Einfluß der Werte bleibt so lange latent, bis sich eine Situation ergibt, in der sie angesprochen werden. Wenn dann ein bestimmtes Thema plötzlich eine große Rolle spielt, kann der beobachtete Zusammenhang zwischen Werten und Verhalten sehr stark sein. So war die Ökobewegung auf dem Vormarsch, weil die Öffentlichkeit sensibler auf die Qualität der Umwelt reagierte als Generationen davor. Bei der Untersuchung der Auswirkung von Ideologie, kognitiver Mobilisierung und materialistischen/postmaterialistischen Wertvorstellungen auf die Unterstützung der ökologischen Bewegung fand INGLEHART(ebd.), daß für die generelle Befürwortung die Rechts/Links-Selbsteinordnung ein stärkerer Prädiktor war als materialistische oder postmaterialistische Werte. Der kognitive Mobilisierungsgrad ist für das beabsichtigte oder tatsächliche Verhalten wichtiger, wenn er auch mit der Einstellung nicht viel zu tun hat. Postmaterialisten befürworteten die ökologische Bewegung mit signifikant höherer Wahrscheinlichkeit. Ökologisch Interessierte sind tendenziell links gerichtet, ohne daß jedoch linke Stammwähler besonders ökologisch engagiert wären. Der Zusammenhang zwischen Werten und Verhalten ist hier weitaus stärker als der zwischen Werten und Einstellungen. Diese sozialen Bewegungen sind weniger parteien- und eliten-gelenkt, dafür weit mehr von Wertvorstellungen, Ideologie und politischer Kompetenz des einzelnen geprägt.

Erwähnenswert ist in diesem Kontext auch die bürgerrechtliche Perspektive, die am Beispiel des Autobahnbaues A 20 (Ostseeautobahn) aus juristischer Sicht untersucht wurde (MECKLENBURG, 2001)¹⁶. Dabei geht es um den durch Straßenbau transformierten Raum als einen öffentlichen

¹⁶ vgl. dazu im Anhang B eine etwas andersgelagerte Betrachtung zum Thema A 20.

und das Bürgerrecht, das sich im Grundelement des Planungsrechtes, dem öffentlichen Genehmigungsverfahren, widerspiegelt.

Es spricht nicht für den rechtspolitischen Grundkonsens der gesetzgebenden Klassen der Bundesrepublik, dass immer mehr relevante Entscheidungen des Planungsprozesses dem öffentlichen Zugriff entzogen werden. Dies geschah schon früh mit der Konzeption vorgelagerter Verfahren. Es setzte sich fort mit der Mangelhaftigkeit von Umsetzung und Anwendung der UVP-Richtlinie, die als zentrales Element wiederum die Einbindung der Öffentlichkeit fordert. Die deutsche Wiedervereinigung schließlich wurde als Ausrede herangezogen, den Einfluß der Öffentlichkeit auch in den eigentlichen Genehmigungsverfahren und den diesen nachfolgenden Gerichtsverfahren zu mindern. Diese Vorgänge sind Symptome einer Krise des Systems, das auf die Verknappung von Ressourcen nicht mit erhöhter Sparsamkeit, sondern mit größerer Aggressivität bezüglich der verbleibenden Ressourcen reagiert. (MECKLENBURG, 2001, S. 3)

Am Beispiel der A 20 im Raum Lübeck wurde deutlich, daß mit der Auflösung von Beteiligung im Planungsverfahren einerseits und verwaltungsexterner Kontrolle derselben andererseits der Punkt erreicht ist, an dem die Legitimationsbasis bröckelt, die Eingriffe in Eigentum, Gesundheit und Natur zu auf Dauer funktionierenden Bedingungen steuerte. Die politische Diskussion steht dabei im Zusammenhang mit dem Einfluß des Naturschutzrechtes auf das Planungsrecht.

Die Frage, ob man nach Jahrzehnten hemungsloser Naturzerstörung im gleichen Stile mit immer weiteren Steigerungen weiter machen kann, ist wiederum die Frage nach der Zulässigkeit grenzenloser staatlicher Gewalt. Eine solche Grenzenlosigkeit wird sich zwangsläufig ergeben, wenn die nicht mehr vermehrbare Ressource Land immer härteren Angriffen ausgesetzt wird, statt sie, wie es das Gebot der Stunde wäre, stärker zu schonen als bisher. Solche Grenzenlosigkeit bedeutet aber gleichzeitig die Vernichtung des Schonraums, der bürgerliche Freiheiten auch und gerade für die im engeren Sinne machtlosen, erst ermöglicht. (ebd., S. 4)

2.4.3 Stadt und Partizipation

Trotz veränderter Bedingungen und Formen städtischer Teilhabe verbindet sich mit Städten noch immer die Hoffnung und Chance, vorhandene Probleme im Zusammenwirken von Politikern, Bürgern und Experten sowie von globalem und lokalem Handeln zu lösen und eine zukunftsfähige Entwicklung zu initiieren (Urban 21). DIECKMANN & DAY (zit. nach KEUL, 1995) fassen Stadt als Ereignisfluß auf, der komplex dynamisch, historisch auf Künftiges angelegt und in seiner Totalität kaum zu überblicken ist. Soll er nicht zufälligen, von Einzelinteressen gesteuerten Marktentwicklungen (der „invisible hand“) überlassen bleiben, benötigt man integrative wertbasierte Konzeptionen und Verfahren, diese umzusetzen. Dazu bedarf es der Begründung sowie gesellschaftlich und individuell verbindlicher Werte. Gestaltende Eingriffe in komplexe Ereignissysteme unter einem oder wenigen Kriterien greifen zu kurz, „einäugiger“ Aktionismus schadet ebenfalls. Stadtplanung ist von komplexen Planungs- und Realisierungsprozessen gekennzeichnet. Die Partizipation interessierter Bürgerinnen und Bürger unterliegt deshalb starken organisatorischen Systemzwängen und asymmetrischen Teilhabechancen (SOMMER, zit. nach

HOLAHAN, 1982). Das Handlungsspektrum reicht von echter Beteiligung bis zu Beteiligung als Alibifunktion. Die verschiedenen sozialen Gruppen und Individuen treffen im Rahmen bestimmter Regelungen, Werte und Normen aufeinander. Die zu entziffernden Regulationsformen sind handlungstheoretisch Muster und Normen der Interaktion unterschiedlicher sozialer Gruppen untereinander, in denen sich sowohl Abhängigkeiten und Herrschaftsbezüge als auch An- und Abgleichungen verschiedenster Interessen widerspiegeln. Regulationsformen sind auf der institutionellen Ebene charakterisiert durch die Beziehungen, in denen die gesellschaftlichen Subsysteme Ökonomie, Politik und Lebenswelt stehen. Die Bestimmung der beteiligten gesellschaftlichen Gruppen ist für die Analyse der Stadtentwicklung zwingend (CHTOURIS ET AL., 1990). Zur Zukunft der Stadt postulieren die Autoren:

Zukunft ist nicht das Ergebnis eines Entwurfs, ist auch nicht auf das Handeln eines Politikers oder auf die Durchsetzung der Interessen einer sozialen Klasse zurückzuführen. Die Zukunft ist die Resultante der Intention und Machtausstattung aller am Prozeß gesellschaftlicher Entwicklung beteiligter Gruppen und Individuen. Indem die Zukunft in ihrer Realisierung ein Kräfteverhältnis widerspiegelt, gewinnt sie eine eigene, von den einzelnen sozialen Gruppen distanzierte Existenz. (CHTOURIS ET AL., 1990, S. 198)

Lokale Akteure haben einen politischen Bezug auf den urbanen Raum. Nach KLEGER (1995) sind Koalitionseliten zunehmend gezwungen, breitere Bevölkerungskreise politisch zu mobilisieren. Politisch-ökonomische Eliten kämpfen mit der Schwierigkeit, daß die Repräsentanz politischer Strukturen, d.h. der Parteien und Interessenorganisationen, in heterogener werdenden städtischen Gesellschaften abnimmt.

Im Übergang zur postindustriellen Stadt stehen die politischen Prozesse der Konfliktbewältigung und Konsensbildung damit vor kaum gelösten Schwierigkeiten. Dies gilt nicht allein für die Repräsentanz von Interessen städtischer Bewohner, sondern auch für Interessenvertretungsorganisationen der Wirtschaft, die vielerorts nicht in der Lage sind, die Heterogenität wirtschaftlicher Interessen auf gemeinsame Ziele zu vereinheitlichen. (KLEGER, 1995, S. 48)

Wie schon eingangs beschrieben, wurde dies besonders an den aufbrechenden Konflikten zu infrastrukturellen Großprojekten oder Standorten der Ver- und Entsorgung deutlich. Koalitions- und Kooperationsfähigkeit der städtischen Akteure wurden dadurch erschwert. YATES (1977, S. 85) macht für diese Schwierigkeiten die Fragmentierung von Politik verantwortlich:

Policy outcomes are a product of highly fragmented and unstable problem and policy contexts. And it is precisely because urban policy makers must deal with so many different, fragmented problem and policy contexts that urban policy making as a whole is so fragmented, unstable, and reactive.

Mit SEEL (1991) kann Stadt auch als Handlung interpretiert werden, indem sie weniger das Ergebnis des Wirkens von Politikern und technokratischen Planern, sondern mehr eine durch alltägliches Tun der Bewohner ständig reproduzierte gesellschaftliche Institution darstellt. Von der Psychologie werden dazu qualifizierte, reflexiv nach innen in die Gesellschaft, die Kultur

und ihre Individuen gehende Diskursbeiträge gefordert. Regelaggregate gesellschaftlicher Institutionen (und die auf dieser Ebene wirkenden „starken Kräfte“, die Interessen) wie z.B. die des Verwaltungshandelns und das der Bürgerinitiativen werden dabei zum Gegenstand. So lassen sich Partizipation und Urbanität verbinden:

Urbanität ist Bildung, Wohlgebildetheit an Leib, Seele und Geist; aber sie ist in allen Zeiten, in denen der Geist nicht freischwebt, sondern sich sein ihm gemäßes politisches Gehäuse zimmert, auch fruchtbare Mitwirkung des Menschen als Poliswesen, als politisches Wesen in seinem ihm eigenen und nur ihm eigenen Raum. (SALIN, 1961, S. 14)

Für die 90er Jahren des 20. Jahrhunderts konstatiert KLEGER (1995) jedoch das städtebauliche, soziologische sowie moralisch-politische Verschwinden der Stadt: Verbindliche Leitbilder existieren nicht mehr. Kommunen werden die materiellen Voraussetzungen entzogen, planende Funktionen über Infrastrukturinvestitionen zu übernehmen. Zentrale stadtentwicklungspolitische Entscheidungen werden immer mehr dem privaten Sektor überlassen. Traditionelle Planungsinstrumentarien mit langfristiger Gültigkeit und langwierigen Verfahren scheinen dem Problemdruck nicht mehr zu entsprechen, Bürgerbeteiligung wird abgebaut. Aus der Vielfalt von konkurrierenden architektonischen, städtebaulichen und planerischen Konzepten ergibt sich lediglich ein unverbundenes Nebeneinander von Solitären, weil Standortkonflikte um die Nutzungszintelligenz der Stadt in den bisherigen Formen der Politik einer lokalen Bürgergesellschaft kaum noch lösbar sind.

3 Zielsetzung, Fragestellungen und empirische Annahmen

Bei vorliegender Arbeit wird das Phänomen Entscheidungsprozeß anhand eines konkreten lokal begrenzten Beispielen kontextualisiert, umfassend und im Hinblick auf die Repräsentation in verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen beschrieben. Verfolgt werden drei Teilziele:

- Erfassung und Beschreibung des Entscheidungsprozesses zum Autobahnvorhaben A 17,
- Analyse von Unterschieden zwischen den Gruppen der Projektbefürworter (Gruppe A) und der Projektkritiker (Gruppe B),
- Einbettung des Paradigmas in einen stadtentwicklungs- und partizipationsrelevanten umwelt- und entscheidungspsychologischen Kontext.

Untersucht wurden empirisch und aus der Literatur abgeleitete Erwartungen zu folgenden Fragestellungen:

Fragestellung 1

- 1.0 Wodurch ist der Entscheidungsprozeß im Falle des Autobahnvorhabens Dresden - Prag gekennzeichnet?
- 1.1 Welche psychologischen Merkmale des Entscheidungsprozesses dominieren das Ergebnis in besonderer Weise?
- 1.2 Welche psychologischen Kategorien korrelieren mit den Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung?
- 1.3 Welche inhaltlichen Perspektiven und Merkmale des Entscheidungsprozesses lassen sich extrahieren?
- 1.4 Welche Bedeutung kommt den Umwelt- und Partizipationsaspekten dabei zu?

Empirische Annahme 1A:

Die Entscheidungsfindung ist durch Ergebnisoffenheit, Diskurs und komplexe Problembetrachtung gekennzeichnet. Inhaltliche Merkmale werden gleichgewichtet. Die Berücksichtigung von Umweltaspekten im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung ist ein handlungsleitendes Wertmotiv im Entscheidungsprozeß. Im lokalen Spezifikum Dresdens sind die Belange einer Landschafts- und Kulturstadt im Abwägungsprozeß von besonderem Gewicht. Bürger und Öffentlichkeit (Träger öffentlicher Belange, Medien etc.) können uneingeschränkt partizipieren.

Empirische Gegenannahme 1B:

Der Entscheidungsprozeß weist u.a. auch psychologische Merkmale wie Entscheidungsautismus mit seinen Randbedingungen und Symptomen auf. Inhaltliche Merkmale werden unterschiedlich gewichtet, Umweltbelange spielen gegenüber z.B. Wirtschafts- und Verkehrsaspekten in der Abwägung keine oder eine untergeordnete Rolle. Dem Ruf Dresdens als Landschafts- und Kulturstadt („Mythos Dresden“) wird in der Entscheidungsphase kein herausragender Stellenwert beigemessen. Bürgerbeteiligung ist nur eingeschränkt möglich und Restriktionen unterworfen.

Fragestellung 2

- 2.0 Lassen sich die beiden untersuchten Gruppen hinsichtlich ihrer Handlungs- und Entscheidungsstrategien differenzieren?
- 2.1a) Welche Entscheidungsstrategie wird in Gruppe A verfolgt?
- 2.1b) Welche Entscheidungsstrategie wird in Gruppe B verfolgt?
- 2.2 Läßt sich ein Zusammenhang zwischen objektiven Merkmalen (soziale Schicht, Alter, Wohnort, Geschlecht, Autobesitz) und den jeweiligen Handlungen und Entscheidungen herstellen?
- 2.3 Welche Wertstrukturen und Motive liegen dem Agieren der Mitglieder beider Gruppen zugrunde? Gibt es Differenzen zwischen beiden Gruppen? Wenn ja, welche?
- 2.4 Welche Einstellungen im allgemeinen und welche Umweltkonzepte im besonderen sind handlungsleitend? Unterscheiden sich diese in den beiden Gruppen, wenn ja, worin?
- 2.5 Welche Strategie der Informationssuche läßt sich für die Entscheider feststellen, und wie wirkt sich dies gegebenenfalls auf die getroffene Entscheidung aus?

Empirische Annahme 2A:

Die Gruppen A und B zeigen jeweils eine hohe Homogenität in bezug auf Wertstrukturen, Motive, Konzepte zur Stadtentwicklung und Umweltgestaltung sowie auf den sozialen und weltanschaulichen Hintergrund. Daraus ergeben sich unterschiedliche gruppenspezifische Handlungs-, Informations- und Entscheidungsstrategien, die sich in den Entscheidungsprozessen widerspiegeln. Dabei läßt sich Gruppe A eher dem materialistischen Lager, Gruppe B eher dem postmaterialistischen Spektrum zuordnen (INGLEHART, 1989).

Empirische Gegenannahme 2B:

Die beiden Gruppen sind durch eine hohe Binnenheterogenität gekennzeichnet und lassen sich auch nicht klar voneinander abgrenzen. Es gibt keine gruppenspezifischen individuellen interessen geleiteten Strategien. Handlungs- und Entscheidungsstrategien sind weniger wertebezogen, eher an ad hoc-Entscheidungen als an allgemeinen Konzeptionen orientiert. Lebensstilzuordnungen lassen sich nicht mit der Einordnung in Gruppe A oder Gruppe B verbinden.

4 Methodik

4.1 Qualitatives Untersuchungsdesign: Allgemeine Grundlagen und Techniken

Komplexität, Historizität sowie die Extraktion und Synthese interdisziplinärer Gegenstände in dieser Arbeit erfordern die Verwendung des qualitativen Forschungsansatzes.

Der Begriff 'qualitative Forschung' ist ein Sammelbegriff für sehr unterschiedliche theoretische, methodologische und methodische Zugänge zur sozialen Wirklichkeit. Qualitative Forschung läßt sich auf verschiedenen Ebenen einerseits als eigenständige Ergänzung, andererseits als Gegensatz, Abgrenzung und besondere Akzentuierung im Verhältnis zur vorwiegend am einheitswissenschaftlichen Paradigma (d.h. an den Naturwissenschaften) orientierten experimentellen, modelltheoretischen und quantitativen Sozialforschung begreifen. (v. KARDORFF, 1991, S. 37)

Diese soziale Wirklichkeit kann „zureichend nur als sinnhaft durch Kommunikation und Interaktion der Menschen konstruiertes Gebilde begriffen werden und kann nur auf dem Wege der Rekonstruktion kollektiver Deutungsmuster verstanden werden“ (ebd.). Das Beobachtungsfeld Sozialwelt ist nicht ungegliedert, sondern weist eine besondere Sinn- und Relevanzstruktur für die in ihr lebenden, denkenden und handelnden Menschen auf.

In verschiedenen Konstruktionen der alltäglichen Wirklichkeit haben sie diese Welt im voraus gegliedert und interpretiert, und es sind gedankliche Gegenstände dieser Art, die ihr Verhalten bestimmen, ihre Handlungsziele definieren und die Mittel zur Realisierung solcher Ziele vorschreiben. (BOHNSACK, 1993, S. 23)

Qualitative Forschung befindet sich somit immer im Spannungsfeld des dialektischen Widerspruchs zwischen Authentizität und Strukturierung. Authentizität umschreibt das Bestreben des Forschers, den Forschungsgegenstand möglichst weitgehend in seinen eigenen Strukturen, seiner Einzigartigkeit zu erfassen. Strukturierung bezeichnet das Interesse am Verstehen des Forschungsgegenstandes unter einer theoretischen, d.h. auch verallgemeinerbaren und vergleichbaren Perspektive (FLICK ET AL., 1991).

MAYRING (1993) beschreibt qualitatives Denken mit verschiedenen Prinzipien, die den drei Untersuchungsschritten Deskription, Interpretation und Verallgemeinerung zugeordnet werden und die Grundlage zur Entwicklung qualitativer Untersuchungsverfahren bilden:

- Im Deskriptionsschritt dominieren die Prinzipien des Einzelfalls, der Offenheit und der Methodenkontrolle.
- Im Verlauf des Interpretationsgeschehens spielen das Vorverständnis, die Introspektion sowie die Forscher-Gegenstands-Interaktion eine Rolle. MANNHEIM (1980, zit. nach BOHN-SACK, 1993) betont, daß beim Verstehen der geistigen Realitäten, die zu einem bestimmten Erfahrungsraum gehören, die besonderen existentiell gebundenen Perspektiven nur erfaßt werden, wenn die Forschenden sich den dahinter stehenden Erlebniszusammenhang erarbeiten.
- Im abschließenden Verallgemeinerungsprozeß stehen neben der argumentativen Verallgemeinerung Induktion, Regelbegriffe und Quantifizierbarkeit im Vordergrund.

Qualitative Techniken umfassen in der Aufbereitung von Daten u.a. die kommentierte oder wörtliche Transkription sowie die Konstruktion deskriptiver Systeme. Für die Auswertung des Datenpools stehen z.B. die grounded theory, die phänomenologische Analyse, die objektive Hermeneutik, Typenbildung oder qualitative Inhaltsanalyse zur Verfügung.

4.1.1 Der qualitative Ansatz in der vorliegenden Studie

Der qualitative Ansatz erfaßt Ganzheit, Historizität und die entsprechende Problemorientierung. Diese Prämissen ermöglichen die Aufarbeitung unterschiedlicher Themen der Stadtentwicklung. In der Annäherung an den konkreten Fall lassen sich psychologisch, politisch und gesellschaftlich interessante Geschehnisse nachvollziehen. In der noch jungen Forschungsrichtung Umweltpsychologie besteht trotz wichtiger Studien (Sondenansatz von HOFINGER, 2001, DÖRNER, HOFINGER & TISDALE, 1999; Untersuchung Sozialer Repräsentationen von HARTMUTH, 2002) noch immer ein Defizit an vergleichbaren Arbeiten. Dennoch erlauben die theoretisch begründeten Fragestellungen einen wissenschaftlichen und theoriegeleiteten Zugang. Naturwissenschaftlich verkürztes Interpretieren ist mit der Bestimmung des Forschungsgegenstandes nicht möglich, fordert dieser doch die öffentlichkeitswirksame Erweiterung forschenden Expertentums, eine Forscher-Gegenstands-Interaktion, heraus. Aspekte der Ganzheit und Historizität sind im vorliegenden Fall durch die Wahl verschiedener Methoden wie Dokumenten-, Presse- und Interviewauswertung berücksichtigt und werden entsprechend der Fragestellung interpretiert. Die verwendeten theoretischen Konzepte sind weit gefaßt, um verschiedene Bedeutungsinhalte abbilden zu können. Die Ergebnisse beziehen sich auf die untersuchte Stichprobe und den lokalen Fall. Sie gestatten aufgrund der mehrfachen Kontextualisierung des Forschungsgegenstandes Verallgemeinerungen dahingehend, künftige politische Prozesse überschaubarer und verständlicher für Entscheidungsträger und interessierte Bürgerinnen und Bürger zu machen, wenngleich die Generalisierbarkeit eingeschränkt bleiben muß.

Einblicke in den entscheidungsleitenden Hintergrund eines Planungspraktikers (in der Verwaltung oder als Nutzer) ermöglichen eigene Begründungen der Planungsziele, abgeleitet von normativen und theoretischen Prämissen. BRANDSTÄDTER (1977, zit. nach FISCHER, 1995) postuliert ein Validitäts- bzw. Authentizitätsproblem. Äußere (z.B. ökologische) und internalisierte Zwänge und Normen können so ein Individuum bewegen, sich gegen seine eigentlichen Interessen zu äußern oder zu verhalten. Dem soll neben anderen Fragen beim Fallbeispiel A 17 nachgegangen werden. In der Evaluationsforschung nach FRIEDMANN et al. (1978, zit. nach FISCHER,

1995) versteht man Planen als vielfältiges soziales Geschehen im Rahmen sozial konstruierter Handlungsbedingungen (z.B. Gesetze). Evaluative Faktoren sind:

1. die Rollen der am Planungsprozeß beteiligten Personen, eingeschlossen die Entscheidungen, die von Rollenträgern (Planern, Auftraggebern, Geldgebern, Nutzern, Stadtverwaltung etc.) getroffen werden
2. Werte, Präferenzen, Annahmen dieser Rollenträger bzgl. des Verhaltens der Nutzer
3. für die Gestaltung bedeutsame administrative Rahmenbedingungen (Gesetze, Vorschriften, Budgets)
4. nach der Implementation durch Nutzer oder Planer vorgenommene Veränderungen.

Dabei wird der sozial-historische Kontext beschrieben: soziale und politische Trends sowie ihre vergangenheits- und gegenwartsbezogenen Veränderungen, ökonomisches Klima, soziale Einstellungen, Erwartungen usw. Im vorliegenden Fall wurden die kontextualisierten Wahrnehmungen und Bewertungen von Entscheidern aus involvierten Akteursgruppen im Zusammenhang mit dem Autobahnbauvorhaben erfaßt und analysiert. Bei allem Wissen und Bemühen um eine objektive, wissenschaftlich fundierte Analyse und Darstellung des Untersuchungsgegenstandes bleibt der eigene Standpunkt nicht unberücksichtigt. Daraus ergeben sich mögliche Tendenzen, die bei anderer Perspektive nicht aufgegriffen würden. Im Sinne des öffentlichen Rahmens der Umweltpsychologie und einer „auf Praktische ausgerichteten Umweltpolitik“ (WINTER, 1986) wurde diese Variable kritisch reflektiert.

4.1.2 Die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring

In der vorliegenden Arbeit findet für die Auswertung hauptsächlich die qualitative Inhaltsanalyse nach MAYRING (1990) Verwendung. Sie bearbeitet fertiges sprachliches Material. Dieses muß zunächst festgelegt und formal charakterisiert, die Entstehungssituation analysiert werden. Darauf aufbauend werden die Analyserichtung bestimmt und die Fragestellung theoriegeleitet differenziert. Nach der Festlegung der Analyseeinheiten wird das Kategoriensystem im Wechselverhältnis zwischen Theorie und konkretem Material entwickelt und während der Analyse rücküberprüft. Die Ergebnisse können dann in bezug auf die Hauptfragestellung interpretiert und in ihrer Aussagekraft durch die inhaltsanalytischen Gütekriterien beurteilt werden.

MAYRING (1988) entwickelte dazu ein allgemeines inhaltsanalytisches Ablaufmodell (Abb. 4.1).

Für den Interpretationsschritt ergeben sich drei Grundformen:

1. Zusammenfassung (Reduktion und Abstraktion des Materials),
2. Explikation (Erweiterung des Verständnisses durch zusätzliche Information)
3. Strukturierung (Einschätzung des Materials aufgrund bestimmter Kriterien)



Abb. 4.1 Allgemeines inhaltsanalytisches Ablaufmodell

Quelle: MAYRING, P. (1988). Qualitative Inhaltsanalyse. Weinheim: Deutscher Studienverlag, 1. Auflage, S. 49.

Die Strukturierung ist die zentralste inhaltsanalytische Technik, das Material wird dabei nach einem Kategoriensystem untersucht. Textbestandteile werden entsprechend der Kategorien extrahiert. Die grundsätzlichen Strukturierungsdimensionen sind genau bestimmt, aus der Fragestellung abgeleitet und theoretisch begründet. Dimensionen und Ausprägungen sind im Kategoriensystem zusammengestellt. Kategorien werden genau definiert und Kodierregeln, die genaue Zuordnungen ermöglichen, aufgestellt. Ankerbeispiele illustrieren die Kategorien.

Darauf aufbauend kommt das Ablaufmodell der strukturierenden Inhaltsanalyse zum Tragen (Abb. 4.2).

Mit der inhaltlichen Strukturierung gelingt es, bestimmte Themen und Gesichtspunkte in Paraphrasen aus dem Material zu extrahieren und in Kategorien und Unterkategorien zusammenzu-

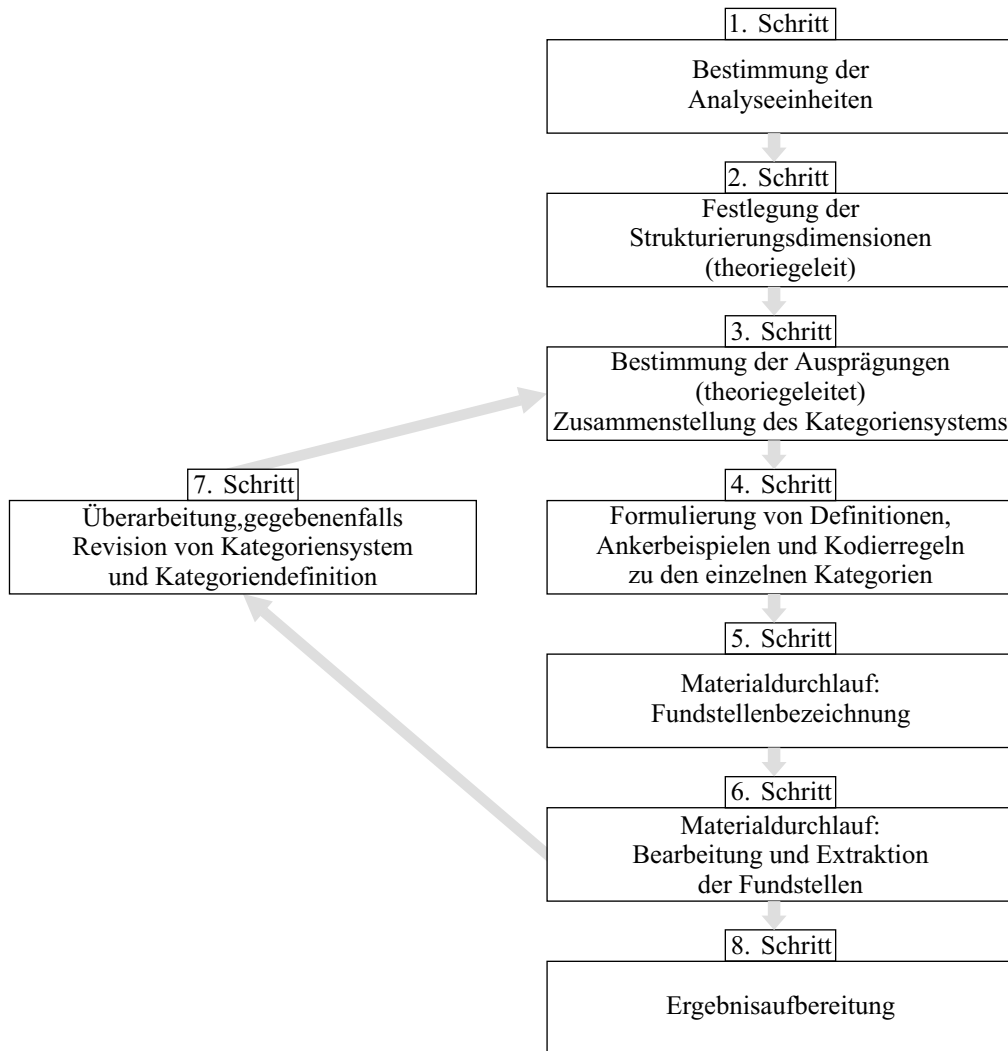


Abb. 4.2 Ablaufmodell der strukturierenden Inhaltsanalyse

Quelle: MAYRING, P. (1988). Qualitative Inhaltsanalyse. Weinheim: Deutscher Studienverlag, 1. Auflage, S. 78.

fassen. Mit Hilfe der typisierenden Strukturierung können Aussagen über das Material getroffen werden, indem man markante Gegenstände herauszieht und genauer beschreibt. Für eine Typisierung ist denkbar, extreme Ausprägungen, solche von theoretischem Interesse oder von besonderer Häufigkeit, zu beschreiben, aus denen dann Prototypen abgeleitet werden. Weitere Auswertungsschritte beinhalten

1. Paraphrasierung
2. Generalisierung
3. Reduktion (Bündelung und Konstruktion)

Eine subjektbezogene, mit offenen Methoden arbeitende Sozialwissenschaft benötigt speziell darauf ausgerichtete Auswertungsverfahren. Die Inhaltsanalyse entspricht diesem Anspruch und bedient methodische Kontrollstandards. Quantitative Auswertungsabschnitte lassen sich ebenso problemlos einarbeiten wie benachbarte Forschungsdisziplinen. Wissenschaftliche Auswertungstechniken formen sich aus Analyseschritten, Ablaufmodellen sowie Interpretationsregeln und lassen sich an sozialwissenschaftlichen und spezifisch inhaltsanalytischen Gütekriterien messen. Vorteil dieser Methode ist auch, daß durch das immanente systematische, regelgeleitete Vorgehen große Materialmengen bearbeitet werden können.

4.2 Methoden der Datenerhebung

4.2.1 Beschreibung der Stichprobe

Die Auswahl der Interviewpartner erfolgte nach dem Prinzip, alle politischen Parteien auf Stadtrats-, Landtags- und Bundestagebene zu erfassen, ergänzt durch die Verantwortlichen in der Exekutive und Autobahnplanung sowie Vertreter der Bürgerinitiativen und Vereine sowie der Wirtschaft und Wissenschaft. Anstelle einer repräsentativen Zufallsstichprobe wurde eine systematisch ausgewählte und im lokalen Bereich vollständige Gruppe inhaltlich relevanter Akteure erfaßt, die in Schlüsselpositionen den Entscheidungsprozeß bestimmte und in diesem Sinne Repräsentativität gewährleistet.

Überblick über die Interviewpartner

1. Politische Entscheidungsträger
 - je ein/e Abgeordnete/r der Stadtrats-, Landtags- und Bundestagsfraktionen von CDU und SPD
 - je eine Stadtrats- und Bundestagsabgeordnete von Bündnis90/Die Grünen
 - je eine Stadtrats- und Landtagsabgeordnete der PDS
 - der Oberbürgermeister Dresdens
 - der Vizeregierungspräsident Dresdens
 - Vertreter des Ministeriums für Umwelt und Landesentwicklung sowie des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit des Freistaates Sachsen (Referatsleiter)
2. Entscheidungsträger aus Verwaltung und Behörden
 - Sächsisches Autobahnamt (Präsident)
 - Dezernat für Stadtentwicklung und Bau (Bürgermeister)
 - Dezernat für Umwelt und Kommunales (Bürgermeister)
 - Dezernat für Wirtschaft (Amtsleiter)
 - Amt für Umweltschutz (Amtsleiter)
 - Stadtplanungsamt (Amtsleiter)
 - Abteilung Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt (Abteilungsleiter)
3. Entscheidungsträger aus Verbänden
 - Industrie- und Handelskammer (Baureferent)
 - Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz (Sekretär)
4. Bürgerinitiativen und Vereinigungen

je ein Vertreter von:

 - „Bürger für A13“
 - Netzwerk „Bürgerinitiativen gegen Autobahn“
 - Entwicklungsforum
 - „Pfarrer gegen A13“
5. Experten
 - Stadtentwicklungsdezernent Dresdens 1990 - 1994
 - Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrsökologie der TU Dresden¹

Der sächsische Minister für Wirtschaft und Arbeit und der sächsische Minister für Umwelt und Landesentwicklung ließen sich durch ihre Referatsleiter vertreten.

Mit dieser Auswahl waren alle politisch und behördlich relevanten Gruppen und Akteure repräsentativ vertreten².

¹ Das mit dem Lehrstuhlinhaber Verkehrsökologie an der TU Dresden vereinbarte Interview mußte dieser aus Termingründen an seine Assistenten delegieren, die aber zu den gewünschten Themen nicht aussagefähig waren. Da ein weiterer Termin nicht zustande kam, wurde auf die Auswertung dieses Interviews verzichtet.

4.2.2 Untersuchungsplanung

Um dem komplexen Gegenstand gerecht werden zu können, wurden verschiedene Quellen zur Informationssuche genutzt. Nach dem Ansatz des behavior setting (BARKER, 1975) wurden zur Analyse Schlüsselpersonen befragt und Presse und Dokumente als zusätzliche Informationsquelle genutzt. Für die Lösung der gestellten Aufgabe schien die qualitative Methode die geeignete. Zu Beginn dominierte die Archivforschung für Dokumente und Presse, um den Gegenstand eingrenzen und kontextuell beschreiben zu können sowie den Hintergrund zu beleuchten. Zur Spezifizierung und Beantwortung der Fragestellungen wurden dann 26 Interviews mit Entscheidungsträgern im ersten Quartal 1996 geführt, ein Interview (Kodierung Ö) wurde im Dezember 1996 geführt. Transkription, Dokumenten- und Presseauswertung wurden parallel erstellt, die Auswertung der Interviews erfolgte im Anschluß.

4.2.3 Untersuchungsinstrumente und Durchführung

a) Die Interviews

Die Form der Datenerhebung durch ein fokussiertes halbstrukturiertes Leitfadenterview (siehe Anlage C) unterlag dem Anspruch einer möglichst offenen Herangehensweise. Die Frage-
schwerpunkte folgten der grundlegenden Strukturierung des Themenkreises Stadtentwicklung und Autobahnbau mit den entsprechenden Entscheidungsprozessen, der so erreichte Spielraum ermöglichte den Interviewten eine genaue, detaillierte und synoptische Darstellung ihrer Sichtweise. Im einzelnen wurden 27 Interviews mit einer Länge von mindestens 30 Minuten bis zu 2 Stunden bei den Interviewten im Büro oder zu Hause auf Tonband aufgenommen. Anhand des Leitfadens wurden die Befragten zur Reflexion über ihre Beziehung zu Dresden, zur Stadtentwicklung, zu ihrem beruflichen oder ehrenamtlichen Engagement, persönlichem Handeln und ihren Werten, Umweltaspekten, zu Autobahnbau, Zukunftsvorstellungen und zur persönlichen Zufriedenheit im beruflichen und privaten Bereich angeregt. Schwerpunkte der Interviews ergaben sich mit der Verknüpfung der Themen Stadtentwicklung, Umwelt und Autobahnbau. Einige mehr projektive und assoziative Fragen gestatteten im Sinne der Triangulation (FLICK, 1989, zit. nach FLICK ET AL., 1991) eine Überprüfung der Antworten aus anderen Kontexten, da die Aussagen z.T. durch die Brisanz im aktuellen Entscheidungsgeschehen sowie parteipolitische Bindungen gefärbt waren.

b) Die Dokumente

Unter Dokumenten sind sämtliche Schriftstücke zu verstehen, die vor allem aus dem Archiv der sächsischen Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, aus dem Archiv der Grünen Liga Sachsen sowie der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und z.T. aus Privatarchiven stammten. Die Archive der Ämter, Regierung und anderer Fraktionen waren nicht zugänglich. Durch die parlamentarische Arbeit von Bündnis90/Die Grünen ergab sich eine ausreichende Zahl von offiziellen Dokumenten - hinreichend für eine Darstellung des Gesamtprozesses. Zu den Dokumenten zählen Kabinettsbeschlüsse, Anfragen, Briefe, Anweisungen, Sprechzettel der Minister, Berichte, Protokolle, Gesprächsnotizen, Karten, Gutachten, Petitionen u.a.. Die ausgewählten Dokumente datieren erstmals vom 6. April 1990 und enden mit dem Bürgerentscheid am 5. November 1995, der den Abschluß des für die Forschung relevanten Prozesses bildete.

² Drei Interviewpartner entstammten den alten Bundesländern.

c) Die Presse

Für die Presseauswertung konnte auf mehrere Archive (z.B. Pressearchive der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Grünen Liga Sachsen) und Privatsammlungen zurückgegriffen werden, so daß ein an Vollständigkeit grenzender Überblick über die Widerspiegelung des Themas in der Presse gewonnen wurde. Ergänzend zur Lokalpresse kamen überregionale Printmedien hinzu ebenso wie ein Artikel von 1938, in dem erstmals das Vorhaben einer Autobahn Dresden-Prag beschrieben wurde. Gesammelt wurden alle Artikel, die das Autobahnvorhaben erwähnten. Das Pressearchiv setzt sich aus Berichten, Kommentaren, Interviews, Leserbriefen und Fotos zusammen. Sammlung und Auswertung konzentrierten sich auf den für den Entscheidungsprozeß maßgeblichen Zeitraum von 1991 bis 1995, beginnend am 25. März 1991 und endend mit dem Bürgerentscheid, einschließlich der abschließenden Reaktionen darauf, im Dezember 1995. Die Presseauswertung stützte sich hauptsächlich auf die beiden Dresdner Zeitungen „Dresdner Neueste Nachrichten“ und „Sächsische Zeitung“, ergänzt u.a. durch Partei- und Verbandszeitungen, andere Lokalzeitungen, Amtsblätter, Stadtzeitungen, Stadtmagazine, Verkehrsfachzeitschriften und überregionale Presse.

4.3 Methoden der Datenauswertung

4.3.1 Auswertung der Interviews

In der qualitativen Auswertung der Interviews sollte eine weit gefächerte Themenbreite erfaßt werden, die es ermöglicht, aus verschiedenen Inhaltsbereichen eine komplexe Wirklichkeit abzubilden und aus der individuellen Sichtweise der Entscheidungsträger auf allgemeine Prozesse der Stadtentwicklung unter umweltpsychologischen Aspekten schließen zu können. Ohne die Einbindung in den politischen und sozialen Kontext war eine gezielte Auswertung der Interviews nicht möglich. Die Entscheidungsprozesse der Interviewten mußten erlebnismäßig nachvollzogen, gleichzeitig aber auch objektiviert werden (vgl. BOHNSACKS „performative“ Einstellung, 1993, S.128). Durch eigene Beobachtung des Entscheidungsprozesses seit 1990 und den ständigen Bezug auf die hier vorliegenden Dokumente und Pressematerialien konnten verschiedene Aussagen der Interviewten klar zugeordnet und somit auch als weitere Kontextanalyse im Sinne MAYRINGS (1990) eingeordnet werden.

Für die reale Widerspiegelung des Gesamtprozesses zum Autobahnbauprojekt und aufgrund weitgehend entschiedener Positionen der Akteure wurde die Auswertung der Daten gruppenbezogen vorgenommen:

Gruppe A (10 Personen) steht für die Projektbetreiber und -unterstützer, Gruppe B (17 Personen) für die Projektkritiker und -gegner.

4.3.1.1 Datenfixierung und Datenaufbereitung

Die Interviews wurden mit dem Einverständnis der Interviewten auf Tonband aufgenommen und unter Mithilfe von zwei Studenten transkribiert. Die vereinbarten Transkriptionsregeln besagten, daß Gesprächspausen durch [...] gekennzeichnet, nonverbale Äußerungen aber übergangen

wurden. Da die Inhalte im Vordergrund stehen, wurde lediglich Dialekt wiedergegeben, auf Wortwiederholungen o.ä. aber verzichtet. Die Richtigkeit der Transkription wurde durch vergleichendes Hören und Lesen eines Dritten gewährleistet. Zur kategoriengeleiteten Auswertung lagen die Daten dann in maschinengeschriebener Interviewform vor.

4.3.1.2 Interviewdatenauswertung

Da qualitatives Forschen in besonderem Maße strenger Beachtung methodischer Kriterien bedarf, und um inhaltsbezogene Fehlinterpretationen auszuschließen (ACKERMANN, 1997), wurde durch eine zusätzliche Untersucherin die **Interraterreliabilität** hergestellt (**Investigator-Triangulation**). Weitere Formen der Triangulation (FLICK, 1991) fanden Anwendung, um die Validität zu sichern. Dazu gehören die **Data-Triangulation** (Kombination verschiedener Datenquellen aus unterschiedlichen Zeitpunkten, Orten und Personen) und die **Theorien-Triangulation** (verschiedene Perspektiven und Hypothesen). Die Objektivität der Arbeit wurde dadurch gesichert, daß mit der Triangulation von Interviewanalyse, Presse- und Dokumentenauswertung bestätigt wurde, daß die Auswertung stimmig und damit ein Ausgleich für nicht erhobene quantitative Bestätigung gegeben ist. Durch die **Perspektivetriangulation** wurden unterschiedlichste Problemaspekte berücksichtigt, um die Subjektsicht verstehen und dies mit einer Beschreibung der Lebenswelt verknüpfen zu können. Mit der Kombination mehrerer Theorien und Methoden war die Absicht verbunden, den Gegenstand breiter und tiefer ausloten zu können. Eine „objektive“ Wahrheit läßt sich damit nicht erzielen (FIELDING & FIELDING, 1986, zit. nach FLICK, 1991), möglich ist aber eine Zusammenfügung struktureller Problemaspekte mit der Rekonstruktion der Bedeutung für die Beteiligten.

Die Interviews wurden in getrennten Verfahren (d.h. unter Mitarbeit o.g. Ko-Untersucherin) anhand eines **Kategoriensystems** gefiltert und die jeweiligen Passagen der entsprechenden Kategorie zugeordnet. Nach Abschluß dieser Textstellen-Kategorien-Zuordnung konnten die Ergebnisse verglichen werden.

Der Übereinstimmungskoeffizient bei den Kodierentscheidungen betrug ca. 94%.

Bei den differierenden Einordnungen in der Kategorie Handeln und Entscheiden ergab sich, daß die Autorin aufgrund ihrer Prozeßkenntnis bestimmte Passagen kontextorientiert anders eingeordnet hatte als die Ko-Untersucherin, die rein formal arbeitete. Die von der Autorin vorgeschlagene auswertungsbezogene Kategorie wurde übernommen.

Entsprechend der oben beschriebenen Inhaltsanalyse begann die Auswertung der Interviews mit der Erstellung eines Kategoriensystems. Die ausgewählten Kategorien und Subkategorien gliedern sich in:

1. Handeln und Entscheiden

- allgemeine politische Rahmenbedingungen
- Arbeitsstrategien
- Handlungsspielräume
- Informationssuche

- Kooperationen
 - Widerstände und Kontrahenten
 - konkreter Entscheidungsprozeß im Berufsalltag
2. Einstellungen
- Werte und Motive
 - persönliche Erfahrungen in Beruf, Politik und Stadt
 - sozialer Hintergrund (Unterstützer, Verbündete, Familie etc.)
 - Lebenszufriedenheit
 - Freizeitgestaltung
 - Autotyp und -farbe
3. Stadt Dresden
- Stadtentwicklung allgemein
 - persönliche Beziehung zur Stadt
 - Einschätzung der perspektivischen Entwicklung Dresdens
 - Zielvorgaben für Dresdens Entwicklung
4. Umwelt und Öffentlichkeit
- Umweltsituation in Dresden
 - Bürgerbeteiligung und Partizipationsmöglichkeiten
5. Entscheidungsprozeß zur A 17
- Begriffsassoziationen
 - Einschätzung des Entscheidungsprozesses
 - Auswirkungen der A 17
 - Arbeitsstrategien
 - Kooperationen und Widerstände
 - Partizipationsmöglichkeiten und allgemeine Bewertung des Bürgerengagements pro und kontra A 17
 - Motive eigener Anteilnahme
 - Zufriedenheit mit dem Erreichten und persönliche Erfahrungen
 - Zukunftssicht bezüglich der A 17 und künftiger ähnlicher Entscheidungen in der Stadtentwicklung Dresdens
6. Demographie
- Alter
 - Geschlecht
 - direkte Betroffenheit durch die A 17 (Wohnort in Trassennähe)

Die Fragen wurden in offener Form gestellt. Auf Dimensionen und Ausprägungen innerhalb der Kategorien wurde aufgrund der Datenlage verzichtet. Lediglich bei den Angaben zur Lebenszufriedenheit und der Zufriedenheit mit dem beruflich Erreichten gab es Antwortvorgaben mit Skalen von 1 bis 10 bzw. zwischen „positiv - ambivalent - negativ“. Alle Kategorien wurden inhaltsanalytisch und gruppenbezogen ausgewertet. Bei Kategorie 5, der Hauptkategorie, lag darüber hinaus besonderes Augenmerk auf mögliche Hinweise zu gruppenspezifischen Randbedingungen und Symptomen des Entscheidungsautismus.

Die Interviews wurden fortlaufend alphabetisch kodiert, um dem Datenschutz zu genügen. Bei den Zitatangaben in Klammern bedeutet der erste Buchstabe die Zugehörigkeit zur Gruppe A oder B, der zweite Buchstabe den Code, z.B. (A-Y), d.h. Vertreter Y der Gruppe A.

4.3.2 Auswertung der Dokumente

Je nach Kulminationspunkten, Zäsuren und wichtigen Planungsabschnitten lagen für die Jahre 1990 bis 1995 quantitativ unterschiedliche Materialien vor. Sie bildeten die Grundlage der Chronologie des Entscheidungsprozesses.

4.3.3 Auswertung des Pressematerials

Das Pressematerial wurde chronologisch geordnet, quantitativ ausgewertet und nach Auswertungsschwerpunkten in Anlehnung an die Interviewkategorien und Beitragsarten qualitativ analysiert (vgl. Kap. 5.1.2). Für jeden Artikel existierte eine kurze überblicksartige Inhaltsangabe, um ein schnelles Auffinden während des Auswertens zu ermöglichen. Die Auswertung bezog alle gesammelten Artikel ein, einen Auswertungsschwerpunkt bildeten jedoch die beiden größten und auch wichtigsten seriösen Dresdner Tageszeitungen „Sächsische Zeitung“ und „Dresdner Neueste Nachrichten/Die Union“. In ihnen kam ein breites Spektrum an Meinungen zum Ausdruck, der Entscheidungs- und Partizipationsprozeß war anschaulich nachvollziehbar.

Der Wissenschaftlichkeit der Analyse entsprechend erfolgte bei der Presseauswertung eine an LAMNEK (1993) orientierte quantifizierende Ergänzung.

Schwerpunkt der Arbeit war die Prüfung aller Materialien zu den Entscheidungsprozessen auf das Vorliegen von Symptomen und Randbedingungen des Entscheidungsautismus.

4.4 Untersuchungskritik

Bei qualitativ orientierten Ansätzen kann auf statistisches Bemühen um Repräsentativität verzichtet werden, weil wissenschaftlich begründete Aussagen zu bestimmten Erscheinungen auch mit qualitativen Methoden möglich sind (MAYRING, 1996). Ziel der Untersuchung war es, Ergebnisse als Existenzhypothese zu präsentieren und mögliche Verallgemeinerungen der Befunde unter Beachtung des Geltungsbereiches abzuleiten - im Bewußtsein des nichtrepräsentativen Charakters der Studie. Die Inhaltsanalyse war auf den konkreten Forschungsgegenstand ausgerichtet (vgl. MAYRING, 1990). Mit der Triangulation (methodischer, Data-, Investigator- und Theorientriangulation) wurde versucht, sich dem Gegenstand aus verschiedenen Perspektiven

zu nähern und die speziell entwickelten Gütekriterien zu bedienen (vgl. KRIPPENDORFF, 1980), auch um der Verzerrung der Interpretation der untersuchten Wirklichkeit durch implizite Hypothesen und Theorien - eine wesentliche Fehlerquelle innerhalb qualitativer Forschungsansätze (POMPE, 1994) - zu begegnen. Dadurch auftretende Wiederholungen (z.B. ähnliche Argumentationen in Presse, Dokumenten und Interviews) müssen deshalb in Kauf genommen werden, dienen sie doch der Ergebnissicherung. Verallgemeinerungen sind möglich, wenn die mit unterschiedlichen Erhebungsinstrumenten unabhängig voneinander gewonnenen Erkenntnisse tendenziell übereinstimmen.

Mit der Anzahl und Wahl der Interviewpartner wurde versucht, einen repräsentativen Überblick zu gewinnen. Die typischen Probleme bei Befragungen wie z.B. Antworttendenzen in Richtung sozialer Erwünschtheit, Darstellung besonderer eigener Verdienste und Verklärung länger zurückliegender Ereignisse waren trotz bemerkenswerter Offenheit der Gesprächspartner nicht auszuschließen, erfuhren jedoch durch parallele Verwendung von Dokumenten und Pressematerial sowie andere Interviews ggf. ein Korrektiv. Der zeitliche Abstand zwischen Interview und Auswertung bot angesichts des zunächst emotional geprägten Klimas die nötige Distanz zum Geschehen.

Bei den Dokumenten aus Behörden, von der Regierung, den Parlamenten und Parteien konnte kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden, da mit eingeschränktem Zugang und der Verschlußsache einiger Schriftstücke umgegangen werden mußte. Dies betrifft auch die Pressesammlung, da gelegentliche Meldungen entfernter Blätter nicht immer erfaßt wurden. Für die Presseanalyse gilt mitunter nur die quantitative Inhaltsanalyse als wissenschaftlich (BERELSON, vgl. LAMNEK, 1993). Diese strenge Forderung läßt sich dann aufrechterhalten, wenn das Aufdecken latenter Strukturen als unzulässig aufgefaßt wird und lediglich manifeste Inhalte gesucht werden. Bei einem politischen Forschungsfeld wären mit einer solchen einseitigen Arbeitsweise keine Aufschlüsse zu erwarten, weil die

vornehmlich interessanten strukturellen Voraussetzungen von kommunikativen Beziehungen [...] in den manifesten Kommunikationsinhalten schon deshalb nur selten offen zum Ausdruck kommen (können), weil die Interaktionspartner sich dieser Voraussetzungen selbst nicht bewußt werden. Tatsächlich vorliegende Abhängigkeitsbeziehungen zwischen Interaktionspartnern bleiben vielmehr meist verschleiert oder hinter Rationalisierungen verborgen. (LAMNEK, 1993, S. 183)

Das immanente Gesamtproblem des sogenannten falschen oder ideologischen Bewußtseins bliebe der wissenschaftlichen Forschung entzogen, weshalb bei der vorliegenden Auswertung wie beschrieben vorgegangen wurde.

Wenn in der Darstellung der Ergebnisse Gruppe B mehr Raum als Gruppe A einnimmt, liegt dies zum einen daran, daß in den Interviews zehn Repräsentanten von Gruppe A und siebzehn von Gruppe B vertreten waren, zum anderen, daß Gruppe B mehrheitlich ausführlicher auf die einzelnen Themen einging.

In den Interviewsituationen kam es in wenigen Fällen zu Unterbrechungen, Störungen oder kurzfristig anberaumten Terminen, die eine verkürzte Befragungszeit nach sich zogen. Aus diesen und persönlichen Gründen lagen zu Fragen nach Freizeitaktivitäten und Lebenszufriedenheit nicht

immer vollständige Antworten vor - gruppenspezifische Verallgemeinerungen in der Auswertung ließen sich dennoch mit Einschränkungen vornehmen.

Bei der Auswertung der Interviews und Zuordnung der Zitate traten mitunter Doppel- und Mehrdeutigkeiten auf. Im Sinne des Überblicks und der Konzentration auf die Fragestellung wurde nur eine Kategorie zugewiesen. Dies bietet die Chance, das Datenmaterial in weitergehenden Fragestellungen auszuwerten, z.B. bei Einzelfallauswertung oder stärkerer Fokussierung auf andere Techniken der Analyse.

Aus Datenschutzgründen konnte keine Einzelfallanalyse vorgenommen werden.

Nicht alle Phasen der untersuchten Theorie des Entscheidungsautismus ließen sich überprüfen, da sich das Beispiel A 17 im Sinne eines überschaubaren Untersuchungszeitraumes nur auf die Planungsphase bezog. Wenn also z.B. der Faktor „mangelnde bzw. beschönigende Erfolgskontrolle“ nicht gefunden wurde, lag es am Planungsstand im ausgewählten Untersuchungszeitraum von 1990 bis 1995. Eine Überprüfung und Evaluation der Ergebnisse in hinreichender Distanz nach Fertigstellung des Vorhabens könnte im Rahmen einer Anschlußarbeit erfolgen.

Die wahrgenommene Einheit von wissenschaftlicher Arbeit, der Beziehung zur Sache und zu konkurrierenden Interessenpositionen ergab die Authentizität der Forschung. Das Anliegen der Umweltpsychologie, Erkenntnisse umzusetzen und öffentlichkeitswirksam werden zu lassen, wurde in dieser Untersuchung aufgegriffen. Diese Erkenntnisse einer breiten Öffentlichkeit zu vermitteln, bedarf es später einer handlicheren Fassung.

5 Ergebnisse

„Kein anderes kommunales Thema ist in Dresden seit 1990 so gründlich und kontrovers, so emotional und über weite Strecken verlogen debattiert worden. Diese Autobahntrasse zerreißt Dresden, lange bevor ihre ersten Meter betoniert sind.“ (taz, 1.11.95)

5.1 Der Entscheidungsprozeß zum Autobahnbauvorhaben Dresden - Prag A 17

5.1.1 Dokumentation: Chronik der Autobahnplanung A 17 Dresden - Prag

Die Entscheidungs-, Planungs- und Partizipationsprozesse¹ werden nach Phasen gegliedert als Überblick dargestellt. Eine detaillierte Chronik einschließlich aller beteiligten Akteure und der Quellenangaben findet sich im Anhang E.

Zur besseren Übersicht wurden die Geschehnisse, die die Stadt betrafen, eingerahmt, die Ereignisse, die Partizipation bedeuteten, schattiert.

Vorgeschichte bis 1989

- erste Planungen im 3. Reich
- weiterführende Planungen und Gutachten in der DDR, Vertrag von 1969 zwischen der DDR und der CSSR mit einer Trassenführung südlich von Dresden, bis 1989 ohne Umsetzung

Startphase (1990/91): Wiederaufnahme und Forcierung der Autobahnplanung

- Wiederaufnahme der Planung auf Grundlage der bereits in der DDR ausgearbeiteten Vorzugstrasse Dresden - Sächsische Schweiz - Grenze
- April 1990: Festlegung des Grenzüberganges Tisa/Rosenthal
- Antrag der CDU-Fraktion im Sächsischen Landtag auf Einleitung des Genehmigungsverfahrens der A 13 mit Trassenverlauf über Wilsdruff-Südumfahrung Dresdens - Heidenau - Pirna - Rosenthal (erste Festlegung der Linienführung im Juni 1991)

¹ Zum Vergleich mit einer anderen, für die Stadtentwicklung Dresdens bedeutsamen Entscheidung sei an dieser Stelle auf den im Anhang D befindlichen Exkurs zur in Europa einmaligen Freihaltung der Dresdner Elbauen (1869-1873) verwiesen.

- Juli 1991: Proteste von Naturschutzverbänden und Bürgerinitiativen gegen diese Trasse
- Untersuchung von sieben Trassen in fünf Korridoren durch die Ingenieurbüros Bender & Stahl (Verkehr) sowie Schreiner (Ökologie) im Auftrag des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit (SMWA)
- Sommer 1991: Meldung der Trasse Wilsdruff - Dresden - Pirna - Sächsische Schweiz (Grenzübergang bei Rosenthal) von der sächsischen Regierung an das Bundesverkehrsministerium, Antrag auf Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan mit vordringlichem Bedarf
- 19. November 1991: Gründung des Netzwerks „Bürgerinitiativen gegen A 13“

Phase Dresden I (1992-1993): A 13 durch Dresden und die Sächsische Schweiz

- Januar 1992: Ablehnung der A 13 durch verschiedene Bürgerinitiativen, Vereine und Verbände
- 14. Februar 1992: Vorstellung der Studie „Sächsische Nulllösung“ der TU Dresden (Integrierte Verkehrslösung mit Ausbau vorhandener Straßen und Verzicht auf die A 13)
- Öffentliche Anhörungen in Dresdner Kirchen
- März 1992: die kritische Studie „Umweltorientierte Verkehrsstrategien für den Ballungsraum Oberes Elbtal“ der Ludwig-Bölkow-Stiftung, Global Challenge Network München und TCA Dresden wird vom Auftraggeber SMWA nicht freigegeben
- Gutachter vermuten manipulative Entscheidungsprozesse bei der Trassenfindung
- März 1992: sächsisch-tschechische Beratungen zum Grenzübergang Liebenau - Rosenthal
Demonstrationen der Autobahngegner
- April 1992: Einstufung der A 13 in den vordringlichen Bedarf durch das Bundesverkehrsministerium (BMV), obwohl dieses selbst die Trassenführung durch den Korridor südliches Dresden nach umwelttechnischen und ökologischen Aspekten als nicht vertretbar einschätzt
- Mai 1992: Schreiner-Gutachten: Trasse Dresden - Sächsische Schweiz sei die ökologisch verträglichste
- Juni 1992: Großdemonstration „SOS Sächsische Schweiz - Bedrohung Autobahn“; Forderung der Umweltverbände und des Netzwerkes gegen A 13 nach Einbeziehung der Öffentlichkeit und Akten-einsicht
- 4. Juli 1992: Vorstellung der Studien von Bender & Stahl und Lohmeyer durch das SMWA
- 7. Juli: Vertagung einer endgültigen sächsischen Kabinettsentscheidung, Beschluß zur Weiterprüfung der Korridore Dresden - Süd und Freiberg; Streichung der Korridore Dresden - Nord, Chemnitz und Zittau sowie der Nullvariante aus der Planung;
weitere Proteste der Öffentlichkeit
- Zeitplan des SMWA:
 - Durchführung der Vorplanung einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bis 7/93
 - Anhörung der Träger Öffentlicher Belange bis 8/93
 - Festlegung der Linienführung bis 9/93
 - Erstellung eines Genehmigungsverfahrens bis 11/93
 - Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bis 2/94
 - Beginn der Bauarbeiten 6/95

- 15. Juli 1992: Einstufung der A 13 als vordringlichen Bedarf in den Entwurf des Bedarfsplanes - Beschluß des Bundesverkehrswegeplanes 1992 durch das Bundeskabinett
- Juli 1992: Alternativvorschläge der tschechischen Seite: Verbindung von Prag über Slaný nach Chomutov; Grenzübergänge Richtung Chomutov/Most
- Das Büro Ökoplan erhält den Auftrag für eine Umweltverträglichkeitsstudie nur für den Korridor 3 (Vorzugsvariante)
- August 1992: Gipfeltreffen zwischen Experten und Umweltverbänden im sächsischen Umweltministerium ohne Übereinstimmung
- verstärkte Untersuchungen im Korridor Südliches Dresden
- 29. September: BMV lehnt die Freiburger Trasse aufgrund geringerer Belegungszahlen ab
- 19. Oktober: Spitzengespräch zwischen den Ministern Vaatz und Schommer
- 3. November: Kabinettsentscheidung für eine Trassenführung im Korridor Südliches Dresden, Festlegung von Tabuzonen (Sächsische Schweiz) und weitere Untersuchung des Korridors 2
- 3. November: Wirtschaftsminister Schommer beschreibt vorab die künftige Trasse 441 im Mitteldeutschen Rundfunk: „... von Wilsdruff geht es am Tharandter Wald vorbei nach Dresden an den südlichen Höhenzug, dann immer stadtnah bis Pirna und zuletzt südlich mit einem Grenzübergang irgendwo zwischen Hellendorf und Liebenau.“
- Kostenanstieg von 625 Millionen DM auf 1,2 - 1,8 Milliarden DM
- Januar 1993: Planungsvereinfachungsgesetz des Bundes
- SMUL verzichtet auf ein Raumordnungsverfahren
- 29. Januar 1993: Resolution von 28 Verbänden, Gemeinden und wissenschaftlichen Gremien gegen eine transeuropäische Autobahn im Korridor Südliches Dresden-Pirna-Osterzgebirge-Sächsische Schweiz
- Vaatz präferiert wiederum den Freiburger Korridor 2, bei der Kabinettsentscheidung am 1. März 1993 setzt Schommer mit den Argumenten der höheren Verkehrsdichte und geringerer Kosten die Trasse V 3 durch („Sachsenknie“ mit Verlauf zwischen 92er Trasse 3 und 3b)

Phase Ausweichtrasse (1993): Intermezzo Stadtferne Autobahn „Sachsenknie“

- 7. März 1993: Großdemonstration in Freital gegen die neue Vorzugsvariante 341, weitere Proteste aus betroffenen Gemeinden
- Frühling 1993: „Autobahnwanderungen“ als Protestdemonstrationen durch das Lockwitztal und Kreischa, durch das Müglitztal und um Freital
- April 1993: Untervarianten und Schleifen zur 341
- 4. April: Einsatz der Lenkungsgruppe A 13 zwischen Freistaat und Landeshauptstadt
- 14. Juni: Gründung der Bürgerinitiative „Bürger für A 13“
- Informationsveranstaltungen, Podiumsdiskussionen, Radwanderungen, Flugblatt- und andere Aktionen gegen die A 13
- Vorschlag der sächsischen Regierung: Präferenzierung der Linie 341, um Freitaler Bedenken zu respektieren;
Kommentar des Netzwerks gegen A 13: „Suche der besten Variante im schlechtesten Korridor“

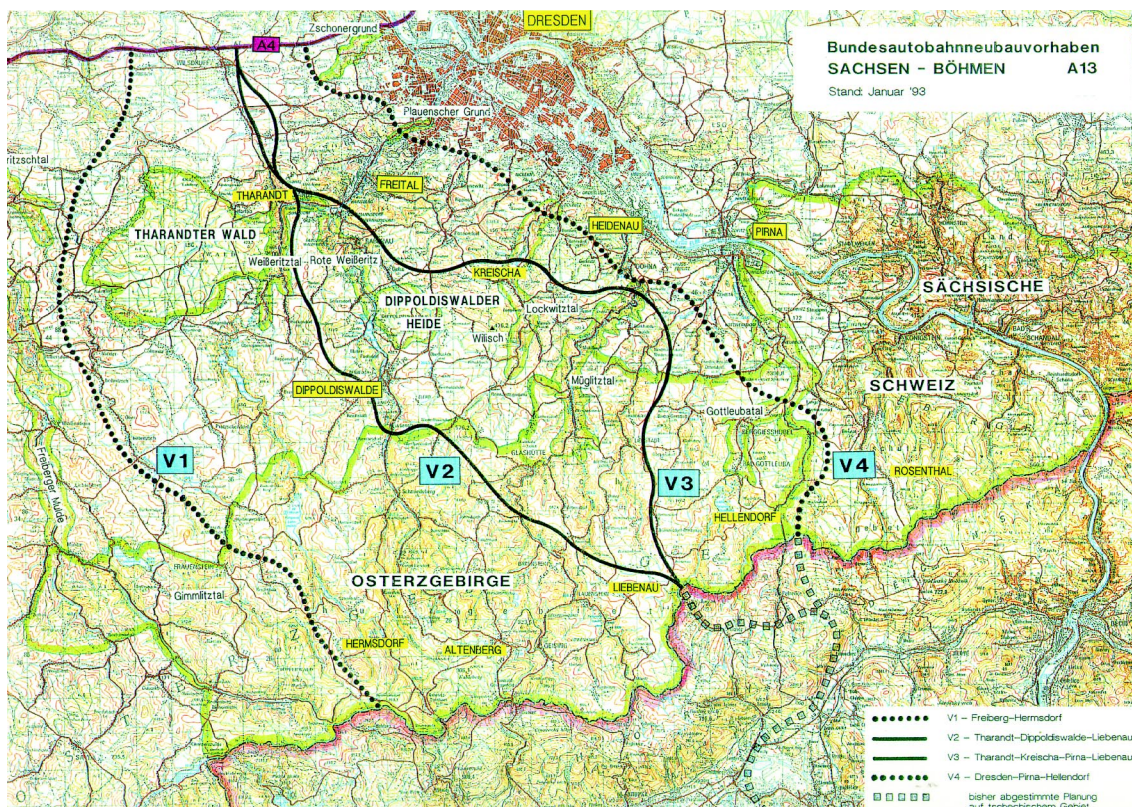


Abb. 5.1 Übersicht Trassenvarianten BAB A13

Quelle: SMWA, Januar 1993

- Verzögerung der Planung
- 24. September: Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplanes
- 4. Oktober: Gründung des Ökologischen Rates „Integriertes Verkehrskonzept Sachsen-Böhmen“ mit Experten verschiedener Disziplinen aus Deutschland und Tschechien
- Anhörung der Träger Öffentlicher Belange im Linienfeststellungsverfahren
- 21. Oktober 1993: Stadtverordnetenversammlung Dresdens lehnt Linie 441 als internationale Autobahn ab (65 Ja-, 19 Neinstimmen)
- Gründung weiterer Initiativen gegen die A 13
- 15. November: „Beschleunigungsgesetz“
- November 1993: Aufnahme des Linienbestimmungsverfahrens
- Raumordnerische Stellungnahme des SMUL nur noch zu den Linien 341 (Sachsenknie) und 441 (stadtnahe Trasse)

Phase Dresden II (1994-1995): Die stadtnahe Trasse 441

- Februar 1994: Das SMWA schlägt den Vorzugskorridor 3 vor, Zustimmung des SMUL in der raumplanerischen Stellungnahme

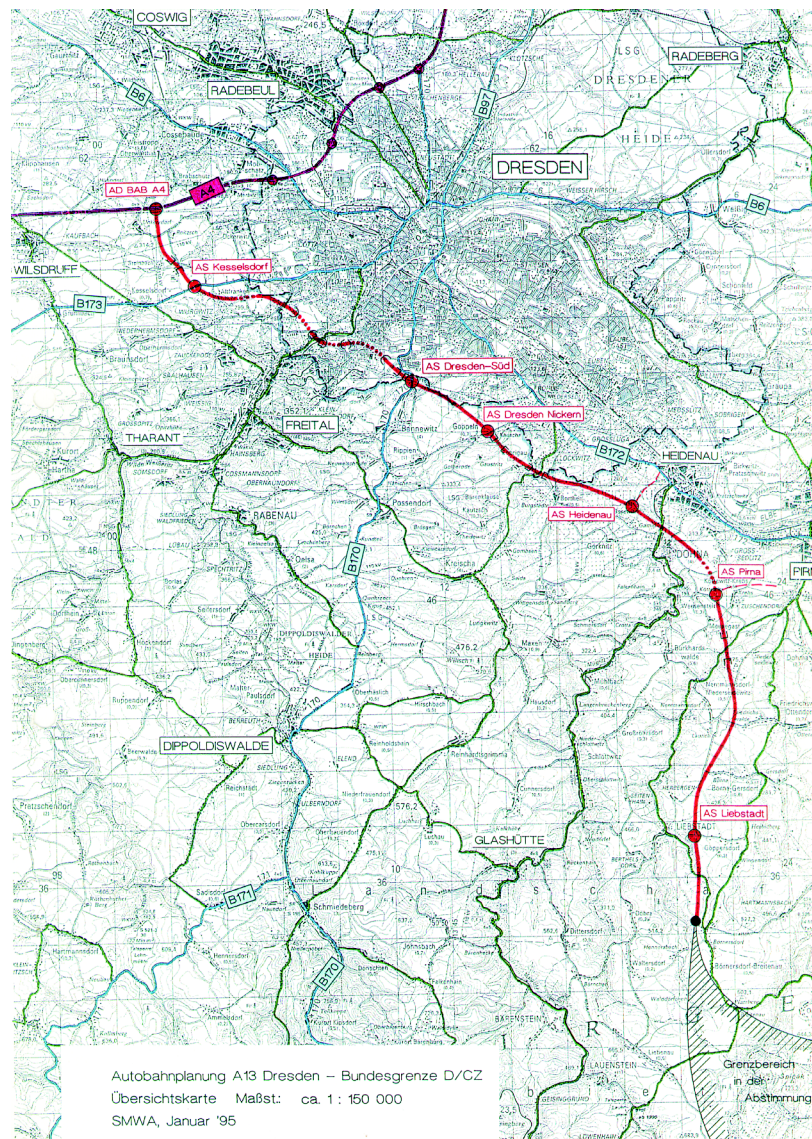


Abb. 5.2 Übersicht stadtnahe Trasse BAB A13

Quelle: SMWA, Januar 1995

- Bedenken der Stadt Dresden zur Linie 441 (Stadtratssitzung am 24.3.1994)
- 19. April: Kabinettsbeschuß zur Linie 441, Zustimmung des BMV, Linienfeststellungsbeschuß und Aufnahme des Planfeststellungsverfahrens
- Mai 1994: „Memorandum für ein menschen-, umwelt- und ökonomisch verträgliches Verkehrskonzept in der Region Südostsachsen/Nordböhmen“ des Ökologischen Rates
- Aktionen der Bürgerinitiativen für und gegen A 13

- 27. Januar 1995: Expertenanhörung im Dresdner Stadtrat; mehrheitlicher Beschluß des PDS-Antrages zur Beauftragung des Oberbürgermeisters „[...] gegenüber der Landesregierung, dem Bundesverkehrsminister und Bund die Ablehnung der stadtschneidenden Variante 441 der Linieneinführung der Autobahn A 13 durch den Stadtrat als katastrophalen Einschnitt für die zukünftige Stadtentwicklung deutlich zu machen und den Einspruch der Stadt zu bekräftigen [...], alle rechtlichen Möglichkeiten im Rahmen des Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahrens gegen den Bau der stadtschneidenden Variante 441 der A 13, einschließlich des Klageweges, zu nutzen.“
- Veto des Oberbürgermeisters
- 19. Februar: erneute Abstimmung im Stadtrat und Bestätigung des Beschlusses durch die Oppositionskoalition aus PDS, SPD, Bürgerfraktion und Bündnis90/Die Grünen
- Unterschriftenaktion der CDU und DSU für ein Bürgerbegehren mit der Fragestellung: „Sind Sie für den Bau der Autobahn Dresden-Prag - entsprechend der abgebildeten Linieneinführung?“
- Sommer 1995: vielfältige Informationsveranstaltungen und Aktionen der Bürgerinitiativen in Vorbereitung des Bürgerentscheides
- 16. Oktober 1995: Eröffnung der Informationsausstellung im Dresdner Rathaus mit Pro- und Contra-Darstellung
- letzte Protestdemonstration vor dem Bürgerentscheid in Dresden mit 1500 Teilnehmern
- 5. November 1995: erster Bürgerentscheid in der Geschichte Dresdens (68,5 % für die A17 (= umbenannte A13, Linie 441), 31,5 % dagegen, Wahlbeteiligung von 51,2 %

5.1.2 Auswertung der Presseberichterstattung

Die Diskussion um die geplante Autobahn A 17 Dresden-Prag gehörte zu den herausragenden Themen der regionalen Presse in den Jahren nach der Wende und fand mit den Meilensteinen des Entscheidungsprozesses auch Eingang in die überregionalen Medien. Die Auswertung der Berichterstattung verdeutlicht die intensive Interaktion zwischen der Meinungsbildung in der Öffentlichkeit und den Entscheidungen. Die Printmedien spielten in diesem Kommunikationsprozeß die entscheidende Vermittlerrolle. Weil die Funk- und Fernsehberichte quantitativ zu vernachlässigen und im Entscheidungsprozeß nicht ausschlaggebend waren, wurden sie hier nicht einbezogen.

5.1.2.1 Übersicht über Akteure und Interessengruppen

Entscheidungen zur Stadtentwicklung sind politische Entscheidungen. Wichtige Gremien dabei waren in der Stadt Dresden der Stadtrat und der Ausschuß für Stadtentwicklung. Die Projektgruppe Stadtentwicklung und die eng mit ihr in Verbindung stehende Lenkungsgruppe A 13 waren Schnittstellen zwischen Stadt- und Landesregierung. Wesentliche Entscheidungen wurden im SMWA, v.a. in der Abteilung Straßenbau, und im Autobahnamt gefällt, mitgetragen vom Regierungspräsidium Dresden. Anhand des umfangreichen Presseüberblicks (ergänzt durch die Dokumentation und die Interviewauswertung) ließen sich bestimmte Interessengruppen definieren, die, von sehr verschiedenen Motiven ausgehend, bis auf wenige Ausnahmen entweder zur Gruppe A (Autobahnbefürworter) oder zu Gruppe B (Autobahnkritiker) zu rechnen waren. Dabei gab es in der Stärke ihrer Lobby und ihrer Meinungsäußerung deutliche Differenzen, so daß die Gruppen und ihre Mitglieder in der Öffentlichkeit unterschiedlich repräsentiert waren. Eine Sonderstellung nahmen die prinzipiell am Projekt Interessierten ein, die aber eine stadtschneidende oder ihr Territorium berührende Linie ablehnten („Sankt-Florians-Gruppe“).

Wesentliche Repräsentanten der Gruppe A:

- die Parteien CDU (mit Junger Union), FDP (mit Jungliberaler Aktion JuliA) und DSU auf allen politischen Ebenen
- das sächsische Kabinett und der Ministerpräsident
- Teile der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt (z.B. Bereiche Wirtschaft oder Straßen- und Tiefbau)
- Bürgermeister der Gemeinden entlang der B 170 und B 172 (z.B. Altenberg, Pirna, Dippoldiswalde)
- Vizeprimator (stellv. OB) und Bürgermeister von Usti n.L.
- Vereinigte Bürgerinitiativen für A 13 (unter maßgeblicher Unterstützung von CDU, DSU, FDP)
- Verband der sächsischen Bauindustrie, IHK, Industrie- und Handelstag, Kreishandwerkskammer, Verband mittelständischer Wirtschaft, Verein Sächsischer Straßenbauingenieure, Deutsche Verkehrswacht, Landesverband des sächsischen Verkehrsgewerbes, Straßenverkehrsgenossenschaft Sachsen eG, Taxigenossenschaft, Landesverband des sächsischen Groß- und Außenhandels e.V.
- Saxonia Bildungsinstitut
- Mercedes-Benz Niederlassung
- einige TU-Institute (z.B. Verkehrs- oder Kommunikationswissenschaft)

Zur „Sankt-Florians-Gruppe“ gehörten u.a. die SPD-Stadtratsfraktion, die Stadt Freital, Stadt Dresden (zeitweise) und zwischenzeitlich betroffene Gemeinden wie Kreischa oder Liebenau.

Die wichtigsten Vertreter von Gruppe B:

- die Parteien und Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und PDS auf allen Ebenen, Bürgerfraktion im Stadtrat, SPD-Landtagsfraktion
- Teile der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt (u.a. Bereiche Umwelt, Denkmalpflege und Stadtentwicklung)
- das Netzwerk „Bürgerinitiativen gegen A 13/17“ mit: Grüne Liga Sachsen e.V., Naturschutzbund Deutschland - Landesverband Sachsen - Regionalverband Dresden e.V., Jugendnetzwerk, Greenteam, Landnetzwerk gegen Autobahn, Ökologischer Rat, Ökumenisches Informationszentrum (ÖIZ), Pfarrer gegen A 17, Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz, Sächsischer Bergsteigerbund e.V. (Sektion des Deutschen Alpenvereins), Naturschutzjugend Dresden, TU-Umweltinitiative, IG Umweltgestaltung und Lebensweise, BI Coschütz, BI Dölzschen, BI Dresden-Plauen, BI Kaitz-Mockritz-Kleinpestitz, BI Kohlenstraße, Initiative Contra A 13 Altfranken, Initiative 401 Gompitz, Bürgerkomitee Kohlenstraße Dresden-Süd, Friedenskreis Leubnitz-Neuostra, Greenpeace-Kontaktgruppe Dresden, baubund Sachsen e.V., IG Radverkehr Dresden, ev.-luth. Kirchengemeinden (Lockwitz, Leubnitz, Strehlen, Kreischa, Freital u.a.), Gut Gamig, Umweltgruppe Lukas
- Unterstützer des Netzwerkes:
 - politische Vereinigungen: JUSOS Unterbezirk Dresden-Elbe-Röder, Grünes Jugendbündnis Sachsen, Roter Baum e.V., ÖTV Dresden,
 - Experten: Sachsenforum, TU Dresden (u.a. Institute für Städtebau, Verkehrsökologie und Psychologie), Ökologischer Ärztenbund Deutschland
 - Vereine: ADFC, Arbat e.V., Auto Teilen Dresden e.V., Biotop Kümmelschänke, Bürger gegen D8 (Usti), Deti Zeme (Brno), „Gesellschaft für ständig erhaltbares Leben“ GSEL (Prag), Bürgerinitiative Heller, Lebensraum Obere Elbe e.V., Ökologischer Arbeitskreis der Dresdner Kirchenbezirke, Büro für freie Kulturarbeit, BUND, coloRadio, Deutscher Kinderschutzbund, Entwicklungsforum Dresden, Fahrgastvertretung Dresden bei Pro Bahn, Kulturhaus Pentacon, Frauenstreikkomitee, Frauenzentrum sowieso, Freie Alternativschule Dresden, Fuss e.V., Igeltour Dresden, Känguruh e.V., Redaktion Grünhorn, Tierschutzverein „Menschen für Tierrechte“, Verbrauchergemeinschaft für umweltgerecht erzeugte Produkte, Verein zur Bürgerberatung, Verkehrsclub Deutschland sowie Einzelpersonen
 - Künstler: Thomas Rosenlöcher (Schriftsteller), Gerhard Schöne (Liedermacher), Uwe Steimle (Schauspieler), Wolfgang Stumph (Kabarettist), Ulrich Thiem (Musiker), Peter Grohmann (Kabarettist), Bernd Aust (Musiker und Veranstalter), Stephan Krawczyk (Liedermacher)

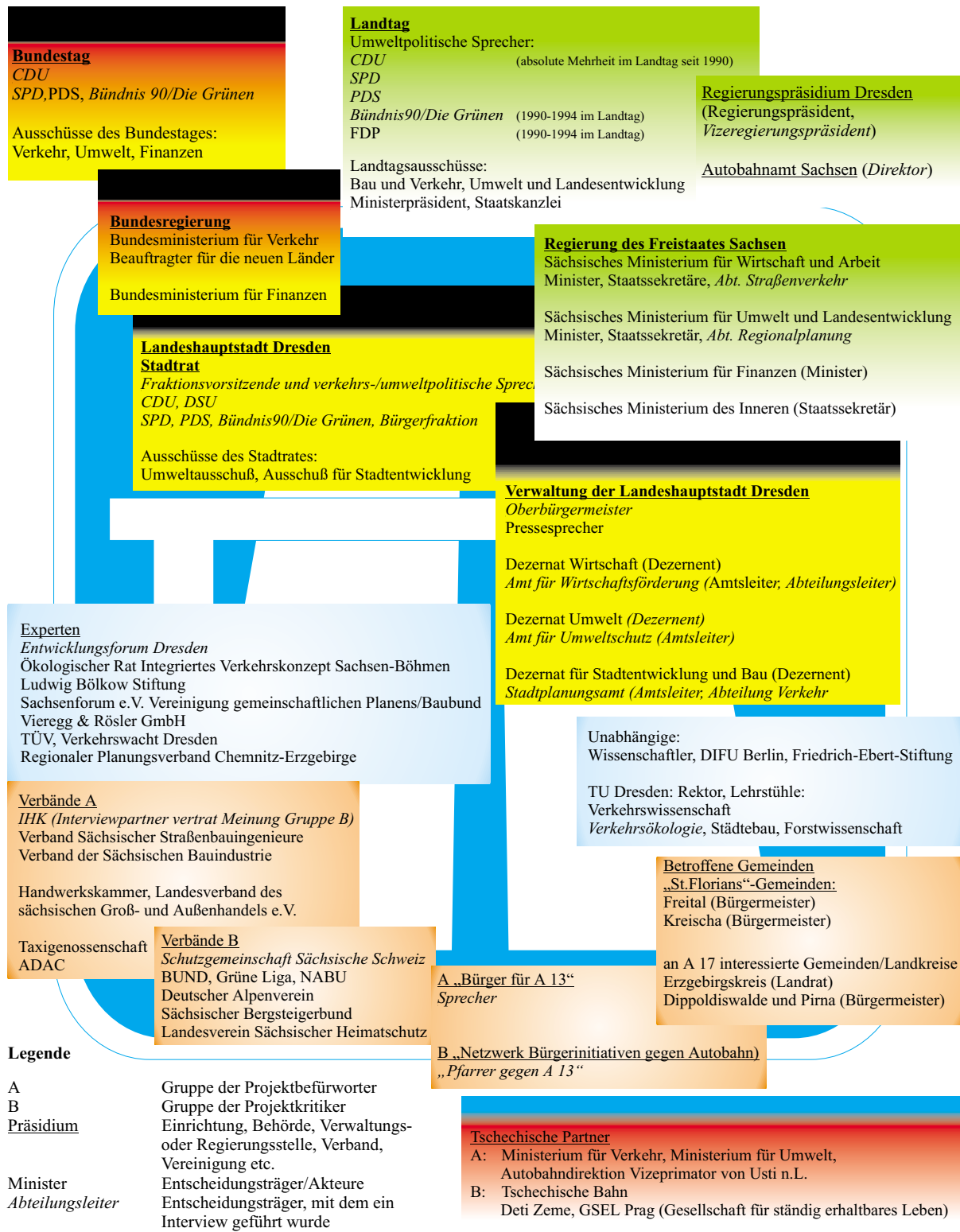


Abb. 5.3 Übersicht über die Hauptakteure im Entscheidungsprozess zur A 17

5.1.2.2 Statistischer Überblick

Die Auswertung der relevanten lokalen, regionalen und überregionalen Presse ergab folgende Übersicht:

Tab. 5.1 Überblick über die relevante lokale, regionale und überregionale Presselandschaft

Dresden 16 Zeitungen und Zeitschriften	Sachsen 10 Zeitungen und Zeitschriften	überregional 16 Zeitungen und Zeitschriften
<ul style="list-style-type: none"> • Sächsische Zeitung (SZ) • Dresdner Neueste Nachrichten (DNN) • Morgenpost Dresden (Mopo) • Grünhorn - Dresdner Ökologische Beiträge • BILD Dresden • SAX - Dresdner Magazin • Dresdner • Stadtbote • Stadtanzeiger • Dresdner Amtsblatt • Dresdner Blättl (PDS) • Mitteilungen des CDU-Kreisvorstandes • Monatsecho und Aufwind (Bündnis 90/Die Grünen) • Uni-Journal TU Dresden • Penne (Dresdner Schülerzeitung) • Joker (Zeitschrift der Jungliberalen in Dresden) 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Sonntag (DS) • Wochenkurier • Sächsischer Bote (SB) • Leipziger Volkszeitung (LVZ) • Freie Presse (FP) • Sächsische Schweiz Initiative • Leipziger Tageblatt • Lausitzer Rundschau (LR) • Freitaler Reporter • Dippoldiswalder Anzeiger 	<ul style="list-style-type: none"> • Süddeutsche Zeitung • Tagesspiegel (TS) • Neue Zeit (NZ) • Wochenpost • Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) • Junge Welt (JW) • taz • Neues Deutschland (ND) • Welt am Sonntag (WaS) • Berliner Zeitung (BZ) • Frankfurter Rundschau (FR) • Verkehr und Umwelt • Das Parlament • Nordkurier • Schrägstrich • Linksblick

Auswertung

Unterteilt wurde das Pressematerial für die Auswertung nach folgenden Kategorien:

1. Datum, Zeitung, Länge des Artikels²

2. Berichte

(a) zum Verfahrensstand:

- „objektiv“, d.h. umfassend differenzierte Darstellung, keine politische Richtung unterstützend
- Positionen der Gruppe A unterstützend
- Positionen der Gruppe B unterstützend

(b) zu Aktionen („pro Autobahn“, „kontra Autobahn“)

3. Interviews und Kommentare

(a) Interviews

(b) Kommentare von Redakteuren, d.h. Kolumnen, Glossen etc. („pro“ oder „kontra“ Autobahn, „vermittelnde“, d.h. nicht eindeutig Position beziehende, diskursfördernde, abwägende Kommentare)

4. Autoren

5. Leserbriefe als Meinungsbekundung aus der Öffentlichkeit³

Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Artikel nach Jahren und in den sieben sich am häufigsten mit dem Thema befassenden Zeitungen:

Tab. 5.2 Verteilung der Artikel nach Jahren und in den sieben sich am häufigsten mit dem Thema befassenden Zeitungen

Jahr	Summe aller Zeitungen	Summe der sieben Zeitungen	SZ	DNN	Morgenpost	Grünhorn	Sächsischer Bote	Freie Presse	Wochenkurier
1991	8	4	3	1	-	-	-	-	-
1992	83	67	14	43	7	1	-	2	-
1993	128	110	62	28	7	3	2	8	-
1994	109	102	53	39	1	4	-	5	-
1995	279	248	141	64	8	9	14	-	12
Summe	607	531	273	175	23	17	16	15	12

In den übrigen Zeitungen wurde das Thema zwischen 1990 und 1995 seltener oder nur einmalig erwähnt. Dabei ergibt sich folgende Verteilung:

² bis 10 Zeilen klein, 10 bis 25 Zeilen mittel, ab 25 Zeilen groß

³ siehe Anhang F

Artikel-Anzahl	Zeitung
5	Sächsische Schweiz Initiative und Junge Welt
4	SAX
3	Leipziger Volkszeitung, Neue Zeit, taz, Neues Deutschland und Welt am Sonntag
2	Süddeutsche Zeitung, Der Tagesspiegel, Frankfurter Allgemeine Zeitung
1	Frankfurter Rundschau, Berliner Zeitung, Der Sonntag, Stadtanzeiger, Leipziger Tageblatt, Dresdner, Wochenpost, Lausitzer Rundschau, Verkehr & Umwelt, Freitaler Reporter, Stadtbote Dippoldiswalde, Der Bundestag, Notfall, Nordkurier, Monatsecho Bündnis 90/Grüne, Schrägstrich, Uni-Journal TU Dresden, Dresdner Blättl, Mitteilungen des CDU-Kreisvorstandes, Linksblick, Dresdner Amtsblatt, Penne, „Auffahrt Zukunft“, „Staufahrt Zukunft“, Aufwind und Joker

Die Sächsische Zeitung berichtete mit Abstand am meisten über das Vorhaben (273 Artikel), gefolgt von den Dresdner Neuesten Nachrichten (175), der Morgenpost (23), dem Grünhorn (17), dem Sächsischen Boten (16), der Freien Presse (15) und dem Wochenkurier (12). In allen anderen erwähnten Printmedien wurde das Thema selten bis nur einmal erwähnt. Bezogen auf die Größe der Artikel gab es 134 kleine, 293 mittlere und 180 große Artikel, so daß von einer starken Resonanz gesprochen werden kann. Diese teilte sich in Berichte und Kommentare. Die Berichte hatten den **Verfahrensstand** zum Inhalt, wobei diese oft pro oder kontra ausgerichtet waren, meist war aber auch ein Bemühen um Objektivität zu beobachten. Des weiteren wurde auf **Aktionen** für oder gegen das Autobahnvorhaben eingegangen. Von 1991 bis 1995 gab es 288 objektive Reportagen zum Verfahrensstand, die meisten im Jahr des Bürgerentscheides 1995 (145). Projektunterstützend fanden sich 30, projektkritisierend 83. Mit 82 Aktionen **gegen die A 17** gab es ein deutliches Gewicht gegenüber 23 **für A 17**, die in der Presse Widerhall fanden. 9 Meldungen faßten Pro- und Kontra-Aktionen zusammen. **Die Zeitungsinterviews** boten mit je 12 Stellungnahmen für oder gegen die A 17 ein ausgewogenes Bild. In 8 Zeitungsinterviews kamen Befürworter und Gegner im direkten Dialog zu Wort. 27 gegen das Projekt gerichteten redaktionellen Kolumnen, Glossen oder Kommentaren standen 12 werbende gegenüber. Um Vermittlung im Sinne des Abwägens waren 21 Beiträge bemüht. Auch hier schlug das Jahr 1995 am stärksten zu Buche, als die Ereignisdichte angesichts der nahenden endgültigen Entscheidung zunahm.

Vergleich der wichtigsten Printmedien

Der Vergleich konzentriert sich auf die Sächsische Zeitung und die Dresdner Neuesten Nachrichten. Die anderen tabellarisch zusammengefaßten Zeitungen wurden nicht ausführlich betrachtet, da ihre Rolle im Meinungsbildungsprozeß aufgrund ihrer Auflagenzahl und Verbreitung eher untergeordnet war. Daß in großen Zeitungen wie der Morgenpost oder der BILD-Zeitung selten über die A 17 berichtet wurde, hängt mit blattcharakterbedingten anderen thematischen Schwerpunkten zusammen und könnte eher Gegenstand einer eigenständigen presseanalytischen Arbeit sein. So ergab sich folgendes Bild:

Tab. 5.3 Überblick über die Artikelverteilung bei SZ und DNN

Art des Artikels	SZ		DNN	
	absolut	Zahlen in Prozent	absolut	Zahlen in Prozent
Berichte				
Gesamtanzahl	273		175	
Größe:				
groß	72		47	
mittel	131		91	
klein	70		37	
um Objektivität bemüht	145	(80 %)	83	(73 %)
projektunterstützend	8	(4 %)	9	(8 %)
projektkritisch	29	(16 %)	21	(19 %)
Zwischensumme Berichte	182		113	
Aktionen:				
projektunterstützend	11	(21 %)	7	(19 %)
projektkritisch	37	(71 %)	28	(76 %)
Foren	4	(8 %)	2	(5 %)
Zwischensumme Aktionen	52		37	
Interviews:				
projektunterstützend	5	(36 %)	6	(40 %)
projektkritisch	3	(21 %)	7	(47 %)
Pro und Kontra	6	(43 %)	2	(13 %)
Zwischensumme Interviews	14		15	
Kommentare/Glossen:				
projektunterstützend	3	(12 %)	3	(30 %)
projektkritisch	10	(40 %)	4	(40 %)
vermittelnd	12	(48 %)	3	(30 %)
Zwischensumme Kommentare	25		10	

Die SZ nahm sich des Themas Autobahn am intensivsten und, wie die Zahlen verdeutlichen, objektivierend an: Die DNN unterschieden sich von der SZ dahingehend, daß sie im Laufe der Jahre mehr projektunterstützend berichteten, obgleich Aktionen der Gruppe B stärker beachtet wurden. Bei den Interviews fand Gruppe B mehr Gehör als bei der SZ. In den Kommentaren und Glossen spiegelte sich die Einstellung der Redakteure und demnach mit großer Sicherheit auch die der Zeitungsleitung wider. Der Ton der DNN war schärfer als der der SZ. Bei den mit diesem Thema befaßten Redakteuren ließ sich im Zeitraum der Berichterstattung eine personelle und einstellungsbezogene Kontinuität konstatieren.

5.1.2.3 Zusammenfassung der Presseauswertung und Wichtung der Medienresonanz

Sind Fragen von Partizipation und Demokratie angesprochen, müssen Medien zwingend in die Auswertung einbezogen werden. Es geht um die Vermittelbarkeit von politischen Entscheidungen - eine Schnittmenge also von Journalismus und Politik. Die Medienresonanz des Themas der Autobahn Dresden - Prag wurde seitdem von keinem anderen stadtentwicklungsrelevanten Geschehen wieder erreicht. Gründe dafür liegen u.a. in der politischen Brisanz, in der damaligen Neuordnung des Wirtschafts- und Gesellschaftssystems im Osten Deutschlands, in der

stark emotional geführten Debatte, die neben dem eigentlichen Thema auch individuelle und gesellschaftliche Werte und Leitbilder berührte. Nicht zuletzt kommt die Eigenheit des Dresdner Lokalpatriotismus zum Tragen, der sich traditionell Fragen der Stadtentwicklung zuwendet und in diesem Fall auf eine besondere gesamtstädtische Betroffenheit traf.

Für die lokale Presse stellte die Diskussion einen inhaltlichen und quantitativen Schwerpunkt dar. Nicht selbstverständlich bemühten sich die Journalisten trotz komplizierter Sachlage, das Thema A 17 umfassend darzustellen. Den Printmedien konnte trotz wachsenden Konkurrenzdruckes bescheinigt werden, daß sie den Entscheidungsprozeß aufmerksam, ausführlich und zum großen Teil gut recherchierend begleitete. Beide Seiten fanden Beachtung, und die Darstellung erfolgte ausgewogen und informativ. Für die Öffentlichkeit bestanden über die Presse insgesamt sehr gute Möglichkeiten, sich über den Stand der Dinge und die Hintergründe zu informieren. Die Ambivalenz eines freien Mediensystems wurde nach den DDR-Erfahrungen positiv erlebt. Sowohl Gruppe A wie auch Gruppe B wertete die Arbeit der Presse als entscheidend für die öffentliche Debatte und den Entscheidungsprozeß. Beide waren insgesamt zufrieden. In beiden Gruppen gab es dennoch die Auffassung, daß das jeweils andere Lager besser „bedient“ worden wäre. Gruppe B verzeichnete die Erwähnung in der Presse zwar eher punktuell als kontinuierlich, mitunter gab es unerwartet aber mehr politische Aufmerksamkeit als erwartet.

In dieser Studie ergab das Pressematerial neben der Auswertung der Dokumente und der Interviews eine dritte Auswertungsebene, die den Entscheidungsprozeß transparent machte. Die Presse konnte in ihrer Funktion als Moderator und Motor durch ihre Einmischung Einfluß nehmen, indem die Öffentlichkeit einbezogen und Entwicklungen modifiziert wurden. Neben den Akteuren stellte sie also einen „dritten Agenten“, der selbständig handelte und großen Einfluß auf die Offenheit des Geschehens hatte. Angesichts der praktizierten Öffentlichkeits- und Informationspolitik war die tiefere, um objektive Darstellung bemühte Recherche als wesentlicher Beitrag zu Transparenz und damit zu Demokratie zu werten. Mit Hilfe der Presse rückte der Komplex der Stadtentwicklungsfragen ins öffentliche und politische Rampenlicht. Dem ungeahnten Ausmaß der öffentlichen Anteilnahme versuchte die Presse gerecht zu werden und den Entscheidungsprozeß in seinen Formen und Auswirkungen anschaulich widerzuspiegeln. Evident wurde die Abhängigkeit der Politik von den Medien im Hinblick auf Glaubwürdigkeit, Rückhalt und Vertrauen. Das Problem, daß „eine wachsende Wissens- und damit Partizipationskluft zwischen denjenigen in der Bevölkerung, welche die verfügbaren Informationen nutzen können, und dem Rest der Gesellschaft, der dies nicht kann oder nicht will“ (GRAMATTÉ, 2002), bestand, zeigte sich auch in der Auswertung des Fallbeispiels (vgl. Kap. 5.1.4).

5.1.3 Argumentationen im Entscheidungsprocedere

5.1.3.1 Kategorisierte Auswertung der Interviews und der Presseberichterstattung

Die Presse berichtete umfangreich über politische Entscheidungen (Kabinettsbeschlüsse, Parlaments- und Stadtratssitzungen u.a.) und die Entwicklung der Planung, aber auch über die öffentliche Debatte und Aktionen, die den Entscheidungsprozeß fortlaufend begleiteten. Die Berichterstattung diente neben der Bekanntmachung zum Stand des Verfahrens der Vermittlung von Argumenten, die sich während der Dauer des Entscheidungsprozesses auf beiden Seiten erweiterten, teilweise veränderten, der aktuellen Stimmungslage angepaßt oder unterschiedlich gewichtet wurden⁴. In der Auswertung der Presse und der Interviews kristallisierten sich Schwerpunkte heraus, die in der Diskussion über das Vorhaben A 17 Gegenstand besonderer Auseinandersetzung waren. Dazu gehörten vor allem die Bereiche Verkehr, Wirtschaft, Ökologie, Finanzierung, Stadtentwicklung und Siedlungsstruktur sowie Demokratie und Möglichkeiten der Partizipation. Die Argumente der interviewten Entscheider ließen sich diesem Schema zuordnen, wenngleich die Intentionen und Argumentationsketten beider Gruppen oft entgegengesetzt verliefen. Im Zusammenhang mit den anderen erhobenen Kategorien (z.B. Motive, Werte, Stadtentwicklungsassoziationen, Beziehungen zur Stadt Dresden) ergaben sich Aufschlüsse für politische Entscheidungsprozesse, wobei das Autobahnvorhaben von den Interviewten auch ohne Nachfrage hervorgehoben und ausführlich reflektiert wurde. Nachfolgend wird die von den Vertretern der Gruppen A (Vorhabenbefürworter) und B (Vorhabenkritiker) in Presse und Interviews beschriebene Argumentation zu den Auswirkungen der Autobahn auf verschiedene Lebensbereiche dargestellt.

5.1.3.1.1 Verkehr

Das Thema Verkehr war das wichtigste und meistverwendete Argument beider Seiten, wobei Exponenten von Gruppe A mit der Autobahn die Erwartung von Entlastung und Verkehrsbündelung, die der Gruppe B einer Mehrbelastung und Verkehrszunahme verbanden. In der **Presse** spiegelten sich diese Erwartungen:

Extraktion der verkehrsbezogenen Argumente	
für die A 17 von Gruppe A	gegen die A 17 von Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> • Lösung der Dresdner Verkehrsprobleme mit modernsten technischen Lösungen • Verkehrsentslastung (Innenstadt, B 170 und B 172), Verkehrsbündelung, Staubeseitigung • Gewährleistung von Mobilität in der Region • schnellstmögliche Beseitigung chaotischer Straßenzustände, Autobahn als sicherste Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer Alternative zu überlasteten Alpenquerungen • Zunahme des Transitverkehrs • Induktion von Neuverkehr durch Ansiedlungen im Gefolge der Autobahn • Verlagerung des Verkehrs statt Entlastung

Fortsetzung nächste Seite

⁴ Der Anhang G enthält eine Übersicht zu allen Argumentationskategorien, die chronologisch und ausführlich verfolgt, in welcher Reihenfolge die Argumente in der Presse erschienen und wer sie ggf. aufbrachte.

für die A 17 von Gruppe A	gegen die A 17 von Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> • Einsparung einer Stadtautobahn durch A 13 als Umgehungsstraße • Schaffung einer verkehrspolitisch intendierten Infrastruktur, engere Verbindungen zu Tschechien, Konzentration des Transitverkehrs • Freiheit der Verkehrsmittelwahl, deshalb: Konzepte gegen Autofahrer weltfremd, Eisenbahn kein Ersatz für A 17 • Alleingang Dresdens oder Sachsens bei der Entwicklung alternativer Verkehrspolitik unmöglich, Nullvariante entspricht nicht der europäischen Dimension und löst Dresdner Verkehrsprobleme nicht • Verkehrssektor ist Wachstumsbereich 	<ul style="list-style-type: none"> • Verstopfung der Straßen auf höherem Niveau („Gesetz von der Erhaltung des Staus“) • Fehlkalkulation der Trassenbelegung durch Anrechnung von Teilen des umverlagerten Stadtverkehrs • Lagerhaltung auf der Straße • Neue Belastungen im Stadtgebiet durch Vielzahl an auszubauenden Autobahnzubringern

Die mögliche Schaffung eines Autobahnringes um Dresden oder der Lückenschluß im europäischen Straßennetz wurden von Gruppe A als Vorteil, von Gruppe B als Nachteil betrachtet.

In den Interviews waren ähnliche Begründungen wie in der Presse zu vernehmen (in Klammern Häufigkeiten bei Mehrfachnennung). Folgende Wirkungen (insgesamt 39 Nennungen) der A 17 sahen die interviewten Unterstützer:

Gruppe A

- Entflechtung und Entlastung vom Durchgangsverkehr im Oberen Elbtal, in der Innenstadt um bis zu 18 %, ermöglicht verkehrsberuhigte Zonen (6 Nennungen)
- Straßenbau an Verkehrsschwerpunkten (5 Nennungen)
- A 17 als Baustein eines autozentrierten weiterführenden Verkehrskonzeptes
- Bündelung des Verkehrs
- Anschluß an das europäische Autobahnnetz mit modernster Autobahn
- Dresden - „Stadt des Transits“ und Tor zum Osten
- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zu Tschechien
- Änderung der Gesamtverkehrsstruktur (u.a. auch kreuzungsfreier Ausbau der Autobahnzubringer)
- aufgrund verkehrlicher Wirkungen keine Alternative zur Linie 441, Widerstand u.a. als „Roßberg-sche⁵ Verhinderungsplanung“ bezeichnet

Da die Vorteile alle Nachteile überwogen, würde man mit der Autobahn gut leben können und es gäbe

⁵ Ingolf Roßberg, Stadtentwicklungsdezernent 1990-94

„kaum eine andere vernünftige Lösung, gerade, wenn ich diesen 60% Ziel-Quell-Verkehr sehe, denn es muß ja immer eine bestimmte verkehrliche Wirkung eintreten. [...] Es gab im Prinzip nicht viele Alternativen zu dieser Trasse. [...] Aber die Frage war ja nicht entscheidend, sondern der Verkehr [...] Berlin-Dresden-Prag.“ (A-H)

„Für uns ist es ganz wichtig, auf dem Königsweg, daß er nicht an der Stadt vorbeigeht, er muß durch die Stadt, nahe an ihr verlaufen [...] Ich bin innerlich fest davon überzeugt, daß die Autobahntrasse eine richtige Entscheidung ist. Das ist die letzte Operation, die wir zur Entlastung der Stadt machen können, wie eine Bypassoperation, dann kommt noch die B 177, dann ist das Dreieck [...] geschlossen.“ (A-B)

„Unsere Aufgabe ist es, [...] raumordnerisch, ökologisch, kostenmäßig, verkehrswirksam günstig zu entscheiden. Und [...] die beste Linienführung ist eine, die die Stadt tangiert [...] Hinzu kommt, daß [...] man normalerweise dort eine Straße plant und baut, wo sie erforderlich ist.“ (A-Ä)

Die befragten Projektkritiker argumentierten dagegen (insgesamt 37 Nennungen):

Gruppe B

- keine spürbare Entlastung für den innerstädtischen Verkehr bei einem Anteil des Durchgangsverkehrs von nur ca. 12 % (8 Nennungen)
- bisher kein Beispiel einer Entspannung des Verkehrsproblems durch Autobahn, deshalb Alternativen: z.B. dezentrale Verkehrslösungen, Ausbau der Bundesstraßen und des Schienennetzes, Verlagerung des Transitverkehrs auf die Rollende Landstraße, Förderung des ÖPNV bei gleichzeitiger Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs (7 Nennungen)
- A 17 als transeuropäische Autobahn würde Alpentransit entlasten, eine Zunahme des Verkehrs und neue Verkehrsziele bedingen
- unzeitgemäßer „Lückenschluß“
- Verkehrsprobleme mit der A 17 nicht lösbar, da 85 % des Gesamtverkehrs Regionalverkehr; B 172 für Binnenverkehr wichtiger als eine südliche Tangente
- Trugschluß einer Verkehrsbündelung
- Mißachtung von Folgewirkungen und Rückkopplungen
- A 17: Planungsstand der 60er Jahre und billigste Lösung
- auch mit A 17 Dominanz des Autoverkehrs in der Stadt
- starke finanzielle Belastungen
- Generationsproblem: Männer zwischen 29 und 55 als Entscheidungsträger gehörten der Gruppe der stärksten Befürworter einer autoorientierten Verkehrspolitik an
- Vermittlungsproblem bei komplexer Verkehrsthematik - Mehrheiten bevorzugten einfache Lösungen
- gute straßenmäßige Erschließung Ostdeutschlands erfordert keine A 17
- versprochene Entlastung nur Druckmittel für Fernstraßenausbau
- Dominanz der Verkehrsaspekte bei Entscheidungsfindung

„Diese Trasse konnte man nur uns Osis anbieten.“ (B-M)

Bei den Mitgliedern von Gruppe B fanden sich immer wieder Hinweise auf alternative Verkehrslösungen, was von Gruppe A nicht ernstgenommen wurde. Jene brachten bei der Projektentwicklung - abgesehen vom Hinweis auf die Rollende Landstraße - keine Alternativen ins Spiel.

„Ich mußte ja was zu unsern verkehrspolitischen Vorstellungen sagen [...] Dort hab ich kapiert [...], daß man Verkehr vermeiden muß, dieses Denken: Gegen Stau hilft nur Bau!, daß das an den Baum läuft.“ (B-O)

„Bei der Autobahn, die Diskussion wär im Westen anders gelaufen, da merkt man, daß es einen unterschiedlichen Problemstand gibt [...] Im Westen gibt 's mehr Autobahnen, man hat mehr mit den Folgen zu tun, deswegen gibt 's mehr Widerstand [...] In der Verkehrsthematik [...] muß man zurückhaltend sein. Man kommt da nicht weiter [...] Es gibt auch die Lust am Autofahren [...] Wenn sich die aus dem Osten nicht ganz so an den Westen anpassen würden, wär 's schon gut. Aber man kann den Trend nicht verhindern und darf sich nicht von einer außenstehenden intellektuellen Position annähern - das hat was mit Emotionen zu tun, mit Ethischem u.a., auch mit dem Mangel, den man aufholen muß.“ (B-Ö)

„Früher, als die Autobahn mäßig befahren war, war es vielleicht sinnvoll, aber jetzt sind es eben eindeutig Signale in die falsche Richtung [...] Aber seltsam, daß das zwei völlig getrennte Bereiche (sind, d.A.), das hängt wohl mit der rechten und linken Gehirnhälfte zusammen. Wir empfinden das als schwierig, aber wir machen das Falsche. Und daß die Stadt an einer Stadtautobahn interessiert ist, das kann man ja auch verstehen [...], sie denkt, Verkehr ist jetzt stark und wenn wir den Verkehr bündeln, ist es besser. Daß das ein Trugschluß ist, weist ja jeder nach und trotzdem hören die Leute nicht drauf. Und daß die Stadt sich über das Bundesverkehrsministerium eine Autobahn bauen lassen kann, weil sie sonst kein Geld hat, die dann verlängert wird nach Prag, das ist auch naheliegend. Also, so gesehen ist das Wahnsinn, hat das Methode.“ (B-A)

5.1.3.1.2 Wirtschaft und Tourismus

Vergleichbar der Verkehrsthematik dominierten in der Auseinandersetzung die wirtschaftlichen Auswirkungen des Autobahnbaues oder seiner Alternativen. Dazu zitierte die Presse:

Extraktion der wirtschaftsbezogenen Argumente	
für die A 17 von Gruppe A	gegen die A 17 von Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> • Arbeit und Wohlstand • Schaffung von Arbeitsplätzen • Aufschwung durch Betriebsansiedlungen entlang der Trasse • Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit • gleiche Lebensverhältnisse in allen Bundesländern • Grundlage für Investitionen zur Wirtschaftsentwicklung in Sachsen • Stärkung von Privatinitiativen • Zwang zum Autobahnbau durch die EU- Wohlstandsgrenze • Trasse V2: Aufträge für den Bergbau 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsplatzverlagerung ins Ausland • Vorteile nur für Speditionsgewerbe • kein Aufschwung für den Mittelstand: wirtschaftliche Effekte nur da, wo Verkehr anhält • keine Stärkung der Region • Spekulation und Profit auf Kosten der öffentlichen Hand

Auch hier ähnelten sich die Argumente in Presse und Interviews, da Entscheider auch in den Medien vertreten waren.

Für die interviewten Gruppe A-Vertreter verbanden sich, die o.g. Fakten untersetzend, folgende wirtschaftliche Argumente mit der Autobahn (22):

Gruppe A

- Schaffung von Arbeitsplätzen (3)
- Senkung der Arbeitslosenquote
- Anbindung des Wirtschaftsstandorts nur über Autobahn: schnelle, zeitsparende und effiziente Verbindungen als Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze
- Tourismuspulse
- wegweisende derzeitige Stadtentwicklung mit Gewerbeansiedlung im Norden Dresdens entlang der A 4
- Schaffung verkehrlicher Voraussetzungen für das Handelszentrum Dresden
- Stadt als Dienstleister: Abbau verkehrlicher Barrieren für die Wirtschaft
- Wirtschafts- und Verkehrsstudien als Entscheidungsgrundlage für die A 17
- Billiglohnländer wären keine Konkurrenz für heimische Arbeitsplätze

„Wir sind in ´ner Situation wie nach dem Kriege, wir haben aufzubauen.“ (A-K)

„Die Wirtschaftsansiedlung. Die Stadt Dresden ist jetzt eher Blinddarm, hat Vorteile, aber dann kann man auch in die Lausitz gehen. Herr Hundsdörfer hat gesagt, die Autobahn soll da langgehn. Aber er hat das deshalb vorgeschlagen, weil das dann keinen Sinn hat [...] Touristen ernähren uns nicht. Arbeit war für Dresden nie eine Schande. Ich kann Ihnen Bilder zeigen, Ostragehege, da rauchen die Schornsteine, keine Luxusschiffe.“ (A-U)

„Es geht ja auch um den Wirtschaftsstandort Sachsen, da kann eener sagen, was er will, da gibt ´s die übelsten Theorien, daß die Arbeit dann im Ausland sein wird usw., wenn die Autobahn da ist. Aber die Erreichbarkeit eines Standortes über die Autobahn ist doch schon ganz wichtig.“ (A-D)

„Also, es gibt jetzt schon [...] Untersuchungen, Vorher-Nachher-Untersuchungen beim Bau von Autobahnen, also daß nach ´m Autobahnbau die Arbeitslosenquote niedriger geworden ist, daß Arbeitsplätze geschaffen wurden. Dasselbe ist es mit ´m Tourismus. Wenn ich ´ne gute Erschließung habe, kann das kurzfristige Auswirkungen haben.“ (A-Ä)

Die interviewten Gruppe B-Vertreter stellten dem folgende Argumente entgegen (15):

Gruppe B

- gegenteilige Wirtschaftseffekte durch Beeinträchtigungen der regionalen Wirtschaft, Landwirtschaft und des Tourismus (3)
- Illusion von Arbeitsplatzschaffung und Industrieansiedlung durch A 17 (2)

- Behinderung lokaler und regionaler Wirtschaftskreisläufe
- verlängerte Werkbank bis Südosteuropa
- ungenügende Berücksichtigung mittelständischer Wirtschaft
- Vernachlässigung volkswirtschaftlicher Aspekte, z.B. Kosten des Autobahnbetriebs (u.a. schwierige Witterungsbedingungen im Erzgebirge, Erhaltung)
- stark autobahnorientierte Entscheider in Politik und Wirtschaft, Sachzwang Schnelligkeit im Berufsalltag
- verhärtete Fronten - Autobahngegner wären aus Sicht der Wirtschaft keine Partner

„Man hat geglaubt, daß der Aufschwung auf der Trasse dahergefahren kommt.“ (B-L)

„Mit dem Argument der Arbeitsplätze, mit dem kann man ja alles totmachen, aber auch die Nachfrage, wieviel Arbeitsplätze werden denn dadurch verhindert, das ist nicht beantwortet worden.“ (B-F)

Betrachtet man Verkehr und Wirtschaft als Einheit, stellte es sich für Gruppe A so dar, daß durch mehr Straßen und Autobahnen Wirtschaftsimpulse zu erwarten seien. Der Wirtschaftsraum Dresden sollte dadurch konkurrenzfähiger werden können. Mit der Anbindung an das Autobahnnetz stehe eine neue Strecke für den Wirtschaftsfernverkehr zur Verfügung, die aber auch dem Einzelnen Vorteile bringe, so daß entsprechend des Werbeslogans „Frühstücken in Prag“ auch „Kaffeetrinken in Wien“ in 4 Stunden möglich würde. Unter den Unterstützern des Autobahnvorhabens fanden sich v.a. Wirtschaftsunternehmen und Firmen aus dem Verkehrsbereich (Tankstellen, Kfz-Firmen, Baufirmen, Warenhäuser etc.). Gruppe B hatte dagegen die Vorstellung, daß der tatsächliche Wirtschaftsimpuls in wachsendem Transitverkehr und „Frittenbuden entlang der Trasse“ (B-T) bestünde. Von diesem Prestigeprojekt könne kaum Wirtschaftsentwicklung erwartet werden.

In der Presse wurde darüber hinaus dem Wirtschaftsfaktor Tourismus starkes Gewicht beigegeben:

Extraktion der tourismusrelevanten Argumente	
für die A 17 von Gruppe A	gegen die A 17 von Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> • Wettbewerbsvorteil für Kurorte durch bessere Erreichbarkeit • Gefahr: Touristen nach Prag könnten an Dresden vorbeifahren 	<ul style="list-style-type: none"> • „Kuren an der Autobahn?“⁶ statt Kurortentwicklung und sanftem Tourismus • Kurzzeit-PKW-Tourismus • Massentourismus in der Sächsischen Schweiz • weniger Touristen durch Kulturraumzerstörung

⁶ Rudolf Presl, Betreiber der Bavaria Klinik Kreischa, SZ, 22.3.93

5.1.3.1.3 Stadt- und landschaftsplanerische Belange

Die Zuspitzung der Gedanken zu Stadtplanung und Raumentwicklung ist nur erklärbar, wenn zunächst die Beziehung der interviewten Entscheidungsträger zur „Stadtlandschaft Dresden“ näher erforscht wird:

Stichwort Dresden

Ausnahmslos alle Befragten attestierten eine enge Beziehung zu dieser Stadt. Geschätzt wurden dabei die landschaftliche Lage, der kulturelle Reichtum, die historischen Traditionen und die Schönheit der Stadt mit ihren einmaligen Bauensembles.

„Ich [...] hab ´ne unheimlich starke Bindung an den Kulturraum, an die geschichtliche, historische Tradition.“ (B-X)

Als Oberzentrum des Ballungsraumes stünden hier vielfältige Möglichkeiten für Wirtschaft, Wissenschaft, Kunst, Kultur, Tourismus und Freizeit offen. Der die Stadt umgebende Reichtum an Kultur- und Naturlandschaften bilde einen wesentlichen Anziehungspunkt.

„Also ich hab ein übersteigertes sogar, positives Verhältnis zu Dresden. Dresden ist für mich die Stadt überhaupt, weil ich so ein Zusammentreffen von Stadt und Geschichte und kulturellem Angebot nicht wieder gefunden habe. Und das Umland, die Symbiose. Da finden Sie doch für jeden Geschmack, jede Passion etwas: Moritzburg, Stolpen mit Basalt, Elbsandsteingebirge, die Höhen, die Ebenheiten, wenn Sie klettern wollen [...] Das Elbtal, die Verbindung nach Prag, auf der andern Seite das Erzgebirge und Meißen als uralte Stadt. Das ist eigentlich überwältigend.“ (A-H)

„Das ist jetzt nicht unbedingt Brühlsche Terrasse, sondern insgesamt. Der Naherholungswert der Umgebung ist für mich entscheidend.“ (B-T)

Viele der Befragten waren keine gebürtigen Dresdner, sondern kamen durch das Studium hierher und entwickelten eine sehr persönliche, keinesfalls widerspruchsfreie Beziehung zu Dresden.

„Ich kann mich erinnern, da ist die Seminargruppe mit einem Ausflug nach Dresden gefahren [...] Da war die Semperoper ja noch Ruine und da war noch viel weniger aufgebaut. Und da stand ich auf der Brücke, da vor der Hofkirche und da dachte ich: ´In dieser Stadt möchte ich mal wohnen.´“ (B-R)

Die langjährige Liebe zur (Wahl)heimatstadt verschleierte den Blick auch auf Unzulänglichkeiten und Probleme nicht:

„Ich komme aus Leipzig und da kann ich sehr gut einschätzen, was man an Dresden gewinnen kann. Das ist einmal die Natur, das zweite, das verrückte Völkchen, was es hier wirklich gibt, was aber so sympathisch ist. Es hat mal jemand gesagt, es ist nicht konservativ, es ist schon konventionell. Die Dresdner lieben ihr Dresden und jede Veränderung ist erst mal furchtbar.“ (B-M)

„Dresden - da hab ich Herzblut und Schweiß verloren.“ (A-B)

„Dresden ist eine sehr schwierige Stadt, die sehr viel von der glorreichen Vergangenheit lebt und [...] , wenn man genau hinschaut, ist sehr wenig davon übriggeblieben.“ (A-K)

„Ich lebe gern hier, wenngleich es ooch Probleme gibt. Grade der Verkehr.“ (A-D)

Auffällig war die emotionale Beschreibung der Beziehung zu Dresden, oft mit Kriegs- und Nachkriegserlebnissen verbunden:

„Mit meiner Mutter bin ich, als ich 9 Jahre alt war, nach Dresden gefahren, die konnte lange nicht dahin fahren, hat sie nicht ertragen. Dann sind wir vom Hauptbahnhof zum Postplatz durch eine Trümmergasse gegangen [...] Natürlich, hier ist eigentlich keine Stadt mehr. Wenn ich mal Stadt erleben will, fahr ich nach Prag.“ (B-S)

„Also, ich könnt´ die Stadt verfluchen. Wenn man die Dresdner erlebt, Kleist hat sie ja mal als seichtes Völkchen beschrieben, das trifft zu 100 % zu. Wenn ich das Gemähre sehe, wenn ich das in der Politik sehe, es ist zum Davonlaufen. Doch glauben Sie, wenn man aus Dresden weg ist, [...] wenn man über die Marienbrücke fährt, da ist die Silhouette, da stehen einem jedes Mal die Tränen. Das ist so. Diese dreimal verwünschte, dreimal geliebte Stadt!“ (B-E)

„Dresden ist mir als Mensch und als Baufachmann ans Herz gewachsen [...] Ich hab zu dieser Zeit beim Aufbau des Stadtzentrums mitgewirkt [...], Semperoper, Kulturpalast [...], also in dieser Phase war ich ganz aktiv. Und alle Höhen und Tiefen beim Aufbau dieser Phase in Dresden mitgemacht.“ (B-O)

„Das ist eine ganz intensive Beziehung, die resultiert vielleicht auch nicht nur daraus, daß ich hier geboren wurde, sondern weil ich mal einen bestimmten Beruf ausgeübt habe und vielleicht mehr als Normalverbraucher darunter litt, wie die Stadt dahinsiechte und wir keine Möglichkeit hatten, darauf Einfluß zu nehmen, sondern ohnmächtig waren.“ (B-P)

Lokalpatriotismus charakterisierte in verschiedenen Ausprägungen die meisten Interviewten:

„Auf die Bewohner der Stadt und das ganze Leben bezogen ist für mich Dresden die wienerischste aller deutschen Städte. Ansonsten ist es eine Stadt, die von ihren Bewohnern immer in ihrer Gänze wahrgenommen wird. Dresdner sind sehr lokalpatriotisch, sehr geschichtsbehaftet. Und Dresden hat viele schöne Bauwerke, schöne städtebauliche Ensembles. Is schon eine nicht in so großer Menge vorkommende Stadt. Also in Europa gibt´s das nicht, sie ist nicht ohne weiteres austauschbar. Ich bin eigentlich Wahldresdner, bin in Chemnitz geboren, wohne aber seit mehr als 35 Jahren in Dresden. Aber die Wahldresdner sind vielleicht noch lokalpatriotischer als die richtigen.“ (A-Y)

Die stark differierenden Entscheidungen zur Stadtentwicklung und damit auch zur A 17 wurden allgemein aus einem innigen Gefühl für diese Stadt und der Verinnerlichung eines nicht näher definierten „Mythos Dresden“ getroffen. In der Presse fand dies folgenden Widerhall:

Extraktion der stadtentwicklungsrelevanten Argumente	
für die A 17 von Gruppe A (12)	gegen die A 17 von Gruppe B (46)
<ul style="list-style-type: none"> • A 17 als städtebauliche „Stadtmauer“ • Erhöhung der Attraktivität Dresdens als Wirtschaftsstandort und Kulturmegropole • bessere Erreichbarkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Auflösung der Strukturen und des Raumes durch Zersiedlung • Zerstörung der dörflichen Peripherie • Verlust an Wohnbauland • Zubringerproblematik • Autobahnen als irreversible Bauwerke⁷

Die Diskussion zur Autobahn berührte den besonders konfliktgeladenen Bereich der Stadtentwicklung. Gruppe A teilte Bedenken der Gruppe B in der Frage der städtebaulichen und regionalplanerischen Auswirkungen, hielt diese jedoch für vertretbar, u.a. weil im Stadtbereich weitgehend untertunnelt werden sollte. Der Vorteil für Dresden, aus einer „peripheren Lage“ Europas⁸ herauszukommen, wiege alle Nachteile auf.

„Die Stadt Dresden merkt natürlich durch die beiden Tunnel überhaupt nicht, abgesehen von dem kurzen Übergangsbereich im Weißeritztal, ham wir paar Probleme, sicherlich auch im Kaitzer Loch, aber [...] das ist lösbar. Und dann bleiben wir eigentlich am Elbhaupt, überqueren die Seitentäler. Und da würd ich sagen, mit gekonnten Brückenbauwerken, die werden sicherlich gut aussehen.“ (A-D)

Die Vision einer Autobahn um Dresden war für Gruppe B mit Bildern der Landschaftszerstörung, Umweltproblemen und einer Beeinträchtigung bzw. dem Verlust historischer Kulturgüter verbunden. Weiche Standortfaktoren wie gewachsene Siedlungsstrukturen würden mit der stadtnahen Trasse aufgegeben. Der Autobahnbau bedinge amerikanischen Städtebau, dem Prinzip der bisherigen Stadt diametral entgegengesetzt. Die A 17 würde einen der schwerwiegendsten Eingriffe in die Stadtstruktur bedeuten. Der gesamte Süden würde mit dem Verlust von Stadt-, Landschafts- und Naturraum sowie Wohnbauland zu kämpfen haben. Mit den Zerschneidungen entstünden Kommunikationsprobleme. Das hochsensible Gebiet sei für eine Autobahn undenkbar, was in der Auseinandersetzung allerdings nicht deutlich genug formuliert worden wäre, da man glaubte, mit harten Umweltfakten wie Emissionen, Kaltluftschneisen, Fahrzeugbelegungen eher als mit ästhetischen Komponenten Gehör zu finden. Da eine Mehrheit der Dresdner die Autobahn wolle, sei die Variante 441 die ehrlichere Variante, bei der die Dresdner mit den Folgen ihres Tuns leben müßten. Viele Fragen der Urbanität seien im Entscheidungsprozeß angesichts der polarisierten Auseinandersetzung nicht thematisiert worden, z.B. welche Chancen städtisches Wohnen biete.

⁷ „Schneisen, aus denen man nicht aussteigen kann“ (B-S)

⁸ vgl. dazu Matthias Biskupek in einem Brief an Dr. Krzysztof Lipinski anlässlich einer Lesung über die kulturelle Vergangenheit Mitteleuropas: „Sie haben in Ihrem Vortrag vom Kulturraum Mitteleuropa leis ironisch angemerkt, daß westliche Touristen erstaunt feststellen, daß in Krakau prächtigere Kirchen und Bürgerhäuser stehen als in Mannheim. Sie haben gesagt, daß man heute nicht mehr weiß, daß Wien östlicher als Prag und Sofia westlicher als Athen liegt. Sie sprachen von Galizien als einem Zentrum europäischer Künste. Sie haben einem Kultur-Mitteleuropa das Wort geredet, deren abgelegener Zipfel die Adenauerschen Rheinlande sind.“

„Ich verstehe die andern Politiker eben ni, wenn die so begeistert von der Autobahn sind, denn die brauchen doch bloß da drüben rumfahren und sehen, was da passiert [...] Diese herrliche Gegend, die man auf dem Südhang hat [...]. Und wenn du da langgehst und dir vorstellst, daß da ein Betonband durchgeht, es ist doch völlig klar, was sich dann dort ansiedeln wird, und du wirst diesen Prozeß nicht verhindern können [...]. Und diese Dorfkerne, das ist so ein Kleinod, das gehört doch eben zu dieser Stadt. Und das wird absolut verhunzt werden [...]. Was mich am meisten aufregt, das ist diese Landschaftszerstörung, [...] diese genormte Stadt [...]. Wir hätten die Chance gehabt [...]! Möbel-Walther, wie 'se alle so heißen, und die Tankstellen und die Imbißbuden [...] und überall stehen die jetzt da rum. Es ist einfach grauenvoll und unästhetisch.“ (B-O)

„Es wird dort die Entwicklung, die wir jetzt an der A4 haben, sich fortsetzen. Der ganze Südraum wird mit diesen Kisten zugestellt werden. Wir verlieren die schönsten Räume, auch für Wohnbauland, einen einzigartigen Naturraum. Wer das nicht sieht, ist krank.“ (B-N)

„Die Konstellation ist ja so hart gefahren im Moment, daß ich da fast schwarz sehe für eine normale sinnvolle Stadtentwicklung.“ (B-R)

„Hier sind alte Entwicklungen fortgeschrieben worden, die wir heute schon beklagen [...] eine immense Fehlentwicklung. Diese Fehlinvestition ist nicht nur an sich falsch, sie belastet auch notwendige Maßnahmen auf anderem Gebiet [...]. Zweite Geschichte ist schon regionalbestimmt, daß es nicht nur die Quadratmeter Fläche betrifft, die sich ansiedeln, sondern die Entwicklung, Organisierung des Umlandes. Das, was wir im Osten noch hatten, 'ne klare Siedlungsgrenze, den Rhythmus zwischen bebautem und Landschaftsraum, wo jeder uns bewunderte, das geben wir auf.“ (B-W)

5.1.3.1.4 Finanzen

Diesem Punkt widmete die Presse Aufmerksamkeit nur dahingehend, die Steigerung der Planungskosten und die Bezahlbarkeit der Umweltschutzmaßnahmen anzusprechen. Ausführlicher gingen die interviewten Entscheider darauf ein: Aus Kostengründen sei es für Gruppe A (5 Nennungen) mittelfristig das Vernünftigste, eine Autobahn stadtnah zu führen. Die Stadt Dresden werde in absehbarer Zeit kein Geld haben, um eine Umgehungsstraße zu finanzieren, also sei es folgerichtig, eine Autobahn auf Bundeskosten zu bauen. Da diese hohe politische Priorität habe, sei auch die Finanzierung gesichert. In der Anfangsplanung nur Durchschnittskosten anzugeben, wäre ein übliches Vorgehen. Daß die Kosten steigen, sei daher kein Betrug, wie

„in der Stadt hier, von einzelnen Dezernaten der Verwaltung dahingehend interpretiert worden ist, oder von bestimmten politischen Richtungen, daß hier eine völlig unrealistische Planung gemacht worden ist.“ (A-C)

Gruppe B dagegen (5 Nennungen) hielt das Kostenproblem für eines der entscheidenden Kriterien. Kritisch eingeschätzt wurde das auf falschem Kosten-Nutzen-Verhältnis und unvollständiger Baukostenangabe basierende Finanzierungskonzept. Mit der aktuellen Verteilungspolitik seien nachteilige wirtschaftliche Effekte zu erwarten. Weil für Gruppe B der Verdacht einer Kostenmanipulation seitens der Planer nicht ausgeräumt wurde, hoffte sie, daß aufgrund der schwierigen Finanzierungsmodelle das Projekt nicht vollendet werden könne.

„Hab mir berichten lassen, daß sehr gleichberechtigt andere Trassen auch im Gespräch waren und dann eines Tages vom Bund die Festlegung kam, es ist eben diese hier. Das muß also sehr schnell und sehr plötzlich damals geschehen sein. Für mich hat das was mit Geldern zu tun. Die ist wahrscheinlicher doch etwas preiswerter zu haben als eine weiter draußen liegende, die ganz einfach auch länger dauert.“ (B-P)

„Ein Verlust an Investitionsmitteln, die woanders bitter gebraucht werden. Aber es ist eben Bundespolitik, im Moment auch nicht beeinflussbar.“ (B-N)

„Da meine ich, dort hat nichts anderes gegolten als das Geld. Die kostengünstigste, die billigste Variante [...]. Das ist sicher Verdienst der Landesregierung, daß man sich überhaupt damit beschäftigt hat. So schnell wie möglich wollen die doch wieder weg. Fluchtwege muß man sich immer offenhalten.“ (B-M)

5.1.3.1.5 Ökologie

Die **Presseauswertung** ergab nach Extraktion folgendes Meinungsbild:

Extraktion der ökologischen Argumente	
für die A 17 von Gruppe A	gegen die A 17 von Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> • Entlastung der Bundesstraßen i. S. praktischen Umweltschutzes • Verbesserung der Lebensqualität in Orten mit Durchgangsverkehr entlang der B 170/B 172 • unvermeidbare Umweltbelastungen • Nullvariante belastet Menschen, Natur und Partner im Nachbarland deutlich stärker 	<ul style="list-style-type: none"> • unverhältnismäßiger Flächenverbrauch und Flächenversiegelung • Zerschneidung, Abwertung und Verlust von Kultur-, Landschafts-, Naturschutz- und Erholungsgebieten, damit Identitätseinbußen • Verlust von Ackerflächen • Gefährdung von Trinkwasserschutzgebieten, Naturdenkmälern und Bachläufen • vorhabenunterstützende Schadstoffmessungen („Behördenmessungen“) • Beschleunigung von Waldsterben und Klimaveränderungen, Gefährdung des Ökosystems • Bewahrung der Schöpfung wird konterkariert

Die Interviews spiegelten das in ähnlicher Weise wider: Die ökologischen Argumente der Gruppe B wie z.B. Verbauung der Kaltschneisen, steigende Emissionen und Verlärmung wurden von Gruppe A (8 Nennungen) als „Scharlatanerie“ (A-Y) bezeichnet, weshalb sie der stadtnahen Trasse als der ökologisch günstigsten zweifelsfrei zustimmen könnten. An die realistischerweise zu erwartenden Belastungen werde man sich gewöhnen, die A 17 stelle insgesamt eine ökologische Verbesserung dar. In seiner landesplanerischen Beurteilung formulierte das sächsische Umweltministerium 99 allgemeine, schwer einhaltbare Maßgaben zum Umweltschutz und konstatierte gleichzeitig, daß konkrete Auflagen und Forderungen nicht erteilt werden könnten. Die Ausein-

andersetzung zu Umweltfragen wurde in Gruppe A als „ökologischer Kampf mit polarisierten Gegnern“ (A-C) bezeichnet.

„Das ist Scharlatanerie mit diesen Kaltluftschneisen. Eine solche Lage gibt es nur drei, viermal im Jahr [...], das hat technisch überhaupt keine Bedeutung. Außerdem, was bringt das Schlechtere, als wenn diese Fahrzeuge direkt in der Stadt sind [...]. Erweiterungsflächen für Wohnland braucht die Stadt im Prinzip nicht. Gibt riesige Flächen z.B. hinter der TU bis hoch nach Coschütz [...]. Da gibt 's höchstens paar Probleme mit Grundwasser, oder was zur Elbe fließt, aber das ist technisch alles machbar.“ (A-Y)

„Da wird man sich dann schon dran gewöhnen, wenn 's richtig gebaut ist und Lärmschutz hat und darauf wer'n mer achten.“ (A-J)

„Ich war die ganze Zeit dafür, eine möglichst stadtnahe Trasse zu führen. Ich hatte immer eine favorisiert, die sehr nahe an der Stadtgrenze zwischen Freital und Dresden dort langgeht, damit nicht so hoch über den Plauenschen Grund [...]. Die anderen Untersuchungen, diese stadtfirmeren, haben von Anfang an sehr viele Nachteile sichtbar gemacht. [...] Gerade aus Umweltsicht ist die Trassenführung, die jetzt ausgeguckt ist, die günstigste. Alle andern waren ökologisch viel schlechter.“ (A-Y)

„Das sind also meist junge Leute. Und wenn Sie in die Universitäten gehen, da muß ich ooch sagen, da ham wir hier Importe an Professoren an der TU, da schüttelt man ooch bloß den Kopf. Die ham die jungen Leute dort und denen wird sowas einfiltriert. Und ich meine, Bahn is ja ganz gut und schön, aber es is ja überall e' Zuschußgebiet [...] Ich kann ni irgendwelchen Spinnus da hier anfordern, der ni bezahlbar is. Will ma'sagen, gerade Umweltschutz, warum gab 's in der DDR keenen? Na wenn die Wirtschaft ni läuft, dann sind die Gelder für Umweltschutz überhaupt ni da.“ (A-D)

Die Interviewten aus Gruppe B prognostizierten für den Planfall A 17 (11 Nennungen):

Gruppe B

- unbezahlbare Umweltauflagen
- Lärm
- Stau
- Energieverschwendung und grenzwertüberschreitende Emissionen
- Verschlechterung der Lebensqualität bis hin zur tödlichen Gefahr für Mensch und Tier
- ungebremste Waldschadensproblematik
- Zerstörung von Sachsens größtem Naturschutzgebiet Osterzgebirge mit wichtigen Funktionen für Flora, Fauna, Wasserhaushalt, Pilzsysteme sowie auch für angrenzende Naturräume

„Ich bin grundsätzlich gegen allen Ausbau, obwohl ich da manche intelligente Argumentation höre, aber meine grundsätzlichen Bedenken, daß der Verkehr nur weiter Verkehr produziert [...]. Ich tu 's aber auch aus Überzeugung, weil ich 's als eine verkehrte Entscheidung ansehe. [...] Der Verkehr ist einer der maßgeblichen umweltzerstörerischen Faktoren.“ (B-A)

Gruppe A betonte, in der Planung würde alles getan, um das Landschaftsbild möglichst nicht zu verunstalten. Die Nachteile - z.B. die Beeinträchtigung des Gesamteindrucks für den Dresdner Raum - müßten hingenommen werden, um die Vorteile wie eine ökologische Verbesserung durch die verkehrliche Wirkung der A 17 nutzen zu können. Für Gruppe A stand am „point of no return“ (A-U) die zu erwartende Wirtschaftsansiedlung und entlastende Wirkung für den oberen Elberaum im Vordergrund, um Dresden von seiner Lage als „Blinddarm“ (A-U) zu erlösen. Zu Fragen der Nachhaltigkeit äußerte sich Gruppe A im Zusammenhang mit der A 17 nicht.

Unter dem Primat des Umweltschutzgedankens führten vergleichbare stadtentwicklungspolitische, verkehrliche und raumplanerische Aspekte bei Gruppe B zur eindeutigen Ablehnung. Die A 17 wurde hier als Fehlentwicklung und Fehlinvestition bezeichnet, die eine Raumzersiedlung, massive Umwelteingriffe, eine Zunahme des Verkehrs, eine kritische Belüftungssituation für die Stadt bedeute sowie ein Konterkarieren der Bemühungen im Rahmen des Klimabündnisses. Die Folgen eines solchen Baues seien speziell in ihrer Interdependenz unabschätzbar. Die unnötige Autobahn verändere die Stadt nachhaltig im negativen Sinne (Verschuldung bis in übernächste Generationen, Irreversibilität der Entscheidungen, Ressourcenvernichtung und Zerstörung von Lebensräumen), denn städtische Lebenskultur würde drastisch beschränkt. Besonders für Kinder und Jugendliche bedeute die steigende Umweltbelastung im Dresdner Talkessel eine sinkende Lebensqualität. Stattdessen wären für Dresden eine Umleitung des Fernverkehrs, verkehrsvermeidende Standortpolitik, eine raumorientierte Verkehrspolitik sowie eine klare Präferenz für den ÖPNV dringend nötig.

„Geht also nicht nur um Natur, sondern auch um Menschen, Gemeinden, Gesellschaften. Das ist eigentlich gar nicht vorstellbar, aber man kann schon einiges absehen. Und das alles angesichts der Tatsache, daß sie nicht das bringt, was sie verspricht. Die Ziele werden nicht erreicht, eher das Gegenteil.“ (B-S)

„Das ist so wie ein Naturgesetz über uns verhängt, daß Autoverkehr sein muß. Bringt ja auch Probleme, das Engagement an der Seite von Grünen, das ist nicht für viele sehr attraktiv. Die Spinner, das letztlich ist nach wie vor drin: wegen jedem Frosch, so hört man das. Geht gar nicht um jeden Frosch, es geht um unser Leben.“ (B-A)

Ökologische Fragen im Kontext der Beurteilung der Dresdner Umweltsituation aus Sicht der interviewten Akteure und Entscheidungsträger

Die Entscheidung für oder gegen eine Autobahn Dresden-Prag wurde nicht unwesentlich von der allgemeinen Einschätzung des Zustandes der Umwelt in Dresden bestimmt. Alle interviewten Akteure und Entscheidungsträger sprachen diesem Punkt große Bedeutung zu. Gruppe A sah eher Erfolge in der sich wandelnden lokalen Umweltsituation, während Gruppe B diese Entwicklung noch nicht genügte oder als zu einseitig galt. Die Übersicht gibt die geäußerten Einschätzungen und Auffassungen zusammengefaßt wieder:

Argumente zur Dresdner Umweltsituation	
von Gruppe A	von Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> • sichtbare Erfolge bei Problemen wie Elbe, Grundwasserspiegel, Bodenkontamination, Waldbeständen und Luftsituation • Niedergang der DDR als „erfolgreichste Maßnahme“ (A-U) • aufwendiger Bau von Klärwerken und Abwassersanierung • technische Lösungen z.B. bei Kfz-Schadstoffausstoß oder erheblichem Fluglärm • begonnene komplizierte Revitalisierung alter Industriebrachen wie Coschütz-Gittersee • Müllverbrennung als kommende Aufgabe • Lagerhaltung auf den Autobahnen sollte sich künftig nicht mehr lohnen • neue Industrieansiedlungen, z.B. Siemens in der Heide, stellen keine Landschaftszerstörung dar • geringe berufliche und private Möglichkeiten zur Beeinflussung der Umweltsituation, Trendabhängigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Verzerrte Gesamteinschätzung in der DDR durch punktuelle hohe Belastungen, heutiger Zustand deshalb als besser erlebt • keine durchgreifende Veränderung, aber Verbesserung der Gesamtsituation durch Verlagerung der Problembereiche • heutige Gesamtbilanz der der DDR vergleichbar • Umweltverbesserungen durch den Industriegewinn, nicht durch bewußtes Handeln • Unterschätzung der Komplexität der Beziehungen der Medien Wasser, Luft, Strahlung, Klima etc. • offensive „Umsteigekonzepte“ derzeit ohne Basis • Umwelt, Nachhaltigkeit oder Landschaftsschutz ohne Prämisse und politische Priorität; kaum beeinflussbare Bundesgesetzgebung • enttäuschte Erwartung schnellerer und durchgreifenderer Veränderungen • Verstärkung der Förderung umweltorientierter Energieerzeugung sowie politisch motivierter Preisgestaltungen • zunehmende Ausrichtung des öffentlichen Lebens auf MIV (Äußerung des neuen Freiheitsgefühls v.a. in Automobilität) • unbeachteter Zusammenhang zwischen lokalen Verkehrs- und globalen Umweltproblemen

Folgende Zitate illustrieren diese Einschätzungen:

Gruppe A

„Die zusätzlichen Belastungen, die jetzt in der Stadt auftreten durch Stickoxide, NOx, die sind natürlich einer enormen Zunahme des Verkehrs geschuldet, aber ich denke auch nicht, daß es realistisch ist zu erwarten, daß ich sehr schnell eine sehr große Zahl von Leuten wieder auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückhole, weil da zu lange aufgestaut ist, daß man selber fahren möchte, die Freiheit genießen, daß man ein eigenes Auto hat. Die Einsicht in die Notwendigkeit ist im Moment unter dem Gefühl, daß man das nun darf und kann und die Möglichkeit hat zu genießen [...] Deshalb denke ich, die Zukunft liegt im Dreiliterauto [...] ich stütze mich auch auf wissenschaftlich-technische Entwicklungen, die vielleicht dazu führen, daß man eines Tages massenhaft Wasserstoff gewinnen kann.“ (A-Y)

„Luft, Wasser, Boden. Die Luft ist nicht nur meßbar, auch spürbar, riechbar besser geworden. Am Postplatz wischt man sich nicht mehr Rußteilchen aus den Augen. Wenn man am Hauptbahnhof aussteigt, riecht man nicht mehr, daß man in Dresden ist. Entscheidend die Umstellung auf Erdgas, die Stilllegung des Kraftwerks Mitte. Gegenwärtig ist ein erhöhter Schadstoffausstoß durch Fahrzeuge, der noch steigen wird. Aber die Umstellung der Haushalte weg von Braunkohle trägt bei, daß die Luft im Talkessel spürbar besser ist. Die Elbe ist besser geworden, Fische lassen sich wieder sehen. Bodenreinigung ist angegangen. An bestimmt 50 Stellen der Stadt ist der Boden besser geworden. Es gibt aber noch kritische Bereiche. Ja, die Sanierung dessen, was man gar nicht sieht, Grundwasserspiegel [...] Ja, die Umweltsituation haben wir deutlich verbessert.“ (A-B)

Gruppe B

„Bei Umfragen liegen wir im Umweltbereich nicht so sehr gut, aus gesamtdeutscher Sicht. Da muß man Vergleiche anstellen, wie es früher war. Und da hat sich ´s schon enorm verbessert. Die Luft, die Elbe ist sauberer geworden. Wir haben die Kläranlage, die funktioniert, wir haben ein neues Kraftwerk, das nur noch einen Bruchteil vom alten emittiert. All die großen Belastungen der Vergangenheit sind schrittweise abgebaut. Der Verkehr frißt zum Teil das auf, was an anderer Stelle eingespart wurde. Ist schwieriger, das in ´ Griff zu kriegen, weil das keine konzentrierten Schadstoffverursacher sind wie in der Vergangenheit, auf die man dann mit größerem Effekt zurückgreifen kann [...] Natürlich die ganze Flächenversiegelung, [...] Stadtgrün, das Baumsterben ist nach der Gasumstellung vielleicht nochmal in ´ Griff zu kriegen, [...] aber auch die täglichen Einbußen durch den Bau, die Tiefgaragen, das ist schon belastend. Und dann natürlich die größeren Landschaftsverluste, Dresdner Heide, AMD, Rähnitz.“ (B-W)

„Es hat ´ne Verschiebung der Probleme gegeben. Wir haben eine Entlastung im harten Umweltschutz zu Lasten des Naturraumes, also im weiteren Sinne ist Naturschutz auf der Strecke geblieben. Und bleibt mit galoppierender Geschwindigkeit auf der Strecke [...] In der Luftreinhaltung wieder ´ne Verschiebung im Emissionsschutz, weg von den schwefelsauren Produkten zu Stickoxiden, Ozonbildung usw. [...] Wir sind aber nicht wesentlich hin zu einem vorsorgenden Umweltschutz gekommen. Wir ham ´s gerade mal geschafft im Grundwasser, da ist es mir gelungen, weil ich auch eine Einheit erreichen konnte mit den Wasserwerken, weil die Angst hatten vor ´ner Fernwasserversorgung, das war eine günstige Situation. [...] Im Gegenteil, wir machen nur Symptomkurieren und müssen sehn, daß wir den Patienten so lange noch am Leben halten, bis vielleicht eine tatsächliche Gesundheit eintreten kann. Aber das seh ich im Moment nicht.“ (B-N)

„Lokale Agenda, Habitat 2000 und Nachhaltigkeit, das ist alles gut und schön, aber real ist, daß laut Flächennutzungsplan 460 ha neu besiedelt werden in den nächsten 10 Jahren. Politisch ist nicht durchsetzbar, das zu reduzieren. Da ist viel Sonntagsrede dabei, deswegen bin ich in der Öffentlichkeit auch vorsichtig, da ich weiß, daß wir mit unserer Arbeit auch viel Schaden anrichten. Häufig ist es nur noch, den Schaden begrenzt zu halten [...] Bei Siemens haben wir das zumindest versucht. Dazu steh ich, da lag die Arbeit drin. Aber es ändert auch nichts an dem großen Eingriff. Auch bei der Autobahn jetzt, man kann sowas schlechter und besser machen. Ich wehre mich gegen die Position, jetzt ist alles egal.“ (B-Ö)

„Wie ein Arzt mehr weiß über den Körper des Patienten, so muß auch jemand, der für die Umwelt Verantwortung trägt, mehr wissen als die Bevölkerung.“ (B-W)

Bei mehreren Aspekten kamen beide Gruppen zu ähnlichen Beschreibungen, leiteten aber unterschiedliche Aufgaben davon ab. In beiden Gruppen stimmten die jeweiligen umweltbezogenen Einstellungen und Handlungsweisen im wesentlichen überein, was sich im folgenden Abschnitt zeigt.

Umgang mit persönlichen Mobilitätsbedürfnissen

In den nachstehenden Zitaten beschrieben Gruppe A und B ihr Mobilitätsverhalten paradigmatisch so:

Gruppe A

„(Ich bewege mich in der Stadt, d.A.) auch mit dem Auto. Das ist einfach natürlich auch ´ne Frage der Zeit, man braucht viel weniger Zeit. [...] Ich denke, es gehört auch dazu allgemein heutzutage! Ich sehe nicht, daß man, äh, wenn man meint, ich fahr in der Stadt nicht mit dem Auto, sondern mit öffentlichen Verkehrsmitteln, heute unmittelbar Einfluß nimmt. Da ist die Vorbildwirkung einfach nicht groß genug.“ (A-Y)

„(Ich fahre, d.A.) einen VW-Bus, viel Ladefläche, hat nur 4000 Mark gekostet. [...] Ich hab das für den Wahlkampf gebraucht.“ (A-U)

„Wenn ich mit den Kindern einkaufen fahre, dann fahre ich gerne mit der 72 bis zum Hauptbahnhof. [...] Naja, so ´ne Familienkarte kostet 9 Mark. Naja, es geht noch, wenn wir zu viert sind, aber zu zweit, da nehm ´wr halt doch mal schnell das Auto.“ (A-J)

„Ich fahre leidenschaftlich gern. Einen Mittelklassewagen. Es (das Auto, d.A.) muß nützlich, stabil, zuverlässig sein, auch schnell, vielseitig nutzbar.“ (A-K)

Gruppe B

„Aber daß jeder sein eigenes Auto, manchmal noch zwei (besitzt, d.A.), diese ganze Entwicklung müßte eigentlich abgebrochen werden rigoros, aber da hängt der ganze Wirtschaftszweig der Automobilindustrie dran [...] Das hieße konsequent, wir sollten wie der Königsberger Philosoph im Lande bleiben und die Welt in uns haben. Das ist natürlich ´ne Möglichkeit, aber nicht für jeden nachvollziehbar. Da beißt sich ´s auch für mich. Ich möchte gern manches noch kennenlernen und muß mich da bewegen und weiß, daß diese Bewegung eine Anmaßung für uns ist.“ (B-A)

„Ich hab keine Fahrerlaubnis. Ich hatte im Leben keine Zeit dafür [...], ich fahr auch nicht so gern. Das ist so eng, was andre da so erleben, das Eigene, nee.“ (B-Q)

„Um nach X zu kommen, wo ich Fachwerkbau mache, fahr ich auf der Autobahn. Es ist irgendwo gespalten. Ich genieß es, wenn ich zu meinen Kindern fahren kann oder muß, daß das relativ schnell geht. Ich beklage, daß ich da nicht vernünftig mit der Bahn hinkomme, 8 Stunden brauche und das Dreifache bezahle. Das ist hirnrissig.“ (B-X)

„Ich bin einer der ganz wenigen (unter den Landtagsabgeordneten, d.A.), die mit dem Zug fahren und dann mit ´m Fahrrad hierher. [...] Ich hab mal sowas bei Greenpeace mitgemacht, freiwilligen Autoverzicht. Das ist nicht ganz einfach, ich wohn auf dem Dorf, wo am Tag 3,4 Busse fahren. Die nächste Bahnstation 5 km entfernt, die nächste große Busstation 3 km [...]. Was ich vom Prinzip wußte, dann aber live erlebte. Da fuhren Kinder, Jugendliche, Frauen und alte Leute. Ganz wenige Männer.“ (B-V)

„Wenn in der Fraktion Klausurtagungen o.ä. gemacht werden, dann wird das in den entlegenen Winkeln gemacht, daß man nur mit dem Auto hinfahren kann. Sicher ist das ´ne Folge, daß der öffentliche Verkehr schon eingeschränkt ist. Aber die Einschränkung des öffentlichen Verkehrs ist ja auch passiert, weil er nicht genutzt wurde [...]. Ich hab kein Auto mehr. [...] Der Autoboom hat uns dann so angewidert, daß wir gesagt ham: nö [...] Wenn man mit Taxikosten vom Auto erstmal die Steuern bezahlt hat, das schafft man gar nicht.“ (B-R)

„Wir haben ´ne Situation, nicht nur in Dresden, daß wir meinen, uns mit dem Automobil fortbewegen zu müssen, weil es manchmal auch bequem ist. Im Stau sicher nicht, aber immer noch bequemer als in der Straßenbahn, weil ich ein Radio hab oder sonstwas [...] Das hat schon Auswirkungen auf unsere Umwelt. Einmal örtlich, einmal global. Das wissen die Leute, aber sie verhalten sich ganz anders. [...] Ich bin nicht Autobesitzer. In Dresden beweg ich mich mit der Straßenbahn fort. Dienstwagen fahr ich nicht, weil ich mich der Mühe nicht unterziehe, einen Parkplatz zu suchen. Ansonsten fahr ich Taxi, das ist sehr günstig.“ (B-F)

„Nein, ich brauch das (Auto, d.A.) nicht. Wir wohnen im Zentrum, zur Arbeit fahr ich mit dem Zug. Wir hatten mal eins, das ham wir verschrottet, weil ´s nur im Weg war.“ (B-E)

Schichtungsvariable Autobesitz

Ergebnis der erhobenen Schichtungsvariable Autobesitz (Typ und Farbe) war, daß acht von zehn Interviewten der Gruppe A einen Mittelklassewagen in den Farben metallicgrau, dunkelgrün, dunkelblau, grau, weiß oder weinrot fuhren, ein Gesprächspartner fuhr Trabant, von einem Interviewten lag keine Auskunft vor. Unter den 17 Interviewten der Gruppe B fanden sich fünf Personen, die kein Auto besitzen. Ansonsten dominierten Kleinwagen (darunter ein Trabant und ein Wartburg) in den Farben grün, blau, grau, aubergine, rot und schwarz. Zwei Interviewte fuhren alte Modelle des Typs VW Passat. Von drei Befragten lagen keine Angaben vor.

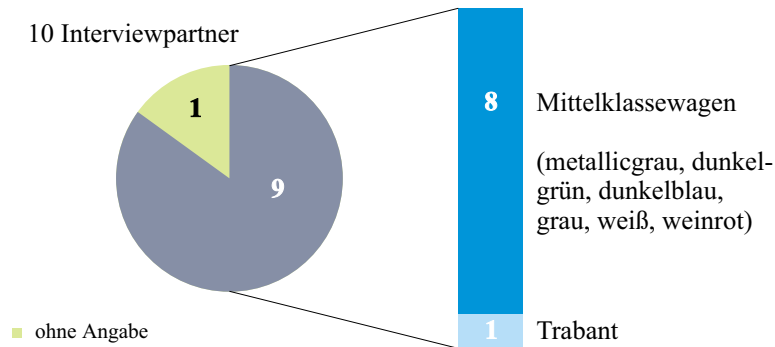
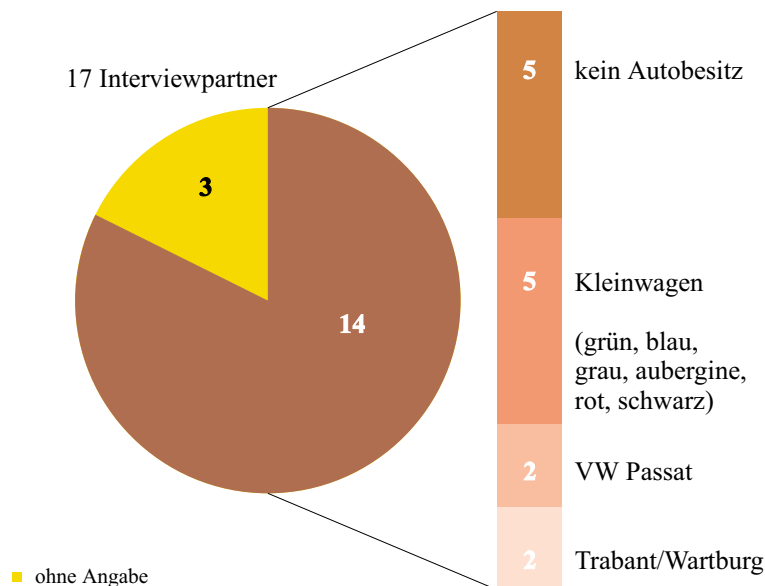
Gruppe A: 100% Autobesitz (ohne Einbeziehung der fehlenden Angabe)**Gruppe B: 64,3% Autobesitz (ohne Einbeziehung der fehlenden Angabe)
35,7% kein Autobesitz**

Abb. 5.4 Schichtungsvariable Autobesitz

5.1.3.1.6 Überblick über die ausschließlich von Gruppe B angesprochenen Themen sowie vorgeschlagenen Alternativen zum Autobahnbau

Gruppe A ging auf konfliktreiche Bereiche nur mit wenigen Beiträgen ein. So agierte Gruppe B auf diesen Feldern allein und benannte Themen wie:

1. Schadstoffbelastung

- Gesundheitsbelastungen im Oberen Elbtal, v.a. für Kinder
- Kombinationswirkungen der Schadstoffe, zunehmende Krebs- und Atemwegserkrankungen, steigende Allergiefanfälligkeit

- Luftschadstoffbelastung („Dresden als Auspuff Europas“⁹)
- Smoggefahr und verstärkte Ozonfreisetzung durch Abgase
- Verbauung der Kaltluftschneisen
- Staubbelastung und Bodenkontaminierung
- Nichteinhaltung der gesetzlichen Vorsorge- und Grenzwerte

2. Lärmbelästigungen

- Dauergeräuschpegel
- Verlärmung von Wohn- und Landschaftsgebieten

Für Gruppe A erschienen diese Probleme, sofern sie als solche anerkannt wurden, technisch lösbar („ökologische Autobahn“) und galten somit nicht als Argument gegen den Bau.

3. Finanzierbarkeit

- Kostenwahrheit (Anstieg der Projektkosten innerhalb kurzer Zeit um das Zweieinhalbfache, Kostendeckungsprobleme)
- unverhältnismäßige Großprojektfinanzierung
- Verwendung von Steuergeldern für Umweltzerstörung

Vertreter der Gruppe A vertrauten hier auf die Zusage der Bundesfördermittel.

4. nichtmonetäre Ressourcen und ideelle Werte

- Forderung nach sinnvoller Mobilität und einem sichtbaren Zeichen für einen Paradigmenwechsel
- drohender Identitätsverlust beim Bau der A 17 für Dresden
- Gefährdung ideeller und materieller Werte durch Entscheidung für die menschen-, umwelt- und siedlungsunverträglichste Variante
- Höhe des gesamtgesellschaftlichen Preises für die A 17

Ein Themenbereich, den ausschließlich Vertreter von Gruppe A besetzten, war weder in der Presse noch in den Interviews auszumachen.

Alternativen zum Autobahnbau

Die von Gruppe B¹⁰ benannten Alternativen galten Gruppe A nicht als tatsächliche Alternativen, sie wurden deshalb nicht gemeinsam diskutiert, so daß auch der Entscheidungsprozeß in dieser Richtung wenig beeinflusst wurde. Themenspezifisch zusammengefaßt argumentierte Gruppe B wie folgt für Alternativen zur A 17:

⁹ Bündnis90/Die Grünen

¹⁰ hierbei v.a. die Sächsische Schweiz Initiative, das „Netzwerk gegen A 17“, „Pfarrer gegen A 13“, Bündnis 90/Die Grünen, Experten wie der Wiener Verkehrsexperte Prof. Knoflacher, Ärzte für Umweltschutz, TU-Institute, das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung, das Sachsenforum

1. Verkehr und Raumplanung

- Integriertes Verkehrskonzept (Ausbau vorhandener Straßen, Entwicklung des Eisenbahnverkehrs mit Verlagerung auf die Schiene, Verkehrsvermeidung, Förderung des Öffentlichen Verkehrs, Ausbau der Grenzübergänge)
- alternative, eingriffsarme und umweltschonende Trassenführungen
- Aufnahme traditioneller Verkehrswege und deren Vernetzung (sächsische „Nulllösung“)
- Trennung von Fern- und Nahzielverkehr
- Rollende Landstraße und Gebühren für Schwerlastverkehr
- Verkehrswende

2. Wirtschaft

- Förderung der regionalen Wirtschaft i.S. langfristiger Standortvorteile
- gezielte Standortpolitik
- alternative Finanzierungsmodelle

3. Entscheidungsprozeß und politische Rahmenbedingungen

- Änderung der politischen Rahmenbedingungen in Richtung Nachhaltigkeit und Kostenvorliebe
- komplexes Denken im Planungsprozeß mit Technikfolgenabschätzung, Denkpausen und Alternativenprüfung
- parteienübergreifende und interdisziplinäre Lösungssuche, Planungszelle und Bürgergutachten

4. Mensch und Umwelt

- günstigere Bedingungen für eine Einheit von Einstellungen und Verhalten
- schöpferischer Verzicht

Die kategorisierte Auswertung soll nicht verdecken, daß in der Auseinandersetzung meist nicht über einzelne Themenbereiche, sondern im umfassenderen Kontext diskutiert wurde. In der **Synopse** verschiedener Aspekte und Auswirkungen kamen Gruppe A und B schließlich zu entgegengesetzten Ableitungen.

5.1.4 Partizipationsmöglichkeiten bei der Autobahndiskussion

5.1.4.1 Formen und Möglichkeiten der Partizipation

Das breite Spektrum unterschiedlicher Aktionen von Bürgern, Initiativen und Interessengruppen beeinflusste das Entscheidungsgeschehen erheblich. Die Presse hatte dabei eine wichtige Mittleraufgabe: Die Aktionen beider Gruppen erlebten durch sie starke Resonanz und Öffentlichkeit - und wurden damit relevant für Teilentscheidungen im Entscheidungsprozeß. Viele Partizipationsformen wurden durch die Beteiligung der Presse (z.B. Informationen, Ankündigungen, Kommentare) überhaupt ermöglicht.

Es gab folgende Partizipationsformen:

Informationsveranstaltungen

- Informationsabende und Bürgerversammlungen
- Informationsstände
- Podiumsdiskussionen
- Ausstellungen
- Vorträge

Zu den Hauptakteuren und -organisatoren zählten das „Netzwerk gegen A 17“, das Entwicklungsforum Dresden, die PDS, Bündnis 90/Die Grünen, Bildungswerke wie die Konrad-Adenauer- oder Friedrich-Ebert-Stiftung. Die Stadtverwaltung gestaltete Informationsabende in den Ortsämtern, das Sächsische Ministerium für Wirtschaft und Arbeit und das „Netzwerk gegen A 17“ betreuten Informationsstände. Von den in der Presse erwähnten 16 Informationsveranstaltungen, die nur einen Teil der tatsächlich stattgefundenen darstellen, fielen vier in die Verantwortung der Gruppe A, 12 in die der Gruppe B. Diese Verteilung spiegelte die generelle Verteilung der Aktivitäten wider. Im allgemeinen waren die Informationsveranstaltungen gut besucht und Ort lebhafter Auseinandersetzungen.

Resolutionen und Schriften

- Resolutionen¹¹
- Offene Briefe¹²
- Protest der „Pfarrer gegen A 13“
- Memorandum des Ökologischen Rates
- Unterschriftensammlungen¹³

¹¹ z.B. von 52 Verbänden und Gremien gegen die Autobahn im südlichen Korridor

¹² z.B. von 85 Architekten oder der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz

¹³ z.B. 4000 Unterschriften der „Bürgerinitiative für A 13“

Diese medienwirksamen Resolutionen dominierte Gruppe B. Die Aktivitäten der Vorhabenunterstützer setzten erst wesentlich später, ab 1994, ein.

Presseaktionen

- Pressekonferenzen, z.T. mit Ortstermin
- Pressemitteilungen
- Herausgabe eigener Zeitungen (PDS, „Netzwerk gegen A 17“)
- Anzeigen

Bei Presseaktionen überließ Gruppe A der Gruppe B fast völlig das Feld. Das „Netzwerk gegen A 17“ suchte von Anfang an die Öffentlichkeit, gab Pressekonferenzen und Fernsehinterviews (1993). Nur bei den Anzeigen traten auch Mitglieder der Gruppe A, z.B. die DSU, der Verein Sächsischer Straßenbauingenieure, Niederlassungen von Automobilfirmen oder der Ministerpräsident persönlich stärker in Erscheinung.

Plakatierung

Plakate und Transparente wurden von Gruppe B von Beginn an genutzt, Gruppe A zog auch hier später nach. Mit starker finanzieller Unterstützung durch Parteien, v.a. CDU, FDP und PDS, tobte 1995 vor dem Bürgerentscheid eine regelrechte „Materialschlacht“¹⁴, bei der die Plakate der jeweiligen Gegenspieler nicht immer unbehelligt blieben. Einstmals handgemalte Plakate wichen bald professionell gestalteten.¹⁵ Plakatiert wurde v.a. im Dresdner Süden, dem unmittelbar betroffenen Gebiet.

Aktivitäten und Aktionen

- Politfrühschoppen
- Bürgerfeste
- Verteilung von Werbematerial (z.B. Faltblätter, Aufkleber, Eiskratzer¹⁶)
- Konzerte, Lesungen, Tanzparties (z.B. „Künstler gegen A 17“)
- Party „Was kann ich für die A 17 tun?“
- Einrichtung von Kampagnenbüros
- Vereinsgründungen¹⁷
- Aktionstage (z.B. auf der Prager Straße)

¹⁴ DNN, 29.10.95

¹⁵ Beispiele siehe Anhang H

¹⁶ siehe Anhang I

¹⁷ Bürger für A 13 mit CDU, DSU, FDP (12.2.95); Bürgerinitiative Gompitz/Altfranken gegen A 17

- Kunstaktionen (z.B. Installation toter Bäume entlang der Trasse, Kreuzinstallation im Plauenschen Grund, „A 17 platzen lassen“ zum Elbhangfest 1995)
- gemeinschaftliche Aktionen (Bäumepflanzen entlang der Trasse, Mahnfeuer, Beschallungsaktion, Straßenfeste, „Landschaftsfest gegen A 17“ mit Trassenpicknick, Menschenkette und Plakataktion am Tunnelmund, Elbwiesencamp der Netzwerkjugend)
- Protest der Kleingärtner
- Abstimmung des Stadtschülerrates
- Postkarten-Aktion der Grünen Liga

Mitglieder der Gruppe A zeichneten für Bürgerfeste, die Verteilung der Eiskratzer, die Gründung des Vereins für A 17 mit Party sowie die Herausgabe von Faltblättern verantwortlich. Die „Bürger für A 13“ gaben nach ihrem späten Startes bekannt, daß bei ihnen „keine lärmenden Aktionen wie von Autobahngegnern“ zu erwarten seien.¹⁸ Protestierende gegen die Autobahn waren deutlich besser zu mobilisieren als Unterstützer. Aktionen begleiteten den Prozeß, der 1995 im Zusammenhang mit dem Bürgerentscheid kulminierte, von Anfang an.

Demonstrationen, Wanderungen, Radtouren

- mehrere Protest-Autobahnwanderungen entlang der Trasse (z.B. Freital, Kreischa, Nöthnitzgrund, Müglitztal) mit mehreren hundert Teilnehmern¹⁹
- Autobahnwanderung des Stadtrates (25.5.95)
- 3-Tage-Wanderung gegen A 13
- Frühlingswanderung gegen A 17
- Sternwanderung zur Babisnauer Pappel
- Radfahrer demonstration in Dresden und Radtouren entlang der Trasse („Tatort Autobahn“)
- Anti-Autobahndemonstration auf dem „Montagsweg“, der innerstädtischen Demonstrationsroute vom Herbst 1989²⁰
- Protestdemonstrationen bei Sitzungen des Landtags und Stadtrates
- Studentendemonstration gegen den Autobahnzubringer Bergstraße

Die Wanderung des Stadtrates bereitete die CDU mit vor, für alle anderen Aktivitäten war Gruppe B verantwortlich.

Direkte Demokratie - der Bürgerentscheid zur Autobahn Dresden-Prag

Auf Reflexionen und Einschätzungen wird in Kapitel 5.1.4.2 eingegangen. Eine ausführliche Charakteristik findet sich im Anhang L.

¹⁸ DNN, 6/94

¹⁹ siehe Anhang J

²⁰ siehe Anhang K

Partizipationsmöglichkeiten

Den Partizipationsprozeß und die damit verbundenen Möglichkeiten schätzten beide Gruppen (in Presse, Dokumenten und Interviews) unterschiedlich ein (Extraktion):

Einschätzungen der Partizipationsmöglichkeiten	
Gruppe A (23 Nennungen)	Gruppe B (63 Nennungen)
<ul style="list-style-type: none"> • großes Interesse der Dresdner Bürger an der Diskussion • ausreichende Möglichkeiten der Teilhabe • Bürgerbeteiligung erweitert über das im Verkehrswegeplan Vorgesehene hinaus • demokratische Mehrheitsentscheidung im Bürgerentscheid, deutliche Schlappe für Opposition • Meinung von Umweltschützern nicht relevant • Bau der A 13 entspricht christlichem Verantwortungsgefühl • anfänglich mangelhafte eigene Positionsdarstellung verbessert durch Reibung am starken Gegenüber der fachlichen Präsenz von Umwelt- und Stadtplanungsamt • angreifbare Öffentlichkeitsarbeit des Wirtschaftsministeriums, insgesamt aber positive Präsenz von Wirtschaftsministerium und Autobahnamt in den Informationsveranstaltungen (leider zuviel kritisches Publikum) • fehlerhafte Argumentation der Kritiker • Medien verschafften Gegnern mehr Auftritte, „Bürger für A 17“ deshalb oft im Schatten • Presseberichte oft contra A 17 gefärbt • ungenügende Unterstützung der primär an der A 17 interessierten Wirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Informationen durch staatliche Stellen ungenügend, Suche deshalb auf allen verfügbaren Ebenen, Verbreitung durch Netzwerke • komplexe und schwer vermittelbare Verkehrsthematik - Überforderung der Bevölkerung durch widersprüchliche Informationslage - mehrheitliche Ablehnung der Verantwortung • Diskussionsverhinderung²¹ und Verdrängungs- statt demokratischem Entscheidungsprozeß • gute Informationsmöglichkeiten, aber Öffentlichkeit und Experten zu wenig einbezogen • tatsächliche Teilhabe am Entscheidungsprozeß unzureichend, da formale Öffentlichkeitsbeteiligung bisher ungenügend kultiviert und Träger Öffentlicher Belange ohne ausreichende Repräsentanz der Öffentlichkeit

5.1.4.2 Der Bürgerentscheid zur A 17 - Der erste Bürgerentscheid in der Geschichte Dresdens

„Und dann machte der OB dann diese Expertenanhörung [...]. Der hat sich die Experten selber rangeholt [...] und hat ni geahnt, daß die Experten ni seiner Meinung waren. Er

war der, der am entsetztesten war. Und da ging dann diese ellenlange Sitzung bis nach Mitternacht über die Bühne und es war dann deutlich zu merken, daß wir gewinnen in der Nacht. Und da stand dann dieser DSU-Schwarz auf und sagte, er beantragt jetzt den Bürgerentscheid.“ (B-G)

Reflexion des Verlaufes

Der Bürgerentscheid als Mittel der direkten Demokratie trug die Auseinandersetzung zur A 17 noch einmal mit Vehemenz in die Öffentlichkeit, wodurch über Experten und Betroffene hinaus eine breite Schicht für dieses Thema sensibilisiert wurde.²² In den Interviews wurde diesem Ereignis breiter Raum eingeräumt.

„Es ist der klare Bürgerwille für eine stadtnahe Autobahn. Schade ist, daß der gewählte Stadtrat, der eigentlich den Bürgern das abnehmen soll, das nicht getan hat. [...] Also gebracht hat es, daß sich wirklich alle Dresdner damit beschäftigten. Eine sehr gute Beteiligung und daß das Thema vom Tisch ist.“ (A-B)

Dresdner Bürgerentscheid zur Linienführung der A17

Mehrheit für stadtnahe Autobahn nach Prag

Dresden (EB). Mehr als zwei Drittel der Dresdner, die sich am gestrigen Bürgerentscheid zur Autobahn Dresden-Prag beteiligt haben, wollen die geplante stadtnahe Linienführung. 187 177 der 365 270 wahlberechtigten Einwohner gingen zur Abstimmung. Damit verzeichnet der erste Bürgerentscheid in der Geschichte Dresdens eine Wahlbeteiligung von 51,2 Prozent. Für die Trasse stimmten 68,5 Prozent, dagegen 31,5 Prozent. Oberbürgermeister Herbert Wagner (CDU) bezeichnete das Resultat als ein ausgezeichnetes Ergebnis und einen Sieg. Die PDS nannte er die Verliererin des Entscheides. Jetzt käme es darauf an, alle Forderungen, die Dresden an eine optimale Streckenführung stellt, durchzusetzen.

Sachsens Wirtschaftsminister Kajo Schommer (CDU) hat dabei keine Bedenken: „Wir arbeiten jetzt mit Hochdruck an der Linienfeststellung.“ Er sieht im vorliegenden Votum vor allem eine rechtliche Hilfestellung. „Jeder Richter wird jetzt in Abwägung von Einzel- und Gemeinwohlinteressen berücksichtigen müssen, daß zwei Drittel der Dresdner für die Autobahn sind“, sagte er. Für die Gegner der A 17 sei das Abstimmungsergebnis „eine Ohrfeige, wie sie deutlicher nicht ausfallen konnte“.

Seite 9

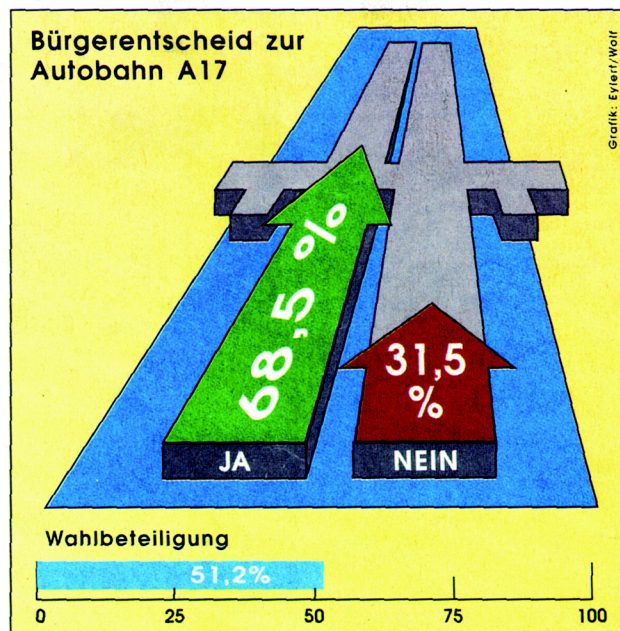


Abb. 5.5 Ergebnis des Dresdner Bürgerentscheids zur Linienführung der A17

Quelle: DNN 6.11.1995

„Das Schlüsselerlebnis war auf der Prager Straße am Mittwoch vor der Abstimmung. [...] Die Überschrift (des Standes des SMWA, d.A.) war „Stadt, Verkehrskonzept und Autobahn“.

²² vgl. Anhang L

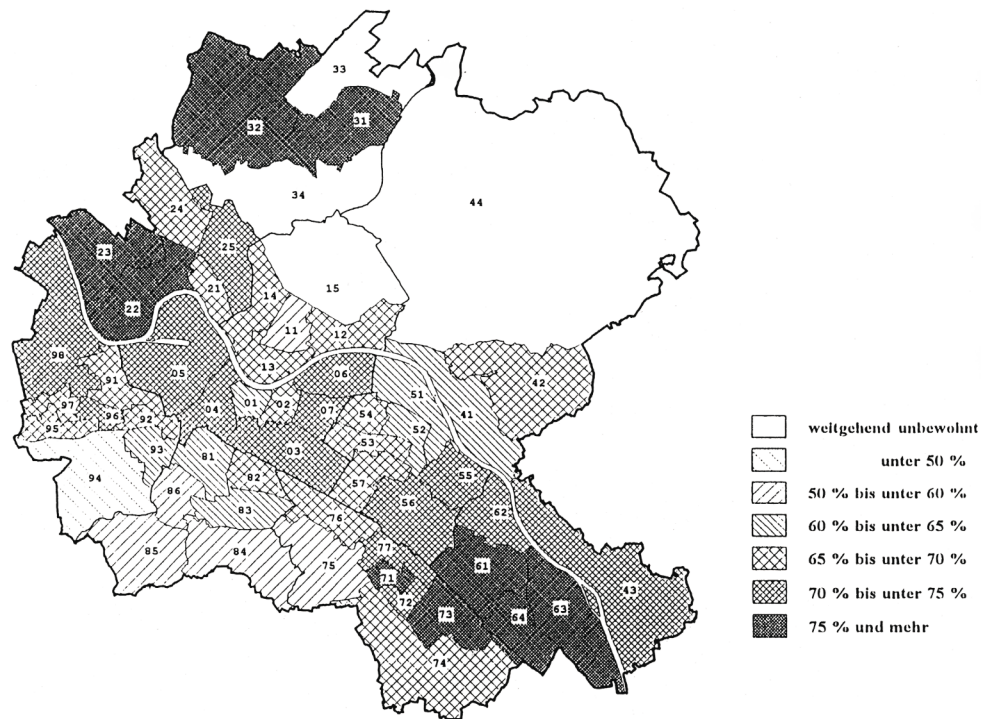


Abb. 5.6 Anteil der Ja-Stimmen an den gültigen Stimmen in den Stadtteilen

Quelle: Landeshauptstadt Dresden; Amt für Informationsverarbeitung, Statistik und Wahlen

Dort hab ich mit den Leuten gesprochen und die Mehrzahl reagierte erstaunt. Ich fragte, sind Sie denn für die Autobahn? Ja, natürlich. Aber wann? Werd ich das noch erleben? Das war so die Grundstimmung. [...] Da war einer, der hat viel gefragt, auch sehr sachlich, der gegen die Autobahn war von seiner Einstellung, trotzdem für die Autobahn stimmen wird, weil er nicht sieht, wie die Stadt sonst ihr Verkehrsproblem lösen kann. Der also über seine eigene Einstellung hinaus sich zu einer Befürwortung der Autobahn durchrang. Die Information war also da. Die Veranstaltungen waren nicht umsonst, es war ermutigender, als ich es eingeschätzt hatte. Nach der Veranstaltung auf der Prager Straße war ich überzeugt, daß der Bürgerentscheid für die Autobahn ausgeht.” (A-H)

„Gott, die diskutieren dann sehr wissenschaftlich, die jungen Leute. Ernstzunehmen? [...] Wissen Sie, irgendwie is das doch keine Bevölkerungsgruppe, die ernstzunehmen ist. Viele sind das erste Mal ooch verblendet, stehen auf Umweltschutz.” (A-D)

„Präsenz ist das Entscheidende. [...] Die Medien, daß die viel stärker dazu tendierten, Briefe von Autobahngegnern zu veröffentlichen. Man hatte [...] den Eindruck [...], daß die Dresdner, daß die die Autobahn gar ni wollen. Das war unser schwierigstes Problem [...], in die Medien reinzukommen erst ä mal, denen das klarzumachen, daß es Leute gibt, die dafür sind. [...] Daß dann der Entscheid [...] so ausgegangen ist, das hatte ich nicht erwartet. [...] Sicher ham wir da einen geharnischten Anteil dran, aber im [...] Großen und Ganzen denke ich schon, daß die sachliche oder auch die intellektuelle Reife der Leute da ist, daß die sich sagen: Jeder will fahren, also brauchen wir Wege, auf denen auch gefahren werden kann.” (A-I)

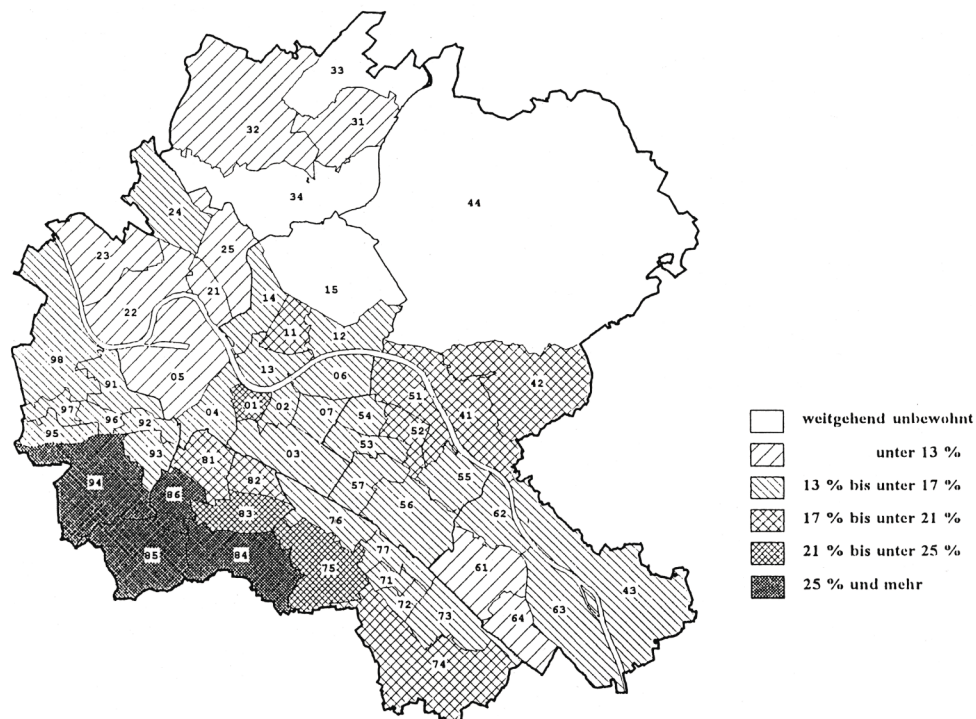


Abb. 5.7 Anteil der Nein-Stimmen an den gültigen Stimmen in den Stadtteilen

Quelle: Landeshauptstadt Dresden; Amt für Informationsverarbeitung, Statistik und Wahlen

„Ich glaube schon, daß die Auseinandersetzung durch den Bürgerentscheid ein Stück unter die Leute gekommen ist. [...] Manchmal hatten wir den Eindruck, das sind die Insider, die immer zu solchen Diskussionen kommen. Sicher war das auch so und sicher haben wir auch viele Leute überhaupt nicht erreicht. Aber wir haben auch völlig neue Leute erreicht und das halte ich für was sehr Wichtiges. Grad auch Leute, die sich sonst gar nicht mit Politik beschäftigen. An der Autobahn trifft sich ja auch die große Politik mit konkreter [...] Was mich wieder verwundert hat, ist, daß viele Leute, die eigentlich akademisch-intellektuell gebildet sind, sich aus diesem Prozeß rausgehalten haben. Das scheint aber typisch zu sein für unsere Verhältnisse.“ (B-Q)

„Dann hat man zum Mittel des Bürgerentscheides gegriffen, dort hat man ganz gemeingefährliche Fragen formuliert, hat keine Alternativen aufgezeigt, weil es ja mit diesem Zettel für die meisten so aussah, damit kommt überhaupt keine Autobahn. [...] Sämtliche Dresdner Umweltverbände waren ja aktiv, [...] die Grünen, die SPD, die PDS, selbst die FDP, waren alle dagegen, aber es hat am Ende nicht gereicht. [...] Es wurde von vielen verdrängt. Wenn´s an die materielle persönliche Existenz geht von Familien, dann ist Autobahn ein marginales Problem. Daß am Ende doch so viele ihre Stimme erhoben haben gegen die Autobahn, ist ja schon bemerkenswert.“ (B-L)

„Wer sich informieren wollte, war gut informiert. Das Problem ist nur, daß über 50 % der Leute gar nicht wollten und daß das vielen einfach zu mühsam ist.“ (B-V)

„Was sich im öffentlichen Bewußtsein, in der politischen Diskussion abgespielt hat, find ich erstmal erfreulich. Das war früher ´ne Stellvertreterdiskussion, ganz klar. Ganz wenige haben

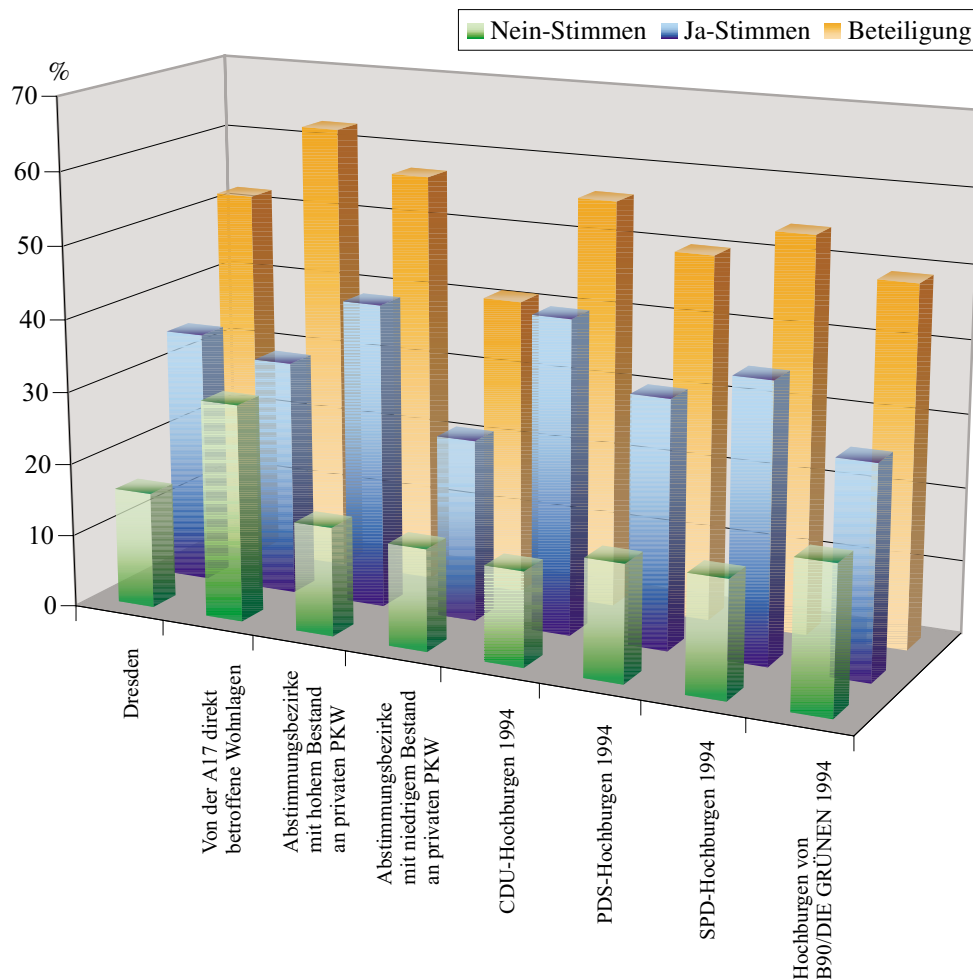


Abb. 5.8 Beteiligung an der Abstimmung

Quelle: Landeshauptstadt Dresden; Amt für Informationsverarbeitung, Statistik und Wahlen

über Dinge gestritten, die eigentlich alle angingen, ging aber an denen vorbei. In den letzten Monaten vor dem Bürgerentscheid hat sich das ausgeweitet. Von daher ist das Ergebnis trotz des negativen Ergebnisses nicht so negativ.“ (B-W)

„Die Gesellschaft besteht nicht nur aus Intellektuellen. Man kann auch nicht sagen, die Leute wissen nicht, was sie wollen. Die wissen schon. Auch bei der Autobahn, die 180 000, die dafür gestimmt haben, wußten schon, was sie wollten. Die haben eine andere Bewertung vorgenommen.“ (B-Ö)

„Es steckt ja auch die Hoffnung dahinter, daß man durch das Engagement was anstößt. Vielleicht überhaupt dazu verhilft, daß hier ein kritisches Element in der Gesellschaft da ist. Wenn das überhaupt nicht mehr da ist, geht die Katastrophe ihren Lauf. Wenn sie aber damit rechnen müssen, daß es Schwierigkeiten gibt oder mit öffentlichem Protest rechnen müssen, sind sie vielleicht doch bisschen vorsichtig.“ (B-S)

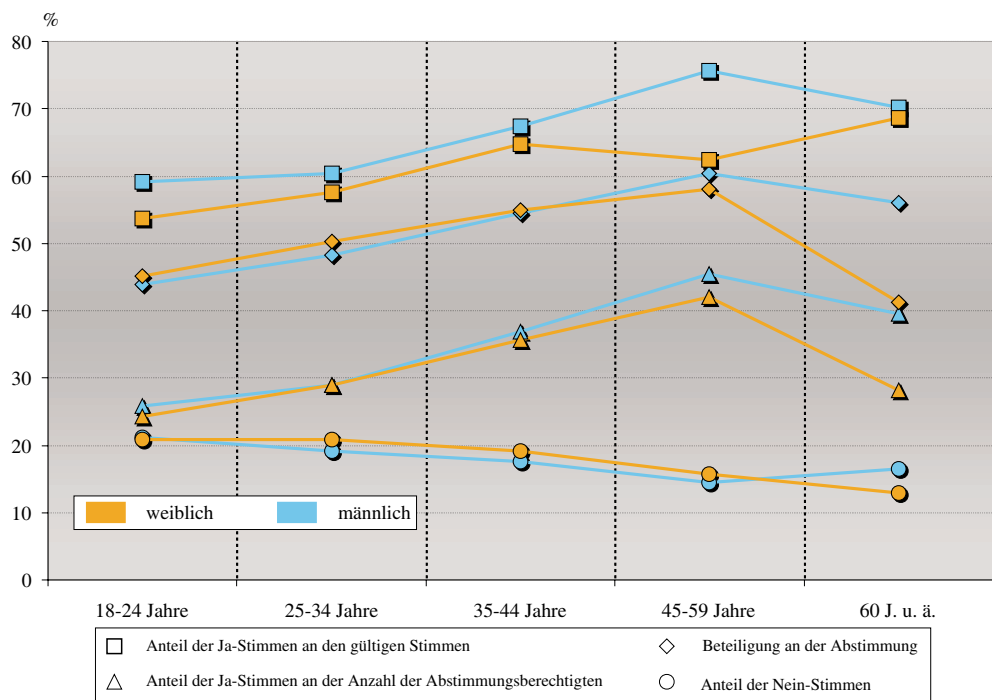


Abb. 5.9 Repräsentative Wahlstatistik abhängig von Alter und Geschlecht

Quelle: Landeshauptstadt Dresden; Amt für Informationsverarbeitung, Statistik und Wahlen

In den Interviews erwähnten beide Gruppen die Schwierigkeit, die „schweigende Mehrheit“ wahrzunehmen und einzuschätzen. Einig war man sich, daß die Beteiligung am Bürgerentscheid höher als erwartet war, obwohl knapp die Hälfte der Wahlberechtigten der Abstimmung fern blieben. Im Osten Deutschlands sei der Umgang mit plebiszitären Elementen ungewohnt und angesichts drängender sozialer Probleme nicht vordergründig, so ein Erklärungsversuch. Bürgerbegehren und -entscheide müßten Ausnahmen bleiben, um dieses Mittel nicht zu verbrauchen. Chancen eines Bürgerentscheides lägen dabei vor allem im Reflexionsprozeß, der nicht direkt meßbar, aber als Bewußtseinsformungsprozeß durchaus erkennbar sei und mit stärkerem und qualifiziertem Engagement wachgehalten werden müsse. Bedauert wurde von Gruppe B, daß die „Planungszelle“ keine Mehrheit gefunden hatte. Vertreter von Gruppe B konstatierten, daß politischer Druck zunehmend außerhalb des Parlamentes erzeugt werden müsse, auch weil z.B. gesetzliche Möglichkeiten zur Beeinflussung von Großprojekten gering seien.

In Gruppe A hatte man bei allen Akzeptanzsorgen eine positive Grundstimmung in der Bevölkerung gegenüber der A 17 wahrgenommen, weshalb sich, unterstützt durch umfangreiche Informationen, viele Bürger davon überzeugen ließen, daß nur durch die A 17 das Verkehrsproblem zu lösen wäre. Trotz der Schwierigkeit, die Bürger für Straßenprojekte zu mobilisieren, hätte die schweigende Mehrheit das Projekt offenbar doch getragen und unterstützt (A-J).

„Wir ham also auch Unmengen von Schreiben zu beantworten, sehr viel Proteste. [...] Also lauter sind meistens die Protestierer. Ich schreibe ja auch nicht an jemanden, wenn ich sagen will, daß ich da zustimme.“ (A-Ä)

Hätten alle Konsequenzen und stadtverträglichere Alternativen zur Wahl gestanden, wäre nach Meinung von Gruppe B aber auch eine Mehrheit von Autofahrern zu anderen Entscheidungen gekommen. Die vereinfachenden Antworten von Gruppe A und die Versuche der Diffamierung der Kritiker erinnerten Gruppe B an Methoden der DDR-Vergangenheit. Der Bürgerentscheid barg für sie die Hoffnung, die Entscheidung pro A 17/Linie 441 doch noch kippen zu können, weil man der Ansicht war, daß sich Widerstand leichter als Unterstützung organisieren ließe. Mehrheitlich sah man in Gruppe B jedoch von Anfang an keine realistische Aussicht auf einen Sieg. Das Entwicklungsforum Dresden erblickte in der Auseinandersetzung zur A 17 einen Wendepunkt in seiner Geschichte. Vom Verständnis her moderierend und konsenssuchend, wurde hier zum ersten Mal Stellung bezogen. Angesichts der großen Tragweite dieser Entscheidung hielt man dies für unumgänglich. Allseits abgesicherte Fachargumentationen hätten die Foren bestimmt, wobei überregionale Presse- und Politikvertreter stärkere Beachtung und einen weiteren Horizont verschafften. Aus Sicht von Gruppe B (dabei v.a. seitens der Verbände) war das Mögliche getan worden, um das Vorhaben zu verhindern und Alternativen zu kommunizieren: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen, Diskussionsforen, Petitionen, Demonstrationen, die Arbeit des Ökologischen Rates oder die des Netzwerkes. Diese breite Gegenströmung hatte letztlich zu Irritation und Verzögerung bei der Planung geführt.

5.1.5 Symptome und Randbedingungen des Entscheidungsautismus bei der Entscheidungsfindung zum Autobahnbauvorhaben

Der dokumentierte, von der Presse ausführlich begleitete und von den Interviewpartnern intensiv reflektierte Prozeß der Auseinandersetzung um das Autobahnbauvorhaben A 17 wird im folgenden innerhalb der wichtigsten Planungsphasen auf das Vorliegen von Entscheidungsautismus (Schulz-Hardt, 1996, vgl. Kap. 2.2.3.4) untersucht. Anhand des vorliegenden Materials wurde geprüft, ob und inwieweit in den Gruppen A und B - Betreiber und Kritiker des Vorhabens - entscheidungsautistische Züge auftraten und nachweisbar sind. Die folgenden Zitate zur Belegung der Bedingungen und Symptome wurden nach ihrer Aussagekraft ausgewählt und stehen nicht zwingend in chronologischen, sondern in inhaltlichen Zusammenhängen.

5.1.5.1 Randbedingungen zur Entstehung von Entscheidungsautismus: Strukturelle, situative und soziale Faktoren

Strukturelle Faktoren

Dies sind dauerhafte Randbedingungen für den Entscheider. Anders als die situativen Faktoren sind sie zeitlich relativ stabil (vgl. hierzu und ff. Definitionen Schulz-Hardt, 1996 sowie Kap. 2.2.3.4).

1. Abschottung nach außen und Homogenität der Gremien

Abschottung nach außen verhindert ebenso wie das Fehlen diskursiver Entscheidungsprozesse eine Horizonterweiterung, wodurch die Wahrscheinlichkeit steigt, von voreiligen Schlüssen auszugehen. Ein homogenes Gremium schränkt die Variabilität der Präferenzen in der Gruppe ein und erhöht die Änderungsresistenz. Bestehen schon vorab gleiche Meinungen zu einem Problem, entsteht schnell eine dominante Präferenz. Die eigene Präferenz wird mit den Positionen der anderen Gruppenmitglieder verglichen, in einer homogenen Gruppe mit entsprechend eingeschränktem Spektrum.

- Die Entscheider aus Gruppe A schotteten sich ab, v.a. in den homogenen, geschlossenen Gremien „Lenkungsgruppe A 17“, im Kabinett, im Landtag oder bei den Planungsteams im SMWA und Autobahnamt. Die Lenkungsgruppe A 17 bestand erklärtermaßen nur aus Projektunterstützern, um möglichst zügig die Planung vorantreiben zu können:

„Bei der Auswahl der Mitglieder für die Lenkungsgruppe des Projektmanagements für die Autobahn A 13 [...] hat das Wirtschaftsministerium bewußt auf Personen verzichtet, die sich bereits gegen den Autobahnbau ausgesprochen haben. 'Die Lenkungsgruppe ist ein Gremium zur Unterstützung des Autobahnbaus' (Parlamentarischer Staatssekretär im Wirtschaftsministerium Helmut Münch). [...] Der Abgeordnete Gaber hatte gefragt, nach welchen Kriterien je ein Landtagsabgeordneter der Fraktionen CDU und FDP in die Lenkungsgruppe berufen worden sei. Nach Zellers Angaben berät und begleitet dieses Gremium das Planungsmanagement.

Es habe allerdings keinerlei verwaltungsrechtlichen Einfluß. Auf Personen, die sich öffentlich gegen das Projekt stellen, sei verzichtet worden. Es sei wenig förderlich, so Münch, jemanden daran zu beteiligen, der auf die Fragen nach dem Wo und Wie der Autobahn ständig mit ‘Keine Autobahn’ antworte.” (DNN, 15.5.93)

- Auf verschiedenen Ebenen versuchte man, in Zirkeln von Gleichgesinnten das Vorhaben zu befördern. Die Abschottung nach außen nahm im Entscheidungsverlauf mit wachsendem Widerstand zu. So beschloß die Lenkungsgruppe A 17²³, daß den Medien die Planungsunterlagen nicht zugänglich sein sollten (SZ, 25.8.93).
- Durch eingeschränkte Partizipationsmöglichkeiten und Nicht-Information blieb die Öffentlichkeit längere Zeit ausgeschlossen und wurde erst auf ihren Einspruch hin einbezogen.

Gruppe A - gewollt - und Gruppe B - ungewollt - blieben von Anfang an unter sich.

Im „selten so gefüllten Ratssaal” war das Podium „ansonsten leer. Man habe die leidige Autobahndiskussion satt. [...] So ähnlich hatte Bernd Rohde, höchster Straßenbau-Beamter im Freistaat [...] dem Entwicklungsforum gegenüber begründet, warum die angefragten Vertreter des Wirtschaftsministeriums nicht zur Diskussion kommen wollten.” (DNN, 17.3.92)

„Die Aufregung um die stadtnahe Südvariante aus den 30er Jahren ist völlig umsonst’, die ist heute nicht mehr zu realisieren’, begründet Dr. Rohde [...] sein Fernbleiben. Mehr gäbe es dazu nicht zu sagen. [...] Aus dem gleichen Grund sagte auch Claus-Dieter Stolle aus dem Bundesministerium für Verkehr ab: ‘Eine Diskussion ohne sachliche Grundlage’ sei ‘wenig zweckdienlich’. Andreas Querfurth vom Entwicklungsforum fürchtet, daß mit der Entscheidung für eine Trasse erst vollendete Tatsachen geschaffen werden sollen. ‘Dann wird die öffentliche Diskussion nichts mehr ändern können.’ Letzteres räumt Stolle ein.” (SZ, 17.3.92)

Bevor die Diskussion beginnen konnte, wurde sie von Gruppe A schon für beendet erklärt:

„Wir lassen uns doch nicht vorführen.” (SZ, 17.3.92)

Tab. 5.10 Vorhandensein der Merkmale „Abschottung nach außen und Homogenität der Gremien”, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase

Merkmal „Abschottung nach außen und Homogenität der Gremien”			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A	A	A
Dresden I / Sächsische Schweiz	A	A	
Sachsenknie	A	A	
Dresden II/441	A	A	

²³ 5. Sitzung am 12. August 1993

2. Fehlen diskursiver Entscheidungsprozesse

Diskursive Entscheidungsprozeduren gehören zu einem systematischen Ansatz zur Entscheidungsfindung, der einen kritischen Diskurs mit sich und anderen sowie auch Selbstkritik erfordert. Je mehr ein kritischer Diskurs zwingend ist, umso schwerer wird es, einer änderungsresistenten Präferenz zu folgen.

- Das Wirtschaftsministerium, wo der Bau einer Autobahn ab ovo prinzipiell feststand, suchte keinen Diskurs, sondern hüllte sich oft in Schweigen.

Obwohl den „Mitarbeitern des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr keine neuen Argumente mehr für den Bau der stadtnahen Variante einfallen“, war man „deswegen noch lange nicht bereit, generell von dem Bauvorhaben zurückzutreten.“ (DNN, 30.3.92)

Verkehrsminister Wissmann unterstützte dies:

„Wir haben fest vor, das Ding zu machen. Wir können Straßenbauprojekte nicht nach Meinungsfragen realisieren.“ (SZ, 20.7.95)

Bei den öffentlichen Informations- und Diskussionsabenden entstand so der Eindruck, daß

„Fragende ohne Gegenüber sitzen“ (SZ, 19.3.92).

- Aufgrund der öffentlichen Auseinandersetzung entspannen sich doch noch Diskussionen zwischen den Gruppen, in denen gegensätzliche Positionen aufeinanderprallten. Gruppe A empfand dies negativ:

„Anfragen, mit denen man uns immer versucht hat zu quälen, ja, natürlich, wir ham uns jetzt fachlich ä bissel präpariert, das is ja ooch ni alles ganz so einfach und das sind ooch komplizierte [...] Da muß man sich bissel reinarbeiten. Wenn Sie in ´ne Anhörung reingehen und Sie sind dort ni sattelfest, die ziehen Sie über den Tisch wie sonstwas. Das merken die sofort, du mußst also auf jede Anfrage [...] ´ne Antwort haben.“ (A-D)

„Man hat da also schon so ä bissel off Panikmache versucht. [...] Die ganze Frage der Emissionen, da is ja ooch so viel Zeug, was also erzählt wurde, was ooch nur zum Teil so richtig war, da ham wir uns also ausführlich damit beschäftigt. (Die Zahlen und Informationen, d.A.) stammten vom Autobahnamt, die war ´n also ganz maßgeblich.“ (A-J)

- Obwohl Streitgespräche nicht geplant und integriert wurden, gab es mit dem Stadtentwicklungsausschuß der Landeshauptstadt dessenungeachtet ein Gremium, in dem es zum Diskurs kam. Kulminationspunkt war die vom Stadtrat beschlossene Informationsausstellung zur stadtschneidenden Trasse vor dem Bürgerentscheid. Die Stadträte waren jedoch unzureichend informiert worden:

Ingolf Roßberg (FDP): „Ich bin außerstande, etwas zu sagen, wenn ich keine Arbeitsgrundlage besitze.“ Klaus-Dieter Rentsch (CDU): „Wir haben uns sechs Stunden lang mit den alten Unterlagen beschäftigt, dann kam plötzlich eine völlig andere Broschüre auf den Tisch.“ Eva Jähnigen (Bündnis 90/Die Grünen) „vermißte

darin 40 Änderungsanträge ihrer Fraktion [...] Unter Turbulenzen wurde Roßbergs Antrag zur Vertagung der Ausstellungsdiskussion angenommen. Stadtentwicklungsbürgermeister Gunter Just mahnte Disziplin an: 'Das hat mit Streitkultur nichts mehr zu tun.' Obwohl mit der Vertagung 'alle Messen' gelesen waren, der Ausspruch 'Der Streit um die Autobahnschau artet zum Glaubenskrieg aus' die Runde machte, ging die Diskussion über Verfahrensfragen unbeirrt weiter. Reinhard Wagner (Bürgerfraktion) kritisierte: 'Das Presseamt ist nicht in der Lage, die Ausstellung zu richten.' 17 Tafeln würden sich für die Autobahn aussprechen, aber nur 8 dagegen. Wagner: 'Wir lassen es uns nicht bieten, daß das Kontra von OB Wagner unterdrückt wird'. 'Die Darstellung der autobahnkritischen Argumente beschränkt sich zu sehr auf den Umweltschutz im engeren Sinn', erläuterte Eva Jähnigen. Fehlen würden zudem die Ziele des Verkehrskonzeptes sowie die Aussagen zur Mobilität. Aus Sicht der befürwortenden Meinung sollte zudem konkret beschrieben werden, in welchen Wirtschaftsbereichen durch die Autobahn dauerhafte Arbeitsplätze geschaffen werden." (SZ, 21.9.95) Man einigte sich schließlich auf eine Gesamtausstellung. Die Autobahn-Ausstellung des Wirtschaftsministeriums wurde im Rathaus nicht gezeigt (SZ, 24.3.95).

Bemühungen zur Verhinderung eines Diskurses

Einen Diskurs zur Gesamtthematik blockte Gruppe A von Anfang an ab.

- Das sächsische Wirtschaftsministerium betrieb eine insuffiziente Informationspolitik und Öffentlichkeitsbeteiligung. Informationen drangen nur auf insistierendes Nachfragen,

„gegen die schalldichten Wände des Wirtschaftsministeriums" (SAX, 10/95)

opponierend, an die Öffentlichkeit. Der Landtagsabgeordnete Gaber (Bündnis90/Die Grünen) kritisierte wiederholt, daß die Behörde versuche:

„'Entscheidungen hinter verschlossenen Türen festzuklopfen'." (DNN, 31.3.92)

„Auf die Behauptung, er manipulierte die Verkehrsplanung, reagierte Schommer entsprechend sensibel. Er wolle in Zukunft nur noch mit 'objektiv engagierten Umweltgruppen, Bürgern und den parlamentarischen Institutionen' das Gespräch führen." (Welt am Sonntag, 2.3.93)

- Nach der Kabinettsentscheidung für das „Sachsenknie" im März 1993 richtete das „Netzwerk Bürgerinitiativen gegen Autobahn"

„harsche Vorwürfe auch an das Demokratieverständnis der Staatsregierung. So wurden im Vorfeld der Entscheidung betroffene Bürger weder informiert noch angehört." (Stadtanzeiger, 25.3.93)

- Nach Meinung des Ministerpräsidenten Biedenkopf war der Entscheidung

„eine sehr intensive Diskussion über alle denkbaren Gesichtspunkte, insbesondere von Ökonomie und Ökologie vorausgegangen". Dennoch gäbe es Anlaß, „sich gewissen Sachzwängen unterzuordnen." (Umweltminister Arnold Vaatz, SZ, 3.3.93)

Diese „sehr intensive Diskussion“ wurde ausschließlich unter Gleichgesinnten geführt, war also kein diskursiver Prozeß. Auch zeigte sich mit dem Kabinettsbeschuß vom April 1994, die neue alte Trasse 441 nach Bonn zu melden, daß an der Ursprungspräferenz festgehalten wurde.

„Das Votum der Stadtverordneten ist einen Dreck wert, und Beton rangiert vor der Umwelt. Wozu die Demokratiespielchen? Ich empfehle, es gleich bleiben zu lassen. Gutachten der Sachverständigen verschwanden in Schubladen, bevor sie an die Öffentlichkeit kommen konnten.“ (Christine Ostrowski (PDS), SZ, 21.4.94)

- Die CDU-Mehrheit im Landtag lehnte einen SPD-Dringlichkeitsantrag zur A 13 ab und nahm gleichzeitig

„ihre eigene aktuelle Stunde 'Grenzüberschreitende Verkehrsprobleme' von der Tagesordnung - aus Angst, 'eine Prag-Autobahn-Diskussion' von der Opposition 'aufgezwungen' zu bekommen.“ (DNN, 25.1.94)

Im Fachpublikum wurden die Folgen fehlenden Diskurses kritisiert:

„Leider werden die Leute in den neuen Bundesländern einfach überrumpelt, da ihnen die Konsequenzen vorenthalten werden.“ (Prof. Hermann Knoflacher, DNN, 6.11.92)

- Vertreter der mittelständischen Wirtschaft waren an einem Diskurs ebenfalls nicht interessiert. Der Kreishandwerksmeister Hans Jürgen Prietzel vertrat mit der Devise: Nicht lange reden, schnell handeln! die Meinung, daß mit Diskussionen Zeit verloren würde. Mit der Verhinderung der stadtnahen Autobahn ziehe der wirtschaftliche Aufschwung nach Osten (SZ, 20.7.95)²⁴.

„Anstatt zu handeln, wird schon zu lange darüber geredet“, was von OB Wagner bestätigt wurde, der klagte, daß der Stadtrat „zerstritten, ja gelähmt sei.“ (SZ, 10.4.95)

- Statt sich im Meinungsaustausch anzunähern, verhärteten sich die unterschiedlichen Positionen und mutierten zu einer

„Glaubensentscheidung. [...] Sie wird konfrontativ geführt, Erwartungen und Befürchtungen werden auf Schlagworte verkürzt, Gefühle bestimmen die Entscheidung stärker als konkretes Wissen. 'Wir halten diese Art der Diskussion einem derart komplexen und für Jahrzehnte wesentlich strukturbestimmenden Verkehrsbauwerk mit einem Kostenaufwand von mehr als 1 Milliarde Mark für unangemessen', so Andreas Friedrich, Vorsitzender des Entwicklungsforums.“ (SZ, 18.3.95)

Versuche, diskursive Entscheidungsprozeduren zu installieren

Gruppe B ergriff verschiedene Initiativen, um eine diskursive Entscheidungsprozedur zu installieren.

- So schlug z.B. das Entwicklungsforum ein Bürgerseminar mit einem offenen Planungsansatz vor - es wurde im Stadtrat abgelehnt. Auch die vorgeschlagene Planungszelle fand keine Unterstützung.

²⁴ Der Leiter des Autobahnamtes, Volker Strobel unterstützte die Position der mittelständischen Wirtschaft : „Europäische Umgestaltung und das neue Wirtschaftssystem benötigen durchlaßfähige Adern.“ (SZ, 10.4.95)

- Der Bundestagsabgeordnete Wolfgang Ullmann (Bündnis90/Die Grünen) rief den „Ökologischen Rat Integriertes Verkehrskonzept Sachsen - Böhmen“ ins Leben, mit dem er

„´die gesamte Diskussion um die Autobahn vom ideologischen Ballast befreien und im Grunde noch einmal von vorn anfangen´ wollte. Nicht nur Wirtschaftsminister Kajo Schommer, der sich ´mit einer Vielzahl widerstreitender Regionalinteressen konfrontiert´ sah, wich dieser sachlichen Diskussion aus.“ (Junge Welt, 25.11.93)
- Durch den Bürgerentscheid gab es zu einem sehr späten Zeitpunkt doch noch die Möglichkeit, Argumente ausgewogen gegenüberzustellen. Diesen Beitrag leistete die Informationsausstellung im Rathaus, obzwar auch nicht vollständig:

„Viele Probleme blieben aus Platzgründen vor der Tür. So beschränken sich die kritischen Argumente nur auf den Umweltschutz. Aussagen, daß das Betonband Arbeitsplätze schafft, sind plakativ. Dennoch bietet die Schau die Chance, reelle Eindrücke über Vor- und Nachteile zu erlangen. Eine (fast) einmalige Chance, wenn man bedenkt, daß die Stadträte nichts mehr bewegen können.“ (SZ, 17.10.95)

Tab. 5.11 Vorhandensein des Merkmals „Fehlen diskursiver Entscheidungsprozeduren“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase

Merkmal „Fehlen diskursiver Entscheidungsprozeduren“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A	A	A
Dresden I / Sächsische Schweiz	A	A	A
Sachsenknie	A		
Dresden II/441	A	A	

3. Direktive Führung

Geben Gruppenführer von Anfang an aktiv eine Denkrichtung und enge Richtlinien für Überlegungen und Handeln vor, wird die Möglichkeit für Alternativen eingeschränkt. Dadurch kommt es sehr schnell zu einer bevorzugten Lösung, die bei größerem Überlegungsspielraum unter demokratischer Führung u.U. keinen Bestand hätte.

Das Betreiben des Autobahnbauprojekts unterlag einer direktiven Führung der Verantwortlichen, wobei die Planung von Beginn an in die Kritik geriet. Je lauter diese Kritik der Gruppe B wurde, umso mehr verstärkte sich auch die direktive Führung in den Entscheidungsgremien, v.a. im Stadtrat, in der Verwaltung und auf Regierungsebene.

„Die eigentlichen Informationen, [...] das geht über den offiziellen Weg. Vaatz z.B. legt großen Wert darauf, daß wir nicht direkt Kontakt mit seinen Beamten aufnehmen, sondern nur über ihn.“ (A-V)

Druck mittels direkter Führung herrschte aber auch innerhalb der Gruppe A.

- Die Staatsregierung befand sich in Verpflichtungszwängen:
„Egal, was der Dresdner Stadtrat beschließt, die Autobahn ist in der Planung und wird weiter verfolgt.“ (Staatssekretär Carstens, SZ, 14.3.95)
- Der CDU-Stadtratsfraktion wurde von sächsischen Autobahnplanern verdeutlicht, daß im Falle einer Ablehnung der Linie 441 das gesamte Autobahnprojekt gestrichen würde (SZ, 22.10.93). In Absprache mit der FDP/DSU-Stadtratsfraktion beugte sich die CDU letztlich diesem Druck. Als das Parlament dem Druck mehrheitlich nicht folgte, kam es zum Veto gegen den Stadtratsbeschluß („Nein zur Linie 441“):

„Hätte ich nicht protestiert, hätte es keinen Bürgerentscheid gegeben. [...] Ansonsten wird im Stadtrat mit jedem neuen Beigeordneten, mit jeder Wahl das wieder infrage gestellt. Das ist mit dem Bürgerentscheid vom Tisch. Da ist ein Pflock eingerammt an der richtigen Stelle.“ (A-B)

Mit der direkten Führung war auch Einmischung über die eigentlichen Aufgaben von Behörden oder Entscheidern hinaus verbunden. So „empfahl“ das Regierungspräsidium als Dienstaufsichtsbehörde der Stadt Dresden dringend, sich dem Konsens von Bund und Land anzuschließen (SZ, 14.9.94). Auch die Staatsregierung engagierte sich.

„Es war natürlich ´ne Sauerei, daß sich die Staatsregierung eingemischt hat. Biedenkopf hat ja selber sich für die Autobahn ausgesprochen, das ist einfach unanständig, weil damit manipuliert wird. Ein Sachargumentenaustausch ist nicht mehr möglich. Wenn Biedenkopf sagt, hier kommen tausende Arbeitsplätze, dann hat das Gewicht und wird geglaubt.“ (B-L)

Tab. 5.12 Vorhandensein des Merkmals „Direktive Führung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung

Phase	Merkmal „Direktive Führung“		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A ↓	A	
Dresden I / Sächsische Schweiz	A ↓	A	
Sachsenknie	A ↓	A	
Dresden II/441	A ↓	A	A

Situative Faktoren

Situative Randbedingungen beziehen sich auf zeitlich variable Anforderungen und Charakteristika einer Entscheidungssituation. Dadurch kann es zu einer frühzeitigen Festlegung auf eine Alternative kommen, die nur ungern wieder in Frage gestellt wird.

1. Zeitdruck

Unter Zeitdruck wächst der Wunsch nach klaren kognitiven Strukturen eines Falsch und Richtig. Dabei liegt die Gefahr nahe, sich frühzeitig auf eine kaum noch hinterfragte Alternative festzulegen.

Zeitdruck beherrschte den Entscheidungsprozeß von Anfang an. Wie der straffe Zeitplan für das Genehmigungs- und Planungsverfahren bereits ab 1992 zeigte, waren fachlicher und politischer Diskurs, Verzögerungen durch Bürgerbeteiligung oder Planungsänderungen nicht eingeplant worden. Ziel war der Baubeginn im Juni 1995. Da schon im August 1993 Planungsverzug gemeldet wurde, erhöhte sich der Druck.

- Für Expertisen und fundierte Stellungnahmen stand viel zu wenig Zeit zur Verfügung. Die Landesforstbehörde z.B. erhielt nur einen halben Tag Zeit, um ihre Position in der Stellungnahme des Landwirtschaftsministeriums darzustellen (DNN, 4.3.93).
- Ohne den Abschluß der umfassenden Entscheidungsgrundlagen abzuwarten, entschied sich Schommer am 19. Oktober 1992 - unter Zeit- und Erfolgsdruck - für den Dresdner Korridor 3. Der von Vaatz präferierte Freiburger Korridor schied ohne weitere Beachtung aus.
- Auch die Stadt Dresden mußte hektisch agieren:

„Die Entscheidung lief ja so: Daß wir sehr schnell eine Stellungnahme abgeben mußten an den Wirtschaftsminister. Hab ich mich beraten im Beigeordnetenkollegium. Da sagten zwei für, zwei dagegen. Roßberg und Pohl gegen die stadtnahe, Wolgast und Ihme dafür. [...], alles mußte schnell gehen.“ (A-B)

- Der Freistaat Sachsen meldete im April 1994 die Linie 441 trotz eines gültigen ablehnenden Beschlusses der Landeshauptstadt in Bonn und ohne Einbeziehung wichtiger Experten an.

„Diese Anmeldung erfolgte zwei Tage vor der öffentlichen Anhörung, die der Ausschuß für Bau und Verkehr des sächsischen Landtages [...] durchführt. Sie war von den Oppositionsparteien [...] durchgesetzt worden.“ (SZ, 7.6.94)

„Die Entscheidung aus Bonn für den Bau der A 13 nach Prag fiel fast genau auf ein historisches Datum. Vor 56 Jahren, am 10. November 1938, verlangte das sächsische Innenministerium von der Dresdner Außenstelle der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen größtmögliche Eile bei der Vorplanung einer Verbindung Sachsen-Böhmen. Das Projekt wurde nie realisiert, weil über Linienführung und Länge der Autobahn - man könnte sich glatt in die Gegenwart versetzt fühlen - 'große Unklarheit herrschte'.“ Schommer verkündete, „daß sich an der eigentlichen Entscheidung für die stadtnahe Autobahn nichts mehr ändert.“ (DNN, 5./6.11.94)

Die Qualität der Planung blieb von diesem Tempo nicht unbehelligt. Es kam zu Ungenauigkeiten und Unstimmigkeiten. Der Antrag der SPD, deshalb das Planfeststellungsverfahren zu stoppen, wurde mit den Stimmen von CDU und FDP im Landtag abgelehnt. Vielmehr plädierte der umweltpolitische Sprecher der CDU im Landtag, Prof. Karl Mannsfeld, für

„die schnelle Realisierung des Projektes [...] aufgrund der Situation auf den Transitstrecken zur Tschechischen Republik.“ (DNN, 17.3.94)

- Die „Bürgerinitiative für A 17“ argumentierte in dieser Richtung mit dem Zeitfaktor:
„Ergreifen auch Sie die Chance: Schnell entscheiden - zügig und gut bauen - Schluß mit der Randlage unserer Stadt!“ (Aufruf zur Unterschriftensammlung, Sächsischer Bote, 7. Woche, 1995)

Tab. 5.13 Vorhandensein des Merkmals „Zeitdruck“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozess zunehmende Ausprägung

Merkmal „Zeitdruck“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A ↓	A ↓	
Dresden I / Sächsische Schweiz	A ↓	A ↓	
Sachsenknie	A ↓	A ↓	A ↓
Dresden II/441	A ↓	A ↓	A ↓

2. Rechtfertigungsdruck

Ideal wäre, daß alle Vorteile auf seiten der präferierten und alle Nachteile auf seiten der nichtpräferierten Alternative liegen. Je weniger eindeutig die Entscheidungssituation ist, umso mühsamer wird es, die eigene Entscheidung zu rechtfertigen. Der Anspruch, Bestätigung für die gewählte Präferenz zu gewinnen, steigt. Bei einer Verpflichtung zu einer Alternative verursacht Rechtfertigungsdruck eine erhöhte Selbstbestätigungstendenz.

Als Projektbetreiberin sah sich Gruppe A - heftig kritisiert - einem Rechtfertigungsdruck ausgesetzt.

- Die stadtschneidende Variante war die präferierte Linie von Gruppe A und fand sich ohne entsprechende Beschlüsse immer wieder in offiziellen Kartenwerken (z.B. trotz der beschlossenen Variante Sachsenknie schon 1993 im Bundesverkehrswegeplan und im Kartenteil des 4. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbaugesetzes). Dennoch betonten Vertreter von Gruppe A, es handele sich lediglich um eine „symbolische Linie“ (SZ, 1.12.93). Mit der frühzeitigen Festlegung auf eine Vorzugstrasse erhöhte sich der Druck zur Verteidigung:

„Konfrontiert mit Akzeptanzproblemen und dem Zwang zur höchsten Belegung der neuen Betonpiste, neigen Trassenplaner bei der Linienbestimmung immer mehr zu einer Variante über das Territorium der Landeshauptstadt.“ (SZ, 28.7.93)

- Schon in früheren Planungsphasen herrschte großer Druck:

„Stadtautobahn: Die CDU versucht es nochmal. Diesmal mit altem Planungstrick aus dem Westen.“ (SZ, 30.12.93)

- Rechtfertigende Aussagen und Versuche, das Vorhaben zu begründen, bezogen sich vor allem auf die Bereiche Wirtschaft und Verkehr mit dem Versprechen einer Verkehrsentslastung. Vor allem die Interviews mit Vertretern der Gruppe A spiegelten dies wider:

„Die Stadt Dresden oder das Land wäre niemals in der Lage, in absehbarer Zeit eine solche leistungsfähige Umgehung zu bauen. Und deshalb war es wichtig, daß man eine Bundesmaßnahme in den Raum bekommt in Form dieser Autobahn.“ (A-C)

Unterstützung sah Gruppe A vornehmlich in der „Notwendigkeit des Faktischen“. „Nur wenn zwei Drittel aller Dresdner ihr Auto abschaffen, wäre die Autobahn nicht nötig.“²⁵ (Jürgen Schwarz (DSU), SZ, 10.2.95)

- Unter Rechtfertigungsdruck stand besonders Umweltminister Vaatz, u.a. durch den Vorwurf, er hätte sich über die Meinung der Landeshauptstadt hinweggesetzt.

„Schließlich sei die Entscheidung erst gefallen, nachdem der OB seine Zustimmung signalisiert und versprochen habe, das Projekt in der Stadtverordnetenversammlung durchzusetzen. [...] Nur die von Wahlängsten geplagte CDU hält zu ihrem gewendeten OB.“ (Morgenpost, 21.4.94)

Tab. 5.14 Vorhandensein des Merkmals „Rechtfertigungsdruck“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung

Merkmal „Rechtfertigungsdruck“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A ↓	A ↓	A ↓
Dresden I / Sächsische Schweiz	A ↓	A ↓	A ↓
Sachsenknie	A ↓	A ↓	A ↓
Dresden II/441	A ↓	A ↓	A ↓

Soziale Faktoren

Soziale Faktoren beziehen sich im besonderen auf Normen, Werte und kulturell geteilte Überzeugungen.

1. Ideologische Fixierung

Unter Ideologie sind hier politische Ideologien, aber auch wirtschaftliche Konzepte, religiöse Glaubenssysteme oder auch implizite Persönlichkeitstheorien, generell jedes System persönlicher Überzeugungen mit dem Charakter einer Weltanschauung gemeint. Ist das Denken eines Entscheiders einer solchen Ideologie verhaftet, besteht auch die Neigung zum Entscheidungsautismus.

²⁵ Zu diesem Zeitpunkt besaß ein Drittel aller Dresdner Haushalte ein Auto (Sozialdata, 1994).

Das Vorhaben war durch eine ideologische Fixierung vorgeprägt, die Entscheidungsfindung von Anfang an dadurch stark gebahnt. Das Autobahnprojekt hatte sich in enger Verzahnung von Partei- und Sachpolitik zum Politikum entwickelt.

- Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Johannes Nitsch (CDU) erhob einen politischen Anspruch in Erinnerung an die Vergangenheit:

„Würden wir die Autobahn nicht bauen, wäre das eine Art neue Mauer-Mentalität.“
(DNN, 2.11.95)

- Die Argumentation beider Gruppen gründete sich auf eine konstante ideologische Grundhaltung, was einen ergebnisoffenen Diskurs nachhaltig störte. Gruppe A attestierte den Projektkritikern „Sendungsbewußtsein“ (A-U), wogegen Gruppe B in gleicher Weise argumentierte:

„Der Glaube an die Autobahn sitzt wirklich so tief, da würd ich sagen, das ist das Phänomen des Vorurteils, des stereotypen Denkens. [...], es ist religiös, stärker als jede christliche Religion.“ (B-S)

Gruppe B vertiefte in den Interviews den Aspekt der ideologischen Ausrichtung der Entscheider:

„Das war eine typische Diskussion im Stile der DDR: Bist du für die Autobahn? Bist du für den Frieden? [...] Die Diskussion „Stau oder Autobahn“ - was Argumente anbetrifft, war man verloren.“ (B-M)

„Mir schien es, daß viele vorher festgelegt waren, ohne sachlich informiert oder beraten worden zu sein. [...] Da war man ideologisch in einer Richtung [...] ausgerichtet. [...] So ´ne Entscheidung hat ja auch mit Politik zu tun, Parteipolitik.“ (B-F)

„Wenn ich mir die Umweltpolitiker der CDU ansehe, da erwartet man auch nichts. Sie stehen nach außen wie ´ne Mauer.“ (B-V)

Das die Randbedingungen im Entscheidungsprozeß charakterisierende Beispiel des Kabinettsbeschlusses vom März 1993 zum „Sachsenknie“ zeigte, wie sich auf ihre jeweiligen Konzepte fixierte Repräsentanten gegenüberstanden.

- Dies betraf nicht nur die polarisierten Lager, auch innerhalb einer politischen Partei kam es zu Flügelkämpfen. So hatten sich Umwelt- und Wirtschaftsministerium (beide CDU-geführt) regelrechte Gefechte geliefert.

„Vor dem großen Zweikampf herrschte Funkstille zwischen den Häusern. ´Die Argumente sind schon seit langem ausgetauscht. Jetzt muß nur noch die politische Entscheidung getroffen werden´, weiß Umwelt-Sprecherin Barbara Hinzen. Wer morgen im Kabinett die meisten Stimmen auf seine Seite zieht, hat das Machtspiel gewonnen - möglicherweise mit der Umwelt als Verlierer.“ (DNN, 1.3.93)

Bei der mit aller Härte getroffenen Entscheidung triumphierte der „Vater der Autobahn“, Schommer. Vaatz unterlag - „alle gegen einen“ (Morgenpost, 4.3.93):

„Der vor der Presse sichtlich mit seiner Fassung ringende Vaatz konnte neben dem unverhohlenen jubelnden Schommer nur noch Schadensbegrenzung betreiben.“
(DNN, 4.3.93)

Die Junge Welt kommentierte den „CDU-gewollten Gang“, der zu einer

Entscheidung ist kein Schlußpunkt

Sachsens Wirtschaftsminister Kajo Schommer (CDU) kann zufrieden sein. Im Endspurt um die Trassenführung der A 13 hat er sich gegen seinen Kollegen aus dem Umweltministerium Arnold Vaatz (CDU) durchgesetzt. Von Foto-Finish kann jedoch keine Rede sein. Vaatz hatte vor Wochenfrist die Entscheidung zwar nach einmal offen erscheinen lassen, doch mit der Vertagung auf letzten Dienstag verschaffte sich sein „Widersacher“ die nötige Luft, um zum Erfolg zu kommen. Letztlich stand der Umweltminister mit seinem Votum für die Trasse bei Freiberg ziemlich alleine da. Überraschen konnte das allerdings nie-

manden. Mit arithmetischen Winkelzügen war die Trasse bereits in den Bundesverkehrswegeplan als vorrangiges Projekt gehievt worden. Ein Fahrzeugstrom von täglich über 60 000 und Kosten von nur 625 Millionen verhalfen seinerzeit zu einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis. Mittlerweile werden jedoch 1,1 Milliarden Mark veranschlagt und Schommer korrigierte seine Prognose zum Verkehrsaufkommen für 2010 nach unten, auf 38 000 bis 46 000 Fahrzeuge zwischen Wilsdruff und Pirna.

Umweltschützer und Bürgerbewegte Politiker rechnen schon heute vor, welcher Preis für die Entschei-

dung bezahlt werden muß. Dieses „katastrophale Votum“, so Klaus Gahber (Bündnis90/Grüne), sei ein weiterer Schritt, um die Umwelt „zuzubetonieren“. Heftig kritisiert er auch das Schweigen in den Ministerien für Gesundheit und Landwirtschaft. Pressesprecher Burkhardt Zscheischler erklärte auf Anfrage, daß die Forderungen von Agrarminister Jähnichen (CDU) „weitgehend“ berücksichtigt worden seien. Wie aus dem Ministerium jedoch zu vernehmen war, hatte die Landesforstbehörde lediglich einen halben Tag Zeit, um auf Wunsch des Wirtschaftsministeriums seine Positionen darzustellen. Laut Karltheodor Huttner, Pressesprecher bei Gesundheitsminister Geisler (CDU), habe auch sein Chef Bedenken angemeldet, gravierende Gesundheitsbeeinträchtigungen jedoch nicht erkennen können.

Der vor der Presse sichtlich mit seiner Fassung ringende Vaatz konnte neben dem nahezu unverhohlenen jubelnden Schommer nur noch Schadensbegrenzung betreiben. Seine Drohung, das Protokoll der Kabinettsitzung nur zu unterschreiben, wenn darin der Tunnel im Grenzgebiet aufgeführt sei, klang aber eher hilflos. Absehbar ist aber auch, daß die Entscheidung keinen Schlußpunkt unter den Disput setzt. Denn unklar bleibt, wer beispielsweise das Tunnelprojekt bezahlen soll. Auf tschechischer Seite, wo ebenfalls ein Tunnel gebaut werden müßte, wird man ob des Mehraufwandes kaum in Euphorie ausbrechen. Und der Bund schwelgt bekanntlich auch nicht im Überfluß. ip



Schommer und Vaatz, süß und sauer.

Abb. 5.10 „Endspurt um die Trassenführung der A13“, Pressekonferenz mit Kajo Schommer und Arnold Vaatz, DNN 4.3.93

„fatalen Trassenführung und Art des Zustandekommens der Entscheidung führte, die durch Manipulation und Druck entstand.“ (3.3.93)

Dieser ideologische Druck aus Partei und Regierung traf Dresdens OB Wagner, denn dem

„bliebe gar nichts anderes übrig, als sich genauso zu entscheiden wie das Kabinett seines ‚Ziehvaters‘.“ (DNN, 2.6.94)

Die unerwartet heftigen Proteste gegen das „Sachsenknie“ nutzend, konnte das SMWA wenig später wieder auf die stadtnahe Trasse einschwenken, die ursprüngliche Vorzugsvariante.

- Eine Klausur von Umwelt- und Wirtschaftsministerium im Februar 1994 ergab, daß „die stadtnahe Trassenvariante 441 so weiterverfolgt wird, daß sie genehmigungsfähig an das Bundesverkehrsministerium gemeldet werden kann. Darüber hinaus setzte

sich das Wirtschaftsministerium [...] dahingehend durch, die Freiburger Variante nicht weiter in Betracht zu ziehen." (SZ, 11.2.94)

Einziges Zugeständnis des Wirtschaftsministeriums bestand darin,

„daß jene Planungsansätze noch einmal auf ihre Plausibilität überprüft werden, auf denen die Gutachten des Autobahnamtes für die Linienbestimmung aufgebaut sind.“ (SZ, 14.2.94)

Gruppe A bemühte sich um Harmoniestimmung. Vaatz meldete sich, im Gegensatz zu Schommer, im weiteren Verlauf kaum noch zu Wort²⁶.

- In der Gegensätzlichkeit der Ideologien gab es ab 1994 im Landtag weniger parlamentarische Stimmen. FDP sowie Bündnis90/Die Grünen mußten nach der Wahlniederlage bei den Landtagswahlen 1994 ausziehen. Die CDU verkündete, Umweltbelange künftig weiter zu vertreten.

„Das Wirtschaftsministerium werde sich auch nach dem Ausscheiden der Umweltschützer 'nicht von seiner umweltfreundlichen Verkehrspolitik' abbringen lassen, versichert Staatssekretär Wolfgang Zeller.“ (DNN, 30.9.94)

Gruppe B brachte diesem Angebot kaum Vertrauen entgegen.

„Angesichts der Entschlossenheit der politisch Herrschenden in Stadt und Land“ (DNN, 4.3.95),

das Vorhaben A 17 zügig voranzubringen, wurden den Umweltlobbyisten schlechte Chancen eingeräumt. Weitere Schritte im Planungsprozeß untermauerten diesen Eindruck. Vom Linienbestimmungsbeschluß des Bundesministeriums für Verkehr vom 31. Oktober 1994 wurde mit großer Verzögerung bekannt, daß

„mit dem mehr als verdoppelten Kostenansatz die Bauwürdigkeit dieser Maßnahme erheblich gesunken“ sei. Autobahnamtsleiter Strobel „konnte die zur Zeit unsichere Datenbasis für eine relativ sichere Verkehrsprognose nicht dementieren.“ (SZ, 20.10.95)

Trotz ernstzunehmender Schwierigkeiten wurde am Vorhaben weitergearbeitet.

„Ich würde den Bau wirklich gefährdet sehen, die Finanzierung, wenn das keine grenzüberschreitende Autobahn wäre. Aber da es eine ist, [...] hat sie politisch eine solche Priorität, daß sie deshalb gebaut wird.“ (A-C)

- Um die Stimmung dafür auch in der Öffentlichkeit aufrechtzuerhalten, rief OB Wagner im Juni 1995 seine Parteifreunde

„zur Fahne: 'Unsere Gegner sind hochgradig mobilisiert, sie bringen alles an Polemik, zahlenmäßiger Stärke, Organisationskraft und Kampagnenfähigkeit auf die Beine, was das rot-grüne Verhinderungsbündnis aufzubieten hat.' 'Bis zum Umfallen' sollte die CDU für einen Gewinn des Bürgerentscheides 'kämpfen', 'in der Familie, am Arbeitsplatz'. Die PDS nahm Wagners Kampfansage zum Anlaß für beißenden Spott [...] und titelte: 'OB Wagner: Mein Arbeitsplatz - mein Kampfplatz für die A 17.' [...] Auch die Dresdner CDU will mächtig powern. [...] Mit ihrem Plakat - Autobahnlogo plus Slogan 'Auffahrt Zukunft' und 'Gegen Stau in Dresden' - will sie den Nerv des Autofahrers treffen.“ (SZ, 20.10.95)

²⁶ Vaatz, dessen Wahlkreis in Trassennähe lag, hatte noch im Herbst 1993 eine letztlich erfolglose Gegenoffensive zur Verhinderung der stadtschneidenden Autobahn angekündigt.

- Stadtrat Georg Böhme-Korn (CDU) lieferte ein Beispiel ideologisch begründeter Beweisführung - für ihn als Beleg der Richtigkeit der eigenen und Unwahrheit der gegnerischen Gesichtspunkte:

„Jetzt muß gekämpft werden! [...] Das Feuerwerk der Argumente bringt nicht jedem eine Erleuchtung, sondern verbreitet auch einen Rauchsleier, in dem mancher unsicher wird. [...] Früh wurde die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Straßenverbindung Dresden - Prag erkannt - seit fast 60 Jahren Planung [...] endlich realisierbar [...]. Interessant aber auch die Gegenargumente [...], nur sehr grob als Denkanstoß fünf Kategorien:

1. Aus allgemeiner Autogegnerschaft geborener blanker Unsinn ('Autos verhalten sich wie ein ideales Gas.') Relativ harmlos, weil leicht erkennbar.
2. Pseudowissenschaftliche, mit großer Überzeugungskraft vorgetragene Behauptungen [...]. Gefährlich, weil für manche schwer zu durchschauen. Mit Vorliebe werden korrelative Zusammenhänge bewußt oder unbewußt als Ursache-Wirkungs-Beziehungen fehlinterpretiert. Beispiele: 'Wer Straßen sät, wird Staus ernten.'
3. An sich richtige Tatsachen, die aber aus dem Zusammenhang gerissen ein völlig verzerrtes Bild ergeben. [...] 'Beweis' der fehlenden Entlastung, indem die Verkehrsdichte 1992 ohne Autobahn der Prognosevariante mit Autobahn gegenübergestellt wird.
4. Die in sich durchaus stimmige grüne Ideologie der Schaffung eines Notstandes zur Erzwingung einer allgemeinen Wende in Wirtschaft und Gesellschaft. [...] Menschenverachtend, weil letztlich Geiselnahme der geplagten Dresdner für illusionäre Ziele. Dabei ist die Notwendigkeit eines realistischen Umsterns in der Verkehrspolitik durchaus unbestritten. Dies kann die Autobahn aber nicht ersetzen.
5. [...] Tatsächliche, ernst zu nehmende Belastungen [...]: Flächenverbrauch, Barrierewirkung, Abgase und Lärm, Beeinflussung des Mikroklimas. Diese sind zum einen den gewaltigen Entlastungen des Dresdner Stadtverkehrs gegenüberzustellen und zum zweiten und v.a. durch gekonnte Planung zu minimieren - hier ist die konstruktive Mitarbeit der Stadt gefragt. [...] Also, liebe Parteifreunde: ich hoffe, Sie sind hellhörig geworden gegen falsche Propheten. Trauen Sie der praktischen Vernunft, nicht linken Ideologen [...] Der Bürger muß wissen: Der Kampf für die Autobahn - das ist ein Kampf der Dresdner CDU und mit der Dresdner CDU. Es wird sich lohnen." (CDU in Dresden: Mitteilungen des Kreisverbandes, 3/95)

Beide Gruppen kamen in den Interviews, v.a. in der Rückschau auf den Bürgerentscheid 1995, auf demokratische Prinzipien im ideologischen Spannungsfeld zurück:

Gruppe A

„Wenn sich Bürgerentscheide als Element handhaben lassen, daß man Dinge, die wirklich Interesse der Mehrheit haben, durchkriegt, andere eben nicht durchkriegt, ist das gut. Die Versuche, daß relativ kleine Gruppen von Leuten solche plebiszitären Elemente sich okkupieren wollten, sind alle gescheitert. [...] Es hat sich gezeigt, daß die Gegner doch eine deutliche Minderheit sind [...] Also ham sie en Anteil von der Bevölkerung von ungefähr weniger als 20 %, die dezidiert dagegen sind.“ (A-Y)

„Die fachliche sachliche Argumentation, das Umgehen miteinander und dann zu einem Kompromiß zu kommen, funktioniert nicht. Es gibt Gruppierungen, die sind [...] sehr fundamentalistisch [...] und da wird dann versucht mit den Mitteln des Verwaltungsvollzugs den andern in die Ecke zu treiben und dann das eigene durchzusetzen.“ (A-Z)

„Aber die Rolle der Stadt Dresden war hier sehr kurzfristig und ich meine, der Bürgerentscheid hat gezeigt, wie weit die Politiker doch auch sich von den Bürgern und der Bürgermeinung entfernt hatten.“ (A-C)

„Der gesunde Menschenverstand [...] hat doch gesiegt. Das Gegeneinander hat sich aufgelöst, dem Fachlichen untergeordnet. [...] Ich hab ihn (den OB, d.A.) bestärkt im Wollen, dies durchzuführen. Hinterher war es praktisch [...] eine Bestätigung seiner Politik. Unabhängig vom Verkehr ist doch ein gewisser Abgleich, was eigentlich machbar ist [...]. Die Ausreißer sind zurückgeholt worden auf ein gesundes Bürgerverständnis.“ (A-H)

Gruppe B

„Der Bürgerentscheid wär spannend geworden, wenn der anders ausgegangen wäre, wie dann die Staatsregierung mit der Demokratie umgegangen wäre. Aber das war kaum zu erwarten, daß der anders ausgeht.“ (B-E)

„Diese ganze Sache mit dem Bürgerentscheid hat das Verhältnis aller Parteien links von der CDU entkrampft. Das ist wahrscheinlich immer so, wenn man gemeinsam an irgendetwas arbeitet.“ (B-G)

„Es war schon deprimierend, das Ergebnis (des BE, d.A.) vorgehalten zu kriegen. Die Häme und die Selbstgefälligkeit derer, die glaubten, gewonnen zu haben, zu sehen. Aber ich denke, das Bewußtsein hat sich ausgeweitet für dieses Problem.“ (B-W)

Tab. 5.15 Vorhandensein des Merkmals „Ideologische Fixierung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase

Merkmal „Ideologische Fixierung“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A B	A B	A B
Dresden I / Sächsische Schweiz	A B	A B	A B
Sachsenknie	A B	A B	A B
Dresden II/441	A B	A B	A B

2. Konsistenznorm

Es wird danach gestrebt, ein einheitliches Bild im Denken und Handeln, eine stimmige Entscheidungswelt, zu erreichen: „Wer A sagt, muß auch B sagen“. Dies wird auch vom sozialen Umfeld erwartet, so daß es eine große Erwartung gibt, Bestätigung für die eigene Meinung zu erfahren. Dissonante Kognitionen können nur schwer toleriert werden.

Der Konsistenznorm unterlagen - wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung - sowohl Gegner als auch Befürworter, um eine jeweils stimmige Entscheidungswelt herzustellen. Mit gespaltener Weltsicht versuchten beide Gruppen, ihre Erkenntnisse der Öffentlichkeit zu vermitteln.

„Eigentlich war ich als Kind schon überzeugt, daß das ein notwendiger und wichtiger Verkehrszug sein würde. Bei den Kommunisten war es undenkbar, nu, aus finanziellen Gründen, und danach kam die Diskussion wieder hoch und da warn wir uns eigentlich einig, daß die Autobahn gebaut werden muß. [...] Die Frage (nach dem Entscheidungsprozeß, d.A.) hab ich auch schon mal gestellt [...] in Bonn: [...] ‘Wir haben uns für diese Variante entschieden, um [...] eine weitere Verkehrsader für Dresden zu schaffen als Landeshauptstadt. Dresden [...] soll das Tor zum Osten werden’. Und das geht nur mit Straßen [...]. Daß natürlich irgendwo auch Kostengründe ‘ne Rolle gespielt haben werden, ist [...] eigentlich ouch ni verwerflich.” (A-I)

- Gruppe A bemühte sich, den Bürgerinnen und Bürgern - unter Zeitdruck - die Vorteile der A 17 nahezubringen, ohne sie aber tatsächlich am Entscheidungsprozeß beteiligen zu wollen²⁷. Um im Entscheidungsprozeß möglichst keine widersprüchlichen Informationen aufkommen zu lassen, mußte das Verfahren verkürzt werden.

‘Der erneute Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren vervollständigt weiterhin die blanke Kapitulation des Umweltministers.’... Vaatz und Schommer halten jedoch entgegen, bislang habe es für keine Autobahn im Osten der Republik ein Raumordnungsverfahren gegeben. Es würde keine neuen Erkenntnisse bringen, aber das Verfahren weiter hinauszögern.” (Freie Presse, 3.3.93)

Dieser Verzicht schloß zugleich die bei anderen Themen (wie Elbeausbau oder Nationalparkentwicklung) mitunter erreichte Übereinstimmung mit den Umweltverbänden von vornherein aus. Nicht nur Umweltverbände, sondern viele verschiedene Vereine, Verbände und Initiativen (Junge Welt, 20.3.93) meldeten Protest gegen die Planung an. Gerade im Fall der „Sachsenknie“-Variante waren die Kritiker nicht willens, die „schwerwiegenden Einschnitte in Landschaft und Lebensraum“ sowie die neue „CDU-Diktatur“ (ebd.) hinzunehmen. Der Parlamentarische Umweltstaatssekretär Dieter Reinfried erklärte dazu, er halte es

„nicht für sinnvoll, die Kreistage der betroffenen Regionen mitentscheiden zu lassen. Die seien als Nicht-Experten gar nicht in der Lage, zwei- oder dreitausend Aktenseiten zu erfassen.” (Junge Welt, 20.3.93)

- Gruppe B hatte ein großes Akzeptanzproblem in Gruppe A, wo ihr häufig unlautere Absichten unterstellt wurden. In Gruppe A war man sich sicher, wenn nicht sofort, dann später jetzige Gegner von der Richtigkeit des Vorhabens überzeugen zu können, denn z.B.

„dieselben Jugendlichen, die heute an der Fahrraddemo teilgenommen haben, werden in zehn Jahren dankbar auf der Autobahn fahren.” (OB Wagner, taz, 1.11.95)

Für Gruppe B ließen sich derart weitgehende Weltsichtspaltungen und ein so ausgeprägtes Gefühl, daß das, was für die eigene Person richtig ist, auch für alle anderen gelten muß, nicht finden.

²⁷ Die sächsische Kommunalverfassung sieht vor: „Über Planungen und Vorhaben, die für die Entwicklung der Gemeinde bedeutsam sind oder die soziale, kulturelle, ökologische oder wirtschaftliche Belange ihrer Einwohner berühren, sind die Einwohner frühzeitig und umfassend zu informieren.” (DNN, 20.4.93)

Tab. 5.16 Vorhandensein des Merkmals „Konsistenznorm“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase

Merkmal „Konsistenznorm“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A B	A B	A B
Dresden I / Sächsische Schweiz	A B	A B	A B
Sachsenknie	A B	A B	A B
Dresden II/441	A B	A B	A B

Mit der Zusammenfassung der signifikanten Randbedingungen wurde im Sinne Mayrings (1988) typisierend strukturiert,

indem die Daten nach den drei Kriterien

- extreme Ausprägung
- Ausprägung von besonderem theoretischen Interesse und
- besonders häufig vorkommende Ausprägungen

noch einmal hervorgehoben werden.

Tab. 5.17 Wirksamste Faktoren der Randbedingungen im Überblick

strukturelle Faktoren	situativer Faktor	soziale Faktoren
Gruppe A	Gruppe A und B	Gruppe A und B
<ul style="list-style-type: none"> • Abschottung nach außen • Fehlen diskursiver Entscheidungsprozeduren • Direktive Führung • Homogenität des Gremiums 	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitdruck 	<ul style="list-style-type: none"> • Ideologienorm • Konsistenznorm

Im Entscheidungsprozeß erwies sich, daß sich die strukturellen Faktoren Abschottung, Fehlen diskursiver Entscheidungsprozeduren, direktive Führung und homogenes Gremium nur für die maßgeblichen Entscheider, also Gruppe A, bestätigen ließen. Produktiver Streit im Sinne eines diskursiven Prozesses war in Gruppe A bei der Durchsetzung des Vorhabens unerwünscht und wurde als „Parteienkampf“ bezeichnet, bei dem „Sachfragen hinten runter rutschen“ (A-D). Dabei suchte man in gleicher Weise, eine fachliche Debatte durch politische, oft dirigistische Vorgaben zu verhindern.

Das auf Legislaturperioden ausgerichtete Denken und Handeln von Entscheidern verstärkte den situativen Faktor Zeitdruck. Obwohl beide Gruppen im Entscheidungsprozeß unter Zeitdruck

standen, war dies v.a. für Gruppe A relevant, die durch eigene politische Ziele und von Wirtschaftskreisen unter Handlungsdruck gesetzt wurde. Für Gruppe B ergab sich daraus eher Druck zur Reaktion.

Die sozialen Faktoren galten ebenfalls für beide Gruppen. Die jeweilige ideologische Ausrichtung blieb trotz aller Argumentationen, Appelle und Umstimmversuche des anderen Lagers manifest und vertiefte sich durch die Auseinandersetzung. Konsistenznormgebunden hielt Gruppe A die Autobahn für eine Notwendigkeit - für die Wirtschaft und damit für das Allgemeinwohl - , während für Gruppe B das Gegenteil galt, weil diese Art Wirtschaftsweise den Preis einer zerstörten Umwelt bedeute.

Indem die Faktoren untereinander in Wechselwirkung traten, verstärkten sie sich noch. Am Beispiel der Lenkungsgruppe kann u.a. nachvollzogen werden, wie die Symptome Homogenisierung, Bevorzugung Gleichgesinnter und Abschottung ineinander griffen.

Je stärker die **Randbedingungen** des Entscheidungsautismus ausgeprägt waren, umso größer wurde die Gefahr, die Realität verzerrt wahrzunehmen und eine sich selbstbestätigende Welt zu konstruieren.

„In ihrem Denken ist das ja ganz dringend nötig. Die sehen das ja soo dringend als Lösung wie ich das andere als Lösung sehe. [...] Das wird ein Glaubenskrieg.“ (B-O)

Der dafür verantwortliche Mechanismus war die monopolistische Präferenz . Entscheider (individuell oder in der Gruppe) hatten schon zu Beginn des Entscheidungsprozesses eine änderungsresistente Präferenz sowie die feste Erwartung, daß sich diese Präferenz durch externe Fakten und durch die Meinung anderer relevanter Personen bestätigt.

Dissonante Kognitionen und Widerstand gegen die eigene Meinung wurden aversiv erlebt, für Gruppe A weit mehr handlungsbestimmend als für Gruppe B. Die einzige Möglichkeit, Dissonanz zu reduzieren oder besser zu vermeiden, war, alle anderen Kognitionen der eigenen Präferenz anzugleichen, was zur Konstruktion einer passenden subjektiven Entscheidungswelt mit all ihren Facetten führte. Für Gruppe B kamen die Dissonanzen in der Auseinandersetzung nicht unerwartet. Da es hier keine eindeutige monopolistische Präferenz sowie viel geringere Entscheidungsbefugnisse gab, hatten diese Dissonanzen ganz andere Wirkungen als bei Gruppe A. Für diese stand ein Vorhaben auf dem Spiel und sie hielt an ihrer monopolistischen Präferenz für die Autobahn im gewünschten Trassenverlauf fest unter dem Motto:

„Wenn einmal eine Entscheidung gefallen ist, müssen wir den Weg auch gehen.“ (A-B)

Mit diesem Hintergrund ließ sich, wie im folgenden gezeigt wird, auch die gesamte Symptomatik des Entscheidungsautismus - mit den selbstbezogenen und sozialen Symptome sowie den Symptomen im Entscheidungsprozeß - nachweisen. An Selbstbestätigungstendenzen im Denken, im Kommunikations- und Interaktionsverhalten sowie im Procedere der Entscheidungsfindung war dieser Autismus erkennbar.

5.1.5.2 Symptomatik des Entscheidungsautismus

5.1.5.2.1 Selbstbezogene Symptome des Entscheidungsautismus: Erlebnis- und Denkwelt der Entscheider

Selbstbezogene Symptome betreffen das Denken, Fühlen und Erleben des Entscheiders.

1. Unfehlbarkeitsglaube

Man glaubt, selbst im Besitz der Wahrheit zu sein. Mit der Sicherheit, die richtige Entscheidung treffen zu können, mit empfundener subjektiver Kompetenz und leichter Überschaubarkeit des Entscheidungsthemas werden Zweifel bagatellisiert.

- Gesetzesvorgaben wie die Sonderregelungen für Ostdeutschland und das Beschleunigungsgesetz, die Planungsvereinfachung und deutlich reduzierte Partizipation vorsahen, unterstützten die Position von Gruppe A.
- Merkmale wie hohe empfundene Entscheidungssicherheit und subjektive Kompetenz schrieben sich beide Gruppen zu. In der entscheidenden Verbindung mit hoher wahrgenommener Einfachheit des Problems war das Symptom nur bei Gruppe A festzustellen:

„Ich hatte ja sämtliche Untersuchungen zur Verfügung, die hier gemacht worden sind. Ich hatte die Studien vom Wirtschaftsministerium.“ (A-Y)

In der Beschreibung der Projektbetreiber war es eine einfache Entscheidung, denn

„es gab kaum eine andere vernünftige Lösung“ (A-H), weil „man normalerweise dort eine Straße baut, wo sie erforderlich ist.“ (A-Ä)

- Diese Struktur erschwerte es Gruppe B, Komplexität und Kompliziertheit der Materie zu thematisieren und mit dem Appell zu Folgenabschätzung und -abwägung sowie Alternativensuche Gehör zu finden:

„Das ist so wie ein Naturgesetz über uns verhängt, daß Autoverkehr sein muß.“ (B-A)

Dennoch gab es, auch mit Bezug auf den eigenen Lernprozeß, immer wieder Anläufe (vgl. auch Kap. 5.1.3.1.6).

„'90 hab ich auch geglaubt, daß eine Ringautobahn um Dresden die Stadt wirklich entlasten könne. [...] Hab dann sehr schnell durch Sachen, die ich in andern Bereichen durchdacht hab, durch die Wechselwirkungen [...] gesehen, daß das einfach ein Denken ist, was ich nicht will. [...] Mein Bild von gesellschaftlichen Prozessen, gerade auch Verkehrspolitik, ist viel differenzierter geworden.“ (B-Q)

Darüber hinaus unterstellte man den Projektbetreibern u.a. latente Motive für das Vorhaben und beschrieb es als

„Prestigeobjekt im Sinn von ausgesprochen männlich dominiertem Denkverhalten. Daß man etwas Großkotziges hinstellt und sich als Macher etabliert.“ (B-T)

Auf Regierungsebene, wo man sich mit Bestimmtheit auf dem richtigen Weg wähnte, wurden Entscheidungen intransparent und ohne breitere Beteiligung getroffen.

- Die Festlegung des Grenzüberganges durch das SMWA ist ein Beispiel dafür. Das Umweltministerium bemühte sich um Schadensbegrenzung in der öffentlichen Bewertung und verwies auf einen angeblich „dynamischen Prozeß der Abwägung“ zwischen den Ministerien (DNN, 27.7.94). Tatsächlich traf Minister Schommer während des Entscheidungszeitraumes mit seinem Ressortkollegen Vaatz kaum Absprachen und brüskierte diesen:

„Ohne Absprache mit dem Ressortkollegen hatte Schommer [...] mit seinem tschechischen Kollegen Jan Strasky eine Vereinbarung über den Verlauf der Autobahn Dresden-Prag an der Grenze verkündet, [...] eine Tunnellösung sei verworfen worden. Auf Nachfrage erklärte Schommer: 'Das ist mit meinem Kollegen Arnold Vaatz abgesprochen, alle ökologischen Bedenken [...] sind ausgeräumt.' Das war unwahr. Vaatz wurde vorher überhaupt nicht gefragt. [...] Schommer, etwas verschnupft: 'Ich kann doch nicht wegen allem mit dem Minister reden.' [...] Ausgetrickst fühlt sich Vaatz nicht zum ersten Mal. [...] Ohnehin unter Druck von Umwelt- und Naturschutzverbänden wegen seiner prinzipiell positiven Einstellung zur Autobahn muß er sich jetzt auch noch vom Wirtschaftsminister ausbremsen lassen. [...] Dennoch verteidigte Vaatz ('ich bin nicht das federlassende Ressort') im April die Kabinettsentscheidung für die Dresdner Variante. Sie entspräche 'voll den Erfordernissen der Raumplanung und des Umweltschutzes'". (DNN, 1.7.94)²⁸

Im Verlauf der Entscheidungsfindung nahm der Unfehlbarkeitsglaube zu.

- Als Gruppe A im Bürgerentscheid siegte, sah sie dies als Bestätigung der eigenen Position. Gruppe B konnte nicht nachvollziehen, warum Gruppe A den Besitz der absoluten Wahrheit für sich reklamierte, wenn dies ein Verdrängen der Probleme bedeute.

„Das ist eine glatte Niederlage für die Linksparteien, die mit ihrer Propaganda von der stadtschneidenden Variante Leute für sich gewinnen wollten. Der Bürgerentscheid wird eine Riesen-Motivation sein. Bonn wird die nötigen Gelder für die Autobahn bereitstellen.“ (DNN, 6.11.95)

„Jeder Richter wird jetzt in Abwägung von Einzel- und Gemeinwohlinteressen berücksichtigen müssen, daß zwei Drittel der Dresdner für die Autobahn sind“, sagte Schommer. „Für die Gegner der A17 sei das Abstimmungsergebnis 'eine Ohrfeige, wie sie deutlicher nicht ausfallen konnte.'“ (DNN, 6.11.95)

²⁸ In der raumplanerischen Stellungnahme des SMUL (Februar 1994) wurden dazu Umweltbelange zugunsten wirtschaftlicher Aspekte geringer bewertet.

Tab. 5.18 Vorhandensein des Merkmals „Unfehlbarkeitsglaube“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung

Merkmal „Unfehlbarkeitsglaube“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A ↓	A ↓	A ↓
Dresden I / Sächsische Schweiz	A ↓	A ↓	A ↓
Sachsenknie	A ↓	A ↓	A ↓
Dresden II/441	A ↓	A ↓	A ↓

2. Selbstbeschwichtigung

(a) Wegrationalisierung von Zweifeln

Das Aufkommen von Zweifeln soll prinzipiell vermieden werden, indem entweder Bedenken „wegerklärt“ und vermeintlich entkräftet oder durch Selbstzensur Probleme nicht zu Ende gedacht und verdrängt werden.

„Wir hatten nie Zweifel, daß wir die Autobahn wollten.“ (Ludwig-Dieter Wagner, Vorsitzender der CDU-Stadtratsfraktion, SZ, 21.4.94)

Mit dieser Prämisse wurden Bedenken und Zweifel von Gruppe A im Sinne der Selbstbeschwichtigung entweder nicht zugelassen oder bagatellisiert:

- Der Gutachter TÜV Rheinland fand in den technischen Regelwerken keine Grenzwerte für Benzol, deshalb konnte, da ja kein Grenzwert überschritten würde, Unbedenklichkeit bescheinigt werden.
- Gestiegene Projekt- und Planungskosten wurden von den verantwortlichen sächsischen Planern nicht an das Bundesministerium für Verkehr weitergemeldet.
- Das Umweltministerium erteilte in seiner raumplanerischen Stellungnahme (1994) unerfüllbar hohe Auflagen - zur eigenen Beruhigung im Wissen um die tatsächlichen Folgen.
- Formulierungen wie „stadtschneidend“ wurden geändert in „stadtnah“ mit dem Verweis auf

„Streit um Worte. Keiner kommt auf den Gedanken, ein Schreckensbild über die A4 zu malen, die nur wenige Kilometer vom Zwinger entfernt die Stadt schneidet.“ (OB Wagner, Sächsischer Bote, 4. März 1995)²⁹

„Wenn die Probleme draußen sind, ist es besser. [...] Für die stadtf fernere, war meine erste Auffassung, dann hab ich mich mit den Argumenten beschäftigt

²⁹ Häufig wurde trotz der West-Ost-Verbindung mit Anschluß nach Mittel- und Westdeutschland sowie nach Polen (A 4) und der nordgerichteten A 13 nach Berlin beklagt, die Landeshauptstadt sei ohne Autobahnanschluß und somit vom wirtschaftlichen Aufschwung ausgeschlossen.

[...]. Ich hab mir die Argumente aus dem Umweltbereich beispielsweise durchgelesen. Dort, vom Tonfall und allem, eine Phobie herausgespürt.³⁰ Das war nicht nur sachlich. Es klang zwar wissenschaftlich, aber da hab ich schon gemerkt, daß viel Ideologie dabei ist. [...] Wirtschaft war 'ne kurze Stellungnahme, aber das leuchtete mir ein. [...] Es war immer das Schreckenswort von der stadtschneidenden Autobahn. Ja, wo wird sie denn hier geschnitten? [...] Wir wollen eine Autobahn nicht nur für den Fernverkehr, sondern wir wollen auch angebunden sein, die Dresdner. Der Tourist, der vom Balkan kommt, nach Skandinavien, der wird schon mal 'nen Blick auf die Stadt werfen können und sich dabei entscheiden, spätestens auf dem Rückweg mach ich hier Station." (A-B)

- Eingestanden wurde, es gibt „paar Probleme, [...] aber das ist lösbar.“ (A-D) Die Hoffnung auf eine technische Lösbarkeit aller mit der Autobahn verbundenen Probleme ließ in Gruppe A trotz steigender kritischer Nachfragen keinen Zweifel am Vorhaben aufkommen:

„Die kritischen Fragen der [...] Bürger seien für eine Entscheidungsfindung notwendig. Letztlich müsse bei der Trassenfindung nach technischen Lösungen gesucht werden, die die Belastungen für die Anwohner minimieren.“ (Klaus-Dieter Rentsch (CDU), SZ, 25.2.94)

Tab. 5.19 Vorhandensein des Merkmals „Wegrationalisierung von Zweifeln“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung

Merkmal „Wegrationalisierung von Zweifeln“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A ↓	A ↓	A
Dresden I / Sächsische Schweiz	A ↓	A ↓	A
Sachsenknie	A ↓	A ↓	A
Dresden II/441	A ↓	A ↓	A

(b) Abwertung von Opponenten

Teil einer gespaltenen Weltsicht ist neben Selbstbeschwichtigung die selbstglorifizierende Abwertung des Gegners, so daß man selber das leuchtende Vorbild, die Gegenpartei ein finsterer Widersacher ist.

Das Spektrum der Abwertung, dessen sich vorrangig Gruppe A bediente, reichte von allgemeiner unscharfer Kritik über ideologisch motivierte Herabsetzung bis hin zu persönlichen Angriffen.

- „Bei allen Projekten gibt es Bedenkenträger. Das sind Minderheiten.“ (A-B) Dazu gehörten z.B. die gegen die A 17 engagierten Studenten der TU Dresden, die vom Rektor³¹ kritisiert und angewiesen wurden,

³⁰ vgl. Anhang M

³¹ Prof. Achim Mehlhorn

„fremde Kompetenz stärker zu achten als den eigenen subjektiven Standpunkt.“
(Sächsischer Bote, 26.7.95)

Studenten wurden auch an anderer Stelle abqualifiziert:

„Die jungen Leute [...], wenn die fertig sind mit'm Studium und ham 5 Jahre Berufsleben, da brauchen die en Auto, ham en Job, da denken die ganz anders [...]. Das ist doch keine Bevölkerungsgruppe, die ernstzunehmen ist.“ (A-D)

- „Autobahngegner seien in der Minderheit“, erklärte der umweltpolitische Sprecher der CDU-Landtagsfraktion, Prof. Mannsfeld. Der Verein der Straßenbau- und Verkehrsingenieure warnte nichtsdestotrotz, „von der BRD aus gesteuerte und finanzierte lautstarke Minderheiten von Autobahngegnern“ könnten die Autobahnplanung behindern³².
- Die Kritiker wurden von Projektbetreibern geteilt in

„sozusagen zwee Lager, die eenen sind prinzipiell gegen alles, gegen jede vernünftige Lösung, die wolln das Auto abschaffen. Aber, ich freu mich immer schon droff, ooch in den Informationsabenden hab ich die immer alle gefragt: Und, sind Sie mitm Auto da? Die fahren nämlich alle Auto, alle³³. Und da weeß ich ooch, was davon zu halten ist. Und die sind immer schwer am kämpfen! [...] Und die andern, die ham eene politische Oppositionshaltung.“ (A-D)

Gruppe A sah sich - vermeintlichen oder tatsächlichen - Kritikern in der Fachwelt, in der Politik, aber genauso in der Bürgerschaft gegenüber. Ein Vertreter beschrieb sie als Gruppe von

„Gutverdienenden, materiell Unabhängigen, vom Lebenskampf Entfernten aus Verwaltung und Lehrerschaft, bei studentischen Linksalternativen und sehr Jungen, aber auch in einem Kreis Älterer gesehen, für die nur die Parteinahme zähle.“ (A-K)³⁴

„Am deutlichsten äußerte sich Pfarrer Helmut Berthold aus Burkhardswalde, der aus 'christlichem Verantwortungsgefühl' für die A13 ist. An die Kritiker, darunter 'einige meiner Amtsbrüder', gerichtet sagte er: 'Früher haben sie geschwiegen, jetzt sind sie gegen alles.'“ (DNN, 2.6.94)

Die A 13, sagte er,

„zerstört nicht die Umwelt, wenn sie nach ökologischen Erkenntnissen gebaut wird.“
(SZ, 2.6.94).

Kritiker forderte er auf:

„Da geht doch nur wieder in den Urwald.“ (B-A)

- Die konservativen Parteien mutmaßten in der Ablehnung der Autobahn weniger fachliche Gründe als vielmehr ideologisch begründete:

„Wir waren bei der Autobahnablehnung erschüttert von der unheiligen Allianz links von den bürgerlichen Parteien. Der Bürger ist der Souverän und nicht eine Partei oder Clique, die an der Macht ist. Und wir wollen deshalb den Bürger befragen.“
(Stadtrat Berauer (DSU), SZ, 11./12.2.95)

³² vgl. Anhang E.3

³³ vgl. Interviewauswertung Kapitel 5.2

³⁴ In der Gruppe der im produktiven Bereich Tätigen von Mitte 30 bis Mitte 50 seien die Befürworter des Vorhabens verortet (A-K).

„Die Ausstellung im Rathaus sollte zensiert werden von den Stadtverordneten. Ist dann nur erreicht worden, daß keine Kommentare bei der Ausstellung sein durften. [...] Das haben die Stadtverordneten beschlossen, eine ideologische Mehrheit dieser Autobahngegner. Das hat unsere Arbeit im vergangenen Jahr kompliziert. [...] Jedenfalls hat sich dann eine richtige Verschwörung im Stadtrat breitgemacht.“ (A-U)

Mit dem Hinweis

„Das Dümme wäre, gar keine Autobahn zu wollen...“ (SZ, 20.9.93)

versuchte Baudezernent Keller (DSU) angesichts der Tatsache, daß

„Dresdens Autobahngegner [...] langsam mobil“ (ebd.) machten, die Autobahndiskussion zu beenden. Staatssekretär Reinfried (CDU) hob hervor, daß in ganz Europa kein unumstrittenes Großprojekt existiere (SZ, 11./12.2.95).

Ein Verzicht ergäbe sich deshalb nicht.

- Statt auf eine fachliche Ebene gehoben zu werden, nahm die Emotionalisierung immer mehr zu. Bei einer Landtagsdebatte, die die CDU wegen der widersprüchlichen Situation und der damit verbundenen Gefahr der Verzögerung des Projektes durch die Bundesregierung sowie zur Demonstration ihrer befürwortenden Position beantragt hatte, kam es zu einem „Eklat im Parlament“ (Morgenpost, 7.10.95). In dieser Sitzung wurden neue Sachargumente kaum ausgetauscht, dafür bestimmten Emotionen die Tagesordnung. Es kam zu Tumulten,

„nachdem PDS-Rednerin Christine Ostrowski 'unter die Gürtellinie' (Gerlach) traf, als sie von einer Kontinuität im Straßenbau 'von Hitler über Ulbricht und Honecker bis zu Kohl' sprach und dafür von Wirtschaftsminister Schommer als 'hoffnungsloser Fall' eingestuft wurde.“ (SZ, 7./8.10.95)

„'Da hilft nicht mal der Psychotherapeut.' (Zitat Schommer, d.A.) Auch sonst kam die PDS schlecht weg. Autobahngegner Gerlach warf ihr vor, mit ihrem 'Gewitter' von 26 Anfragen zu dem Thema nur für einen 2,30 Meter hohen Papierstapel gesorgt zu haben. Dietmar Franke (CDU) nannte das 'Obstruktionspolitik'. Frau Ostrowski sei ein 'Tagedieb', weil sie mit den 'dümmlichen Fragen' der Regierung Zeit stehle.“ (Morgenpost, 7.10.95)

Gegenseitige Beschuldigungen gab es also nicht nur aus den opponierenden Lagern heraus, sondern auch innerhalb des heterogenen Oppositionslagers³⁵, wenn es um politische Profilierungsmöglichkeiten ging.

In der Regel standen sich aber die Parteien und Vertreter aus Gruppe A und B gegenüber:

- Die Jungliberale Aktion Sachsen bezichtigte die Dresdner PDS der Lüge:

„Die Behauptung der PDS, bei jüngeren Einwohnern wären die Kritiker der Autobahn deutlich in der Überzahl, sei völlig aus der Luft gegriffen.“ (SZ, 27.10.95)

Man werde deshalb gemeinsam mit der CDU-Jugend ein Ja zur A 17 unter dem Motto „Frühstücken in Prag“ empfehlen.
- Die DSU warb für die A 17 mit dem Slogan: „Gegen rot-grünes Chaos!“ (taz, 1.11.95) Ämter der Stadtverwaltung, die sich gegen die A 17 ausgesprochen hatten, wurden von den autobahnbefürwortenden Parteien beschuldigt, „Unregierbarkeit“ (A-B) herbeiführen zu wollen.

³⁵ Als die PDS gegen das Bürgerbegehren klagte, warf beispielsweise SPD-Fraktionsvorsitzender Albrecht Leonhardt der PDS-Vorsitzenden Christine Ostrowski „eine typische populistische Handlung“ vor (SZ, 15.9.95).

- Minister Schommer und Prof. Mannsfeld nannten

„den PDS-Antrag auf Ausschluß der Variante 441 in aufschlußreicher Weise 'populistisch.'“ (Junge Welt, 25.11.93)

Mit selbstglorifizierender Beruhigung sahen verschiedene Mitglieder der Gruppe A deshalb auch den Auszug von Bündnis90/Die Grünen aus dem Landtag 1994. Deren Kampf gegen die A 17 sei der falsche Ansatz gewesen (A-Y). Daß auch die vorhabenbefürwortende FDP den Wiedereinzug in den Landtag verpaßte, wurde nicht thematisiert.

Einer der exponierten Projektkritiker, der Landtagsabgeordnete und spätere Dresdner Umweltbürgermeister Gaber, stand aufgrund seiner Aktivitäten besonders im Schußfeld persönlicher Angriffe.

- So wurde er vom Pressesprecher des SMWA, Armin Reck, der „Stimmungsmache“ (22.6.93, Offener Brief³⁶) bezichtigt. Auch Minister Schommer, der schon in der Entscheidung von 1992 für zwei zu untersuchende Korridore einen

„Meilenstein auf dem Weg zu einer verkehrspolitischen Infrastruktur“ sah, war von dem „Protest eines 'gewissen Herrn Gaber'“ sichtlich verärgert. (Lausitzer Rundschau, 29.7.92)

„Die Argumente des Landtagsabgeordneten Klaus Gaber (Bündnis90/Die Grünen), die Autobahn sei weder umwelt- noch verkehrspolitisch vertretbar, bezeichnete Schommer als 'irreführend und unredlich.'“ (Morgenpost, 8.7.92)

Kurz vor dem Bürgerentscheid wurde die Kluft unüberbrückbar, die Kontroverse zwischen beiden Gruppen verschärfte sich nochmals:

- „Mit einer Autodemo gegen die Autobahn ist die PDS jetzt beim Aktionismus in Reinkultur. Zur Hauptverkehrszeit das größtmögliche Chaos zu verursachen, damit man möglichst viele Menschen erreicht, kann eine sachliche Auseinandersetzung kaum fördern. [...] In der Dresdner CDU hat man jetzt begriffen, daß vornehme Zurückhaltung in dieser Frage kein Erfolgsrezept sein kann.“ (DNN, 21./22.10.95).

Die Dresdner CDU-Fraktion warb allerdings schon länger mit verschiedenen Mitteln für ihr Vorhaben.

- Dazu gehörte z.B. die Verbreitung eines Interviews mit dem Vizeprimator von Usti n.L., Jiri Bavor:

„Die Gegner der Autobahn in Dresden gehören entweder in den linken Teil des politischen Spektrums oder zu den Grünen, bsp. zu den sog. unabhängigen ökologischen Initiativen, von denen einige sehr radikal sind und völlig einseitig das Verbot aller Autos und Straßen fordern. [...] Während der Beratung (Expertenanhörung 27.1.95, d.A.) erklärten die ökologischen Gruppen nur, was sie nicht wollen. Sehr schnell gesellten sich zu ihnen die Kommunisten, allerdings aus einem vollständig anderen Grund [...] So sind die Kommunisten in Dresden gegen die Autobahn [...], weil sie wollen, daß es schlecht geht, [...] was andererseits ein weiterer Beweis dafür ist, daß die Autobahn ein richtiger Schritt ist.“ (Dresdner Amtsblatt, 9/95, siehe Abb. E.7)

³⁶ vgl. Anhang E.5

Bis hin zur höchsten sächsischen Regierungsebene wurden Opponenten abqualifiziert.

- Ministerpräsident Biedenkopf diskreditierte Landschaftsschutz fordernde Projektkritiker als Wirtschaftsverhinderer und stellte

„mit Wut im Bauch [...] Autobahngegner in die extremistische Ecke, mit unverhohlener Schärfe griff er die Sozialisten - PDS wie SPD - an.“ (8. Landesparteitag der CDU in Pirna, SZ, 28.10.95)

Beim Bau der Autobahn habe die Politik eine große Verantwortung. Wer diese Verantwortung ablehne, weil damit eine Störung des eigenen Lebens verbunden sei,

„'ist nicht nur ein Egoist, sondern stellt die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes in Frage.'“ (DNN, 30.10.95)

Mit einem Offenen Brief des Ökologischen Rates, in dem eine „verkehrspolitische Wende statt Verunglimpfung“ gefordert wurde, setzte sich Gruppe B diesmal öffentlich zur Wehr. Biedenkopf habe sich

„'wider besseres Wissen' vehement für die A 17 eingesetzt und diejenigen, die sich für alternative Verkehrsproblemlösungen im Dresdner Raum einsetzten, verunglimpft. Das sei seines Amtes, seiner Mitgliedschaft in einer christlichen Partei und seinen eigenen theoretischen Erkenntnissen unwürdig. [...] Infolge Mißachtung oder Zurückhaltung wesentlicher Informationen, dem Nicht-Nachgehen sachlich begründeter Problemlösungen durch die Ministerien, sei eine Situation entstanden, 'die unserer Demokratie ihren positiven Sinn nimmt.'“ (SZ, 3.11.95)

Obwohl Gruppe B die Planung und das Entscheidungsprocedere häufig und auch öffentlich laut kritisierte, ließ sich keine solche Abwertung des Gegners wie bei Gruppe A nachweisen, Gruppe B nahm ihre Kontrahenten ernst und machte die Kritik hauptsächlich an fachlichen Dingen fest.

Tab. 5.20 Vorhandensein des Merkmals „Abwertung von Opponenten“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase

Merkmal „Abwertung von Opponenten“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A	A	A
Dresden I / Sächsische Schweiz	A	A	A
Sachsenknie	A	A	A
Dresden II/441	A B	A	A

Zusammenfassende typisierende Struktur der im Fall A 17 wirksamsten Faktoren der selbstbezogenen Symptome des Entscheidungsautismus im Überblick

Gemessen an ihrer quantitativen Häufung und starken Beeinflussung des Entscheidungsprozesses fanden sich folgende signifikante selbstbezogene Symptome - allerdings nur in Gruppe A drei Faktoren:

Tab. 5.21 Wirksamste Faktoren der selbstbezogenen Symptome des Entscheidungsautismus im Überblick

Selbstbezogene Symptome nur Gruppe A
<ul style="list-style-type: none"> • hohe Entscheidungssicherheit, wahrgenommene Einfachheit und subjektive Kompetenz (Unfehlbarkeitsglaube) • Abwertung von Opponenten • Bagatellisierung von Zweifeln

Diese Symptome verdeutlichten, daß das Hauptziel im Entscheidungsprozeß für Gruppe A darin bestand, das geplante Vorhaben durchzusetzen. Das mit diesen Symptomen verbundene Verhalten im Umgang mit Andersdenkenden und mit Problemen des Projektes kann sich bei komplexen ökologischen Auswirkungen eines Großvorhabens verhängnisvoll auswirken. Die Kommunikationsstrukturen wurden dauerhaft beschädigt, da persönliche Kränkungen und verhärtete Positionen ein sachliches, partnerschaftliches Miteinander künftig auch in anderen Fragen beeinträchtigten.

5.1.5.2.2 Soziale Symptome des Entscheidungsautismus: Kommunikations- und Interaktionsverhalten der Entscheider

Soziale Symptome beziehen sich auf Kommunikation und Interaktion des Entscheiders, denn dieser entscheidet gerade im politischen Raum nicht allein, sondern in Gremien. Dabei sind sowohl interne Kommunikation als auch Interaktion nach außen einzubeziehen.

Selektive Kommunikation

Bei selektiver Kommunikation richtet sich die Selektivität einmal auf das Kommunikationsobjekt und einmal auf den Kommunikationspartner: Gesucht werden konsonanzerzeugende Inhalte bzw. Personen, vermieden werden dissonanzerzeugende. Das Vermeiden von Widersprüchen ist Hauptmotor.

Das Kommunikations- und Interaktionsverhalten der Akteure ist von besonderer Aussagekraft für die Entwicklung des Entscheidungsgeschehens. Für beide Gruppen fanden sich Kernaussagen als Schlüssel für den Kommunikationsprozeß:

<p>Gruppe A <i>„Ich versteh die Gründe (der Autobahngegner, d.A.) nicht. Versteh sie nicht. Aber ich halt sie für falsch.“ (A-B)</i></p>	<p>Gruppe B <i>„Man kann noch so gut argumentieren [...], jeder greift nur immer wieder zu den Argumenten, die wieder für ihn eine Rechtfertigung in seiner Position bedeuten und nicht zu den andern Argumenten.“ (B-R)</i></p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

In Gruppe B war man sich der Problematik dieser Kommunikationsmuster bewußt:

„Die Fehler der Autobahnbefürworter waren, daß sie nicht ehrlich die Probleme benannt haben. Und bei einer wacheren Presse und Öffentlichkeit hätte das sehr böse ausgehen können. Es wird ja auch keine Rechenschaft von ihnen jetzt verlangt. Und die Autobahngegner, daß sie sich nicht überlegt haben, worum es eigentlich geht. Sie haben so verbissen gekämpft, ohne mal ´nen Blick hochzuheben. [...]. Diesen Bürgerentscheid zu machen, war ja, nüchtern betrachtet, auch nichts anderes als „Ich will nicht schuld sein.“ Sie (die Projektbetreiber, d.A.) ham ihre politische Verantwortung nicht wahrgenommen.“ (B-N)

1. Präferenzstützende Diskussionsinhalte

Debatten werden dominiert von präferenzstützenden Inhalten.

Beide Gruppen bemühten in der Planung bzw. Planungskritik sowie in der öffentlichen Debatte präferenzstützende Diskussionsinhalte.

- Planungsbeherrschend war für Gruppe A die Erkenntnis,

„daß man sich von andern Meinungen ni so sehr beeinflussen lassen sollte, daß man seine Meinung selber abwägen muß.“ (A-Ä)

Die CDU zog zur Begründung für die A 17 den Erhalt des besonderen Dresdner Rufes heran:

„Dresden müsse ein wirtschaftliches Oberzentrum werden, [...] um die Finanzen für Kunst und Kultur selbst erwirtschaften zu können. Ohne Autobahn befinde sich die Stadt in einer Randlage.“ (SZ, 19.10.93)

Daß gerade die Facette der Dresdner Kulturlandschaft für Gruppe B im Widerspruch zum Bau einer Autobahn stand, blieb Gruppe A unverständlich:

„Ich konnte die Argumente mit dem Opfer nie verstehen. Die Argumente der Gegner haben mich nicht überzeugt.“ (A-H)
- Nicht nur dissonante Inhalte, auch komplexe Zusammenhänge wurden nicht aufgegriffen. Das um Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern bemühte Grüne Jugendbündnis konstatierte:

„Nur mit sehr wenigen Leuten kommen wir in ein sachliches Gespräch. Die meisten würden auf ihren Schlagwort-Überzeugungen bestehen.“ (taz, 1.11.95)
- Eine präferenzstützende Diskussion erhofften sich die Initiatoren des Bürgerentscheids mit der gewählten Fragestellung, was zu deutlicher Kritik sowohl bei Gruppe B und angesichts des Verfahrens auch in der Presse führte:

„Wenn man den (Bürgerentscheid, d.A.) schon macht, hätte man die Frage anders stellen müssen, nämlich nicht ‚Sind Sie für diese Autobahn...‘, sondern [...] ‚Gegen eine Autobahn in diesem Korridor...‘.“ (B-N)

„Die Autobahn-Gegner sind empört. Da will doch die CDU mit einem Trick an die notwendige Mehrheit [...] kommen [...] und suggeriert: Sie sind doch für die Autobahn Dresden-Prag? Dabei geht es in dem vorgesehenen Bürgerentscheid gar nicht generell um den Bau einer Autobahn nach Prag, sondern einer bestimmten Trasse. Das steht dann im Kleingedruckten [...] Jetzt wollen auch Grüne, PDS und SPD in die Offensive und Aufklärungsmaterial verteilen. [...] Die öffentliche Diskussion dürfte eine größere Dimension erreichen. Bisher stritten doch nur Fachleute, Bürgerinitiativen und Betroffene.“ (DNN, 18./19.2.95)

„Peinlich: Jede Seite wirft der anderen die Unzulässigkeit der Fragestellung an den Kopf.“ (Stadtratssitzung, SZ, 25./26.3.95)

Um die Diskussion im gewünschten Sinne zu steuern, wurden im gesamten politischen Spektrum ansonsten für ungeeignet gehaltene Methoden eingesetzt.

„CDU und Partner hoffen auf den 'Dresdner Bürger' mit seiner Vernunft [...] Konservative Christdemokraten setzen auf Basisdemokratie. Basisdemokraten dagegen lehnen das Bürgerbegehren ab. So z.B. die Netzwerk-Jugend, die die ganze Aktion für unglaublich hält, weil sie von der CDU kommt.“ (DNN, 25./26.2.95)

- Der Versuch, Widersprüche zu vermeiden, erwies sich sowohl für die Planung als auch für Gesprächskultur und die angestrebte Harmoniestimmung als kontraproduktiv:

„Im Parlament hagelt es in aller Öffentlichkeit Kränkungen, die dem Stil des Hauses schaden.“ (SZ, 25./26.3.95)

Tab. 5.22 Vorhandensein des Merkmals „Präferenzstützende Diskussionsinhalte“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase

Merkmal „Präferenzstützende Diskussionsinhalte“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A B	A B	A B
Dresden I / Sächsische Schweiz	A B	A B	A B
Sachsenknie	A B	A B	A B
Dresden II/441	A B	A B	A B

2. Selektive Aufmerksamkeit und Interpretation

Konträre, dissonante Gesprächsinhalte werden überhört oder uminterpretiert.

Befunde dafür gab es in Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit.

- Zur Neutralität verpflichtete Behörden interpretierten in Richtung präferierter Alternative, was zu Auseinandersetzungen zwischen Gruppe A und B führte:

„In der jüngsten Ausgabe des Amtsblattes verwendete das Presseamt als Signet ein blaues Autobahnzeichen, um den Bürgerentscheid anzukündigen. 'Unverschämt, das ist das Werbeelement der Pro-Autobahn-Initiative', kritisiert Peter Herpichböhm. [...] 'Das ist politisches Kabarett. Wir haben nur das offizielle Verkehrszeichen für die Autobahn verwendet', sagt dagegen Rathaus Sprecher Ulrich Höver.“ (SZ, 30.9./1.10.95)
- OB Wagner hob den Sach-Konflikt bagatellisierend auf die politische Ebene:

„Vielleicht ist es im Moment schick, Opposition zu spielen. Dieses Spielchen macht der Dresdner Bürger nicht mit. Deshalb setze ich auf sein ureigenstes Interesse.“ (SZ, 23.2.95)

- An dem unübersichtlichen und langandauernden Entscheidungsprozeß konnte die Mehrheit der Dresdner Bürger nur partiell partizipieren. Lediglich bei für sie relevanten Abschnitten stieg deren Interesse sprunghaft. Mobilitätsbedürfnisse konkurrierten mit Betroffenheit. Mögliche Folgen waren für viele nur schwer vorstellbar. In Gruppe B schätzte man dies so ein:

„Wir (haben, d.A.) demokratische Strukturen, die sind abhängig vom allgemeinen Bewußtseinsstand der Bevölkerung. Wie sehr die subjektive und objektive Erkenntnis einer Situation auseinandergehen kann, das ist an dem Autobahnentscheid deutlich geworden.“ (B-W)

Tab. 5.23 Vorhandensein des Merkmals „Selektive Aufmerksamkeit“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase

Merkmal „Selektive Aufmerksamkeit“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A B	A B	A B
Dresden I / Sächsische Schweiz	A B	A B	A B
Sachsenknie	A B	A B	A B
Dresden II/441	A B	A B	A B

3. Bevorzugung Gleichgesinnter

Für die Dominanz konsonanter Diskussionsinhalte ist die Wahl der Gesprächspartner ausschlaggebend, Gleichgesinnte werden eindeutig bevorzugt.

- Im Entscheidungsprozeß bevorzugte Gruppe A Gleichgesinnte, indem z.B. zusätzlich zur „Lenkungsgruppe A 13“

„innerhalb der CDU-Fraktion eine Arbeitsgruppe gebildet worden ist, die sich für die Linie 441 ausgesprochen hat.“ (DNN, 7.10.93).

Deren Gleichgesinnte fanden sich in Schlüsselpositionen aller Bereiche:

„Das (Wirtschaftsministerium, d.A.) ist unsere übergeordnete Behörde, wobei ich sagen muß, daß die, was die Aktivitäten anbetrifft und ooch das ganze Engagement von Minister Schommer - ich will da kein Schmalz auf's Butterbrot tragen, aber das ist für uns schon gut. Wir ham da Rückendeckung, der kümmert sich, daß die Dinge auf die Reihe kommen. Und der Dr. Rohde natürlich auch. Das ist im ganzen Bereich des Wirtschaftsministeriums so und wir ham ooch en guten Stand beim Finanzminister, beim Prof. Milbradt. Der vertritt Gott sei Dank ooch noch die Auffassung, daß im Straßenbau das Geld gut angelegt ist.“ (A-D)

Auch die Teile der Wirtschaft, die Unterstützung signalisierten, wurden bevorzugt ausgewählt, so z.B. der Verband der sächsischen Bauindustrie, der den Bau

„als wirtschaftlich notwendig bezeichnet“ hatte (DNN, 19.6.94).

- Innerhalb dieser Runden stellte man die Weichen, ohne daß die Kontrahenten beteiligt wurden. Beispielsweise präsentierte Baudezernent Keller in der Öffentlichkeit

„zur Begründung seiner Zustimmung zur stadtnahen Autobahn Zahlen einer ‚Arbeitsgruppe Stadtentwicklung‘ und des Autobahnamtes, die weder dem zuständigen Dezernenten Roßberg noch Pohl bekannt waren. Als Roßberg darauf hinwies, daß sein Ressort solche Unterlagen eigentlich kennen müßte, äußerte Keller Verwunderung: Er habe die Zahlen an den OB weitergegeben und gehe davon aus, daß alle Beigeordneten sie kennen.“ (SZ, 31.5.94)

Tab. 5.24 Vorhandensein des Merkmals „Bevorzugung Gleichgesinnter“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase

Merkmal „Bevorzugung Gleichgesinnter“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A B	A B	A B
Dresden I / Sächsische Schweiz	A B	A B	A B
Sachsenknie	A B	A B	A B
Dresden II/441	A B	A B	A B

4. Abqualifizierung von Zweiflern

Zweifler in den eigenen Reihen werden abqualifiziert, um sich mit ihren (dissonanten) Argumenten nicht auseinandersetzen zu müssen.

- Seit Beginn der Auseinandersetzung wurden die wenigen Zweifelnden oder Andersdenkenden in den eigenen Reihen von Gruppe A als „kleinliche Krämerseelen“ (Berauer, DNN, 3.3.95) bezeichnet oder spöttisch belächelt und (z.B. in der Stadtratsfraktion) isoliert, wie u.a. der Stadtratsabgeordnete Zillmann (CDU) bei seiner Verantwortung gegenüber der Schöpfung anmahnenenden Plädoyer gegen eine Autobahn im Dresdner Raum (Stadtratssitzung am 21.10.93).
- Dabei signalisierten wichtige Stimmen in der CDU durchaus nicht nur Zustimmung: Dresdens Umweltdezernent Johannes Pohl (CDU) und sein Amtsleiter Dr. Christian Korndörfer (CDU) vertraten in Stellungnahmen eine ökologisch begründete klar ablehnende Position. Die fachliche Ebene, z.B. in der Stadtverwaltung Dresden, wurde jedoch nicht öffentlich abqualifiziert, sondern erhielt auf Erlaß des Oberbürgermeisters einen „Maulkorb“, der deren Argumente kaum an die Öffentlichkeit dringen ließ. Für die Arbeit des Stadtrates waren diese Positionen dennoch von Bedeutung:

„Das ist ein Entwicklungsprozeß gewesen, nachdem ich die verschiedenen Varianten gehört habe, [...] die Anhörung war z.B. sehr wichtig. Entscheidend war für mich die Stellungnahme aus dem Umweltdezernat. Was ich sehr hoch schätze, mit Pohl und Korndörfer, die beide dieser Partei angehören und trotzdem gesagt haben, mit uns nicht.“ (B-M)

- Das sächsische Umweltministerium mit Minister Vaatz hatte trotz prinzipieller Zustimmung zum Vorhaben einen schweren Stand in der Staatsregierung und geäußerte Bedenken wurden kaum ernstgenommen.

Für Gruppe B, die eine offene Diskussion in den eigenen Reihen führte, fanden sich keine Daten, die auf Abqualifizierung von Zweiflern schließen ließen.

Tab. 5.25 Vorhandensein des Merkmals „Abqualifizierung von Zweiflern“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung

Merkmal „Abqualifizierung von Zweiflern“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A ↓	A ↓	A ↓
Dresden I / Sächsische Schweiz	A ↓	A ↓	A ↓
Sachsenknie	A ↓	A ↓	A ↓
Dresden II/441	A ↓	A ↓	A ↓

5. Druck auf Andersdenkende und deren Ausgrenzung

Druck auf Andersdenkende wird ausgeübt, um ihnen die dominierende Präferenz energisch nahezubringen. Schlägt dies fehl, müssen sie mit Ausgrenzung rechnen.

Druck wurde von den Projektbetreibern in vielerlei Gestalt, auch unter Nutzung von Sanktionen, ausgeübt:

- Offener Druck

Nachdem die Stadtverordneten nur für den Korridor 3 votierten, hatten Bundes- und Landesregierung ihren Druck erhöht. Rohde und andere Autobahnplaner warben in der Dresdner CDU-Fraktion für die Linie 441 und mußten ihr

„Interesse für die Trasse 441 recht deutlich gemacht haben. Die Warnung war eindeutig: Sollte die Landeshauptstadt sich gegen die stadtnahe Trasse 441 aussprechen, läuft Sachsen Gefahr, daß das gesamte Projekt zurückgestellt wird. In diesem Sinne informierte die CDU noch am gleichen Tag auch ihre Koalitionspartner. Wer spricht da von Druck?“ (SZ, 22.10.93)

Ergebnis war

„ein offenbar gewandelter CDU-Fraktionschef Ludwig-Dieter Wagner, der zwar nicht direkt nach der Südhöhen-Autobahn ruft, aber nach einer Variante, die nur unwesentlich davon abweicht. Pikant dabei, OB Wagner ist anderer Meinung. Er hatte sich klar und deutlich gegen die stadtnahe Version ausgesprochen.“ (SZ, 5.11.93)

Diese Maßnahmen hatten Erfolg, denn es gab bald

„Signale aus dem Dresdner Rathaus, die das im Linienbestimmungsverfahren federführende Wirtschaftsministerium ermutigt hätten, die stadtschneidende Variante 441 zu favorisieren. [...] Das Sachsenknie (ist, d.A.) eine Variante, die nun vor allem wegen massiver Proteste in Freital als nicht realisierbar gilt.“ (SZ, 16.4.94)

Der Dresdner Oberbürgermeister beugte sich schließlich dem Druck und legte eine neue Vorlage zur Autobahn vor, weil

„der Beschluß nicht in allen Punkten eindeutig sei und damit eine Präzisierung notwendig wird.“ (Höver, DNN, 9.2.94)³⁷

Mit dieser Begründung wurde die Debatte erneut aufgerollt. Bundes- und Landesregierung griffen ein, wie z.B. Bundesverkehrsminister Wissmann, der sich

„in einem Brief an den Oberbürgermeister Wagner [...] für eine Stadtautobahn“ (DNN, 9.2.94)

aussprach. In Gruppe B registrierte man aufmerksam:

„Die Stadt soll jetzt nachträglich dem zustimmen, was der Freistaat entschied.“ (Stadtentwicklungsdezernent Roßberg, SZ, 30.5.94).

Beim Geschäftsführer der Grünen Liga, Stefan Schönfelder, entstand

„der Eindruck, daß die Stadtverwaltung unter den Druck der Staatsregierung und des Wirtschaftsministeriums geraten ist. [...] Nahezu alle anderen Gemeinden und Landkreise haben eindeutige Beschlüsse gefaßt, die ihre Territorien schützen.“ (DNN, 7.10.93)

Verschiedene exponierte Personen und Gruppierungen, die nach Alternativen suchten, waren genötigt worden:

„Dieses verkehrspolitische Ziel, von Fachleuten teilweise als anachronistisch gescholten, verfolgen die sächsischen Verkehrsplaner offensichtlich mit Nachdruck. Gutachten für bisher 4,2 Millionen Mark sollen es im Linienbestimmungsverfahren stützen. Widerständen gegen die geplante, als Linie 441 bekanntgewordene Trasse wird teilweise harsch begegnet. Das mußte unter anderem die Gruppe 'Pfarrer gegen A13' spüren, die sich mahndend gegen den Autobahnbau im 'Sonntag' geäußert hatte. Anlässlich dieses 'ärgerlichen Vorgangs' wurden Landesbischof Volker Kress und Vertreter der Gruppe ins Wirtschaftsministerium geladen, wo Staatssekretär Dr. Wolfgang Zeller die Kirchenvertreter unmißverständlich [...] auf ihre Zurückhaltungspflicht hinwies. Mit einem Anruf aus der Spitze des Wirtschaftsministeriums wurde auch Landrat Wilfried Oettel (Annaberg) beehrt, der namens des regionalen Planungsverbandes Chemnitz den Vorwurf der Manipulation gegen die Planungsbüros erhoben hatte [...] So erklärte der Vertreter des Planungsbüros am 3. November 1993, ihm sei ein optimierter Trassenvorschlag 'bis zum heutigen Tag' (Gesprächsniederschrift) nicht bekannt gewesen. Am 3. März jedoch bekommt MdL Gottfried Teubner (CDU) auf eine Anfrage vom Wirtschaftsministerium die Antwort, daß diese Äußerung des Vertreters des Planungsbüros 'nicht zutreffend' sei. Der bisher massivste Versuch, die gewünschten Planungen durchzusetzen, läuft gegenwärtig in der Landeshauptstadt.“ (SZ, 15.3.94)

- Subtiler und verdeckter Druck

Hochrangige CDU-Mitglieder³⁸ mischten sich in die Debatte ein:

³⁷ vgl. Dokument Stadtratsbeschluß 2388-74-93 „Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden zur Linieneinführung der geplanten Bundesautobahn 13“ vom 21.10.1993, Anhang N

³⁸ z.B. die Landtagsabgeordneten Dietmar Franke und Karl Mannsfeld, die Minister Steffen Heitmann und Friederike de Haas, Landtagspräsident Erich Iltgen sowie die Staatssekretäre Münch und Reinfried

„Wer die Autobahn in Frage stelle, der stelle auch eine ökologisch vertretbare Verkehrs-entlastung Dresdens und des oberen Elbtales in Frage.“ (DNN, 21.2.95)

Die Verwaltung wurde überwacht. Gruppe A kontrollierte verstärkt z.B. das Umweltamt, um dort vermutete Kritiker zu überführen.

„Dann ist mir aufgefallen eine ausgesprochene Eiferei. Ganz schlimm war es bei der Jungen Union. Der Chef der JU ist mit einer inquisitorischen Schärfe, auch schnüffelnd hier durchs Haus gegangen, ob nicht in der Verwaltung gegen die Autobahn gearbeitet wird. Da hat er so angebliche Beweismittel hochgezogen. Er hat z.T. auch Halbwahrheiten benutzt [...] nach dem Motto „Nur der Zweck heiligt die Mittel“. Das erinnert mich sehr an die untergegangene DDR.“ (B-N)

- Druck unter Nutzung von Abhängigkeitsverhältnissen

Dies traf besonders Planer aus Ingenieurbüros:

„Ich hab hier agitiert, EIBS, [...] Leute, die sich sehr engagiert haben in Umweltfragen bis '89. Ich sagte: 'Wir brauchen qualifizierte Leute in der Diskussion.' Und die dann gesagt haben: 'Wir dürfen nicht, wir haben im Betrieb interne Schreiben der Geschäftsführung an alle Verantwortlichen, daß wir uns in der Öffentlichkeit absolut zurückhalten bei den Dingen, die uns das Brot sichern. Und das ist eindeutig die Autobahn.' [...] Das ist meine Beobachtung, daß ganz viele Leute gebunden sind.“ (B-X)

Das SMWA bestritt, daß Ingenieurbüros unter Zwang standen.

„Es ist jedoch selbstverständlich, daß sich der Auftraggeber über den Zwischenstand der Untersuchungen unterrichten läßt.“ (Rohde, SZ, 25.3.93)

In mehreren Dresdner Industriebetrieben und Behörden kam es zu Anweisungen, daß Arbeitnehmer ihre Unterschrift für die A 17 leisten sollten. Gruppe A sah darin kein Problem, man freute sich vielmehr über die Hilfe:

„Die Wirtschaft steht hinter uns.“ (DSU-Stadtrat Berauer, SZ, 3.3.95)

Das Saxonia Bildungsinstitut koordinierte die Rundbriefaktion an Firmen mit der Aufforderung zur Unterstützung.

„Die Geschäftsleitung eines Dresdner Forschungsinstitutes versuchte daraufhin, ihre 120 Mitarbeiter zur Unterschrift geradezu zu nötigen.“ (ebd.) Damit wußten die Leiter, „welcher Mitarbeiter für und wer gegen die Autobahn ist.“ (ebd.) Bei Siemens Nixdorf gab es die Anweisung: „Bitte Unterschriftensammlung veranlassen.“ (ebd.) Als diese Kampagne bekannt wurde, gab es einen Sturm der Entrüstung. Die Gewerkschaften hatten protestiert, weil das Vorgehen dem Grundgesetz widerspreche und einen Mißbrauch des Direktionsprinzips darstelle (SZ, 4./5.3.95).

Einige Rechtsanwälte sahen darin

„die Gefahr der Diskriminierung Andersdenkender“ (SZ, 3.3.95).

Der Anwalt der Organisatoren, Meyer-Goetz, hingegen griff die PDS an, die den Fall, in den auch das Rathaus verstrickt war, aufgedeckt hatte³⁹:

³⁹ durch PDS-Mitglied Jens Lorek

„Wenn von anderen politischen Gruppierungen die Sache durch gefälschte Unterschriften unterlaufen wird, dann ist das ein Schlag unter die Gürtellinie.“ (DNN, 9.3.95)

Letztlich wurde die Unterschriftensammlung abgebrochen. Ein Beigeschmack blieb dennoch. In der Stadtverwaltung versuchte man, dem Skandal die Spitze zu nehmen und ihn als „Scheindiskussion“ zu interpretieren:

„Im Rathaus dürfen keine Listen ausliegen, wo Bürger hinkommen. Und wenn sich in einer Firma einer erpreßt fühlt, was das Bürgerbegehren angeht, dann wird er später beim Bürgerentscheid seine Stimme bestimmt nicht geben.“ (Rathaussprecher Künzel, DNN, 4.3.95)

Mit derartigen „Zustimmungserklärungen“ unterstrichen Initiativen für die A 13 ihren Anspruch auf eine Autobahn⁴⁰. Für den Umweltverband Grüne Liga stand fest:

„Daß die sächsischen Autobahnbefürworter mittlerweile die Ärmelschoner beim Kampf um ihr gelobtes Stück Asphalt abgelegt haben, ist spätestens seit dem Ärger mit den wandernden Unterschriftenlisten in Betrieben und Verwaltung allgemein bekannt, und daß das Bürgerbegehren von der Wirtschaft bezahlt wird, hat eigentlich niemanden mehr ernstlich verwundert.“ (Grünhorn 4/94)

- Druck durch Drohungen

Bei der Expertenanhörung im Stadtrat am 27.1.1995 hatte Stolle,

„der Abgesandte des Bundesverkehrsministeriums den Dresdner Stadträten ziemlich ungeniert gedroht: Nur die stadtnahe Trasse der Autobahn nach Prag werde von Minister Wissmann (CDU) finanziert.“ (SZ, 31.1.95)

Dieses Verhalten fand selbst Staatssekretär Nitsch

„ungeschickt, lobte jedoch seine fachlichen Qualitäten. Einige Stadträte fühlten sich allerdings offenbar brüskiert und darin bestärkt, spät in der Nacht gegen eine Autobahn auf dem Territorium der Stadt zu stimmen.“ (SZ, 31.1.95)⁴¹

Dies war für die Projektbetreiber Anlaß, den Druck auf Planung und Kritiker weiter zu erhöhen.

„Ministerpräsident Biedenkopf erklärt, daß die Autobahn gebaut wird. Und Wirtschaftsminister Schommer wird noch konkreter, indem er betont, daß die Planungen mit 'Nachdruck und größter Sorgfalt' vorangetrieben werden.“ (Wochenkurier, 9.2.95)

„Die Blockierer im Stadtparlament werden unsere Terminplanung nicht durcheinander bringen“, verkündete Schommer, der von „Kirchturmpolitik à la Dresden“ und „erschreckender Entwicklung“ sprach (DNN, 9.2.95).

⁴⁰ „Bürger für A 13“, 1.6.94, und Freie Wählervereinigung Weißeritz, 25.4.95

⁴¹ Claus-Dieter Stolle wurde im Zusammenhang damit ein anderer Posten zugewiesen, d.A..

Tab. 5.26 Vorhandensein des Merkmals „Druck auf Andersdenkende“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase, ↓ = im Entscheidungsprozeß zunehmende Ausprägung

Merkmal „Druck auf Andersdenkende“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A ↓	A ↓	A ↓
Dresden I / Sächsische Schweiz	A ↓	A ↓	A ↓
Sachsenknie	A ↓	A ↓	A ↓
Dresden II/441	A ↓	A ↓	A ↓

Zusammenfassende typisierende Struktur der wirksamsten Faktoren der sozialen Symptome als Teil der Symptomatik im Entscheidungsprozeß im Überblick

Für beide Gruppen wurden in Form der selektiven Kommunikation soziale Symptome des Entscheidungsautismus nachgewiesen, für Gruppe A fünf Faktoren, für Gruppe B drei Faktoren.

Tab. 5.27 Wirksamste Faktoren der sozialen Symptome als Teil der Symptomatik im Entscheidungsprozeß im Überblick

Selektive Kommunikation	
Gruppe A	Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> • Abqualifizierung von Zweiflern • Druck auf und Ausgrenzung Andersdenkende(r) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Präferenzstützende Diskussionsinhalte • Selektive Aufmerksamkeit und Interpretation • Bevorzugung von Gleichgesinnten 	<ul style="list-style-type: none"> • Präferenzstützende Diskussionsinhalte • Selektive Aufmerksamkeit und Interpretation • Bevorzugung von Gleichgesinnten

Eine selektive Kommunikation beherrschte den Entscheidungsprozeß nach innen wie nach außen: Präferenzstützende Diskussionsinhalte bestimmten die Debatte und auch die unzureichende Information der Öffentlichkeit. Kritische Experten, Verbände und Institutionen wurden am Entscheidungsprozeß nicht beteiligt oder übergangen. Innerhalb der Gruppe A gab es Druck in der politischen und fachlichen Ebene. In geschlossenen Zirkeln selektierte man unliebsame Facetten und interpretierte sie in Richtung des gewünschten Ergebnisses um. Den gesamten Kommunikationsprozeß durchziehen Störungen, partiell in Gruppe A, vor allem aber in der Kollision zwischen beiden Gruppen. Das unterschiedliche Herangehen und Kommunizieren beider Gruppen illustrierend, sei auf den Briefwechsel zwischen Umweltminister Arnold Vaatz und einem der „Pfarrer gegen A 13“, Christian Burkhardt (Anhang E.6) verwiesen. Hier offenbarte sich, welche Chancen durch die praktizierte selektive Kommunikation vergeben wurden, unterschiedliche Positionen im Diskurs abzugleichen, sich mit anderen Denkweisen und Zielen auseinanderzusetzen und auf der Basis gegenseitiger Respektierung nach Kompromissen zu suchen. Für die jeweiligen Entscheidungsmuster hätte eine ungestörte Kommunikation ein Korrektiv sein können, zumin-

dest aber ein Klima entstehen lassen, in dem eine unvoreingenommene Prüfung aller Varianten und Vorschläge erleichtert worden wäre. Das in Gruppe A und B differierende Kommunikationsverhalten wirkte sich auf die unterschiedliche Anfälligkeit für Entscheidungsautismus aus und erklärt auch die zahlenmäßig ungleiche Zitatverteilung in der Presse.

5.1.5.2.3 Symptome im Entscheidungsprozeß zur Abschirmung der Präferenz gegen andere Alternativen

Dissonanzreduktion und -vermeidung dominieren den Entscheidungsprozeß in all seinen Phasen. Die präferierte Alternative soll aufgewertet und möglicher Konflikt mit ihr vermieden werden.

1. Ignorieren bzw. Unterschätzen von Problemen

Die monopolistische Präferenz führt bereits zu einer verzerrten Wahrnehmung des Problems und der Ursachenanalyse, denn Aspekte, auf die die präferierte Alternative keine adäquate Antwort parat hat, werden ausgeblendet oder wenigstens unterschätzt.

Ökologische Konflikte, steigende Kosten und Akzeptanzschwierigkeiten waren die größten „unpassenden“ Probleme, die den Planungs- und Entscheidungsprozeß hemmten:

- Trotz der bereits zu diesem Zeitpunkt erfaßten erheblichen Umweltprobleme stufte das Bundesministerium für Verkehr den Antrag zur A 17 „Dresden-Prag“ in den vorrangigen Bedarf ein (April 1992): diese seien durch eine geeignete Linienführung lösbar. Grundsätzlich stimmte das sächsische Umweltministerium dem zu. Umweltministerium, Umweltverbände und der Gutachter Ulrich Hundsdoerfer sahen jedoch in dem vom Kabinett dann beschlossenen Korridor Südliches Dresden keine „geeignete Linienführung“. Die mit dieser Linienführung verbundenen Probleme sollten nicht öffentlich bekannt werden. Autobahnamt und Wirtschaftsministerium behandelten die vorliegenden Studien schon 1992 als „top secret“. Projektkritische Studien wie die der Bölkow-Stiftung oder das Schreiner-Gutachten wurden nach Presseberichten als „Geheimstudien“ zurückgehalten und für die Öffentlichkeit nicht freigegeben. Die Entscheidung für den Korridor 3, „dessen Vorzug insbesondere mit dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen“ (SZ, 25.1.93) begründet wurde, beruhte auf einem vom SMWA beauftragten Gutachten des Planungsbüros BENDER & STAHL. Die von den Gutachtern aufgezählten ökologischen Bedenken waren vom selben Ministerium ab- und „weg“gewogen worden.
- Geworben wurde von Gruppe A mit dem Bau einer „umweltverträglichen Autobahn“. Auf die sich mehrenden Anzeichen, daß mit steigenden Kosten aber zuerst am Umweltschutz gespart werden sollte, hatte Gruppe B immer wieder öffentlich hingewiesen.

„Bundesminister Wissmann hat der sächsischen Regierung schriftlich mitgeteilt, daß die geplante Autobahn Dresden-Prag zu teuer ist. Laut einer sog. Linienbestimmung aus dem Bonner Ministerium darf die Trasse statt 1,35 Milliarden nur 625 Millionen kosten. [...] Das brisante Schreiben flatterte bereits am 31. Oktober 1994 auf den Tisch von Autobahn-Chef Dr. Bernd Rohde im sächsischen Wirtschaftsministerium. Um die Bevölkerung nicht zu beunruhigen, ließ der Abteilungsleiter den unerfreulichen Brief erst mal in der Schublade verschwinden [...] 'Das schreiben die doch bei jeder Maßnahme. [...] Am Ende bekommen wir doch das geforderte Geld. Und die Bürger informieren wir schon noch.'“ (Morgenpost, 21.10.95) „Daß das Wirtschaftsministerium in Dresden dies bislang verschwiegen, finden wir ungeheuerlich.“ (Stadtrat Wolfhard Pröhl, Bündnis 90/Die Grünen, DNN, 20./21.10.95)

Tab. 5.28 Vorhandensein des Merkmals „Problemignorierung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase

Merkmal „Problemignorierung“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A	A	A
Dresden I / Sächsische Schweiz	A	A	A
Sachsenknie	A	A	A
Dresden II/441	A	A	A

2. Präferenzgebundene Ursachenanalyse

Um die präferierte Alternative als die bestmögliche erscheinen zu lassen, können Ursachen nicht objektiv und unvoreingenommen analysiert werden. Ursachen werden in bezug auf die vorbereitete Lösung, das gewünschte Ergebnis zergliedert.

- Die präferierte Alternative war die stadtnahe Trasse 441. Bereits im Juni 1991 hatte die Regierung dies als Vorzugslinie vorgelegt, denn es

„war klar, daß die stadtnahe Variante immer die Variante ist, die letztlich geplant war. Jede andere war aus Sicht der Autobahn unsinnig.“ (B-W)⁴²

Als Begründung für den Autobahnbau dienten Gruppe A die Staus und Verkehrshinderungen aufgrund des rasant gestiegenen Verkehrsaufkommens und eines veränderten Mobilitätsverhaltens seit 1989. Abhilfe erhoffte man sich durch Straßenbau. Das Bundesverkehrsministerium hatte sich

„für diese Variante entschieden, um eine weitere Verkehrsader für Dresden zu schaffen [...] und das geht nur mit Straßen.“ (A-I)

Angesichts der Verkehrsprobleme war die Schlußfolgerung von Politikern und Planern aus Gruppe A, daß es „aus verkehrspolitischer Sicht zur A13 'keine Alternative'“ (Dr. Rohde, Anhörung 28.1.95) gäbe. Durch die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan existiere ein „gesetzlich festgelegter Bedarf“ (Stolle, ebd.), der in der Argumentation immer wieder bemüht wurde⁴³.

„Wenn keine stadtnahe Autobahn kommt, das ham die ja in ihrem Stadtratsbeschuß ooch drin, den es ma´ gegeben hat gegen die A17, diesen Schwachsinn, daß sie ´ne Autobahn brauchen, aber keene stadtnahe. Um den Verkehr aber zu bewältigen, brauchen sie aber eine Ortsumgehung von Dresden, möglichst mit ´ner vierstreifigen Schnellstraße. [...] Und dann bezahlt der Bund die Autobahn und [...] für die Parallelstraße wolln´se dann die Fördermittel haben, da muß der Bund ja ooch 75 % zahlen. Und das hat man bei der ganzen Trassenabwägung ooch mit im Hinterkopf. Und das Umweltministerium hat das ooch im Hinterkopf, weil die nämlich sagen,

⁴² „Ich hab damals im Landtag schon mal Schommer ´ne Wette vorgeschlagen, als er noch vom Sachsenknie redete, daß die stadtnahe Variante die letzte sein wird. Er hat die Wette nicht angenommen, schade.“ (B-W)

⁴³ z.B. in einem Offenen Brief des SMWA-Pressesprechers, Reck (Dokument, 22.6.93), vgl. Anhang E.5

ich hab ja durch diese Doppeltrassenführung eine doppelte Versiegelung und damit hab ich natürlich auch einen größeren Eingriff in die Umwelt. Da sieht man auch mal, wie fachlich unqualifiziert solche Beschlüsse in der Stadt ausgehen. Und ohne daß man die Folgen da abschätzen kann.“ (A-D)

- In Dresden verlagerte Gruppe A die Diskussion zunehmend von der überregionalen auf die lokalpolitische Perspektive.

„Von Dresden wird nicht die Vernunft ausgehen. Wir stehen vor praktischen Entscheidungen.“ (Hermann Henke (DSU), Arbeitsbericht Verkehrskonzept 1992, 9.11.92)

Auf das Argument des „Vergessenseins“ wurde von den Projektbefürwortern wiederholt rekurriert. Die „Vereinigte Bürgerinitiative für A 13“ sah einen

„riesigen Nachholebedarf. Wenn wir jetzt die Chance vertun, bleiben wir der A... der Welt.“ (SZ, 11./12.2.95)

- Dieses Vorgehen im Sinne einer präferenzgebundenen Ursachenanalyse gab schon frühzeitig und regelmäßig Anlaß zur Kritik:

„Skrupel? 'Wir sagen JA zur Trasse überhaupt, der Umweltschutz liegt im übrigen bei der Autoindustrie' - so entwaffnend ist eine Stimme, nicht vom Sender Jerewan, sondern von einer Volksvertretersitzung am Elbstrom. Und wie sich die Bilder im Sachsenland gleichen: 'Ohne Autobahn wirtschaftliches Sterben unserer vergessenen Stadt.' Was ist ausgerechnet hier bei Dresden vergessen?“ (Die Union, später DNN, 10.10.91)

Gruppe B argumentierte gegen die Wirkung dieser Präferenz:

„Hier entscheidet vielmehr das Prestige. Es ist also keine Verkehrsaufkommenszahl [...] Es rechtfertigt den Ausbau der Bundesstraßen oder Ortsumgehungen [...], aber keine Autobahn [...]. Daß Sächsische Schweiz und Dresden das Nadelöhr sein sollen, durch das der Güterverkehr von der Türkei nach Schweden verkehrt, und wirtschaftlicher Aufschwung für Sachsen heißt dann, daß die 'ne Frittenbude an die Autobahn stellen, das erscheint mir wenig sinnträchtig. [...] Die denken, daß sie mit der Autobahn den wirtschaftlichen Aufbau in Sachsen beschleunigen. Ich unterstelle den meisten, daß sie das ernsthaft glauben, aber das ändert nichts an der Tatsache, daß die das nicht tut. Da ist 'ne Fehleinschätzung.“ (B-T)

Tab. 5.29 Vorhandensein des Merkmals „Präferenzgebundene Ursachenanalyse“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase

Merkmal „Präferenzgebundene Ursachenanalyse“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A B	A B	A B
Dresden I / Sächsische Schweiz	A B	A B	A B
Sachsenknie	A B	A B	A B
Dresden II/441	A B	A B	A B

3. Mangelhafte Generierung von Alternativen und Fixierung auf eine präferierte Alternative

Bewußt werden nur wenige Alternativen betrachtet, um einen potentiellen Konflikt mit der gewählten eigenen auszuschließen. Die Fixierung darauf verfestigt sich weiter.

Fixierung auf die präferierte Alternative

Die Festlegung auf die A 17 in der stadtnahen Linienführung beherrschte den Planungs- und Entscheidungsprozeß:

- Den politischen Entscheidern in Gruppe A war von Anfang an klar, daß die Entscheidung für die A 17 prinzipiell richtig sei.

*„Ich habe nie en Hehl draus gemacht, daß ich das für richtig und notwendig halte.“
(A-Y)*

- Trotz der Schwierigkeiten mit Straßenplanung – in Dresden „immer en Zirkus“ (A-D) –, ließe sich jetzt die Autobahnplanung aus den 80er Jahren finanzieren und umsetzen, erleichtert dadurch, daß dort „die Flächen schon freigehalten“ wurden (Dr. Rohde, Morgenpost, 12.3.92). Eine Beraterfirma der Stadt Pirna ging mit dieser Planung schon auf Investorensuche für Gewerbegebiete mit Autobahnanschluß (ebd.).

„Im 'Investitions-Atlas' Sachsen [...] wird der Freistaat als 'schnelles Stück Deutschland' gepriesen, natürlich mit einer Autobahn von Dresden über Pirna Richtung Prag.“ (SZ, 8./9.5.92)

Geplant wurde also eine

„Autobahn Dresden-Prag oder besser Sachsen-Böhmen, denn erstere Bezeichnung würde ja von vornherein andere Varianten ins Abseits stellen. Und Varianten gibt es nach wie vor, sagt man [...], da schnellstens etwas gegen die wachsende Lkw- und Pkw-Flut getan werden muß.“ (SZ, 15./16.2.92)

Der ADAC setzte auf diese Planung und zeichnete vorab in seinen Atlas für 1992 schon die Dresdner Linie ein, die sich auch in anderen Karten fand,

„als die exakten Untersuchungen noch nicht einmal eingeleitet waren.“ (Freie Presse, 21.4.94)

- In Kreisen der Vorhabenkritiker und Verfechter verschiedener Korridore verfestigte sich alsbald der Eindruck, daß die Autobahn und ihre Trassenführung von vornherein festgestanden hätten.

„Der Antrag in den Bundesverkehrswegeplan lautet übrigens 'Dresden-Prag', was wohl einer vorgezogenen Linienbestimmung gleichkommt. Und dann durch eine rechnerische Manipulation, die mit dem undurchsichtigen Bewertungsschema zum Bundesverkehrswegeplan möglich ist.“ (Peter Hildebrand, DNN, 15.7.92)

Festlegungen wurden vehement bestritten, u.a. aus Bonner Regierungskreisen. Zur Trassenführung sei noch keine Entscheidung gefallen (DNN, 9.7.92). Gaber warnte vor „Geheimniskrämerei“, mit der im selben Maße, wie die Akzeptanz schwinde, versucht würde,

„Entscheidungen hinter verschlossenen Türen festzuklopfen.“ (Lausitzer Rundschau, 29.7.92)

Mangelhafte Alternativengenerierung

Da Vorentscheidungen getroffen waren, blieb die Suche nach Alternativen prinzipiell wie bei den Linienführungen eingeschränkt.

(a) Alternativen zur Autobahn

- Verkehrsminister Günther Krause sah prinzipiell
„keine Alternative zur A 13, schließlich werde keine Betonwüste errichtet. Die Umweltbelastung müsse einfach hingenommen werden.“ (DNN, 9.7.92)

Die von Gruppe B geforderte Alternative des Ausbaus vorhandener Straßen und des Schienennetzes (Nullvariante) wurde von den Planern zurückgewiesen. Die Verkehrsentwicklung sei weder durch Verkehrsverlagerung noch durch Straßenausbau beherrschbar. Man untersuche zwar diese Varianten, es stehe aber fest, daß sie die A 13 nicht ersetzen könnten (SZ, 8./9.5.92).

„Die Autobahn wird trotzdem gebraucht.“ (Rohde, SZ, 15./16.2.92)

Die Nullvariante wurde von allen Alternativen trotz Dementi am wenigsten ernsthaft in die Planung einbezogen:

„Wir wissen ja noch nicht einmal, ob die Autobahn kommt.“ (Rathaussprecher Dr. Ulrich Höver, Morgenpost, 13.7.95)

(b) Alternative Trassen und Korridore

- Umweltminister Vaatz spielte in diesem Prozeß eine ambivalente Rolle: er setzte sich prinzipiell für eine Autobahn ein, kämpfte aber für alternative Trassenvarianten.
- Die schleppende Untersuchung anderer Korridore löste Protest aus, besonders bei den politisch Verantwortlichen aus dem Erzgebirge, die sich um eine Autobahn in ihrem Gebiet (V 2) bemühten. Annabergs Landrat Winfried Oettel (CDU) hatte den Eindruck, daß mit dem Grenzübergang längst auch die Trasse festgelegt sei, aber
„der Schwarze Peter zwischen Dresden - Bonn - Prag hin und hergeschoben werde.“ (Freie Presse 15.1.94)

- Die Fixierung auf den Dresdner Korridor hemmte die Planung. Es gab fachliche Probleme und vehemente, von den Projektbetreibern so nicht erwartete Proteste. Die Ausweichtrasse Sachsenknie diente der Umschiffung dieser Klippen, brachte aber wiederum ähnliche Schwierigkeiten und massive Proteste mit sich. Die Planer schwenkten also wieder auf die Ursprungsvariante ein, da hier die „verkehrliche Wirksamkeit“ deutlich größer war und damit der politischen Zielstellung besser entsprach: Bei der Entscheidung für den Dresdner Korridor 3 1993 war die von Sachsen festgelegte und im Bundesverkehrswegeplan formulierte Linie für Schommer „Entscheidungshilfe“ gewesen, nach Ansicht der SZ jedoch „vielmehr Zwang“ (3.3.93). Ministerpräsident Biedenkopf verteidigte den Beschluß als

„Doppelentscheidung“, bei der man sich sowohl von ökologischen als auch von ökonomischen Gesichtspunkten habe leiten lassen.“ (ebd.)

Gaber indes verwies auf den vom Wirtschaftsministerium erzeugten Druck, der keine sachliche Entscheidung zugelassen habe.

„Die stadtnahe Variante war von Kajo Schommer von Beginn an favorisiert. [...] (Es gab, d.A.) Anhaltspunkte dafür, daß das Wirtschaftsministerium versucht habe, auf die Abfassung der Untersuchungsergebnisse im Sinne der bevorzugten Variante 3 'massiv Einfluß' zu nehmen.“ (Freie Presse, 3.3.93)

Nachdem das „Sachsenknie“ große Proteste⁴⁴ ausgelöst hatte, brachte die „Projektgruppe A 13“ als erste die stadtschneidende Variante (441) wieder ins Gespräch (DNN, 25.8.93). Im September

„wurde schon für jene stadtnahe Trasse geworben, die noch vor einem Jahr als politisch nicht mehr opportun galt. Sie basiert auf jahrzehntealten Planungen der DDR und galt als ökologisch höchst bedenklich. [...] Auch Mitglieder des Umweltausschusses konnten sich des Eindrucks nicht erwehren, daß es im Wirtschaftsministerium eine Variante gibt, die man besonders gern möchte - Linie 441. [...] Die ökologisch verträglichste bei Freiberg [...] hat den entscheidenden Nachteil: Sie wird der verkehrspolitischen Zielstellung nicht gerecht.“ (SZ, 28.9.93)

Den Eindruck der politischen Einflußnahme teilten verschiedene Beteiligte:

„Es stand von Anfang an fest, das Ergebnis. Ich betrachte das, was vorher gelaufen ist, persönlich nur als Farce. [...] Ich hab soviel Interna mitbekommen bei der A17, wo wirklich gesagt werden kann, die ganze Suche mit dem Linienbestimmungsverfahren über die sieben Linien, dann die engere Linienauswahl, es ist von Anfang an darauf hingetrieben worden, eine wie auch immer geartete Linie in den Dresdner Süden zu bekommen. [...] Weil ich in der unmittelbaren projektleitenden Arbeitsgruppe drin war [...] und natürlich ooch über den Fortgang der Entscheidung hinreichend informiert worden bin und [...] auch miterlebt habe, wie die Entscheidungen geschoben worden sind. Also, wenn da anschließend Planer zu Ihnen kommen und sagen, Sie haben ja so recht, wir ham bloß nichts anderes aufschreiben dürfen. Dann wissense natürlich, wo der ganze Haken hängt und das dürfte spannend werden beim Rechtsverfahren. [...] Getürkte Gutachten.“ (B-E)

„Es gab [...] auf Ebene der Verwaltung eine ganz faire Zusammenarbeit. Auch jetzt noch mit dem Autobahnamt eine faire Zusammenarbeit, während die drüberliegende, stärker politisch motivierte Ebene, da wurde mit Lügen gearbeitet. [...] Die wollen eine Autobahn bringen.“ (B-N)

Die Linie 441 wurde wenig später vom sächsischen Kabinett endgültig beschlossen.

„Trotz der Vorzüge hat das Wirtschaftsministerium die Zittauer Variante unter den Tisch fallen lassen, noch ehe mit der eigentlichen Untersuchung begonnen wurde. Offenbar war eine dresdene Führung von vornherein politisch gewollt.“ (Hundsörfer, SZ, 7.10.93)

Kleinere Korrekturen im Stadtgebiet sollten auch die Bevölkerung überzeugen:

„Die Trasse wird immer besser. Sinn und Zweck der Untersuchungen ist es ja, Vorwürfe und Bedenken bei der Planung zu beachten.“ (SMWA-Pressesprecher Reck, SZ, 9./10.9.95)

Stadtrat Hermann Henke (CDU) hob andere Vorzüge hervor:

„Es kann damit ausgeschlossen werden, daß die in den dreißiger Jahren geplante Trassierung verwirklicht wird.“ (ebd.)

⁴⁴ u.a. eine Resolution von 52 Gremien, Gemeinden, Verbänden, Bürgern und Vereinen gegen die Linie 341, vgl. Chronik im Anhang E

Die Stadtratsfraktionen aus Gruppe B blieben bei ihrer ablehnenden Haltung.

„Dieser Stadtrat ist im Prinzip gegen die Trassenführung an dieser Stelle. Da interessieren mich kleine Änderungen nicht.“ (Leonhardt, SPD-Stadtratsfraktionsvorsitzender, SZ, 9./10.9.95)

Gruppe A hielt weiter am ursprünglichen Planungsentwurf, von Gutachtern als konfliktreichster Korridor beurteilt, trotz starker Proteste fest und argumentierte von dieser Prämisse aus für die A 17 als „mobilitätssichernde Maßnahme“ (Schommer) mit höherer Verkehrsdichte, geringeren Kosten und unabdingbar für die wirtschaftliche Entwicklung. Mit gezielten Vorgaben wollten die Autobahnplaner einer u.U. problematischen gesetzlichen Prüfung im Planfeststellungsverfahren begegnen:

„Die sachlichen und materiellen Fragen müssen so aufbereitet sein, daß es nur das sein kann.“ (A-D)

Die frühzeitige Festlegung auf die Dresdner Linie und die damit verbundene Prüfung oder Nichtprüfung möglicher Trassenvarianten bis hin zur Nulllösung war Gegenstand hitziger Debatten und wurde in den Interviews besonders reflektiert.

„Es ist etwas naiv angefangen worden und man hat [...] ´ne Diskussion begonnen zu einem Zeitpunkt, als man planerisch noch gar nicht soweit war. [...] Es war von vornherein klar, daß Zittau nicht infrage kommen kann, trotzdem hat man das in die Diskussion gebracht. Es war ungeschickt und man hat sich deshalb auch später den Vorwurf eingehandelt, Ihr seid unlauter, Ihr wußtet ja vorher schon, daß die Autobahn in der Nähe von Dresden geführt wird. [...] Die Kritik ist berechtigt. Kein Mensch wollte jemals eine Autobahn im Raum Zittau [...], dort kann man diese Dinge nicht ernsthaft betreiben, deshalb war das taktisch unklug. Man hätte von vornherein den Betrachtungskorridor einschränken müssen und dann aber echt die Varianten prüfen, die wenigen, die sich dann noch ergeben haben. Und dann ´ne klare Zielstellung auch war, den Raum Oberes Elbtal vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Das ist auch wieder sehr einseitig dann diskutiert worden. Dieses Obere Elbtal und die Stadt Dresden wird sicherlich entlastet durch die Autobahn, aber die Verkehrsprobleme der Stadt werden damit nicht gelöst. Ja, so hat das im Grunde niemand behauptet, so ist das dann in den Medien verarbeitet worden.“ (A-C)

Die Mehrzahl von Gruppe A betrachtete die Alternativengenerierung als ausreichend und die Fixierung auf die stadtnahe Trasse als erforderlich.

„Natürlich hat es dort (im Stadtrat, d.A.) en´ Prozeß gegeben, Entscheidungsprozeß, der auch bißchen was mit dem Wechsel der Legislaturperiode zu tun hat, entsprechenden Mehrheitsverhältnissen. Dieser Entscheidungsprozeß ist dominiert worden am Ende ganz stark zunächst von der Opposition, in der die Ablehnung überwog. [...] Aber nicht überwogen hat die Ablehnung der Autobahn. Abgelehnt wurde die Durchfahrt durch ´s Stadtgebiet. Das hat man erstmal dem Freistaat und dem Bund signalisiert [...] in einer sehr frühen Stufe [...]. Dann hatten sich Bund und Land entscheiden müssen oder vorentscheiden. Die Entscheidung war: Entweder wir machen diese Trasse [...] oder wir machen keine in Dresden. [...] Wir geben dann das Geld für andere Vorhaben, verteilen das irgendwo im Lande. An dieser Stelle schieden sich erheblich die Geister bis zum Bürgerentscheid. [...] Manchmal gibt ´s auch ein machtpolitisches Kalkül, hat wenig mit Sachlichkeit zu tun.“ (A-K)

„Nachdem die weiteren Korridore ausgeschrieben worden sind, Chemnitzer und Zittauer Korridor, hat sich im Prinzip doch bestätigt, daß [...] der erste Ge-

danke der richtige ist. [...] Bei dieser Sache ist eine enge Abstimmung mit dem Umweltministerium erfolgt, die sind ja gleichzeitig oberste Raumordnungsbehörde. Und das war doch ziemlich im Einklang.” (A-Ä)

Gruppe B registrierte besonders kritisch die Fixierung auf die stadtnahe Trasse und die aus ihrer Sicht mangelhafte Alternativengenerierung:

„Dann gab ´s diese diffuse Suche der Trassensuche, wo die vielen, vielen Trassen völlig ergebnisoffen untersucht wurden und wir ham natürlich nie geglaubt, daß das ´ne ergebnisoffene Untersuchung ist. Die Nachtigall trampelte mitunter so laut, daß es schon fast beleidigend war.” (B-Q)

„Aber man hat 1990/91 schon den Tschechen gesagt, wo sie die Autobahn hinbauen sollen. Die haben also nie die andren Varianten geprüft, jedenfalls nicht ernsthaft. [...] Damit weiß man seit 1990, welche Variante die Regierung bevorzugt. Die andern Prüfverfahren sind also nur zur Täuschung der Öffentlichkeit durchgeführt worden, Freiberg z.B., wo vom Zerstörungsgrad der Landschaft weniger Schaden angerichtet worden wäre.” (B-T)

„Es war ein Prozeß, in dem eine Entscheidung, ein vorgefaßtes Urteil nachträglich durch sogenannte fachliche Gutachten und teilweise öffentliche Diskussion begründet werden sollte. [...] Schon der Antrag der Autobahn in Bonn lautete: Autobahn Dresden-Prag und nicht Sachsen- Böhmen. Das war aufgrund dieses Vorurteils. Das stammt aus einer Zeit von vor über 60 Jahren [...]. Die Planungen sind in der DDR irgendwann mal forciert worden und nach der Wende aufgenommen worden. Zunächst sollte die gleiche Trasse gebaut werden, dann merkte man den Widerstand, dann hat man pro forma insgesamt 5 Korridore geprüft und verglichen. Aber wirklich nur pro forma, das kann man an der Qualität der Untersuchung nachweisen und vergleichen, es ist der Korridor bei Dresden immer viel umfassender geplant und untersucht worden. Tatsache ist, daß von allen Korridoren der allerschlechteste erwischt wurde, für Mensch und Natur. Was heißt erwischt, es war ja eine Vorentscheidung. Sie sind dabei geblieben, stereotyp gewesen.” (B-S)

„Gab ja auch andere Trassenführungen, das heilige St.-Florians-Prinzip. [...] Diesen Argumenten war ich sehr zugetan, weil ich nicht grundsätzlich von vornherein gegen jede, ich bin letztlich gegen jede, aber wenn denn eine gebaut werden muß, weil ´s angeblich sein muß, der Verkehr nicht verringert wird, weil da keine Perspektive dafür ist, dann soll sie doch so geführt werden, wie es am umweltverträglichsten ist. [...] Seltsamerweise hörten die Leute im Verkehrsministerium gar nicht drauf. Das war auch der Grund für die Entscheidungsfindung, daß es die einmal eingeschlagene Trasse war. Die muß sich ja bewährt haben! Wenn sie schon so lange auf dem Papier ist. Vielleicht haben die auch manche Projektierungsarbeit erleichtert, jedenfalls ist sie freigehalten.” (B-A)

Tab. 5.30 Vorhandensein des Merkmals „Mangelhafte Alternativengenerierung und Fixierung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase

Merkmal „Mangelhafte Alternativengenerierung und Fixierung“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A	A	A
Dresden I / Sächsische Schweiz	A	A	A
Sachsenknie	A	A	A
Dresden II/441	A	A	A

4. Verzerrte Bewertung der Alternativen (u.a. hinsichtlich Risiko, Attraktivität, Erfolgswahrscheinlichkeit, Kosten)

Die Phase der Bewertung ist charakterisiert durch eine verzerrte Alternativenbewertung. Positive Aspekte werden überschätzt, negative Aspekte unterschätzt. Mögliche Risiken haben neben einer imaginierten Attraktivität wenig Aussicht, wahrgenommen zu werden, ein klassischer „spreading apart“-Effekt.

- Kosten, Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsbelegung waren die Hauptkriterien, hinsichtlich derer die Autobahn im präferierten Sinn bewertet wurde. Gutachten im Auftrag des sächsischen Wirtschaftsministeriums standen im Verdacht, die präferierte Variante in dieser Richtung beschönigend zu bewerten. Bei Überprüfung dieser Gutachten, z.B. durch die TU Dresden oder das Entwicklungsforum, kamen Ergebnisse zutage, die vermuten ließen,

„die Gutachter-Rechenschieber seien mehr vom Wunsdenken der Politiker als von seriösen Kollegen geführt worden. Der politische Wille zur Durchsetzung der Autobahn [...] sei offenbar stärker als jeder seriöse, fachliche Standpunkt. [...] Die Zusammenfassung zeigt deutlich, daß die stadtnahe Variante von Beginn der Bearbeitung an bevorzugt wurde.“ (DNN, 21.8.92)

Dies untermauerte eine Gutachteraussage:

„Die Trassenführung nach Tisa in Richtung Bahrtal [...] führt dazu, einen weiteren Zwangspunkt zu fixieren.“ (ebd.)⁴⁵

Gutachter des Umweltministeriums, Experten und Verbände wiesen wiederholt auf Planungsfehler und fehlerhafte Annahmen in den Gutachten des Wirtschaftsministeriums hin. Das Gutachter-Büro Bender & Stahl hatte Urteile „gefühlsmäßig“ gefällt, wobei dieses „Gefühl“ mit der Planung des Auftraggebers SMWA korrespondierte⁴⁶.

- Im Herbst 1992 war die Vorentscheidung für den Korridor 3 gefallen.

„Bei Abwägung aller Kriterien [...] eine richtige Entscheidung.“ (Schommer, DNN, 4.11.92).

⁴⁵ Nur mit der stadtnahen Trasse wäre ein so weit östlich, in der Sächsischen Schweiz liegender Grenzübergang einzubinden gewesen.

⁴⁶ vgl. Anhang E.1

Umweltminister Vaatz hielt wie der begutachtende Verkehrsplaner Hundsdörfer die Korridore Freiberg oder Zittau für ökologisch günstiger, Schommer erklärte dazu jedoch,

„die Entscheidung werde nicht von irgendeinem Gutachter getroffen.“ (ebd.)

In Kreisen der Projektkritiker kommentierte man dies als

„Kapitulation der Umweltpolitik vor der Verkehrspolitik von Schommer“ (Gaber, ebd.).

- Bei den betroffenen Gemeinden war bezüglich der Trassenbewertung ein besonderes Phänomen zu beobachten, das „**Sankt-Florians-Prinzip**“. Aufgrund der weit verbreiteten prinzipiellen Zustimmung für Autobahnen und um etwaige Grundsatzdiskussionen zu vermeiden, sprachen sich viele Gemeinden zwar für den Bau der Autobahn aus, verlangten aber, daß ihr Territorium verschont bleibe. Erleichterung war festzustellen, wenn die Planung die Gemeindegebiete der Nachbarn betraf und nicht die eigenen. Die Gemeinde Braunsdorf z.B. protestierte gegen den Trassenverlauf, der die Gemeinde in zwei Teile schnitt. Als Alternative schlug Bürgermeister Polley vor:

„Eine Trasse an Birkenhain, Grumbach und Pohrsdorf vorbei würde weder die Wasserschutzzone noch die Gemeindeteile Kleinopitz, Braunsdorf und Oberhermsdorf stören.“ (SZ, 10.11.92)

Diese Anregungen wurden von Gruppe A als konstruktive Mitarbeit gewertet.

Kleine Landgemeinden erlebten, daß in

„Gegenden, wo nur wenig Leute leben, [...] kritische Stimmen natürlich auch von geringerer Stärke“ seien. (Bürgermeister Kadner, Liebenau, DNN, 6.11.92)

- Da die Autobahnplanung durch die heftigen Proteste bei den bisher vorgelegten Varianten behindert wurde, ging man dazu über, nur noch abschnittsweise, ohne Gesamtüberblick, zu planen. Der Naturschutzbund Sachsen vermutete darin „Methode“ (DNN, 20.4.93), Gruppe B nannte sie „Salamitaktik“. In der Presse wurde die Planung beschrieben als
- „Geisterfahrt - heute hier, morgen da lang.“ (Morgenpost Chemnitz, 16.6.93)
- Trotz einer starken Lobby für den Korridor 2 (Erzgebirge) war dieser besonders von einer verzerrten Alternativenbewertung betroffen. Der regionale Planungsverband Chemnitz wies nach, daß der

„Kabinettsentscheidung [...] wenig weitsichtige Planungen und verkehrspolitische Vorhersagen zugrundelagen, die durch zuverlässige Prognosen bis heute nicht untersetzt sind. [...] Der Landtagsbeschluß wurde erheblich mißachtet. [...] Doch die Planer taten alles, um eine Trasse durchzusetzen, die unter längst überholten Verkehrsbedingungen erdacht wurde. Sie rechneten dabei offenbar [...] sogar Alternativen 'schlecht'. [...] Der Verdacht einer Manipulation drängt sich auf, angesichts vieler Unzulänglichkeiten in den Unterlagen der Planungsbüros. [...] Die Projektgruppe A 13, in der wichtige Vorentscheidungen während der Planungen besprochen wurden, blieb dem regionalen Planungsverband Chemnitz verschlossen. [...] Die Ingenieurbüros räumten Fehler bei der Planung ein und informierten, daß bereits Anfang Juni 1993 eine Reihe von Vorentscheidungen gefallen sei, die zur weitestgehenden Eliminierung der Korridore V1 und V2 geführt hätten. [...] Die Verkehrsplaner betonten, daß allein die Verkehrswirksamkeit für die Landeshauptstadt entscheidendes Kriterium für die Trassenentscheidung sei.“ (SZ, 25.1.94)

Der Verdacht der Trassenmanipulation stand immer wieder im Raum. 1995 wurde im Umweltamt festgestellt,

„daß sich sächsische Verkehrsplaner offenbar die Verkehrsprognosen für das Jahr 2010 zurechtzimmern, wie sie gerade gebraucht werden. Denn bei einem Vergleich der Belegungszahlen fiel auf, daß das sächsische Wirtschaftsministerium im Linienbestimmungsverfahren für die Autobahn nach Prag mit anderen Zahlen operiert als beim Planfeststellungsverfahren für den A4-Ausbau.“ (SZ, 20.6.95)

- Das Bundesministerium für Verkehr entschied sich am 31. Oktober 1994 für die dresdenahe Variante.

„Die Entscheidung fiel vor allem aus verkehrlichen Gründen. [...] Aber auch aus ökologischen und Kostengründen haben wir uns so entschieden. [...] Wir glauben, ein Optimum gefunden zu haben.“ (SZ, 8.11.94)

Diesem Glauben schloß sich Gruppe B nicht an und fand in der Presse Unterstützung:

„Auffällig, wie sich seit der Favorisierung der stadtnahen Trasse die Reihenfolge der Argumente für die Autobahn veränderte. Da stand am Anfang die Lücke im transeuropäischen Autobahnnetz im Vordergrund, die es zu schließen galt. Heute geht es vor allem um die Entlastung der Landeshauptstadt und der Fernstraße 170 und 172. [...] Eines wird daran deutlich: Es sollen zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden. [...] Eine spürbare Verkehrsentslastung für Dresden können die Planer bis heute nicht nachweisen. Das Gegenteil ist wahrscheinlicher.“ (SZ, 8.11.94)

- Gruppe B versuchte, mit fachbezogenen, öffentlichen Diskussionen auf mehr Ergebnisoffenheit zu orientieren. So verkündete der 1994 neugewählte Umweltdezernent Dresdens, Gaber:

„Ich werde die fachlichen Voraussetzungen für eine sachkundige Entscheidung erarbeiten. Wenn es dann zur Autobahn kommt [...], werde ich im Planfeststellungsverfahren die Umweltbelange darstellen.“ (DNN, 21.10.94)

Dazu gehörte im Stadium der verhärteten Fronten auch die von SPD und Bündnis 90/Die Grünen geforderte Experten-Anhörung im Stadtrat, um

„zum Thema Autobahn endlich die Karten auf den Tisch zu legen. [...] Wir haben einen gültigen Beschluß gegen die Autobahn und eine inzwischen geänderte Meinung des Oberbürgermeisters. Außerdem hat Bonn die Linie festgelegt. Da es viele neue Stadträte gibt, ist eine Anhörung wichtig. Die Stadträte brauchen alle Argumente, damit sie frei entscheiden können: Entweder wir ändern den Beschluß oder die Stadt oder Fraktion klagt gegen die geplante Linienführung. [...] Wie zu DDR-Zeiten wird schon wieder alles ideologisiert. Wer nicht dafür ist, wird zum Gegner des Fortschritts gestempelt. Doch der Stadtrat darf nicht Plapper- und Vollzugsorgan des Bundes sein.“ (Leonhardt, SPD, SZ, 11.1.95)

„Es geht uns um sachliche Argumente, um das Auseinandersetzen mit Konflikten. Immerhin würde jeder zehnte Dresdner von der Autobahn betroffen sein.“ (Eva Jähnigen, Bündnis 90/Die Grünen, SZ, 11.1.95)

- Die Präferenz von Gruppe A hieß, eine Autobahn in einem bestimmten Raum zu bauen. So wurden mögliche Alternativen, die Verzögerung oder gar Infragestellung bedeuten könnten, oft nicht ernstgenommen:

„Die Autobahnverhinderer betonen immer wieder, daß es zur stadtnahen A 13 Alternativen gäbe. Sie unterbreiten jedoch keine, die als wirkliche Lösung anzusehen wären.“ (Wochenkurier, 9.2.95)

Wurden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben einige Alternativen geprüft, hatten Abwägungskriterien unterschiedliches Gewicht. Risiken oder Bedenken wurden eher bagatellisiert als berücksichtigt.

„Die gründliche Prüfung mehrerer Varianten hat es nicht gegeben. [...] Trotz erkennbarer erheblicher Umweltprobleme wird nach Abwägung aller Belange dem verkehrspolitischen Ziel der Maßnahme Vorrang eingeräumt.“ (Wochenpost, 3.9.92)

„Daß ernstzunehmende Kritiker die erwartete Verbindung von europäischem Fernverkehr und der Erschließung Dresdens für eine Illusion halten, ist am Ende ebenso beiseite gewischt worden wie das entschiedene Veto der Stadtverordneten.“ (Freie Presse, 21.4.94)

Tab. 5.31 Vorhandensein des Merkmals „Verzerrte Alternativenbewertung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase

Merkmal „Verzerrte Alternativenbewertung“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A B	A B	A B
Dresden I / Sächsische Schweiz	A B	A B	A B
Sachsenknie	A B	A B	A B
Dresden II/441	A B	A B	A B

5. Selektive Informationssuche und Selbstbestätigende Informationsbewertung

Informationen werden bewußt selektiv eingeholt: Man sucht nach konsonanten, präferenzstützenden Hinweisen und vermeidet dissonante.

Selektive Informationssuche und selbstbestätigende Informationsbewertung war in beiden Lagern zu finden, bei Gruppe A jedoch ungleich stärker, da hier ein Diskurs, wo möglich, vermieden wurde.

- Innerhalb der Gruppe A gab es kaum Dispute, wenn man von den Spitzengesprächen Schommer-Vaatz und Kabinetts- oder Fraktionsdebatten absieht, die von einem grundsätzlichen Ja zur Autobahn ausgingen. Wirtschaftsminister Schommer z.B. stand für eine Auseinandersetzung mit Umweltverbänden und Autobahnkritikern grundsätzlich nicht zur Verfügung.
- In Gruppe B bemühte man sich eher um Ausgewogenheit und Breite in der Informationssuche und -bewertung:

„Wir haben in unserer Geschäftsordnung uns selber verantwortlich gemacht für die Information über die Ausschüsse und den Kontakt zur Verwaltung, zu Fachleuten, so daß jeder [...] verpflichtet ist, so ´ne gebündelte Meinung in die Fraktionssitzung mitzubringen, pro und contra.“ (B-Q)

„Entscheidungen müssen getroffen werden von uns und die Verantwortung dafür tragen wir. Also, umfassend und rechtzeitig informieren, ´ne eigene Meinung bilden, das ist das Wichtigste, was man in DDR-Zeiten manchmal verlernt hat.“ (B-M)

Die Informationssuche blieb in beiden Gruppen dennoch vor allem auf konsonante Informationen fixiert:

„Nicht, daß ich was gegen ´ne andre Meinung hätte, gefällt mir eigentlich. Aber d a s ist so unseriös wie nur irgendwas.“ (A-U)

„Ich hatte die Studien vom Wirtschaftsministerium. [...] obwohl das teilweise auch nur Abschätzungen sind, die möglicherweise die ungünstigste Auswirkung berücksichtigen [...], z.B. [...], daß die Bergstraße stärker belastet sein wird als jetzt. [...] Das halt ich nicht für realistisch.“ (A-Y)

„Da sind also Stellungnahmen dann sowohl zur Straßenbaubehörde als auch zu uns von Trägern Öffentlicher Belange eingegangen und wir haben die entsprechend verwertet, ausgewertet, abgewogen und sind zu einer positiven Entscheidung gekommen. Es gab da kein Informationsdefizit.“ (A-C)

„Klar freut man sich über Daten und Fakten, die eigene Positionen bestärken, die andern hört man nicht. Hört man schon, ist aber gleich auf Verteidigung aus.“ (B-A)

- Es mangelte behörden- und verwaltungsintern lange Zeit an offiziellen ausgewogenen Informationen, so daß der Amtsleiter für Umweltschutz, Korndörfer, zur Vermeidung selbstbestätigender Informationsbewertung forderte:

„Solange jedoch das Defizit an Informationen besteht, könne die Stadt keine Entscheidungen treffen.“ (DNN, 19.3.92)

Die Zurückhaltung von Studien und Gutachten stufte der BUND als „Null-Information“ und möglichen Verfahrensfehler ein (DNN, 21.8.92).

Gruppe A hatte anders als Gruppe B immer das Gefühl, gut und umfassend informiert zu sein.

- Die offizielle Information der Öffentlichkeit war spärlich und einseitig vorhabenorientiert. Auf Druck von Gruppe B änderte sich dies im Laufe des Prozesses:

„Immer wenn man versucht hat, uns gar nicht mehr zu informieren, hat es dem Willen nach Information sehr gut getan. Das Autobahnamt hat da auch draus gelernt und sie versuchen ja jetzt so ´ne Politik der möglichst breiten Information zu fahren.“ (B-Q)

- Gruppe A hingegen sah ihr Vorhaben durch Medieninformationen eher gefährdet:

„Die Bürger müssen informiert werden. Und die Zeitungen informieren schlecht, sie sind eine unkontrollierte Macht. Sie machen tendenziöse Berichterstattung.“ (A-U)

Tab. 5.32 Vorhandensein des Merkmals „Selektive Informationssuche und selbstbestätigende Informationsbewertung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A und B), Ebene und Phase

Merkmal „Selektive Informationssuche und selbstbestätigende Informationsbewertung“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A B	A B	A B
Dresden I / Sächsische Schweiz	A B	A B	A B
Sachsenknie	A B	A B	A B
Dresden II/441	A B	A B	A B

6. Voreiliges Verwerfen von Alternativen

Indem konsonante Informationen für glaubwürdiger und überzeugender gehalten werden, ist die Konsequenz das voreilige Verwerfen von Alternativen, bis die präferierte Alternative konkurrenzlos erscheint.

Da Alternativen nur unzureichend und formal generiert wurden, konnten diese auch schnell verworfen werden.

- Die regionale und überregionale Presse hatte dazu verschiedentlich recherchiert: „Die gründliche Prüfung mehrerer Varianten aber hat es nicht gegeben. Und keiner der Planer hatte jemals die ernsthafte Absicht, die Verlängerung der A 13 bis nach Prag in irgendeine andere Gegend zu legen als in die unmittelbare Elbnähe. Nur der Form halber und für die Öffentlichkeit wurden neben der Vorzugsstrecke vier weitere Korridore benannt. [...] Das Spektakel der vorgeblichen Variantendiskussion war kein Selbstzweck, sondern es soll eine riesige Umweltsünde legitimieren. [...] Doch die Präsentation der Alternativen war von Beginn an Spiegelfechtereier. [...] Beim Verkehrsministerium in Bonn [...] maß man den ersten ökologischen Bedenken nicht mehr Gewicht bei als im Freistaat selbst. [...] Da politische Entscheidungen in Deutschland offenbar entgegen Vernunft und Sachverstand getroffen werden dürfen, da sie überdies nicht strafrechtlich geahndet werden können, wird in ein paar Wochen im Namen des Aufschwungs das Urteil über die Sächsische Schweiz gesprochen werden: 'Tod durch Autobahn.' Aber noch ist ja nichts entschieden.“ (Wochenpost, 3.9.92)
- Alternativen jenseits des Straßenbaues - z.B. Schienenausbau - wurden nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. Dies beklagten u.a. die Tschechischen Bahnen, die große Kapazitätsreserven sahen (Dokument, 10.1.94).

Tab. 5.33 Vorhandensein des Merkmals „Vorzeitige Alternativenverwerfung“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase

Merkmal „Vorzeitige Alternativenverwerfung“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A	A	A
Dresden I / Sächsische Schweiz	A	A	A
Sachsenknie	A	A	A
Dresden II/441	A	A	A

7. Nicht hinterfragte Entscheidung

Die Entscheidung für die präferierte Alternative basiert auf ungeprüften Annahmen.

- Ungeprüfte Annahmen v.a. aus den Themenkreisen Wirtschaft und Verkehr waren für Gruppe A oftmals Entscheidungsgrundlage (vgl. auch Kap. 5.1.3).

„Die wesentlichen Dinge, die aus Untersuchungen gekommen sind, die hab ich natürlich nicht grundlegend hinterfragt.“ (A-Y)

„(Zur, d.A.) Vorzugslinie [...] gab´s in der Fraktion überwiegend Zustimmung [...], von der Mehrheit nie in Frage gestellt.“ (A-H)

- Versuche einer komplexeren Sichtweise auf Folgewirkungen und das Eintreten für Argumente aus Bereichen wie Umwelt und nachhaltige Stadtentwicklung fanden sich stärker bei Gruppe B. Für Gruppe A standen die Vorteile einer Autobahn im Vordergrund, während Gruppe B mehr die Schwachstellen reflektierte und gleichzeitig subalternes überkommenes Denken in der Entscheidungsfindung und das Fehlen moderner verkehrspolitischer Leitbilder in Gruppe A beklagte.

Dies zeigte sich u.a. an folgendem Beispiel: In fünf Stunden in Venedig zu sein, wäre für die Projektbetreiber eine wunderbare Vision, und sie warfen den vor dem hohen Preis für diesen Luxus warnenden Gegnern kleinkariertes Denken vor.

Tab. 5.34 Vorhandensein des Merkmals „Nicht hinterfragte Entscheidungen“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase

Merkmal „Nicht hinterfragte Entscheidungen“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A	A	A
Dresden I / Sächsische Schweiz	A	A	A
Sachsenknie	A	A	A
Dresden II/441	A	A	A

8. Implementation der Entscheidung ohne „Was wäre, wenn...“-Szenarien

Die Möglichkeit des eigenen Scheiterns wird nicht in Erwägung gezogen, deshalb trifft man eine Entscheidung, ohne daß entsprechende Sicherheiten und Auffanglinien für den Fall von Hindernissen oder einem Fehlschlagen des Planes existieren.

Da eine Ablehnung des A 17-Projektes in Gruppe A nicht erwartet worden war, rief die mehrheitliche Verweigerung im Stadtrat und bei Betroffenen große Verunsicherung hervor, auf die mit entsprechend starkem Gegendruck (Votum des OB, Bürgerentscheid) reagiert wurde. Dementsprechend wurden Szenarien zu Folgewirkungen, die bei einem Vorhaben großen Ausmaßes die Planung stützen müßten, in das Entscheidungsprocedere nicht integriert. Im Falle der A 17 wurde eine Darstellung möglicher Auswirkungen, geleitet durch ungeprüfte Annahmen, eher erschwert.

- Von Experten skizzierte Folgeszenarien blieben ohne Widerhall:

„Die Folgewirkungen einer Autobahn (wären) für die lokale Wirtschaft, für die Wettbewerbsfähigkeit dieser Region, für die Entwicklungsfähigkeit der empfindlichen Sächsischen Schweiz äußerst negativ.“ (Prof. Knoflacher, DNN, 6.11.92)
- „Was wäre, wenn“-Szenarien für alle Konsequenzen einer Autobahn wurden von den Planern nicht durchgespielt. Der Antrag, eine Planungszelle zur A 17 zu etablieren, wurde im Stadtrat abgelehnt (DNN, 19.3.1995). Gruppe A beteiligte sich nicht an Szenariendiskussionen, kritisierte diese dann im Anschluß aber scharf. Die Diskussion ohne Gegenüber blieb wenig ergiebig.
- Eine mögliche Nullvariante war aufgrund getroffener Annahmen und Prognosen in Gruppe A ein „Horror-Szenario“ (SZ, 20.6.95).

„Ohne BAB 17 erwarten die Planer... an der Raststätte Wilsdruff täglich 73 000 Fahrzeuge. In den Unterlagen für den Bau der A 17 wird für den sog. Null-Fall ein Horror-Szenario von 107 500 Fahrzeugen gemalt... Wurde hier für die Autobahntrasse nach Prag hochgerechnet, um die stadtnahe Variante begründen zu können?“ (ebd.)
- Die CDU-Fraktion schlug zuerst auch die geforderte Expertenanhörung im Stadtrat aus, habe man doch beschlossen,

„sich aktiv und konstruktiv an der Linienführung zu beteiligen.. [...] Der Eilantrag hat einen negativen Touch, hier werden mit Liebe zum Detail alle negativen Auswirkungen zusammengetragen, aber kein Wort darüber gesagt, was passiert, wenn die Autobahn nicht gebaut wird.“ (Georg Böhme-Korn, CDU, SZ, 11.1.95)
- Zum Fehlen einer Szenarientwicklung wurde aus planerischer Sicht von Gruppe B konstatiert:

„Objektiv ist das alles sicher nicht gelaufen. Wobei, wer sich ein Bild machen wollte, konnte dies tun. Was man hätte anders machen können, aber ob das anders im Ergebnis geworden wäre, wäre, in einer anderen politischen Konstellation Alternativen aktiv zu planen. [...] Auf der normalen Ebene ist schon viel gemacht worden, Gutachten und so, das war alles nicht unbekannt. Aber die nächste Stufe, die konkreten Alternativen

aufzuzeigen, das war nicht möglich. Aber man muß auch konstatieren, ich hatte das auch anders eingeschätzt, daß den Leuten die konkrete Alltagsproblematik doch näher ist als gesamtstädtische Ziele." (B-Ö)

Tab. 5.35 Vorhandensein des Merkmals „Nichtimplementation von Szenarien“, aufgeschlüsselt anhand des ausgewerteten Materials nach betroffener Gruppe (hier A), Ebene und Phase

Merkmal „Nichtimplementation von Szenarien“			
Phase	Entscheidungsebene		
	politisch	fachlich	partizipatorisch
Startphase	A	A	A
Dresden I / Sächsische Schweiz	A	A	A
Sachsenknie	A	A	A
Dresden II/441	A	A	A

Zusammenfassende typisierende Struktur der wirksamsten Symptome im Entscheidungsprozeß im Überblick

Von den Symptomen im Entscheidungsprozeß traten am stärksten in Erscheinung:

Tab. 5.36 Wirksamste Symptome im Entscheidungsprozeß im Überblick

Symptome im Entscheidungsprozeß	
Gruppe A	Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> • präferenzgebundene Ursachenanalyse • Fixierung auf die präferierte Alternative • verzerrte Alternativenbewertung 	
<ul style="list-style-type: none"> • selektive Informationssuche • selbstbestätigende Informationsbewertung 	<ul style="list-style-type: none"> • selektive Informationssuche • selbstbestätigende Informationsbewertung
<ul style="list-style-type: none"> • nicht hinterfragte Entscheidung 	

Unterschiedliche Planungsphilosophien und politische Stile kennzeichneten die Entscheidungsträger der beiden Lager. Die das Vorhaben betreibende Gruppe A blieb auf ihre Alternative fixiert und generierte darum nur mangelhaft Linialalternativen, denn mehr Wahlmöglichkeiten hätten mehr potentielle Dissonanz bedeutet. Bei eingehenderer Prüfung wäre die Gefahr gewachsen, die präferierte Alternative infragestellen zu müssen. Da alles der Abschirmung der Präferenz untergeordnet wurde, wurden sonstige Möglichkeiten - andere Verkehrsbereiche oder andere Trassen - kaum oder nur oberflächlich geprüft. Damit blieb auch die Reflexion eigener erklärter Handlungsziele unvollständig.

Beide Gruppen praktizierten eine selektive Informationssuche und selbstbestätigende Informationsbewertung vom jeweiligen Standpunkt aus. Während des Prozesses konnte dies nicht aufgebrochen werden und verstärkte sich noch bei Gegendruck.

Die Interdependenzen zwischen Randbedingungen und Symptomatik des Entscheidungsautismus traten klar zutage, die Wechselwirkungen zwischen einzelnen Symptomen erreichten eine immer größere Dynamik. Die A 17 war schon vor Abschluß der Untersuchungen zum Gesetz erhoben worden, auf das man sich dann später immer wieder berufen und Verpflichtungen und Zwänge damit erklären konnte. Die stadtnahe Trasse (Linie 441) stellte von Anfang an die Vorzugslinie der Vorhabenbetreiber dar. Nur aufgrund der überraschend starken Proteste wurde die Linie 341 ins Spiel gebracht⁴⁷. Als auch hier der Widerstand unerwartet heftig wuchs, war es möglich, unter stärkerer Wichtung der Komponenten Verkehrswirksamkeit und Kosten zur präferierten Linie 441 zurückzukehren und an dieser entscheidungsautistisch festzuhalten. Zwar wurden in der Begründung auch ökologische Aspekte genannt, bei näherem Hinsehen bezog sich die Umweltfreundlichkeit aber auf eine größere Untertunnelung im Stadtgebiet und Lärmschutzmaßnahmen.

⁴⁷ Ein Verkehrsplaner kommentierte, daß „der erste Gedanke der richtige ist“ (A-Ä).

5.1.5.3 Einbettung des Entscheidungsprozesses in die politisch-administrativen Rahmenbedingungen

Im Untersuchungszeitraum waren die institutionellen Grundlagen lokaler Politik ebenso wie die internen Prozesse und Strukturen im Wandel. Planungsentscheidungen von Kommunen wurden zunehmend in Frage gestellt, die Parteien entdeckten dabei die Kommunalpolitik als Arena parteipolitischer Profilierung (BOGUMIL, 2001). Der gesellschaftspolitische Kontext bestimmte die Entscheidung zur A 17 von Grund auf und ist folglich als ein möglicher weiterer wichtiger Hintergrund für das Entstehen entscheidungsautistisch geprägter Entscheidungsprozesse zu betrachten. Nicht zu übersehen hinsichtlich der Qualität politischer Entscheidungen ist, daß in der Politik immer auch symbolische Herrschaft und Macht-Insignien eine Rolle spielen, d.h. es wird weniger auf Überzeugung und Einsicht als auf symbolische Repräsentation gebaut.

Beschreibung der politisch-administrativen Rahmenbedingungen

Die politisch-administrativen Rahmenbedingungen (entsprechend der Presseauswertung) erleichterten es Gruppe A, ihre Argumente besser durchsetzen zu können. Gruppe A argumentierte in Übereinstimmung mit den Zielvorstellungen der Bundes- und Landesregierung. Bedeutsame administrative Rahmenbedingungen wie Gesetze, Vorschriften oder Budgets förderten Entscheidungen im Sinne dieser Gruppe. Gruppe B kritisierte in der Oppositionsrolle das in seine politischen Ziele und Verhältnisse eingebettete spezielle Vorhaben.

Extraktion der politisch-administrativen Rahmenbedingungen laut Presseberichten im Überblick:

Sicht von Gruppe A	Sicht von Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehr und Infrastruktur als politische Schwerpunkte Sachsens • Einordnung der A 17 in den Bundesverkehrswegeplan („Gesetz“) • A 17 als fördermittelfinanziertes EU-Verkehrsprojekt unbestritten notwendig und dringlich für Sachsen als Brückenland • Verkürzung der Planungszeiten für schnelleren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • verkehrspolitische Leitbilder der 60er Jahre bestimmen Politik und Planung • nichtnachhaltige Verkehrspolitik • straßenorientierte Wirtschaftsförderung

Verkehrsminister Günter Krause, „einer unserer Freunde und Verfechter“ (CDU-Landtagsfraktionsvorsitzender Herbert Goliasch, DNN, 9.7.92), erklärte, daß der Ausbau auch unter Einsatz privaten Kapitals notwendig sei für die Wirtschaft und um Arbeit und Wohlstand nach Osteuropa zu bringen. Mit Investitionen in die Verkehrslenkung müsse man den Straßenverkehr flüssiger machen. OB Wagner schloß sich den Argumenten Krauses an:

„Ich werde mich dafür einsetzen, daß es eine Autobahn Dresden-Prag wird, nicht Chemnitz-Prag. Dadurch wird sich die Attraktivität Dresdens als Wirtschaftsstandort und Kulturmetropole nur erhöhen.“ (DNN, 20.3.92)

Die SPD warnte vor einer

„Bankrotterklärung zur freien Fahrt in den Wahnsinn“. (ebd.)

Wahrnehmung des Entscheidungsprozesses im politischen Kontext

Der Entscheidungsprozeß gestaltete sich entsprechend der politischen Gegebenheiten: Für Gruppe A getragen von einer Mehrheit in Politik und Bevölkerung, für Gruppe B in kritischer Begleitung und Hinterfragung des Prozesses. In der Auswertung der Presseberichte war er je nach politischer Einordnung durch unterschiedliche Merkmale charakterisiert:

Sicht auf den Entscheidungsprozeß von Gruppe A	Sicht auf den Entscheidungsprozeß von Gruppe B
<ul style="list-style-type: none"> • demokratischer Prozeß von Anfang an • Suche nach Alternativen zur A 17 nicht notwendig (historisch gewachsener Königsweg vorhanden) • bedingungslose Fortführung der getroffenen Vorentscheidungen (fertige Teilstücke auf tschechischer Seite, festgelegte Grenzübergänge, liniengebundene Fördermittel) • überregionale Bedeutung sowie verkehrstechnische und finanzielle Vorteile wiegen erhebliche Bedenken und ökologische Nachteile auf • Entscheidung für Linie 441 durch das sächsische Kabinett erst nach der Zustimmung des Dresdner OBs • Vergabe der Fördermittel bei Ablehnung nach Leipzig 	<ul style="list-style-type: none"> • demokratischer Prozeß durch Bürgerentscheid • Druck der Staatsregierung auf Dresden, vorzeitiges Fallenlassen anderer Korridore • technokratischer Entscheidungsstil ohne Folgenabschätzung • schwer korrigierbare Entscheidung • wirtschaftliche, verkehrliche und administrative Argumentation ohne Alternativenbeziehung • Ignorieren kritischer Gutachten • Planungsfehler (Schlechtrechnung anderer Trassen, methodische Fehler, manipulierte Verkehrsplanung und vorzeitige Korridor-Festlegung) • ideologische Prägung und unzureichende Sachkenntnis bei Entscheidern • Bedenken zur 441 durch Planung nicht ausgeräumt

Daß die politische Dimension des Vorhabens im Mittelpunkt stand, war allen Akteuren klar. In den Interviews kam dies zur Sprache, von Gruppe A als Unterstützung, von Gruppe B als Hemmnis und Bedrückung empfunden:

Reflexionen der politischen Dimension

„Man hatte sich in der Stadt nicht eindeutig geäußert, man hatte sich nur mit der Stadtratsmehrheit dagegen geäußert. Dieser Stadtratsbeschluß ist durch den Bürgerentscheid aufgehoben. [...] Der Beschluß, der gemacht wurde, daß der OB sich dagegen wendet, '94 oder '95, war auch gewissermaßen natürlich en Versuch, den OB zu demontieren, das hatte natürlich auch Nebenwirkungen, daß es nicht immer nur um Sachthemen ging.“ (A-Y)

„Und die andern, die ham eene politische Oppositionshaltung [...]. Wenn der Herr Wagner 'ne Autobahn will ham, da will der Herr Leonhardt keene ham. [...] Und das ist das Schlimme, daß in dem Stadtparlament die Sachfragen überhaupt ni mehr eene Rolle spielen, sondern das is wie nur politischer Parteienkampf in der Öffentlichkeit. Und die ganzen Sachfragen, die rutschen hinten runter, das ist das Bedauerliche, das Kritische.“ (A-D)

„Wir müssen ja auch immer sehen, wo wir herkommen. Die Erfahrungen, die wir mit Demokratie haben. Ich kam mir oft wieder vor wie in alten Zeiten, als es um Coschütz-Gittersee (Verhinderung des geplanten Reinstsiliziumwerkes 1988/89, d.A.) ging. Es war 'ne ähnliche Atmosphäre. Nicht konspirativ, aber doch im Grunde ein Nischenprotest. Das ist erst in letzter Zeit durch die öffentliche Diskussion in der Stadt und die Polarisierung etwas aufgebrochen.“ (B-W)

„Im Moment geht es niemandem mehr in der Stadt um die Sache, nicht mal mehr den Grünen, von wenigen Ausnahmen abgesehen. Es geht um Macht. Ist 'ne verfahrene Kiste.“ (B-N)

„Das war dann letztendlich im politischen Gefüge schon ein gewisser Machtkampf zwischen CDU und PDS [...], wer kriegt nun die meisten Leute hinter sich. Das reizte uns auch [...], diese schönen Reden mit dem OB, dieses schöne Plakat [...] - das war dann nicht nur aus dem tiefen ökologischen Verkehrsverständnis, sondern natürlich aus dem politischen, daß man sagt: jetzt müßmer noch einen draufsetzen, das wolln wir doch erstmal sehn.“ (B-O)

„Das ist keine verantwortliche Politik, wenn man so ein großes Ding wie die Autobahn, wo die Fragwürdigkeit und Problematik selbst die Befürworter nicht mal abstreiten, daß man dann so einseitig informiert und demagogisch vorgeht. Daß wir umweltverträglich bauen, das ist ja schon nicht nur demagogisch, es ist ganz falsch. Geht überhaupt nicht annähernd, auch nicht durch Ausgleichsmaßnahmen, sowas zu mildern oder zu rechtfertigen. Das wird alles ziemlich großzügig einseitig dargestellt auf Hochglanz. [...] Ich hab gelernt, daß es nach der Wende z.T. schwieriger ist, eben weil die Machtpolitik viel unverfrorener und frecher und rigoroser kommt, das drückt sich auch in Personen aus. Das sind so Durchsetzertypen, im Wirtschaftsministerium, die so en Satz raushauen: 'Egal wie die Bürger in Dresden entscheiden, die Autobahn wird doch gebaut.'“ (B-S)

- Die wiederbeginnende gesellschaftliche Erstarrung mit Zurückhaltung bei öffentlicher Kritik wirkte sich auch auf die Position der Kirche aus. Kritiker wie die „Pfarrer gegen A 13“ wurden sowohl vom Landeskirchenamt als auch von der Landesregierung in bisher ungekannter Schärfe gemaßregelt.

„Wir ham uns als ‚Pfarrer gegen A 13‘ formiert und da kam ein Anruf vom Wirtschaftsministerium an den Bischof, der sich darüber beschwerte, daß sich Pfarrer da einmischen. Da hat der Bischof [...] gesagt, reden wir miteinander und da kam es zu einer Zusammenkunft [...]. Und da fing der Zeller (Staatssekretär SMWA, d.A.) dann auch wirklich an, daß es uns doch verwehrt sein sollte und wir auch eine Treuepflicht gegenüber der Institution haben sollen. [...] Aber trotzdem haben wir in der Landeskirche kein offenes Ohr gefunden. Ich selber saß ja am Tisch des Landeskirchenamtes, des Kollegiums, ich erinnere mich, daß der Präsident mich da auch von oben herab und überlegen angesprochen hat auf meine grüne Aktivität. Also letztlich, da gibt es so eine Verbindlichkeit mit den Staatsorganen, was es erst gar nicht gegeben hat. Das ist uns bitter aufgefallen: Daß wir früher als Kirche sehr engagiert waren, weil’s der DDR - Unrechtsstaat war, und wenn’s nun eine CDU-Regierung ist, dann kann die doch gar nicht falsch sein. Man kann doch gut reden mit denen, sind doch Brüder sozusagen, aber doch nicht kämpfen!“ (B-A)

Der Entscheidungsprozeß war nach Einschätzung von Gruppe A Lehrbeispiel einer demokratischen Entscheidungsfindung, gekrönt vom Erfolg des von der CDU zur Unterstützung ihres Dresdner Oberbürgermeisters initiierten Bürgerentscheides. Gruppe B meinte, die letztlich demokratisch gestaltete Entscheidungsfindung sei nur dem Bürgerentscheid zu verdanken, denn tatsächlich habe kein wirklicher Entscheidungsprozeß unter Einbeziehung der Öffentlichkeit stattgefunden. An diesem Vorgang sei interessant gewesen, daß sich damit ein positiv erlebter Reflexionsprozeß zur DDR-Vergangenheit und zu den Möglichkeiten nach der Wende verbunden und daß sich der Stadtrat mit wechselnden Mehrheiten ausführlich mit dem Thema befaßt hätte, obwohl das Vorhaben als Politikum behandelt worden sei, dessen Ergebnis für die Projektbetreiber von Anfang an festgestanden habe.

„Die Entscheidung stand fest, als mit der Entscheidung begonnen wurde. [...] Bei Schommer stand’s fest. Was sie gemacht haben, ist, sie bauen eine Umgehungsstraße für Dresden mit Bundesmitteln. Und nennen das dann Autobahn. Man könnte für dieses Geld beim Nahverkehr sehr viel mehr machen. Mit der Variante, die wir vorgeschlagen haben mit einer Bundesfernstraße im Freiburger Korridor. [...] Es sind 800 Millionen, die man sparen würde.“ (B-V)

5.1.6 Diskussion der Ergebnisse

5.1.6.1 Kommentare zur Einordnung der gefundenen Randbedingungen und Symptome des Entscheidungsautismus in den Entscheidungsprozeß

Bezogen auf die vier Phasen des Entscheidungsprozesses (Startphase 1990/91, Dresden I 1992-93, Ausweichtrasse 1993, Dresden II 1994-95) und die Akteure der politischen, fachlichen und partizipatorischen Ebenen werden die gefundenen Randbedingungen und Symptome des Entscheidungsautismus (vgl. Kap. 5.1.5) im Hinblick auf die Fragestellung interpretiert.

Randbedingungen zur Entstehung von Entscheidungsautismus: Strukturelle, situative und soziale Faktoren

Strukturelle Faktoren

1. Abschottung nach außen und Homogenität der Gremien

Für den Entscheidungsprozeß bedeutend war, daß die Abschottung von Gruppe A schon in der Startphase begann. Auch die Homogenität der Gremien wurde in allen folgenden Phasen nicht aufgebrochen. Dadurch war der Entscheidungsprozeß in Richtung einer unumstößlichen Entscheidung gebahnt, relevant angesichts der Irreversibilität des Vorhabens. Korrekturmöglichkeiten wurden so erschwert oder verhindert. Besonders betroffen waren die politische und die fachliche Ebene. Aufgrund des öffentlichen Druckes war die partizipatorische Ebene zunehmend weniger betroffen.

2. Fehlen diskursiver Entscheidungsprozesse

Die Vermeidung diskursiver Entscheidungsprozeduren war bei Gruppe A in der Startphase auf allen Ebenen zu konstatieren. Dadurch gerieten Debatten in der Öffentlichkeit unter Druck, da dort ausgelotet werden mußte, was in politischen und fachlichen Gremien hätte diskutiert werden sollen. Daß ein Diskurs seine Berechtigung im Prozeßablauf hatte, zeigte die Phase Ausweichtrasse Sachsenknie, die die Planung verzögerte, dabei aber die verschiedenen Probleme des Vorhabens deutlich machte. Im Ergebnis der Sachsenknie-Entscheidung gab es einen vorläufigen Höhepunkt in der Verhärtung der Fronten. Durch den Bürgerentscheid wurde die Anmutung eines diskursiven Entscheidungsprozesses vermittelt. Zu diesem Zeitpunkt ging es Gruppe A aber nur noch um die Bestätigung ihrer Präferenz, der stadtnahen Linie, erkennbar u.a. an der gewählten Fragestellung. Das gesamte Vorhaben wurde damit einer diskursiven Entscheidungsprozedur nicht unterzogen.

3. Direktive Führung

Direktive Führung zog sich durch alle Phasen, wurde im Fortgang stärker und betraf die politische wie die fachliche Ebene. Die Bundes- und Landesregierung erteilten klare Vorgaben, die Diskurs nicht zuließen. Statt auf innovative Problembearbeitung und Verantwortungsübernahme auf allen Ebenen setzte man in Gruppe A auf Unterordnung, auf komplexe Fragen reagierte man eindimensional. Die Partizipation und die öffentliche Meinung wurden durch Meinungsbildner mit direktivem Führungsstil stark beeinflusst.

Situative Faktoren

1. Zeitdruck

Mit dem Ziel, so schnell wie möglich die Autobahn zu bauen, gerieten die Planung und der Entscheidungsprozeß unter Zeitdruck, der sich auf die Handlungen und Spielräume der Akteure niederschlug. Durch den unerwarteten Widerstand gegen das Vorhaben ergab sich eine zusätzliche zeitliche Belastung. In allen Phasen, besonders aber in den Phasen Sachsenknie und Dresden II, wuchs dieser Druck und beeinflusste das Kommunikationsverhalten. Gruppe A konnte sich schon aus Zeitgründen einen tiefergehenden Diskurs nicht leisten. Gruppe B mußte in der Auseinandersetzung den auf Zeitdruck orientierten Fixpunkten und Terminen Rechnung tragen. Angesichts der begrenzten Ressourcen wirkte sich dies auch auf die öffentliche Darstellung aus, die verkürzt und unübersichtlich erschien.

2. Rechtfertigungsdruck

Durch den Widerstand, der dem Vorhaben von 1990 an entgegengesetzt wurde, nahm der Rechtfertigungsdruck auf Gruppe A zu. Dies führte, da die präferierten Alternativen (441 und temporär 341) jeweils deutliche Nachteile aufwiesen, zu einer Polarisierung der Lager und Verschärfung der Auseinandersetzung. Die fachliche Ebene war davon ebenso betroffen wie die politische. Von der Öffentlichkeit, z.B. auf Informationsveranstaltungen, wurden Rechtfertigungsversuche selten anerkannt, so daß Gruppe A diese Partizipationsform als belastend empfand und versuchte, die Kritiker zu disqualifizieren.

Soziale Faktoren

1. Ideologische Fixierung

Die ideologische Fixierung gehörte zu den bestimmenden Faktoren im Entscheidungsprozeß und betraf beide Gruppen. Die ideologische Ausrichtung von Gruppe A unterstützte Planung und Durchsetzung des Vorhabens, was unmittelbar nach der Wende 1989 zu einem starken Widerstand besonders von Umweltgruppen führte, die sich mit dem politischen Wechsel und dem gewachsenen Interesse an Umweltthemen in ihrer Position bestärkt sahen. Der gesellschaftspolitische Rahmen erklärt sicher auch die unter lebhafter öffentlicher Anteilnahme geführte, in dieser Form bei anderen Themen bisher nicht wiederholte Auseinandersetzung. Von rigider ideologischer Fixierung war die fachliche Debatte bestimmt, die dem Anspruch an wertfreie Grundlagenarbeit nicht genügte, weil sachliche Argumente meist einer ideologischen Wertung unterzogen wurden. Die Planer unterlagen aufgrund ihrer Abhängigkeitsverhältnisse den politisch-ideologischen Vorgaben in besonderem Maße. Gruppe B sah sich mit ihrem Erkenntnisstand zu Ergänzungen veranlaßt. Angesichts der Vielzahl der vorgeschlagenen komplexen Alternativen auf deutscher und tschechischer Seite muß Gruppe B die größere Lösung von der eigenen Fixierung bescheinigt werden. Gruppe A hielt trotz großer Schwierigkeiten an der präferierten Planung fest, auch weil es sich eben nicht nur um ein beliebiges Projekt, sondern um eine Grundsatzfrage handelte.

2. Konsistenznorm

Das Agieren in gleichgesinnten Kreisen trennte beide Gruppen, die jeweiligen Entscheidungswelten blieben separiert und hatten nur wenige Schnittmengen. In Gruppe A beugten sich die Akteure der politischen und fachlichen Ebene der Konsistenznorm. In beiden

Gruppen, aber mit entgegengesetzten Intentionen standen Motive und Werte in bezug auf das Autobahnprojekt im Einklang mit den Einschätzungen und Handlungen. Gruppe B unterlag jedoch bald Gefühlen der Resignation, weil es nur schwer gelang, die eigene, stärker problemorientierte Weltsicht zu vermitteln und den Versprechungen, die sich mit dem Vorhaben verbanden, andere Argumente entgegenzusetzen. Gruppe A wurde meist von Erfolgen bei der Vorhabendurchsetzung begleitet, wodurch keine Zweifel u.a. an der Konsistenznorm entstanden.

Symptomatik des Entscheidungsautismus: Selbstbezogene und soziale Symptome sowie Symptome im Entscheidungsprozeß

Selbstbezogene Symptome des Entscheidungsautismus: Erlebnis- und Denkwelt der Entscheider

1. Unfehlbarkeitsglaube

Entscheidungssicherheit und subjektive Kompetenz wiesen beide Gruppen auf politischer und fachlicher Ebene auf, zogen aber daraus jeweils andere Schlüsse. Unfehlbarkeitsglaube war allein bei Gruppe A in der dreifachen Symptomausprägung (hohe Entscheidungssicherheit, wahrgenommene Einfachheit und subjektive Kompetenz) anzutreffen. Die Überzeugung, den richtigen Weg zu verfolgen, führte in allen Entscheidungsphasen und auf allen Ebenen dazu, daß ein diskursiver Prozeß behindert wurde. Im Aufeinanderprallen der unterschiedlichen Positionen wurde deutlich, daß die Entscheidung vermutlich nicht so einfach zu treffen sein würde, wie Gruppe A, für die Zweifel an der eigenen Position nicht nachzuweisen waren, den Eindruck zu wecken suchte. Beide Gruppen bestanden auf ihren Erkenntnissen. Gruppe B verwies im Gegensatz zu Gruppe A jedoch in allen Phasen, besonders noch einmal beim Bürgerentscheid, auf die interdependenten und nicht lokal eingrenzenden Probleme des Vorhabens.

2. Selbstbeschwichtigung

(a) Wegrationalisierung von Zweifeln

Selbstbeschwichtigung wirkte sich für die Entscheidung negativ aus, weil dadurch in allen Phasen des Entscheidungsprozesses künstlich Denksperren gesetzt, Blickwinkel eingeschränkt und durch Selbstzensur Probleme nicht zu Ende gedacht und letztlich verdrängt wurden. Hinzu kam, daß außer den Fachleuten und Entscheidungsträgern mit ihren Beratern kaum jemand mit der komplexen Problemlage vertraut war und zu Teilen mindestens überfordert gewesen wäre. Weil selbst in den für die Planung zuständigen Kreisen Bedenken nicht zugelassen wurden, gab es schwerlich Korrekturmöglichkeiten. Verantwortliche der exekutiven Ebene waren eingebunden in den als gesichert vorausgesetzten Projektablauf. Einem abgeschlossenen System zugehörig wurden u.a. Meldungen, die geeignet waren, Irritationen auszulösen, nicht weiterverbreitet. Eine objektivierende Abwägung wurde nicht entwickelt, weil die positive Grundüberzeugung gegenüber dem Projekt und der Glaube an technische Lösungen verhinderten, sich ernsthaft mit Alternativen auseinanderzusetzen. Mit dieser Einstellung standen eine Problemvermeidung, z.B. durch einen Verzicht auf das Projekt, oder - minimierung, indem ökologisch günstigere Trassen gesucht worden wären, gar

nicht zur Debatte. Grundsätzlichen Bedenken war mit den von Gruppe A vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen, Entschädigungen oder Abkäufen nicht abzuhelfen.

Gruppe B konnte dem Vorhaben und seinen Folgen nicht selbstbeschwichtigend begegnen. Auch stand ihr angesichts der Tatsache, daß sich die Folgen von Eingriffen in vernetzte Systeme erst mit großer Verzögerung zeigen, kein plakatives Ursache-Wirkung-Schema zur Verfügung, das der Öffentlichkeit einfach zu vermitteln gewesen wäre. Bei Gruppe A hingegen verstärkte sich die Selbstbeschwichtigung in kritischen Situationen wie beim Protest gegen das Sachsenknie oder der Ablehnung der stadtnahen Trasse durch den Stadtrat. Wären Zweifel zugelassen worden, hätte zu einem frühen Zeitpunkt und auch aus Erfahrungen mit anderen Projekten klar sein müssen, daß das Kurieren an den negativen Folgewirkungen (u.a. im Umweltbereich) nicht finanzierbar werden würde.

(b) Abwertung von Opponenten

Die Abwertung von Opponenten zog sich durch den gesamten Entscheidungsprozeß. Das galt in erster Linie für Gruppe A auf der politischen wie auf der fachlichen und partizipatorischen Ebene. Folge war, daß in der Auseinandersetzung von vornherein und dann in allen Phasen Diffamierungen mitschwangen. Für Gruppe B, auf Diskussion angewiesen, barg diese unterschiedliche Augenhöhe große Schwierigkeiten und führte nicht zuletzt wegen der zahlreichen und persönlich herabsetzenden Angriffe häufig zu Resignation und Verbitterung. Die Kritiker des Projektes gingen viel länger noch von einem konstruktiven Ringen um die beste Lösung aus, während Gruppe A an ihrer Präferenz festhielt. Der Tragweite des Vorhabens war es unangemessen, Einwände verhindern zu wollen. Gerade im Fachpublikum und in der Diskussion mit der Bevölkerung warf dieses Agieren kein günstiges Licht auf den Entscheidungsprozeß.

Soziale Symptome des Entscheidungsautismus: Kommunikations- und Interaktionsverhalten der Entscheider

Selektive Kommunikation

1. Präferenzstützende Diskussionsinhalte

Präferenzstützende Debatten dominierten während des gesamten Entscheidungszeitraumes unter den Experten, Politikern und ebenso auch in der Öffentlichkeit, so daß in der Regel einseitig orientierte Informationslagen entstanden. Auch dies trug dazu bei, daß Vorurteile aufgebaut und verfestigt, Mechanismen einer Streitkultur aber nicht entwickelt wurden.

2. Selektive Aufmerksamkeit und Interpretation

Die Gruppen gingen unterschiedlich mit dissonanten Fakten um, zeigten aber beide Merkmale selektiver Aufmerksamkeit und Interpretation. Gruppe A neigte dazu, die von Gruppe B formulierten Bedenken zu überhören oder als Panikmache zu beurteilen. Gruppe B äußerte hingegen vor allem Zweifel an den von Gruppe A prognostizierten positiven Auswirkungen der Autobahn in bezug auf Verkehrsentlastung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Dieses Agieren auf allen Ebenen und in allen Phasen des Entscheidungsprozesses trug dazu bei, einen sachlichen Abwägungsprozeß zur Gesamtwirkung zu verhindern und verunsicherte die Öffentlichkeit.

3. Bevorzugung Gleichgesinnter

Da man sich im Entscheidungsprozeß von Beginn an auf die Meinung des eigenen Lagers stützte, hatten v.a. die Entscheider in Gruppe A kaum eine Chance, in einem ideologiefreien Raum andere, möglicherweise dissonante Argumente zu hören. Dadurch gab es auch keine Gelegenheit, die eigene Position selbstkritisch und ohne Einmischung der Kritiker zu hinterfragen. Im Zusammenspiel von fachlicher und politischer Ebene bei Gruppe A wirkte sich die Bevorzugung von Gleichgesinnten negativ auf eine komplexe Problemdarstellung aus. Aufgrund der Medienberichte entstand für die Öffentlichkeit ein vielschichtigeres Abbild der Thematik. Gruppe B war zwar ebenfalls mit Gleichgesinnten gut vernetzt und nutzte diese Kontakte zur Positionsbestimmung und Strategieplanung, für den Entscheidungsprozeß und sein Ergebnis spielte dies aber nur eine untergeordnete Rolle.

4. Abqualifizierung von Zweiflern

Die Abqualifizierung der wenigen Zweifler in den eigenen Reihen von Gruppe A nahm während des Entscheidungsprozesses auf der politischen, planerischen und partizipatorischen Ebene zu - besonders in den kritischen Situationen der (möglichen) Ablehnung der stadtnahen Trasse (Phase Dresden I und Dresden II).

5. Druck auf Andersdenkende und deren Ausgrenzung

Als schon 1990 sichtbar wurde, daß das Vorhaben nicht problemlos durchsetzbar sein würde, wurde Druck ausgeübt, um die Planungen verwirklichen zu können. Dieses Symptom zeigte sich verstärkt dann, wenn das Vorhaben gefährdende Situationen auftraten. Dazu nutzten die Projektbefürworter auch Abhängigkeitsverhältnisse, wie z.B. von Auftraggebern auf Auftragnehmer, Versprechungen oder gar Androhungen von Sanktionen. Dies erfolgte oft intern und unter Ausschluß der Öffentlichkeit. Andersdenkende wurden diskriminiert, demokratische Prinzipien zwar benannt, real aber nicht umgesetzt. Daß fast ausschließlich von den Vorhabenbetreibern unabhängige Personen ihre Ablehnung des Bauvorhabens öffentlich bekundeten, zeigte den herrschenden wirtschaftlichen und politischen Druck.

Symptome im Entscheidungsprozeß zur Abschirmung der Präferenz gegen Alternativen

1. Ignorieren bzw. Unterschätzen von „unpassenden“ Problemen

Kennzeichnend in allen Phasen des Entscheidungsprozesses war für Gruppe A auf fachlicher und politischer Ebene, daß vorhandene Probleme vielfach ignoriert wurden und Reaktionsmuster wie Leugnen und Verdrängen, verbunden mit aggressiver Zurückweisung, auftraten. Damit fehlte eine wichtige Grundlage für eine Alternativenbewertung und Folgenabschätzung. Gruppe B, auf das Problematisieren orientiert, zeigte dieses Symptom nicht. Die autobahnbefürwortende Mehrheit der Bevölkerung begegnete Einwänden und Bedenken auf ähnliche Weise wie die Entscheidungsträger, wie u.a. Leserbriefe und Informationsveranstaltungen zeigten.

2. Präferenzgebundene Ursachenanalyse

Bedingt durch starken wirtschaftlichen Druck und gefangen in der Wendeeuphorie stand die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen im Vordergrund. In dieser Zeitgeiststimmung

war es für Gruppe A, die sich demokratisch legitimiert sah, als Wirtschaftslobby verstand und hierfür Erfolge vorweisen wollte, nicht zwingend, anders als beschrieben auf die aktuellen Anforderungen zu reagieren. Die Akteure der planerischen Ebene konnten auf frühere, bis dato in Schubladen verbannte Ansätze zurückgreifen. Die Verantwortlichen der politischen Ebene unterstützten dies, getragen von der Mehrheit der Bevölkerung. Gruppe B betrieb zwar gleichfalls eine präferenzgebundene Ursachenanalyse (Präferenzen „Nullvariante“ oder „ökologisch günstigere Korridore“), fand aber keine Mehrheiten und konnte diese Ziele nicht umsetzen.

3. Mangelhafte Generierung von Alternativen und Fixierung auf eine präferierte Alternative

Für den Prozeß charakteristisch war, daß es zwei Parallelpräferenzen im Sinne von „A17 Ja, und zwar in stadtnaher Trasse“ gab. Dadurch gelang es Gruppe A auf politischer und fachlicher Ebene schnell, vollendete Tatsachen zu schaffen, die dann wiederum planungsleitend waren. Die Partizipation wurde mit dieser Fixierung gebahnt und ließ der Bevölkerung kaum Spielraum, auf den Entscheidungsprozeß einzuwirken.

4. Verzerrte Bewertung der Alternativen (u.a. hinsichtlich Risiko, Attraktivität, Erfolgswahrscheinlichkeit, Kosten)

Alle Phasen des Entscheidungsprozesses wiesen bei den zu prüfenden Alternativen eine verzerrte Bewertung auf, um an der Präferenz „stadtnahe Linie“ unbeirrt festhalten zu können. Die planerische Ebene erhielt zu diesem Zweck klare politische Vorgaben. Die Bevölkerung neigte in der Mehrheit dazu, bei eigener Betroffenheit die Risiken deutlich höher einzuschätzen als bei einer räumlich entfernten Trasse.

5. Selektive Informationssuche und Selbstbestätigende Informationsbewertung

Das Symptom der selektiven Informationssuche und selbstbestätigenden Informationsbewertung herrschte in allen Phasen und auf allen Entscheidungsebenen bei beiden Gruppen vor. Im Faustschen Sinne: „Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube“ gab es eine Fixierung auf konsonante Argumente, was einer vorurteilsfreien Bewertung des Vorhabens entgegenstand und sich auf den gesamten Entscheidungsprozeß negativ auswirkte. Daß sich Gruppe A besser informiert fühlte, lag an der stärkeren Einbindung in den Entscheidungsprozeß und den an den Schaltstellen präsentierten konfirmativen Berichten. Gruppe B war wiederum gezwungen, sich trotz der eigenen Symptombelastung stärker mit dissonanten Informationen auseinanderzusetzen, was die entscheidungsautistischen Tendenzen schmälerte.

6. Voreiliges Verwerfen von Alternativen

Planungen von Alternativen wurden nicht im gleichen Maße betrieben wie die zur Vorzugstrasse, wodurch Chancen z.B. zur Entwicklung strukturschwacher Gebiete oder umweltverträglicherer Mobilität nicht genutzt wurden. Mit der Öffentlichkeit diskutierte man vorab keine Alternativen, nur bei wechselnder Betroffenheit wie in den Phasen Ausweichtrasse, Dresden I und Dresden II stellte man jeweilige Projektplanungen vor. Die Zuständigen der politischen Ebene bestimmten den Kurs der Planung. Fachliche Argumente wurden dem untergeordnet. Dieser Aspekt des Entscheidungsprozesses erweckte in der Öffentlichkeit („Wir können doch sowieso nichts machen. . .“) wie bei Kritikern nicht den Anschein eines ergebnisoffenen Diskurses.

7. Nicht hinterfragte Entscheidung

Klare wirtschaftliche und verkehrliche Vorgaben und Erwartungen, die von Planern und Politikern der Gruppe A wie auch der Mehrzahl der Bevölkerung getragen wurden, galten als Beweis für die Notwendigkeit des Autobahnbaues. Andere Ansätze stellte man als unzeitgemäß für die Erfüllung aktueller Ansprüche dar. Gruppe B, die die generelle wie die detaillierte Planung und ihre Prämissen während des gesamten Entscheidungsprozesses hinterfragte, wurde von Gruppe A eher als Störfaktor denn als Korrektiv wahrgenommen. Auf ihre Ursache-Wirkungs-Szenarien und Problemlösevorschlage ging man im Entscheidungsprozeß nicht näher ein. Die Bevölkerung in den betroffenen Gebieten hingegen nahm daran größeren Anteil.

8. Implementation der Entscheidung ohne „Was wäre, wenn...“-Szenarien

Folgeszenarien wären im Entscheidungsprozeß hilfreich gewesen, um Kriterien zu finden, die eine Alternativenbewertung transparent gemacht hätten. Die Entscheider von Gruppe A behinderten Versuche, dies zu kommunizieren. Die Bevölkerung, die sich auch deshalb an (Folge-)Szenarien nicht sonderlich interessiert zeigte, hätte bei bildhaften Vorstellungen besser partizipieren können.

5.1.6.2 Vergleich der Gruppen A und B in bezug auf entscheidungsautistische Symptome im Entscheidungsprozeß zur A 17

Stellt man die am häufigsten aufgetretenen Randbedingungen und Symptome des Entscheidungsautismus in beiden Gruppen gegenüber, ergibt sich folgende Verteilung:

Tab. 5.37 Verteilung der gefundenen wirksamsten Randbedingungen und Symptome des Entscheidungsautismus in beiden Gruppen im Überblick

Gruppe A (18)	Gruppe B (7)
<p>Randbedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ideologienorm • Konsistenznorm • Zeitdruck • Abschottung nach außen • Homogenität des Gremiums • Fehlen diskursiver Entscheidungsprozeduren • Direktive Führung <p>Selbstbezogene Symptome</p> <ul style="list-style-type: none"> • hohe Entscheidungssicherheit, wahrgenommene Einfachheit und subjektive Kompetenz • Bagatellisierung von Zweifeln • Abwertung von Opponenten <p>Soziale Symptome</p> <ul style="list-style-type: none"> • Präferenzstützende Diskussionsinhalte • Selektive Aufmerksamkeit und Interpretation • Bevorzugung von Gleichgesinnten <p>Symptome im Entscheidungsprozeß</p> <ul style="list-style-type: none"> • präferenzgebundene Ursachenanalyse • Fixierung auf die präferierte Alternative • verzerrte Alternativenbewertung • nichthinterfragte Entscheidung • selektive Informationssuche und selbstbestätigende Informationsbewertung 	<ul style="list-style-type: none"> • Ideologienorm • Konsistenznorm • Zeitdruck • Präferenzstützende Diskussionsinhalte • Selektive Aufmerksamkeit und Interpretation • Bevorzugung von Gleichgesinnten • selektive Informationssuche und selbstbestätigende Informationsbewertung

Der Entscheidungsprozeß wies fast alle Symptome des Entscheidungsautismus auf. Sie fanden sich bei Gruppe A wie bei Gruppe B - in einer Verteilung von 18 (A) zu 7 (B). Die Rahmenbedingungen boten den Hintergrund für entscheidungsautistische Faktoren, waren jedoch für beide Gruppen uneinheitlich. Bei Gruppe A mit größeren Entscheidungsbefugnissen waren

die Symptome in ihrer inhaltlichen Wirkung auf den Entscheidungsprozeß stärker ausgeprägt. Das größere Gewicht der politischen Macht lag von Beginn an bei Gruppe A, klar vorgegeben auf Landes- und Bundesebene. Die wechselnden Mehrheiten auf Stadtratsebene und der breite öffentliche Widerstand gegen das Vorhaben führten jedoch zu einer Verstärkung der entscheidungsautistischen Symptome. Gruppe A reagierte aus entscheidungspsychologischer und Umwelt-Sicht auf die dem Vorhaben immanente Komplexität nicht angemessen, indem Aspekte der Ökologie und der Partizipation sowie die fachlich-planerische Auseinandersetzung um die beste Lösung vernachlässigt wurden. Die Entscheidungsträger aus Gruppe A erwiesen sich für Entscheidungsautismus anfälliger als die auf Kommunikation angewiesenen und somit ein anderes Kommunikationsverhalten zeigenden Vertreter von Gruppe B, die eher Toleranz und den Blick für Alternativen bewahrten und bei Auseinandersetzungen in aller Regel auf die Diffamierung der Andersdenkenden verzichteten.

Daß für Gruppe B weniger Symptome nachgewiesen wurden, lag einerseits an ihrer Einbindung in den Entscheidungsprozeß mit weitaus geringerer Partizipation an Macht- und Entscheidungspositionen und den damit verbundenen schlechteren Handlungsmöglichkeiten. Dadurch war sie „objektiv“ besser vor Entscheidungsautismus geschützt. Die Materialauswertung ergab andererseits, daß ihre allgemeinen handlungsleitenden Werte, Einstellungen, Betrachtungsweisen und Arbeitsstrategien auch im Falle größerer Handlungsspielräume und Entscheidungsbefugnis einem möglichen Entscheidungsautismus stärkeren Widerstand bieten könnten (vgl. Kap. 5.2). Gruppe B hat sich anders als Gruppe A wesentlich stärker an inhaltlichen Aspekten als an der Machtfrage orientiert. Die von Gruppe B besetzten Themen wie z.B. Nachhaltigkeit, Demokratie oder Ästhetik sind dem postmaterialistischen Spektrum zuzuordnen, Gruppe A wandte sich eher materialistischen Gesichtspunkten zu. Angesichts der untergeordneten Entscheidungsspielräume von Gruppe B kann deren entscheidungsautistischen Symptomen in der Konsequenz letztlich periphere Bedeutung eingeräumt werden. Die Differenz zwischen beiden Gruppen bezüglich der Anfälligkeit für Entscheidungsautismus läßt auf einen Zusammenhang zwischen Entscheidungsautismus und politischer Macht schließen. Die Stichprobe der Interviewten aus Gruppe B mit ihrem speziellen biographischen Hintergrund, den Erfahrungen des Systemwechsels (vgl. Kap. 5.2) und lokalpolitischem Selbstbewußtsein wies ein charakteristisches Politikverständnis auf, das dem Entscheidungsprozeß eine unverwechselbare Prägung verlieh.

In der Alternativenbewertung trat die Unterschiedlichkeit beider Gruppen offenkundig zutage: Während Gruppe B sich um eine ergebnisoffene Variantendiskussion bemühte und nicht auf einem starren Nein zur Autobahn beharrte, bestand Gruppe A prinzipiell und rigide auf einer Vorzugstrasse und wich davon - ungeachtet einzelner Ausweichmanöver - nicht ab. Das Festgelegtsein im Verhalten von Gruppe A war zwar politisch erklärbar, beeinträchtigte aber die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und besonders mit Gruppe B nachhaltig. Gruppe A sah sich u.a. dadurch während der gesamten Planungszeit mit dem Vorwurf der Fixierung auf die stadtnahe Trasse konfrontiert. Gruppe B mußte ihre Präferenz nicht verteidigen, sondern sie nur werbend kommunizieren, so daß ihre Vertreter offen in den Entscheidungsprozeß eingreifen konnten. Dies taten sie trotz der kleinen und unbedeutenderen Entscheidungsspielräume aktiv und prozeßgestaltend. Sie boten Alternativen zum Korridor 3 wie auch grundsätzlich mehrere Möglichkeiten zur Lösung der Verkehrsprobleme (Nulllösung, Verkehrsverlagerung, Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe etc.) an. Die vorgeschlagenen Alternativen blieben unbeachtet und wurden von Gruppe A nicht diskutiert. Dem Wunsch nach einer Grundsatzdebatte zur Verkehrsentwicklung folgte Gruppe A aufgrund ihrer andersgearteten politischen Ziele nicht. Deshalb gab es auch kei-

ne Eventualpläne der Projektbetreiber („Was wäre, wenn. . .“-Szenarien), da das die Möglichkeit des Scheiterns eigener Pläne impliziert und somit eine hochgradig dissonante Kognition bedeutet hätte. Solche Szenarien blieben wegen ihres Gefahrenpotentials für die präferierte Alternative ungenutzt, negative Rückmeldungen wurden ausgeblendet oder beschönigt, „unpassende“ Probleme ignoriert oder unterschätzt. Bei Konfrontation mit dissonanten Informationen, über die Presse oder Kritiker, wurden diese als unglaubwürdig und nicht beachtenswert zurückgewiesen, während Gruppe B gezwungen war, sich mit allen Inhalten auseinanderzusetzen.

Mit dem Argument des „Gemeinwohls“ argumentierten beide Gruppen, definierten es aber auf unterschiedliche Weise. Die Wichtung der Kriterien entsprach dem jeweiligen Wertesystem der Gruppen. Die Projektbefürworter standen unter erheblichem politischem (z.B. Wahlperioden, Wahlkampf, Parteidisziplin) und wirtschaftlichem Druck. Die A 17 gehörte dabei zu den Ankerprojekten, mit denen gesellschaftliche Ziele wie Wohlstand, Arbeit und technischer Fortschritt verwirklicht werden sollten. Dazu waren wirtschaftliche, verkehrliche und private Interessen und Kriterien entscheidungsbestimmend, die gewohnten Lösungsmustern folgten. Hätte das Gewicht stärker auf Stadt- und Regionalplanung oder Umweltaspekten gelegen, hätten z.B. in der Trassenbewertung die Korridore Zittau oder Chemnitz besser abgeschnitten. In Gruppe A war mit der Durchsetzung eigener politisch-ideologischer Ziele in der Regierungsverantwortung stereotypes Denken und Handeln signifikant häufiger auszumachen. Für Gruppe B bestimmten die Themenkreise Umwelt, Stadtverträglichkeit und Gesundheit unter Berücksichtigung von Wirtschafts- und Verkehrsbelangen den Blickwinkel. Problemlösungen im Verkehrsbereich sollten an den Ursachen ansetzen und sich nicht in kurzfristig ausgerichteten Reaktionen mit exzessivem Straßenneubau erschöpfen. In Gruppe A konzentrierte man sich stark auf „linke Ideologien“ des Gegenübers, die prinzipiell abgelehnt wurden, und subsumierte darunter auch ökologische Fragen. Erklärbar war dies z.T. mit dem Spezifikum der DDR-Vergangenheit, wurde den tatsächlich (oftmals christlich) motivierten Beweggründen in Gruppe B aber nicht gerecht.

Die Wahrnehmung des Entscheidungsprozesses unterschied sich in beiden Gruppen fundamental. Daß es autistische Verhaltensweisen gab, stellte Gruppe B reflektierend fest - im Gegensatz zu Gruppe A, die sich frei von solchen wähnte.

Beide Gruppen kamen nicht ohne Polemik aus, um ihre Grundüberzeugung zu verdeutlichen. Abgesehen von den „St.-Florians“-Vertretern positionierte man sich klar pro oder kontra Autobahn, oft in Verbindung mit einer ideologischen Fixierung und starker Emotionalisierung, was Argumente auf Schlagworte reduzierte. Von einer Annäherung der gegensätzlichen Meinungen im Verlauf kann nicht gesprochen werden, im Gegenteil kam es zu einer Verhärtung der Fronten, was sich negativ auf spätere Entscheidungen auswirkte.

5.1.6.3 Partizipationsformen und -möglichkeiten. Kommentare zur Einordnung in den Entscheidungsprozeß

Partizipationsformen

Das Thema A17 als Schnittstelle von überregionaler und kommunaler Politik löste in der Öffentlichkeit und bei den Betroffenen einen Prozeß des Anteilnehmens und bürgerschaftlichen Engagements aus. Die Möglichkeiten und Formen der Partizipation waren insgesamt sehr umfangreich, bedingt durch den politischen Prozeß aber konzentriert auf die letzte Phase der Entscheidungsfindung, dort besonders auf den Bürgerentscheid. Aktionen wie Wanderungen, Plakatierung, Foren und andere Informationsangebote wurden in der Öffentlichkeit wie in den Interviews überwiegend positiv beurteilt. Sie fanden in der Presse lebhaften Widerhall, je spektakulärer, desto ausführlicher. Die Berichterstattung darüber kann als seriös eingeschätzt werden. In der Vielfalt und Fülle der Aktionen rangierte Gruppe B weit vor Gruppe A. Engagement und Motivation von Gruppe B standen gegen Ende starke finanzielle Unterstützung und Nutzung offizieller Möglichkeiten auf Seiten von Gruppe A gegenüber. Gruppe B hatte seit 1990 versucht, mit verschiedenen Mitteln auf das Thema aufmerksam zu machen. Im Zusammenhang mit dem Bürgerentscheid gab es die meisten Aktivitäten, die für Gruppe B das Ergebnis zeitigten, die Bevölkerung sensibilisiert zu haben. Während die meisten Aktionen durch Witz und Intelligenz bestachen, gab es bei den Anzeigen und Plakaten, vor allem den mit Sprüchen „überarbeitet“, gelegentlich Ausrutscher auf beiden Seiten, von Gruppe A als „niveaulos“ und Gruppe B als „hilflos“ bezeichnet.

Bürgerentscheid

Ohne den Bürgerentscheid hätte der Entscheidungsprozeß kaum als ein demokratisch-partizipatorischer bezeichnet werden können, wurde doch u.a. auf ein Raumordnungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung verzichtet. Die neue sächsische Gemeindeordnung sah zudem vor, Ausschusssitzungen, in denen Themen für den Stadtrat bis zur Beschlußreife besprochen werden sollten, nicht mehr öffentlich abzuhalten (SZ, 28.9.94). Davon war besonders auch die stadtentwicklungsrelevante Thematik zum Autobahnvorhaben betroffen.

Gruppe A und Gruppe B konnten vor allem in der wichtigen Phase des Bürgerentscheides jeweils auf ein enges Netz von Unterstützern bauen, die persönliche und fachliche Kontakte unterhielten. Dabei hatte Gruppe A besseren Zugriff auf Schlüssel- und Machtpositionen und somit gute Beziehungen zu entscheidenden Vertretern von Wirtschaft und Politik, Gruppe B vielfältigere Kontakte (z.B. zu Verbänden, kleineren Unternehmen, Gewerkschaften, Parteien, Instituten der TU Dresden, Pfarrern, Bürgerinitiativen und Experten), die sich im Vorfeld des Bürgerentscheides zu Wort meldeten. Viele Akteure sahen sich durch den Fluß von Aktion und Reaktion zur ständigen Weiterbildung, Informationssammlung und Auseinandersetzung mit den Argumenten der Gegenseite gezwungen. Mit der Wanderung des Stadtrates entlang der geplanten Dresdner Linie gelang es erstmals, die scharfen Lagergrenzen durch gegenseitiges Zuhören aufzubrechen, inspiriert von der Tatsache, doch gemeinsame, in ihrer unkonventionellen Art beflügelnde Aktionen durchführen zu können. Ungewohnte Umgebung und ungewohntes Handeln schufen eine völlig neue Basis für Wahrnehmung und Kommunikation. Angesichts von Loyalitätsverstrickungen und verdeckten Interessenlagen hätten die konstruktiven Möglichkeiten einer Planungszelle für einen offenen Diskurs genutzt werden können.

Bedeutsam aus psychologischer Sicht ist die positive Einschätzung der gemeinsamen Arbeit von Gruppe B. Trotz der Niederlage im Bürgerentscheid gab es einen Lernprozeß im Umgang mit Vorurteilen und Stereotypen, aber auch mit demokratischen Möglichkeiten und Machtfragen. Am Entscheidungsprozeß zur A 17 wurde eine politisch aktive Gemeinschaft geschult, die auch andere Themen der Stadt begleitet.

5.1.6.4 Zusammenfassende Beantwortung der Fragestellung 1

1.0 Wodurch ist der Entscheidungsprozeß im Falle des Autobahnvorhabens Dresden - Prag gekennzeichnet?

1.1 Welche psychologischen Merkmale des Entscheidungsprozesses dominieren das Ergebnis in besonderer Weise?

Die Auseinandersetzung um das Autobahnbauvorhaben A 17 zeigte, welchen Konflikten stadtentwicklungsrelevante Entscheidungsprozesse zum Untersuchungszeitpunkt grundsätzlich und speziell im Dresdener Fall unterworfen waren. Für die Verkehrspolitik des Freistaates Sachsen war die A 17 ein zentrales Anliegen, unterstützt durch den EU-Status der „höchsten Priorität“⁴⁸. Unmißverständlich politisch motiviert, spielten Fachfragen von Anfang an eine untergeordnete Rolle. Zur Durchsetzung der gewählten Trassenführung dominierten wirtschaftliche, verkehrliche und finanzielle Annahmen stadtplanerische, landschaftsgestalterische und umweltbezogene Belange. Für eine Gesamtabwägung des Projektes, die theoretisch mindestens die Hälfte der (politischen) Entscheidung ausmachen sollte, waren in verantwortlichen Entscheidungspositionen zu wenig Experten verschiedener Disziplinen eingesetzt und wurden zu einseitig Spezialisten für Festlegungs- und Planungsverfahren sowie für Verkehrsaspekte bevorzugt. Planerische Entscheidungsprozesse in politischen Gremien und in der Verwaltung waren vielfach von einer Philosophie getragen, die sich auf eng eingegrenzte Planungsziele weniger Fachgebiete und Machtdurchsetzungsstrategien der involvierten Vertreter und Politiker konzentrierte. Die Entscheidung zur Autobahn A 17 wurde unter wirtschaftlichem und politischem Druck gefällt, durch den inter- und transdisziplinäre Zusammenhänge zu wenig Beachtung fanden. Ein offener Planungsansatz mit der Prüfung verschiedener Alternativen war u.a. aufgrund dieses Drucks praktisch ausgeschlossen. In der politischen und wirtschaftlichen Phase des Untersuchungszeitraumes zwischen 1990 und 1995 wurden Ansätze, alternative Modelle zu entwickeln und in Richtung verträglicher Mobilität und nachhaltigen Wirtschaftens gegenzusteuern, folglich kaum forciert. Angesichts der EU-Verkehrspolitik wäre ein sächsischer Sonderweg mit umweltorientierteren grenzüberschreitenden Mobilitätsstrategien ohnehin nicht durchsetzbar gewesen. Deutlich wurde aber auch, daß Entscheidungen nicht losgelöst vom politischen und gesellschaftlichen Kontext, also rein „rational“, getroffen, sondern vielmehr von Werten, Einstellungen und habitualisierten Arbeits- und Entscheidungsstrategien bestimmt wurden und aktuellen politischen und sozialen Trends folgten.

An diesem Paradigma prallten kontrastierende Auffassungen, Wahrnehmungen und Lösungsansätze aufeinander, und verschiedene Gruppierungen trugen dabei ihre Interessenkonflikte aus.

Im Zuge des Planungsverfahrens gelangte man für die A 17 zu einer zustimmenden Entscheidung. Diese wurde politisch gefällt und von der Bürgerschaft mehrheitlich mitgetragen.

Im Zusammentreffen mit gegebenen strukturellen, situativen und sozialen Randbedingungen für das Entstehen von Entscheidungsautismus wies der Entscheidungsprozeß deutliche Symptome dieses psychologischen Mechanismus auf, denn Entscheidungsträger waren von Selbstbestätigungstendenzen beherrscht, die sich im Denken, im Kommunikations- und Interaktionsverhalten sowie im Procedere der Entscheidungsfindung - in den Gruppen unterschiedlich ausgeprägt (vgl. Tab. 5.37,

⁴⁸ DNN, 23.9.94

Kap. 5.1.6.2) - widerspiegelten, die sowohl interdependent verstärkend als auch auf die monopolistische Präferenz wirkten.

Eigenartigerweise verhielten sich Entscheider „in der Welt multipler Möglichkeiten, als gebe es keine Alternativen“ (ROEDER, 2002): Ihnen ging es vor allem darum, die eigene Präferenz gegen Alternativen abzuschirmen. Im vorliegenden Fall hieß die der Vorhabenbetreiber „Bau einer Autobahn Dresden-Prag“. Nachdem Gruppe A diese Entscheidung getroffen hatte, hielt sie unverrückbar daran fest. Dadurch mangelte es an Transparenz, Diskursivität, Ergebnisoffenheit und Partizipationsmöglichkeiten. Ohne den von Gruppe B angestoßenen öffentlichen Druck wäre selbst eine Diskussion zu zwei und mehr Korridoren kaum geführt worden.

Die Entscheidungsfindung war von einer starken ideologischen Fixierung und einer monopolistischen Präferenz bei den Entscheidungsträgern gekennzeichnet, mit deren fortwährender Verstärkung umso mehr Druck auf eine rasche Vorhabendurchsetzung ausgeübt wurde. Erschwerend kam die schnelle Teilung in die starren Lager der Befürworter und der Kritiker hinzu, die gegenseitige Schuldzuweisungen, verhärtete Fronten und den Aufbau von Feindbildern nach sich zogen. Gruppe A hat das Vorhaben A 17 mit seinen langfristigen Folgen protegiert und durchgesetzt, darum kommt ihr die Hauptverantwortung zu. Ihren Entscheidungsstrategien muß aus umweltpsychologischer Sicht größere Bedeutung zugemessen werden als dem im Ergebnis unterlegenen Agieren der Gruppe B.

Befund der vorliegenden Arbeit ist, daß im Entscheidungsprozeß kein angemessener Umgang mit der Komplexität der Probleme gefunden wurde. Stattdessen wurden u.a. Mechanismen des Entscheidungsautismus genutzt. Mögliche Gründe dafür sind:

1. psychologischer Provenienz:

Entscheidungsautismus dient als bewußte oder unbewußte Strategie der Komplexitätsreduktion. Entscheidungsautismus muß nicht nur dysfunktional sein, sondern kann durchaus eine psychosoziale Funktion erfüllen, indem z.B. einer komplexen Umwelt mit Uniformität begegnet wird und/oder wenn hohe politisch-gesellschaftliche Unsicherheit – wie nach 1989 – herrscht.

2. politisch-wirtschaftlicher Provenienz:

Von vornherein dominierten bestimmte politische, wirtschaftliche sowie private Interessen und gaben eng abgesteckte Entscheidungsziele und -spielräume vor.

3. kultureller Provenienz:

Es existiert a priori ein Ungleichgewicht in der Bewertung einzelner Faktoren im Komplexgefüge zwischen den Polen Umwelt/Ästhetik und Wirtschaft.

Fallbezogene spezifische Erkenntnisse der Studie

Im Unterschied zu den in der Literatur bislang beschriebenen entscheidungsautistischen Fällen war der Entscheidungsprozeß zur A 17 a priori von starker Konfrontation begleitet. Bemerkenswert also, daß allein das dezidierte Auftreten von Kritikern kein autismusfreies Entscheiden garantiert.

Aufgrund der projektunterstützenden Mehrheitsverhältnisse auf Bundes- und Landesebene waren Strukturen vorhanden, die politisch, planerisch und mit einer entsprechenden Informationsstrategie das Projekt beförderten. Politischer Druck konnte durch Machtpositionen und gezielte Lobbyarbeit ausgeübt werden. Der Druck konzentrierte sich nicht nur auf Andersdenkende, sondern auch auf Mitstreiter, die ideologisch „auf Linie gebracht“ wurden. Die politischen Randbedingungen wiesen Defizite bezüglich Transparenz, Streitkultur und Demokratie aus. Erinnerung sei dabei z.B. an die versuchte Einflußnahme des sächsischen Wirtschaftsministerium, die „Pfarer gegen A 13“ durch Maßregelung zum Schweigen zu verpflichten. Im Glauben, das einzig Richtige zu tun, wurde die eigene Meinung von beiden Interessengruppen oft emotional vertreten, bei aufkommendem Gegendruck verstärkten sich diese Komponenten. Dabei beförderten die ausschlaggebenden Entscheidungs- und Handlungsspielräume von Gruppe A das Vorhaben, Gruppe B blieb dagegen in ihrem Wirkungsbereich, zwar weniger in der Öffentlichkeit, aber im tatsächlichen Entscheidungsgeschehen, stark eingeschränkt.

Verallgemeinernd ließen sich in der Auseinandersetzung um die Autobahn Dresden - Prag Entscheidungsstrategien im Sinne des raschen Durchsetzens großer Vorhaben erkennen:

- I. Man vergrößert den Umfang der Eingriffe zunächst künstlich, reduziert im Prozeß um die Hälfte und hat Reserven, die als „Gewinn für alle“ verkauft werden können.
- II. Man bietet Scheinalternativen, an denen sich der „Gegner“ verkämpfen kann. Es gilt als Erfolg und „konstruktiver“ Beitrag, wenn später auf die von Anfang an präferierte Variante zurückgegriffen wird.
- III. Man sagt: „Es ist nichts entschieden!“, um nicht informieren und diskutieren zu müssen.
- IV. Man instrumentalisiert eine Partikularbetroffenheit (z.B. St. Florians-Prinzip).
- V. Man postuliert „Wer nicht für uns ist, ist gegen uns“.
- VI. Man überhöht Probleme, um eine „große Lösung“ anbieten zu können.
- VII. Man stellt mit der angebotenen Lösung über das Projekt hinausgehende positive Folgen und die Erreichung genereller Ziele dar, so daß sie unabdingbar erscheint (z.B. Wirtschaftsstandort Deutschland).
- VIII. Man entwickelt das Vorhaben über Einzelabschnitte („Salamischeibentaktik“).
- IX. Man beschönigt die Folgen.
- X. Man informiert nur in Auszügen, so daß der Umfang der Folgen nicht erkennbar ist.
- XI. Man verknüpft sein Vorhaben mit emotional positiv besetzten Themen (z.B. „Frühstücken in Prag“).

Angesichts der Konsequenzen können aus umwelt- und entscheidungspsychologischer Sicht diese Strategien nicht unwidersprochen bleiben. Der Anspruch auf reflektierende, differenzierende,

komplexe Probleme kommunizierende und demokratische Entscheidungsprozeduren mit einem verantwortungsvollen Abwägungsprozeß muß, auch angesichts aktueller Haushaltsdebatten, immer wieder formuliert und eingefordert werden. Die Untersuchung zeigte, daß bedeutsame Entscheidungen im politischen Kontext zu sehen sind. Wichtig ist, diese politischen Grenzen zu erkennen, über die hinaus auch psychologische Intervention nichts zu ändern vermag. In diesem Fall muß auf anderen Ebenen angestrebt werden, kulturelle Werte und gesellschaftliche Ziele, z.B. durch die Sichtbarmachung von Folgen bestimmter Entschlüsse, zu verändern. Darauf wird in Kapitel 6 näher eingegangen.

1.2 Welche psychologischen Kategorien korrelieren mit den Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung?

Das jeweilige Agieren der Interviewten basierte auf Säulen des Wertesystems, der Sensibilität für ökologische Belange und entsprechendem Handlungswissen und der entwickelten Verantwortungszuschreibung. Bei der mehrheitlich aus Ostdeutschen bestehenden Stichprobe hatten auch biographische und politische Erfahrungen der Vorwendezeit, denen enorme Motivationsschübe eigen waren, große Wirkkraft und drückten dem Entscheidungsgeschehen einen markanten Stempel auf. Hinsichtlich des für den gewählten methodischen Ansatz bedeutsamen Aspektes der Historizität sind die besonderen gesellschaftlichen Bedingungen nach 1989 ein Spezifikum dieses Entscheidungsprozesses und entsprechend zu berücksichtigen. Die zeitlichen Entwicklungsverläufe, die zeitliche Reichweite des Denkens, aber auch die Folgeabschätzung mußten in einen neuen Zusammenhang gebracht werden. Bei der A 17 - Debatte fehlte im Vorfeld ein „herrschaftsfreier Diskurs“ (HABERMAS) zu Umwelt- und Verkehrsfragen, der mit den Erfahrungen der Wende in Gruppe B stärker erwartet worden war, alsbald aber von anderen Themen des Lebensvollzuges überlagert wurde. Argumente im Sinne von Nachhaltigkeit und Bewahrung der Schöpfung, in der befragten Stichprobe mit Tradition, dienten nur selten als Basis für kritisches Hinterfragen in Politik und Öffentlichkeit.

Die erhöhte Wahrscheinlichkeit negativer Entscheidungsergebnisse bei autismusgeprägten Entscheidungen wird in diesem Fall nicht die Entwicklung des Transitverkehrs oder des Straßenbaues betreffen, wohl aber einen nachhaltigkeitsorientierten Stadtumbau innerhalb der Kulturlandschaft, die Gesundheit der Menschen im oberen Elbtal und entlang der Trasse sowie nicht unwesentlich auch die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für Folgeentscheidungen. Zweifellos können Partikularinteressen von einer autismusgeprägten Entscheidung profitieren, komplexe Zusammenhänge oder lobbyarme Belange werden aber umso stärker davon negativ beeinflusst.

Der Entscheidungsprozeß ist insofern bedeutsam, als es sich um ein Großprojekt handelt, das den Grundstein für nachfolgende legt⁴⁹. Mit dem „Einrammen der Pflöcke an der richtigen Stelle“ (OB Wagner) ist zu erwarten, daß künftige Entscheidungen (unter Berücksichtigung der politischen Verhältnisse) im Sinne von „commitment“ und „entrapment“ von den gleichen Prämissen wie bei der A 17 geleitet werden, während Umweltbelangen kaum größeres Gewicht beigemessen werden wird. Die Entscheidung zum Bau der Autobahn A 17 wird für Dresden weitreichende Konsequenzen in bezug auf Stadtentwicklung, Umwelt, Naturhaushalt, Siedlungsstruktur, Wirtschaftsansiedlungen wie auch auf die politische Kultur und demokratische Prozesse haben.

⁴⁹ z.B. die Weiterführung dieses Verkehrskonzeptes u.a. mit Planung der Waldschlößchenbrücke und Bau eines Autobahnringes um Dresden, der Ausbau des Innenstadt- und mittleren Ringes

Leitlinien und Konzeptionen zur Entwicklung der Stadt wurden modifiziert, die aus umwelt- und entscheidungspsychologischer Sicht Risiken in sich bergen. Im Ergebnis bestätigte sich die Tendenz, daß länger- und kurzfristige Folgen ebenso wie lang- oder kurzfristige Erfolge oder zumindest sichtbare Konsequenzen unterschiedlich schwer abschätzbar sind. Die gesellschaftliche Praxis hat bisher dafür keine Auffangstrategien.

Angesichts der belegten vorherrschenden Randbedingungen, der monopolistischen Präferenz und der vorhandenen Symptomatik des Entscheidungsautismus bei den Entscheidungsverantwortlichen war eine erhöhte Wahrscheinlichkeit falscher Entscheidungsergebnisse eindeutig gegeben, in diesem Fall von Nachteil für die Umwelt, aber auch für eine Kultur der Entscheidungsfindung.

1.3 Welche inhaltlichen Perspektiven und Merkmale des Entscheidungsprozesses lassen sich extrahieren?

1.4 Welche Bedeutung kommt den Umwelt- und Partizipationsaspekten dabei zu?

Inhaltliche und Umweltaspekte

Die Studie bestätigte, wie unterschiedlich Menschen über Ursachen und Folgen, Erscheinungs- und Verlaufsformen sowie über die Zusammenhänge zwischen ökologischen Prozessen und Systemen denken können. Kontrastierend zu dem allgemein und weitgehend alle politischen Parteien und Gruppierungen umfassenden Konsens über die Relevanz der Umweltsituation für gegenwärtige und künftige Lebensqualität stand eine verzögerte und mangelnde Änderung des Umweltverhaltens und einer dementsprechenden Politik. Das Umweltthema als inhaltliches Merkmal des Entscheidungsprozesses kristallisierte sich als signifikantes Differenzthema heraus: Beide Gruppen betonten das gesellschaftspolitische Primat bei der Lösung der Umweltprobleme, auf der Ebene des individuellen und Gruppenverhaltens gab es allerdings Unterschiede. Die anerkannte Bedeutung der Umweltproblematik stand bei Gruppe A im Kontrast zum Entscheidungshandeln. Während Gruppe A die umweltpolitischen Erfolge herausstrich, thematisierte Gruppe B die noch ungelösten, verlagerten und künftigen Probleme. Das Schema des Ökologischen Verantwortungsbewußtseins (HOFF & WALTER, 1996) applizierend, ergab sich, daß Gruppe A in bezug auf ökologisches Denken und Strukturwissen nicht so gut gewappnet war wie Gruppe B. Daß ökologisches Handeln für Gruppe B möglich und sinnvoll erschien, beruhte auf der Tatsache, daß sie vorab diese Umwelt für gefährdet hielt und über logisch-ökologisches Denken bzw. Strukturwissen verfügte. Moralbezogene Bewertungen und Einstellungen im Zusammenhang mit der jeweiligen Verantwortungszuschreibung beim Thema Umwelt und Umweltvorsorge differierten in beiden Gruppen - in Gruppe B fand sich eine starke Ausprägung dieser Konstrukte. Gruppe A mußte bei ihrem gewählten Ansatz der Problembearbeitung und ihren politischen Zielen mögliche Umweltkonflikte im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn bagatellisieren oder negieren, um im Sinne des Vorhabens handlungsfähig zu bleiben. Davon wurden die ökologischen Kontrollvorstellungen beeinflusst, besonders aufschlußreich auch in der **Beschreibung der eigenen Mobilität**: Von Gruppe A wurde ein autozentriertes Mobilitätsverhalten generell nicht kritisch hinterfragt, während Gruppe B mehrheitlich umweltverträglichere Mobilität praktizierte. Vertreter von Gruppe A sahen trotz ihrer hohen Entscheidungsbefugnis für sich scheinbar kaum berufliche und private Möglichkeiten der Einflußnahme, mitunter auch gar nicht deren Notwendigkeit, und benannten verschiedene „Sachzwänge“, warum keine persönlichen Handlungsoptionen bestünden. Obwohl Gruppe B immer wieder vorgeworfen wurde, nicht gemäß

ihren Maximen zu leben („die sind alle mit dem Auto da“ (A-D)), ergab die Frage nach dem Kfz-Besitz, daß von den 17 Befragten von Gruppe B fünf auf ein eigenes Auto verzichteten. Die vorhandenen Autos hatten keinen Statussymbolcharakter, es handelte sich entweder um Kleinwagen (vermutlich ohne Katalysator) mit beliebiger Farbe oder sogar noch um zwei DDR-Modelle. Alle Befragten aus Gruppe A besaßen hingegen ein Auto, in der Regel Mittelklassewagen in dunklen Farben (z.B. metallicgrau oder schwarz). Der öffentliche Verkehr wurde von Interviewten der Gruppe A selten, von Gruppe B regelmäßig genutzt. Der Bezug zum Thema A 17 war wesentlich auch durch das eigene Mobilitätsverhalten charakterisiert.

In bezug auf das Konstrukt Allmendeklemme zeigte sich, daß das Wissen um verschiedene Zusammenhänge in ihrer Komplexität unterschiedlich repräsentiert und mit dem gewählten Lebensstil in Beziehung zu setzen war. Die Kluft zwischen Wissen und Handeln war in beiden Gruppen etwa gleich groß, allerdings auf differierendem Niveau. In beiden Gruppen stimmten die jeweiligen Einstellungen und Handlungsweisen im wesentlichen überein. Gruppe B sah sich in der Pflicht, das Autobahnbauvorhaben zu modifizieren oder zu verhindern, für Gruppe A war es die folgerichtige Antwort auf die wahrgenommene verkehrliche, wirtschaftliche, städtebaulich-landschaftsplanerische, finanzielle und ökologische Situation. Ihre internalen Kontrollüberzeugungen in Verbindung mit einer optimistischen Zukunftseinschätzung ergaben bestimmte umweltbezogene Verhaltensweisen, die mit dem Vorhaben A 17 nicht kollidierten. Angesichts der positiven Einschätzung zur gegenwärtig erreichten Umweltsituation bei Gruppe A lagen die Unterschiede im Handeln auf der Hand. Mit dem Beziehungsgeflecht von Persönlichkeitsmerkmalen und subjektiven Umweltrepräsentationen wirkten sich gleichzeitig die jeweiligen Einstellungen und Dispositionen gegenüber Umweltaspekten auf umweltbedeutsames Verhalten aus. In der Konsequenz wird dies wiederum objektive Umweltgegebenheiten dominieren. Das Engagement von Gruppe B beruhte wesentlich auf inhärenten ökologischen Moralvorstellungen. Es „mußte“ quasi gehandelt werden, wenn Ziele z.B. hießen, demokratische Prinzipien zu stärken oder den Nachkommen eine lebenswerte gesunde Welt zu hinterlassen. Ohne erkennbare Chance zum Handeln - und sei die Aussicht auf Erfolg noch so gering - wäre die Frage nach Verantwortung im moralischen Sinne obsolet. Für Gruppe B war die Perspektive, die Entscheidung beeinflussen zu können, aktivitätsauslösend. Die Erfahrung aus der DDR, sich dabei zu einer Minderheit mit zwar geringem Handlungsspielraum, aber nicht zu unterschätzendem Einfluß zu zählen, lebte in dieser Gruppe auf. Gruppe B widmete sich unpopulären Themenkreisen und fühlte sich, wenn auch an den Entscheidungen unzureichend beteiligt, moralisch überlegen. Im Reaktionsmuster von Gruppe A waren Antworten auf die von Gruppe B diskutierten Grundsatzfragen einer nachhaltigen Entwicklung, eines Gemeinwohls jenseits der Befriedigung ungehinderter individueller Mobilitätsbedürfnisse nicht enthalten, weshalb in der Darstellung an dieser Stelle Gruppe B mehr Raum gegeben werden mußte.

Die Bezeichnung des Stadtratsbeschlusses gegen die stadtnahe Trasse als „verheerende Entscheidung“ (OB Dr. Wagner)⁵⁰ ist eine paradigmatische Beschreibung für die Wichtung des Themenkreises Umwelt. Für einen wirtschaftlichen „Aufschwung“ nahm Gruppe A in Kauf, daß bei der Durchsetzung des Autobahnvorhabens Umweltbelange wie auch Folgekosten (Zinsen, Unterhaltskosten u.ä.) wenig berücksichtigt wurden. Die von ihr avisierte Zukunftsentwicklung war eher auf kurzfristige Wirkung bedacht.

⁵⁰ ... denn „gegen den politischen Willen der Stadt könne die Trasse nicht realisiert werden“ (Stolle)

Wichtigste Entscheidungskriterien waren für die verantwortlichen Entscheider in Gruppe A Verkehrswirksamkeit, Wirtschaftsaspekte und Kosten. In der klaren Wertehierarchie hatten Umwelt und Nachhaltigkeit sowie weiche Standortfaktoren geringeres Gewicht. Ökologie wurde zwar als Kriterium benannt, in der Entscheidung aber „abgewogen“. Stadt- und landschaftsplanerische sowie ökologische Belange hatten keine Priorität.

Das weitverbreitete Sankt-Florians-Prinzip bewies, daß das Wissen um die Belastung und Zerstörung der Umwelt durch Verkehrsprojekte wie die A 17 in Gruppe A, weniger bei den Entscheidungsträgern, stärker bei der Bevölkerung, durchaus vorhanden war. Daß von einer direkten Trassenführung durch die Sächsische Schweiz letztlich abgerückt wurde, war auf die massiven deutschlandweiten Proteste, nicht aber auf den Wert als Naturschutz- und Erholungsgebiet zurückzuführen.

Partizipationsmöglichkeiten

Bei den Partizipationsmöglichkeiten mischen sich inhaltliche und formale Aspekte des Entscheidungsprozesses, geht es doch zum einen um Werte und die Art der Motivation, zum anderen um die Einbeziehung der Öffentlichkeit an sich. Im zu untersuchenden Beispiel A 17 waren sowohl die Veränderungen für die Stadt als auch für die Umwelt Anlaß für die Bürger, partizipatorisch tätig zu werden. Im Dresdner Spannungsfeld zwischen wiedererstehender Historie und der Förderung von Infrastrukturgroßprojekten erhebt sich die Frage, inwieweit Sich-Einmischen als Zeichen der Demokratiekultur verstanden werden kann, wichtig für den Einzelnen, sein Lebensgefühl, aber auch die Gesellschaft. Nachdem eine lange Phase der ereignislosen Politik von einer aufregenden Phase abgewechselt worden war, zeigten sich die langfristigen Auswirkungen von Veränderungen auf der Individualebene, die sich addierten und beeinflussten, wie aktiv Menschen auf bestimmte Ereignisse reagierten.

Für die Entscheider der beiden Gruppen war - anders als bei der engagierten Bevölkerung - die subjektive Betroffenheit kein Kriterium für Anteilnahme (siehe Schichtungsvariable Wohnort/Trassennähe). Hier spielten vielmehr die politischen und ökologischen Einstellungen wie auch die ideologischen Wertsetzungen eine Rolle. Aufgrund des erworbenen Vorwissens schätzte man die eigene Kompetenz hoch ein. Die Randbedingungen waren für Gruppe B mit den zahlenmäßig weit überlegenen Aktivisten relativ günstig: Zeit, Nähe, Gelegenheit und häufig auch berufliche Hintergründe förderten das Engagement. Die wahrgenommenen Kontrollmöglichkeiten, in einer Gruppe Einfluß auf die Entscheidung und damit die Umweltgestaltung nehmen zu können, waren ausschlaggebend für politisch-ökologische Aktivitäten, die in Gruppe B sehr viel stärker zu finden waren als in Gruppe A. Gründe dafür sind in der persönlichen Biographie und im politischen Verständnis der Akteure aus Gruppe B, aber auch in der Oppositionsrolle zu finden. Gruppe A vertraute demgegenüber auf den zuverlässig arbeitenden administrativen Apparat, die enge Verzahnung von Legislative und Exekutive. Die hier gefundenen Teilhabebemühungen stützten den Literaturbefund (ROHRMANN, 1990), daß 75 % aller Partizipationsformen „Kontra-Ziele“, nur 25 % „Pro-Ziele“ verfolgen. Die intensive Einbeziehung der Bevölkerung in den Planungsprozeß war von Gruppe A anfangs nicht vorgesehen. So hatte die Information der Öffentlichkeit zu Beginn keine Priorität. Im Laufe des Prozesses von verschiedenen Seiten vehement eingefordert, war die offizielle Information, als sie schließlich verzögert erfolgte, vorhabenunterstützend ausgerichtet. Durch die öffentlich vorgetragenen Gegenargumente von Gruppe B verbesserte

sich die Qualität der Information dahingehend, daß Argumente in der Presse in größerer Vielfalt und Breite vermittelt wurden. Die Projektbetreiber erwarteten z.B. mit dem Auszug von Bündnis90/Die Grünen aus dem Landtag 1994 eine Erleichterung der Planung, d.h. weniger kritische Aufmerksamkeit. Aufgrund der in diesem Prozeß stark sensibilisierten Öffentlichkeit wurde die Planungsdurchführung im Gegenteil aber eher erschwert. Am Ende mußte Gruppe A zum für Legislative und Exekutive ungewöhnlichen Mittel des Bürgerentscheides greifen, um das Vorhaben in präferierter Weise durchzusetzen. Im Zusammenhang mit dem Entscheidungsprozedere wurde von den Interviewten mehrheitlich die politische Bedeutung des Bürgerentscheides unterstrichen - Gruppe A sah darin ein Mittel zur Verwirklichung ihres Zieles, Gruppe B ein Instrument, um mehr Demokratie, Transparenz und Partizipation zu schaffen. Die Partizipationsmöglichkeiten für die Bevölkerung schätzte Gruppe A als gut ein, allerdings ohne daß das eigene Agieren im Entscheidungsprozeß davon wesentlich beeinflußt worden wäre. Für Gruppe B waren sie wichtiger Teil der politischen und öffentlichen Arbeit. Zunehmendes Beschneiden gesetzlicher Vorgaben und die kaum praktizierte frühzeitige Einbindung der Bevölkerung in den Entscheidungsprozeß wurden als bedenklich eingeschätzt. Als Erfolg kann deshalb gelten, daß es dem Gruppe B verbundenen Netzwerk trotz des allgemeinen politischen Stimmungsumschwungs gelang, die „kollektive Schweigespirale“ (BARGEL, 1995) zu durchbrechen, in den Entscheidungsprozeß einzugreifen und weite Teile der Bevölkerung für das Thema zu sensibilisieren und zu mobilisieren. Städte bieten gute Überschaubarkeit und Kontrolle, und die Wirkung von Partizipation im kommunalen Zusammenhang ist besonders nachhaltig im Sinne von „Bürgerkultur“. Als positives Teilergebnis der Auseinandersetzung erscheint, daß, obzwar für künftige Beiträge Dresdens zur Entwicklung visionärer Ideen und partizipatorischer Kommunikationsformen kein Fundament gelegt wurde, sich eine kritische Öffentlichkeit formierte, die trotz zunehmender Beschneidung öffentlicher Mitsprachemöglichkeiten wirkungsvoll agiert und reagiert. Es zeigte sich, daß in gesellschaftspolitischen Pattsituationen durch Partizipation Einfluß auf gesellschaftliche Prozesse und Entwicklungen genommen werden kann.

Perspektive Mythos Dresden

Symbolische Dimensionen – wie z.B. der die Kulturlandschaft umschreibende „Mythos Dresden“ – sind bei stadtrelevanten Entscheidungen wie der untersuchten nicht zu vernachlässigen, weil Nicht-Materielles wie Materielles durch besondere Umwelten symbolisiert wird, wobei aus Ideen, Werten, sozio-historischen oder biographisch-privaten Ereignissen Handlungen und Entscheidungen erwachsen. Gruppe A und B schrieben dem Mythos Dresden trotz mancher Übereinstimmung handlungsleitend verschiedene Bedeutung zu. Die enge Beziehung beider Gruppen zur Stadt Dresden führte nur bei Gruppe B zur Überzeugung, daß eine stadtnahe Autobahntrasse nicht stadtverträglich sei. Wenn auch in Gruppe A die landschaftszerstörende Wirkung der Autobahn erkannt worden war, räumte man dem erwarteten, damit verbundenen wirtschaftlichen Aufschwung den Vorrang ein und vertraute auf technisch-gestalterische Lösungen wie Tunnel und Ausgleichsmaßnahmen. Gruppe A antizipierte die städtebaulichen und ökologischen Folgen einer stadtnahen Trasse weniger als Gruppe B, die aufgrund ihrer Wahrnehmungen und Aktivitäten schon länger an der zunehmenden Beeinträchtigung der landschaftlich reizvollen Umgebung litt und die Irreversibilität verschiedener Eingriffe beklagte. Gruppe B war der Mythos der Kulturlandschaft Dresden Anregung und Verpflichtung zum konservatorischen Handeln, während er bei Gruppe A von wesentlich pragmatischeren Überlegungen überlagert war. Die Voraussetzung

zum Erhalt der Aura Dresdens - letztlich aber nur als Kulisse erwünscht - sah man u.a. durch die Autobahn gegeben.

Bestätigung der Gegenannahme 1B

Die bei SCHULZ-HARDT (1996) genannten Randbedingungen und Symptome eines Entscheidungsautismus ließen sich für den gesamten Prozeß der Auseinandersetzung um die Autobahn Dresden-Prag belegen⁵¹. Die kategorisierte Auswertung aller vorliegenden Materialien ergab entsprechende Befunde (Kap. 5.1.2., 5.1.3, 5.1.4, 5.2), so daß in der Triangulation die empirische Gegenannahme 1B zu bestätigen war:

Der Entscheidungsprozeß weist u.a. auch psychologische Merkmale wie Entscheidungsautismus mit seinen Randbedingungen und Symptomen auf. Inhaltliche Merkmale werden unterschiedlich gewichtet, Umweltbelange spielen gegenüber z.B. Wirtschafts- und Verkehrsaspekten in der Abwägung keine oder eine untergeordnete Rolle. Dem Ruf Dresdens als Landschafts- und Kulturstadt („Mythos Dresden“) wird in der Entscheidungsphase kein herausragender Stellenwert beigemessen. Bürgerbeteiligung ist nur eingeschränkt möglich und Restriktionen unterworfen.

⁵¹ Für den ausgewählten Untersuchungszeitraum blieb lediglich das bei SCHULZ-HARDT (1996) genannte Symptom der mangelnden Erfolgskontrolle offen (vgl. Kap. 4.4).

5.2 Kategoriengeleitete hintergrundorientierte Interviewauswertung

Der Entscheidungsprozeß zur A 17 ist ein Beispiel für die Wechselwirkungen zwischen Individuum und Gesellschaft in der Sphäre der Öffentlichkeit. Aus dem Gesamtzusammenhang, den die Interviews vor dem Hintergrund des allgemeinen stadt(entwicklungs)relevanten Geschehens widerspiegeln, lassen sich Rückschlüsse auf die intrapsychische Ebene der Einstellungen, Handlungsspielräume, Entscheidungsstrategien, Motive und Werte ziehen, die sowohl generalisierbar sind als auch für den facettenreichen Entscheidungsprozeß zur A 17 Deutungs- und Erklärungsansätze bieten. Die Auswertung der Interviews folgte dem Rahmen der gewählten Kategorien.

5.2.1 Positionen und demographische Aspekte der Auswertungsgruppen

Die 27 Interviews wurden innerhalb der klar zuzuordnenden Gruppen der Projektbetreiber (A) oder Projektkritiker (B) ausgewertet, da für die Fragestellung die Gesamtposition herauszuarbeiten war. In zwei Fällen lehnten die Interviewpartner nur die Trassenlinie 441 strikt ab. Aufgrund ihrer sonstigen Positionen wurden diese beiden Personen der Gruppe B zugeordnet.

Die Gruppen waren binnenstrukturell durch gute Vernetzung und Kontakte gekennzeichnet. Es kann aufgrund der Dokumenten-, Presse- und Interviewauswertung eindeutig von einer Lagerbildung mit jeweils weitverzweigtem Netzwerk gesprochen werden.

Gruppe A (Projektbetreiber und -unterstützer)

- Regierungsvizepräsident (CDU) des Regierungspräsidiums Dresden
- Oberbürgermeister (CDU) der Landeshauptstadt Dresden
- Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und Mitglied des Bundestages (CDU)
- Leiter des Autobahnamtes Sachsen
- Leiter des Referats 63 Landesplanung/Regionalplanung im Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung
- Vertreter des Abteilungsleiters Straßenbau im Sächsischen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit
- Mitglied des Ausschusses für Umwelt und Landesentwicklung im Landtag (CDU)
- Mitglied der Dresdner CDU-Stadtratsfraktion; Projektgruppe Stadtentwicklung
- Amtsleiter für Wirtschaftsförderung im Dezernat Wirtschaft und Wohnen der Landeshauptstadt Dresden (SPD)
- Sprecher der Bürgerinitiative „Bürger für A 17“

Die Interviewstichprobe Gruppe A bestand aus 10 Männern mit einem Altersdurchschnitt von 51 Jahren. Der jüngste Befragte war 41, der älteste 60 Jahre alt.

Gruppe B (Projektkritiker und -gegner)

- Mitglieder des Bundestages (SPD, Bündnis 90/Die Grünen)
- Verkehrspolitische Sprecher der sächsischen Landtagsfraktionen SPD und PDS
- Fraktionsvorsitzende der Dresdner SPD- und PDS-Stadtratsfraktionen
- Sprecherin der Dresdner Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Erster Bürgermeister (FDP) der Stadt Radebeul (Stadtentwicklungsdezernent Dresdens 1990-1994)
- Dezernent für Stadtentwicklung und Bau der Landeshauptstadt Dresden (SPD)
- Dezernent für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Bündnis 90/Die Grünen)
- Leiter des Amtes für Umweltschutz (CDU) der Landeshauptstadt Dresden
- Leiter des Stadtplanungsamtes
- Leiter der Abteilung Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt
- Industrie- und Handelskammer Dresden, Geschäftsbereich Volkswirtschaft, Referat Bauleitplanung
- Geschäftsführer des Entwicklungsforums Dresden
- Vertreter des Ökologischen Rates sowie der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz und der Grünen Liga
- Sprecher der „Pfarrer gegen A 13“

Gruppe B wurde in den Interviews von 12 Männern und 5 Frauen mit einem Altersdurchschnitt von rund 46 Jahren repräsentiert. Hier reichte die Altersspanne von 32 bis 60 Jahren.

Für die Schichtungsvariable Wohnort, d.h. eine direkte persönliche Betroffenheit durch den Autobahnbau, ergab sich, daß nur ein Interviewter, und zwar aus Gruppe A, durch den Autobahnbau unmittelbar betroffen wäre, der das Vorhaben im Vertrauen auf umweltschützende Maßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwände, uneingeschränkt begrüßte.

5.2.2 Themenkreise und Auswertungskategorien

5.2.2.1 Die Stadt Dresden heute und in Zukunft. Assoziationen und Einschätzung allgemeiner stadtentwicklungsbezogener Entscheidungen

Einschätzung allgemeiner Entscheidungsprozesse in der Stadt

Wichtige, nicht in Zusammenhang mit der A 17 stehende stadtentwicklungsrelevante Entscheidungsprozesse kamen zur Sprache, die die Art des Vorgehens im Dresden der Nachwendejahre anschaulich beschrieben.

Extraktion der von Gruppe A formulierten Entscheidungskriterien

- Schnelligkeit
- Vermeidung von Diskussionen, um grundsätzliche Entscheidungen nicht zu verzögern
- Abstriche beim Naturschutz in Zeiten knapper Kassen, um den Wirtschaftsstandort Dresden nicht zu gefährden
- Vorrang der Kriterien Verkehrswirksamkeit und Wirtschaftsverkehr bei Entscheidungen zur Verkehrsentwicklung

Gegnern von Großprojekten wurde Wirtschaftsfeindlichkeit und Protestverhalten unterstellt.

„Man sollte sich bemühen, schneller zu Entscheidungen zu kommen. Da wird in Dresden bei Stadtplanungen sehr viel diskutiert, meiner Ansicht nach ganz wesentliche, grundsätzliche Entscheidungen hinausgeschoben.“ (A-C)

„Die Frage ist, ob bei wichtigen Dingen (Industrieansiedlung, d.A.), wo man es sich nicht leisten kann, lange zu diskutieren, rechtzeitig ein Weg gefunden wird, der gangbar ist.“ (A-K)

„Es ist überraschend eigentlich, daß sehr subjektiv entschieden wird.“ (A-J)

„Da die Mikroelektronik für uns heute so bedeutsam ist, muß dieses Naturopfer gebracht werden.“ (A-B)

„Wir sind aber in Zeiten, wo wir überall knappe Kassen haben, und da ist die Entscheidung schon schwieriger und da stellt es sich grad aus der grünen Ecke dar, als ob das zu kurz kommt. Aber es hat ja auch keinen Zweck zu sagen, wegen einem komplexen sechsundzwanziger Biotop AEG da nicht heranzulassen oder Siemens mit Tausenden von Arbeitsplätzen!“ (A-Z)

„Ich bin nicht pro Investor, aber wenn die nur behindert werden? [...] Die Stadtverwaltung ist in ihrem ressortbezogenen Entscheiden kleinlich.“ (A-U)

Extraktion der von Gruppe B formulierten Entscheidungskriterien

- Primat städtebaulich-ästhetischer Aspekte
- Basis einer komplexen Wertstruktur
- mittel- und langfristige Strategien bei Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung
- Szenarien und Folgenabschätzung (Hinterfragung politischer Ziele und der Konsequenzen stadtplanerischer Entscheidungen)
- Erhöhung der Entscheidungssicherheit durch Nutzung von Erfahrungswerten und Diskurs
- Regulierung subjektiver Entscheidungen durch sachliche und tolerante Arbeitsweise
- Einbeziehung der Öffentlichkeit
- Eingriffsmöglichkeiten in stadtunverträgliche Entwicklungen
- Gegensteuern gegen rein wirtschaftsorientierte Sicht und Konsequenz gestörter kultureller, landschaftlicher, finanzieller und wirtschaftlicher Entwicklung
- Kompromiß von wirtschaftlichen und raumplanerischen Belangen zur Auflösung des konstruierten Widerspruchs zwischen Ökologie und Ökonomie

„Wir haben eine Menge Material aufbereitet, Wissen zusammengetragen, Entscheidungsgrundlagen sind da, aber wie die Entscheidungen von politischen Verantwortungsträgern gefällt werden, das ist von uns nicht mehr beeinflussbar. Ich weiger mich auch, einen Guerillakrieg zu führen, also ich arbeite jetzt nicht im Hintergrund. Das hab ich früher. Der Naturschutz neigt ja sehr zu solchen Guerillataktiken. Das ist falsch, das ist feige. [...] Lieber die Niederlagen einstecken, aber die Dinge offen benennen. [...] Und wenn ich zehnmale einen, der gegen Naturschutz ist, sagen wir, einen politischen Verantwortungsträger; wenn ich den vor eine Situation stelle und der muß zehnmale gegen den Naturschutz entscheiden - beim elften Mal traut er sich nicht! Da ist eine innere Barriere. Wenn ich aber im Untergrund mauschel und versuche, Dinge so hinzubiegen, daß sie gar nicht bis zu dem kommen, dann nehm ich dem die Verantwortung ab, er kommt nie in Konflikte und in ´ner entscheidenden Phase ist er gegen mich.“ (B-N)

„Daß wir in der Politik mehr das Bemühen haben, bißchen mehr Sachkenntnis zu haben, nicht so sehr aus dem Bauch heraus entscheiden, argumentieren. Ich will nicht sagen, daß wir als Planer immer alles wissen, aber wir haben schon bißchen Hintergrund- und Fachwissen. Das sollte man sich doch erstmal aneignen oder zumindest anhören, bevor man zu politischen Entscheidungen kommt.“ (B-F)

„Ich hab ein inneres Bewußtsein, eine Wahrheit, die man mit sich trägt, die man versucht, umzusetzen. Das ist natürlich ´ne gefährliche Geschichte. Man muß sich korrigieren lassen und auch auf Fachverstand zurückgreifen.“ (B-W)

„Im Forum ist klar, daß die Entwicklung, wenn wir nicht in die Räder eingreifen, daß die uns alle niederwalzen. Daß die Stadt unglaublich verliert an Qualität, wenn man nicht versucht, Fehlentwicklungen bewußt einzuschränken. [...] Daß wir einige Dinge in der Diskussion wirklich verhindert, massiv beeinflusst, Entscheidungen geprägt haben.“ (B-X)

„Ich bin ja vom OB beauftragt worden, Wirtschaftsdezernent, Tadicom muß, egal wo, wie, rein. Aufschwung, Wirtschaft, Arbeitsplätze, Elektronik, Herbertchen als Elektronikingenieur [...]. Egal, reinrammeln.“ (B-E)

„Ich selbst versuche immer noch, die verschiedenen Möglichkeiten des Ausgangs eines Unternehmens, die Folgen abzuschätzen und bin dann sicher, wenn eine Entscheidung, eine Struktur flexibel ist, auch auf andere Situationen reagieren kann. [...] Wenn ich zwei Varianten habe, sie haben gleiche Kosten und die eine erzeugt mehr Verkehr als die andere, dann würde ich nach den politischen Zielen, die ich habe, entscheiden.“ (B-W)

Assoziationen zur Stadtentwicklung in Dresden

„In Dresden geht Stadtentwicklung kaum ohne öffentlichen Krach. [...] Beim Stadtrat gibt 's kein Machtwort. Ich kann nicht so agieren wie Pfothenhauer⁵², der schriftlich mit seinem Stadtrat verkehrte.“ (A-B)

Die Assoziationen, die zum Thema Stadtentwicklung in Dresden genannt wurden, unterschieden sich gruppenbezogen v.a. bei den Zielen sowie der Einschätzung der lokalen Verkehrs- und Umweltgegebenheiten.

Extraktion der Assoziationen von Gruppe A zur Stadtentwicklung in Dresden

- Stadtentwicklung = Verkehrsentwicklung für den motorisierten Individualverkehr (Tangenten, Ringsystem, Elbbrücken und Autobahn) und Schaffung von Lebensgrundlagen an einem Konzentrationspunkt
- Unterstützung des Verkehrsprimates durch Gesetze
- Vorrang der Funktionalität vor Ästhetik
- zur Vermeidung des Verkehrsinfarktes praktische Entscheidungen, z.B. unkomplizierte Entscheidungen für eine A 17 und die Elbbrücken, ohne lange Diskussion
- Behinderung schnellerer Entwicklung durch divergierende Interessen und mangelnden Realitätssinn
- weitere Aufgaben:
 - Beseitigung der Kriegsruinen und Aufbau des Zentrums
 - Entwicklung zum Wirtschaftsstandort
 - Umlandentwicklung und Ausweisung von städtischem Wohnbauland

„Dresden ist immer in der Versuchung, sich zu überschätzen. Erzählte mal einer en Witz: Geht einer in die Buchhandlung, um einen Globus von Dresden zu kaufen.“ (A-B)

„Dresden ist 'ne schwierige Stadt, bezogen auf Entscheidungsprozesse. Das ist nich in den letzten fünf Jahren so, sondern in der Vergangenheit schon, die Tendenz, lange und viel zu reden, bis es zerredet ist. Und es ist also äußerst schwierig, hier eine Entscheidung mal endgültig herbeizuführen. Da gibt 's Beispiele: Schauen wir uns das Thema Autobahn an, die Brücken in Dresden [...], die Bebauung der Elbhänge. Dresden hat als wichtigstes für die zukünftige Entwicklung das Verkehrsproblem zu lösen. [...] Man kann hier viel Visionen entwickeln, aber das nützt Dresden nichts. [...] Der Verkehr muß hier durchdiffundieren. [...] Da gibt 's ja selbst die Möglichkeit, aus Naturschutzgebieten auszugliedern oder die Befreiung von Auflagen, wenn da andre Interessen ins Spiel kommen.“ (A-Z)

⁵² Friedrich Wilhelm Pfothenhauer (1812-1877), Dresdner Bürgermeister ab 1850, OB ab 1853

„In Dresden ist das in erster Linie mit Verkehrsfragen verbunden. Die Stadt hat noch kein schlüssiges Verkehrskonzept. In allen Bereichen fehlt es an Visionen, aber auch an Entscheidungen.“ (A-H)

„Eigentlich sind wir in ´ner Situation, die wiederum die Frage für die Zukunft der Stadt stellt. Wie nach dem Kriege. Die Ruinen aus dem letzten Krieg sind immer noch sichtbar, die aus dem zurückliegenden 40jährigen. [...] Die Stadt steht nicht vor der Frage, ob sie in stiller Beschaulichkeit vor sich hin leben kann oder ob sie einem Moloch in den Rachen fällt. Sie steht einfach vor der Frage, ob sie als eine ernstzunehmende Stadt mit rund ´ner halben Million Einwohner weiterbestehen kann oder nicht.“ (A-K)

„Meine Zielstellung ist: Zur 800-Jahr-Feier kommt die ganze Welt nach Dresden. Da wird man sehen, wie es die Dresdner geschafft haben, aus der zerschundenen Stadt, den Wurzeln, eine moderne Stadt zu machen. [...] Schiller hat´s auch schon gewußt, das ist so bissel Provinzperle, bissel alter Glanz, wenn wir gut sind, aber manchmal ist es nur Muff. [...] Kulturpalast, Verkehrsplanung, die ganze Museumsplanung ist vollkommen schiefgegangen.“ (A-U)

„Im Moment denk ich, daß in Dresden vieles nicht so läuft, wie es laufen sollte. Daß es zu viele widerstrebende Interessen gibt und daß auch speziell im Dezernat Stadtentwicklung nicht mit dem notwendigen, will ich nicht sagen Ernst, aber zumindest Realitätssinn betrieben wird. Daß man vielen Illusionen nachjagt, dadurch Entwicklungen aufhält, daß in der generellen Linie der Stadtentwicklung das fehlt, was wirklich machbar ist. Das Verkehrsnetz wird doch nicht anders dadurch, daß ich das anders aufzeichne! [...] Da bleibe ich bei denen, wo die Leute wirklich fahren, weil ich die nicht so beeinflussen kann und ich muß letzten Endes, wenn ich Verkehrsströme irgendwohin lenken muß, Straßenbaumaßnahmen machen, nicht, indem ich Papier vollmale.“ (A-Y)

„Und da ooch keene Konzepte da sind, [...] was wolln die überhaupt, das wissen die bis heute ni! Ich habe nischt dagegen, das kann man in der Perspektive alles drin ham, aber man muß erstmal die Hauptaufgaben regeln.“ (A-D)

Extraktion der Assoziationen von Gruppe B zur Stadtentwicklung in Dresden

- Dresdens = Landschaftsstadt und Stadtlandschaft, untrennbar mit der Umwelt verbunden, starker Geschichtsbezug
- Gesamtfunktionsfähigkeit des Gemeinwesens durch Verbindung mit einem Kultur-, Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort
- Rückwirkungen auf die Gesamtheit durch strukturelle Veränderungen (z.B. zunehmende Ausgliederung großer Flächen wie A 17, Gewerbegebiete AMD oder Rähnitz aus dem Landschaftsschutzgebiet und dem ökologischen Zusammenhang für Umwelt und Stadtentwicklung)
- Prägung der Siedlungsentwicklung z. Zt. durch flächige Agglomeration geringer Dichte und mit hohem Verkehrsaufkommen
- Verkehrsentscheidungen als Teil komplexer Stadtentwicklung, A 17-Diskussion als paradigmatisches Stadtentwicklungsthema
- Gefahr des Ausbaus zur autogerechten Stadt, zum Verkehrs- statt zum Kulturzentrum (Infragestellung des Verkehrskonzeptes von 1994)
- keine aktuelle Weichenstellung in Richtung nachhaltiger Stadtentwicklung
- Aufgaben: Entwicklung nach dem Leitbild des alten Dresden mit Kleinteiligkeit und Urbanität, Verhinderung städtebaulicher Sünden, kritische Rekonstruktionen und Ergänzungen der noch vorhandenen Grundzüge der Stadt und der Silhouette entlang der Elbfront, Spagat zwischen Barock und Moderne
- Wünsche: kooperative Debatten um langfristige Optionen (Salontradition), Kontinuität und Geduld, durch stabile Elemente der Stadtplanung unterstützt, weniger Kompetenzgerangel, mehr Reflexion, reparaturfähiges Herangehen und behutsamer Aufbau

„Was Stadtentwicklung auf oberlausitzerisch heißt: Wirrwarr. Also eben das Ausgleichen von Interessen [...], dabei ist das ein ganz differenzierter, vielfältiger Prozeß.“ (B-Q)

„Stadtentwicklung heißt behutsames vernünftiges Aufbauen, diesen Charakter versuchen zu bewahren, den Dresden einmal hatte, also auch mit Veränderungen leben zu können. Und vielleicht auch mal was wagen! [...] Der politische Druck wird schlimmer. Aber für Stadtentwicklung kann das gar nicht so gut sein. Deswegen muß man auch nicht immer absolut traurig sein, wenn es mal nichts wird.“ (B-M)

„Dabei verträgt die Stadt sehr viel mehr Langsamkeit als Boom, aber das begreift keiner, der die nächste Wahl gewinnen will. Ich will die nicht gewinnen, also kann ich´s sagen. [...] Ich habe große Sorgen, daß sich die Stadt in so ´ner abflachenden Investitionsentwicklung mehr oder weniger spontan irgendwo was dranflickt, wo schon was da ist. Aber bei weitem nicht so schnell und in so ´ner kompakten Form, wie ich es der Stadt wünschen würde, zu ´nem geschlossenen Stadtorganismus wieder wird. Gesamtkunstwerk ist ein überstrapazierter Begriff. [...] Madame de Stael wird´s in Dresden auch nicht geben, aber die Idee ist gut. Das Denken muß stärker kooperativ beeinflusst werden. Da müßte ein anderer OB sein, ´ne andre Grundhaltung im Stadtrat, das wär ´ne andre Politik.“ (B-X)

„Das hehre Ziel will ich nicht beschreiben. Damit ist viel Schaden angerichtet worden mit großen Städtebauentwürfen. [...] Über die historische Prägung der Stadt sind so viele Elemente da, die es nur zu bewahren gilt. Wo man einen Ansatz finden muß, dort zu ergänzen,

weiterzuentwickeln, meinethalben auch kritisch rekonstruieren. Es ist ja das Wunderbare bei dieser Zerstörungsphase, daß der Grundzug dieser Stadt übrig geblieben ist. [...] Wenn es daran gelingt, aufzubauen, das Ganze zu ergänzen, [...] ist für die Stadtentwicklung auch in dem Landschaftsraum soviel getan worden, ohne daß es des großen Federstrichs bedarf.” (B-E)

„Ich denke sofort an die Katastrophe der Zersiedlung des gesamten Raumes Obere Elbe. Ist zwar normal für westdeutsche Verhältnisse, aber ist das Schlimmste, was uns hier passieren kann.” (B-S)

„Man kann Umwelt und Stadtentwicklung nicht trennen. Weil wir im städtischen Raum leben, ist jeder Umwelteingriff ein Eingriff in den Stadtorganismus. [...] Die Besonderheit von Dresden ist, daß sie doch noch Bezüge einer Landschaftsstadt hat. Im Unterschied zu andern Städten ist man hier etwas im Zwiespalt, einerseits sich zu bekennen, daß es Stadt ist, zum andern diese landschaftsräumlichen Eingebundenheiten auch zu bewahren.” (B-W)

„In Dresden bedeutet Stadtentwicklung eigentlich erstmal die Schaffung von Stadt. [...] Ich spreche gern von ´nem Stück Kulisse an der Elbe. [...] Uns fehlt da ein ganzes Bissel von einer Spektrumsbreite, die andre Städte uns voraus haben. Allerdings [...] haben wir in Bereichen einen solchen Reichtum, über den andre Städte nicht verfügen. [...] Das ist dieser weiche Standortfaktor, wir können doch den nicht ohne Not uns aus der Hand reißen lassen.” (B-P)

„Mit dem Wissen, was ich habe, wenn ich da an Stadtentwicklung denke, geht ´s mir schlecht. Da denke ich an autogerechte Stadt und immer weniger Stadt zum Leben. Da hab ich Schmerzen manchmal, körperliche.” (B-N)

„Im Moment große Umorientierungsphase, nicht ganz klar, welche Richtung. [...] Muß man langen Atem haben, ist wie mit großem Tanker, man dreht lange am Steuer, bis er sich dreht. [...] Man muß an allen Schräubchen drehen, um ein Stück zu bewegen. Kontinuität ist notwendig. Charakter der Stadt läßt sich nicht so leicht ändern, siehe Plattenbauten. [...] Sowas macht Mut, kann einen aber auch zur Verzweiflung treiben.” (B-Ö)

„Die Stadt ist durch Restriktionen so entstanden, die europäische Stadt. Und immer durch eine Baugesetzgebung, planerische Gesetzgebung. Und Dresden ist da natürlich auf dem Gebiet sehr beispielgebend. [...] Deswegen muß ich zwar Prioritäten setzen am Ende, aber ich darf nicht einer Richtung oder einer Branche das absolute Primat einräumen. Das ist für mich Stadtentwicklung. Und es ist eben auch nicht vordergründig Verkehrsentwicklung, sondern der Verkehr hat die Funktionen abzusichern, die für die Stadt notwendig sind. Und dort muß das richtige Maß gefunden werden.” (B-O)

Zukunftsvorstellung - Dresden in 20 Jahren

In der Frage nach der zukünftigen Stadtentwicklung, wie sie im Bild der Stadt in 20 Jahren ablesbar sein könnte, unterschieden sich bei allem diesbezüglichem Optimismus, der schon aus heimatlichen und lokalpatriotischen Gefühlen genährt wird, die Gruppen A und B dahingehend, daß die Vertreter von Gruppe A generell eine positive Entwicklung sahen, während in Gruppe B ein ambivalentes Szenario entstand.

Extraktion der optimistischen Zukunftseinschätzungen in Gruppe A in Erwartung von

- einer starken Attraktivität Dresdens durch feinfühligere Veränderungen heutiger Stadtstrukturen
- einer modernen, lebendigen, kosmopolitischen Stadt (mit Schloß, Frauenkirche, Brühlscher Terrasse, Königsstraße und einer attraktiven Innenstadt)
- künftigen Aufschwung von einer Industriestadt zur Verwaltungs- und Tourismusmetropole
- Entwicklung zu einem Mikroelektronikstandort mit florierenden Hochschul- und Wissenschaftsbereichen
- Segregation: Siedlungen für Besserverdienende am Stadtrand, Plattenbaugebiete als soziale Brennpunkte
- Stadtvergrößerung durch Eingemeindungen
- funktionsfähiger Ballungsraum nach Landesentwicklungsplan
- Umsetzung der Verkehrsplanungen aufgrund steigender Motorisierung

„Ich hoffe, daß Dresden ein Stadtzentrum hat, nach dem die Touristen nicht mehr fragen müssen [...], daß Dresdens Wirtschaft sich so stabilisiert hat, daß die Perspektive gesichert ist. Die Sozialprobleme sind bewältigbar. Ich wünsch mir eine lebendige, dynamische Stadt, die in das 21. Jahrhundert mit Kosmopolitismus geht. Die viele Probleme der Stadtentwicklung hat in Angriff nehmen können mit guten Lösungen, indem sie großzügig plant, vorausschauend.“ (A-K)

„Ich nehm mal an, daß wir en ganzes Stück weiter sind. Daß Dresden attraktiver wird. Es ist ja die einzige Stadt im Osten, die die Chance hat.“ (A-Ä)

„Wenn wir es weiter so auseinanderlaufen lassen wie im Moment, dann ist kein ÖPNV mehr zu bezahlen. Die Leute sind auf PKW angewiesen, dann kommt man auch mit den Verkehrsbauten überhaupt nicht mehr nach.“ (A-C)

„Ist eine moderne Stadt mit alten Wurzeln [...]. Eine überschaubare Entwicklung durch die Einbettung in das Elbtal.“ (A-U)

„In Dresden wird der allgemeine Trend mit viel Glas sich nicht durchsetzen, sondern wir werden in der Innenstadt vorwiegend Häuser haben, die Steinhäuser sind.“ (A-Y)

„Wird immer Probleme geben. Da frage ich nicht weiter. Man kann kaum weiter als 5 Jahre schauen.“ (A-B)

Extraktion der pessimistischen Prognosen von Teilen von Gruppe B:

- Einschränkung der Handlungsspielräume durch große finanzielle und politische Probleme
- Gefahr der Orientierung am autoorientierten amerikanischen Gemeinwesen (hohe Arbeitslosigkeit, Schmutz, Armut, zunehmende Jugendkriminalität, weniger Ausbildungsplätze, wachsende Gegensätze)
- Verschlechterung der Lebensqualität in der Stadt durch die Auswirkungen heutiger Verkehrspolitik
- keine Verbesserungen durch technische Lösungen ohne Strukturwandel (Beispiel Autobahnring und Waldschlößchenbrücke)
- Einkaufs- und Industriezentren außerhalb der Stadt - Verödung der Innenstadt
- rückwärtsgewandte Identitätssuche: Einzelne Kulturinseln (z.B. die bewahrte Silhouette) halten ebenso wenig wie einige verkehrsberuhigte Straßenzüge die Auflösung der Stadt auf

Optimistischere Prognosen von anderen Gruppierungen von Gruppe B:

- positive wirtschaftliche Entwicklungen, Qualität und Wohlstand
- maßstabsetzende Symbiose aus Barock und modernem Bauen
- Unverwechselbarkeit und Attraktivität durch den freien Flußlauf im Zentrum einer Großstadt, durch Zusammenspiel von Landschaft, charakteristischen Außenbezirken und einer verdichteten Innenstadt, durch Erhalt der Siedlungsstruktur, der Mischnutzung und einer eigenständigen Baukultur
- erfolgreiche Ostragehegeentwicklung, fußgängerfreundlicher, ÖPNV-orientierter Innenstadtaufbau, wiedererstandene Frauenkirche und Neumarkt
- Erhalt bezahlbaren Wohnens und sozialer Absicherung der Bewohner trotz sozialer Verdrängungsprozesse

„Könnte so aussehen, daß wir ´ne verödete Innenstadt haben, daß die Einkaufs- und Industriezentren außerhalb der Stadt liegen, das Verkehrsnetz dem angepaßt ist. Daß Dresden ´ne Durchfahrtsstraße Richtung Osten sein wird, kein Knoten. Verkehr wird an Dresden vorbei- oder durchkacheln. [...] Ich hab das Gefühl, Dresden wird veröden.“ (B-L)

„Wenn sich politisch nichts ändert, stelle ich mir vor, daß Dresden ein riesiger Siedlungsbrei von Meißen bis Pirna ist, mit einer Autobahn um Dresden. [...] Die Beliebigkeit, eine neurotische Architektur am Bau.“ (B-S)

„Die finanziellen Probleme werden groß sein, auch die politischen. Es hat auch Vorteile, denk ich als Ökologe. Geldmangel, Verzicht, das ist ja auch ein positiver Trend. Unsere Spielräume werden geringer. Ich hoffe, daß sich manches auch im Sinne der Umwelt optimieren wird, weil aus ökonomischen und ökologischen Gründen der Ressourcenverbrauch zurückgehen muß. Das ist ja entscheidend, daß man mit Intelligenz eine sparsame Lösung findet.“ (B-W)

„Ich hoffe, daß die Siedlungsstruktur und die Mischnutzung [...] sich weiter ausprägen läßt [...] und die eigenständige Baukultur dominiert. Es muß noch Dresden bleiben. Ich hab mir sagen lassen, daß es überhaupt keine Flußauenlandschaft mehr im Zentrum einer Großstadt gibt außer in Dresden. Das gibt´s woanders noch im Kino, in Romanen, in der Literatur - das ist für mich eben auch ein Teil wesentlicher weicher Standortfaktoren. Das muß ganz einfach erhalten werden.“ (B-O)

„Ich möchte im Jahre 2015 noch ´ne Straßenbahn in der Stadt haben, auch das ist nichts Unsinniges. Der Druck ist unwahrscheinlich. Ich möchte Fußläufigkeit haben, Flanieren, richtig schöne Urbanität.“ (B-M)

„Gute wirtschaftliche Basis, wohlhabende Stadt. Es wird aus der heutigen Perspektive einiges erreicht sein, aber es wird andere Probleme geben.“ (B-Ö)

5.2.2.2 Handeln und Entscheiden

Politische Rahmenbedingungen

Diese Kategorie reflektierte die Wahrnehmung der beiden Gruppen zu den das Handeln bestimmenden allgemeinen politischen Konditionen.

Extraktion der von Gruppe A wahrgenommenen allgemeinen politischen Rahmenbedingungen

- Chance des Ausgleichs von Unzulänglichkeiten (z.B. durch unflexible Behörden, mangelnde Konkretheit in vielen Politikfeldern) mit den herrschenden politischen Machtverhältnissen und entsprechend guten Bedingungen der Einflußnahme
- erschwerte Konsensfindung durch Opposition
- Spannung zwischen Landeshauptstadt und Freistaat
- Kontaktpflege und Aufbau eines Kooperationsnetzes auf allen politischen Ebenen

„Was die Stadt betrifft, ist die Einflußmöglichkeit des Landes begrenzt. [...] Naja, wenn man denkt, es gibt Fehlentwicklungen, versucht man schon, Einfluß zu nehmen.“ (A-Y)

„Die Projektgruppe Stadtentwicklung ist von Biedenkopf und dem OB vereinbart worden, vom Stadtrat bestätigt. Mit der Maßgabe, daß wichtige stadtplanerische Anliegen, die die Landesregierung interessieren, vorbereitet werden. Weil nämlich die Stadt Planungshoheit hat. Diese Planungshoheit macht sie m.E. schlecht. [...] Wenn man es fertigbrächte, die Parteipolitik wegzulassen, das sind oft mehr Handlungsfragen als inhaltliche.“ (A-U)

„Wenn die Ostabgeordneten einer Meinung sind, haben die in der Fraktion schon ein ziemliches Gewicht. [...] Sie brauchen schon verdammt viel Engagement, sie müssen immer nach Verbündeten suchen, Gruppen. Jeder ist voll mit seinem Thema, aber allein schafft man nichts. Man braucht immer connection.“ (A-H)

„So sind wir aus Sicht der Abgeordneten eine Verzögerungsbehörde, weil wir halt die Investitionen verhindern, weil wir den Naturschutz so hoch hängen, im nächsten Zug verhindern wir alles, weil wir den Naturschutz der Ökonomie opfern und dadurch sind wir unter ständigem Druck.“ (A-Z)

„[...] bei dem Neidkomplex der Landtagsabgeordneten gegenüber der Landeshauptstadt!“ (A-B)

Extraktion der von Gruppe B wahrgenommenen allgemeinen politischen Rahmenbedingungen

- geringer Spielraum in den politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen
- kritikwürdige sächsische Mehrheitsverhältnisse und neue Gemeindeordnung
- Entscheidungsprozesse von mangelnder Sachkenntnis, populistischen simplen Lösungen, von Kommerz, nicht von Gemeinwohl geprägt
- Verschärfung konservativen Denkens durch die Wiedervereinigung
- keine grundsätzlichen Lösungen für dringende Probleme durch derzeitiges Parteiensystem
- Prägung der politischen Landschaft durch wiedererstarkten Katholizismus auf sächsischer Regierungsebene
- Fehlen gestaltender Kräfte
- Überalterung und Mangel an Mitstreitern in allen Parteien
- weniger Polarisierung in Stadtratsarbeit mit wechselnden Mehrheiten, seit 1992 Verschlechterung des politischen Klimas und der politischen Arbeit, zunehmende Dominanz des Parteienschemas mit verhärteten Fronten, Fehlen gemeinsamer Ziele in der Kommunalpolitik
- Totschlagargument „Arbeitsplätze“ zur Diskussionsverhinderung
- Oppositionsarbeit durch Desinteresse an politischem Diskurs auf allen Ebenen erschwert, Schaden durch Demokratieabbau und Maulkorberlässe bei Stadt und Land
- Vermittlung komplizierter gesellschaftlicher Zusammenhänge bliebe der Opposition überlassen, weil politischer Erfolg damit nicht zu erwarten sei

„Es ist schlechter geworden. ´91, ´92, das war für mich eine große Erfahrung. Trotz unterschiedlicher Auffassung war es ein sehr fruchtbares Klima durch die Wende. Das vermisse ich sehr. Wir entwickeln uns ja sehr in die andere Richtung, man fraktioniert sich nach Parteienschema, das ist langweilig. Kostet viel Arbeit, bringt nichts. [...] Es ist sehr viel schwerer geworden, was durchzusetzen. Die Fronten sind sehr verhärtet. Man will nicht mehr gemeinsam was erreichen. In der Stadt- und Kommunalpolitik ist vieles ideologisch überfrachtet. Ich bemühe mich, das von der Ebene wegzubringen, das macht vieles einfacher bei Entscheidungen.“ (B-Ö)

„Ich denke, daß die kommunikativen Strukturen sehr stark demoliert wurden durch Dummheit, Unsensibilität. [...] Und ich denke, es ist auch ein bewußter politischer Prozeß gewesen, daß mehr Partizipation, mehr basisdemokratische Strukturen politisch nie gewollt waren im Vereinigungsprozeß.“ (B-X)

„Dafür (Opposition, d.A.) bin ich gewählt, nicht zum Regieren. Das ist schwierig zu akzeptieren [...]. Die Gesellschaft neigt dazu, die Leute ständig mit irgendwas zu beschäftigen, was sie von wichtigen Dingen abhält.“ (B-V)

„Das ist auch nicht Aufgabe der Verwaltung, das ist Sache der Politik, Mehrheiten zu finden, aber für meine Arbeit will ich das zumindest nicht institutionalisieren. [...] Die Stadtplanung sollte endlich mal ´ne Ausstellung darüber machen, was sie verhindert hat. Sie wird immer angegriffen zu Dingen, die sie nicht verhindert hat. [...] Das ist vielleicht bei dem einen oder andern noch nicht so im Kopf, welche Konsequenzen Vorschläge auch haben

können. [...] „Dresdner Verkehrstage“- da war mein Gedanke, warum wir immer herumfahren müssen, um Vorträge anzuhören. [...] Dann gibt’s ja ‘ne Tradition, die Stadt hatte mal ‘ne Verkehrshochschule. Im verkehrlichen Bereich hat die Stadt schon was zu bieten. Meine Erfahrung war, daß meist so ein Klüngel zusammensitzt, entweder die Wirtschaft oder die Umweltschützer oder nur die Wissenschaftler. [...] Daß man diese drei [...] zusammen hat und diskutiert. [...] Das war ein Versuch, aber das hat uns das Land letzten Endes abgegraben. Die fanden das nicht gut, daß wir das machen. [...] Wenn das Wirtschaftsministerium das machen würde, wär natürlich eine ganz tolle Sache, aber [...] da sind zwei Referenten angesprochen worden von einem leitenden Beamten dieses Ministeriums, ob die denn wirklich nach Dresden fahren wollten, um da ‘nen Vortrag zu halten. Es sei eine Veranstaltung, die sei nicht unbedingt im Sinne der Staatsregierung. [...] Und jetzt gibt’s ‘kein politisches Interesse‘ mehr dran. Der OB hat gesagt, nö, ist kein Bedarf. [...] Diese politischen Rahmenbedingungen sind oftmals nicht überzeugend.“ (B-F)

„Dann gab’s nach den Wahlen diese lustige Konstellation mit der neuen Gemeindeordnung, dem gewählten CDU-OB, der quasi die fürstliche Macht nach der Gemeindeordnung hatte, der König sitzt woanders, das ist mir bewußt. Und den am gleichen Tag gewählten, nicht-konservativen Stadtrat.“ (B-Q)

„Weil ich das so immer vor Augen habe, das Bild des Oberbürgermeisters, den und seine ganze konservative Truppe da, Landesregierung, Staatsregierung. Also das ist offensichtlich so ein Denken, das ziemlich mechanisch ist. Also, ich mach’s ma’ am Verkehr: Die PKW-Zahlen pro Einwohner, die werden sich also so und so erhöhen. Also müssen wir wieder ‘ne Straße bauen und da wieder ‘ne Straße bauen und da wieder ‘ne Straße bauen. Oder eben eine Brücke bauen. Und dann gibt’s das gegensätzliche Denken, was Kaiser und Just so präsentieren, das ist natürlich auch meins. Die gehen also ran und fragen: Wie muß eine lebenswerte Stadt aussehen in 10, 20, 30 Jahren? [...] Ich weiß bloß eens: die Macht ham die andern. Und die Finanzmittel ham die andern. Und das ist ungeheuer schwierig, das umzukippen. [...] Die Menschen sehnen sich ja auch nach schnellen Lösungen. [...] Unsre Lösung würde heißen: ein ökologisch integriertes Verkehrskonzept. Ja, erklär das mal jemandem. Dem Meier-Schulze, wie willst du denn dem das beibringen? [...] Auf jeden Fall müssen wir uns überlegen, welche Konsequenzen ein Antrag von uns hat. So im Landtag, da ist es ja noch immer leicht, die lehnen alles aus Prinzip ab in ihrer Blödsinnigkeit. Die müßten uns einfach mal beim Wort nehmen. Wenn ich CDU wäre, würde ich diese primitive Methode ni mitmachen.“ (B-G)

„Die Macht geht von der herrschenden Partei aus. [...] Wenn man Ja sagt zu dem System der Marktwirtschaft und diesem Kapitalismus, gibt’s nicht viel Spielraum nach links und rechts. [...] Dresden-Weißig, dieser Unsinn. Da hat’s nicht gereicht, gegen alle Vernunft, eben durch diese Machtpolitik. Das hab ich beobachtet, anfangen tut das mit irgendwelchen persönlichen Absprachen, Zusagen auf höherer Ebene. Da geht ein Investor, vielleicht Schulkamerad oder Bekannter vom Regierungspräsidenten hin und sagt: Kannste nich mal... Dreh das Ding doch mal, daß das genehmigt wird. Ob Geld ‘ne Rolle spielt manchmal, Bestechung, weiß man nicht, ich will auch keinen verdächtigen. Aber es ist schon eigenartig, wie sowas in die Wege geleitet wird und dann versucht wird, es mit aller Macht zu legitimieren. [...] Meist ist es so, daß durch die Trägheit der Naturschutzbehörden, der Landesplanung die Investoren und die Bürgermeister schon agieren, die haben dann schon 10 000 oder mehr Mark Geld für Planung ausgegeben. Und das kann natürlich nicht für den Mülleimer sein, muß rechtfertigt werden. Und so werden diese Dinge genehmigungsreif gemacht und nachträglich legitimiert.“ (B-S)

„Es ist für mich zu wenig Komplexität ausgeprägt. [...] So kann ich nicht richtig Wirtschaftspolitik machen, wenn ich nicht den Wirtschaftszweig Sachsen im Blick habe. [...] Wir sprechen ja von Europa. Und deswegen ist es ein gewisser Widerspruch, auf der einen Seite das kleinkarierte Denken und Herangehen an die Prozesse. Ebenso ist ein Problem für mich, daß eben ein Bürgermeister z.B. von Zukunftsentwicklung spricht und nur in Legislaturperioden denkt. Und gerade bei planerischen Entscheidungen, die lassen sich nicht in einer Legislaturperiode erfolgreich abrechnen. Und dort den langfristigen Sinn zu finden und die langfristig richtige Entscheidung zu treffen, die mir vielleicht bei der nächsten Wahl keine Punkte bringt, das ist ein Problem.“ (B-O)

„Die Startbedingungen für eine junge Frau aus ´m Osten waren nicht sehr gut. Sich durchbeißen zu müssen. . . Ich hab das Gefühl, daß wir uns mit den alten Bundesländern eine sehr mittelalterliche Bevölkerung angelacht haben. Die sind so verwoben in altertümlichen Denkweisen, das ist befremdlich.“ (B-T)

„Er (der Katholizismus, d.A.) hat, wenn er in solche Richtung wirkt, was Wertkonservatives, mehr als der Protestantismus und die äußern sich zu ihren Themen. Was sie da auslassen, ist auch interessant. Ist kennzeichnend. Und da lassen sie eben viel aus. Die evangelische Kirche ist in der Gefahr, auch einiges auszulassen, nicht wehzutun. Daß katholische Gegenreformation in Sachsen im Gange ist, könnte man vermuten. Nicht im Ernst, eher als historische Reminiszenz. Daß doch erstaunlich viele gehobene Posten von Katholiken, auch innerhalb der Stadt. . . Ist erklärlich, auch in der „Gruppe der 20“ hat die katholische Kirche dirigistisch gewirkt: Der geht raus, der geht rein. Dr. Herbert Wagner z.B. [...] Ich glaube, die katholische Kirche, hinter dem Rücken macht die Personalpolitik in einer geschickten Weise. Das macht die evangelische Kirche nicht. Die sagt: Wir sind nicht an der Macht interessiert.“ (B-A)

Arbeitsstrategien, Handlungsspielräume und Informationssuche

Mit dieser Kategorie wurden das allgemeine Herangehen an Aufgaben, die Spielräume und Grenzen, die individuellen Strategien erfragt, um die Entscheidungsprozeßlinien, wie sie beim gewählten Beispiel zutage traten, kontextuell besser nachvollziehen und überprüfen zu können.

Extraktion der Einschätzungen von Gruppe A

- Verkehrsbereich mit besonders harten Auseinandersetzungen
- Handlungsziele: attraktive Gestaltung Dresdens und Stärkung der territorialen Identität durch Konzeptfortschreibung von Planungsleitbild Innenstadt und Verkehrskonzept
- gleiche strukturelle Voraussetzungen für alle durch Prioritätensetzung in der Stadtentwicklung
- Projektgruppe Stadtentwicklung (Stadt und Freistaat) zur Großprojektförderung, z.B. für die Waldschlößchenbrücke nach Erfahrungen der Vorhabenbehinderung durch rot-grüne Verhinderungsmehrheit im Stadtrat
- Anspruch des Regierungspräsidiums, gerichtliche Auseinandersetzungen zu vermeiden, Schwerpunkte zu setzen und zu vermitteln
- Unterstützung der fachlichen Ebene durch Moderation bei der politischen Klärung
- trotz Entscheidungshoheit und Entscheidungsdruck zu wenig Agieren des Stadtrates
- gute Zusammenarbeit mit den Ortsämtern, mit politisch nahestehenden Teilen der Verwaltung und des Stadtrates, mit Gleichgesinnten
- „Verhinderungsoption“ (A-Y) nicht ernstzunehmen, aber nicht zu unterschätzen, gleiche einer Verschwörung, wolle Unregierbarkeit
- Mangel an fähigen Mitarbeitern und Unterstützern in Behörden und Parteien sowie in der Öffentlichkeit

„Wir als Stadtrat können nichts anderes versprechen als wir können. Wir machen keine Gesetze. Wir können keine Arbeitsplätze schaffen, sondern nur strukturelle Voraussetzungen [...], wir setzen die Prioritäten. Aber wir agieren nicht, wir reagieren. [...] Ich wär der letzte, der vernünftige Vorschläge ablehnt, mir ist vollkommen schnuppe, ob das von ´nem SPD-Mann oder Nichtdresdner kommt; ob ´s gut oder schlecht ist, darauf kommt ´s an.“ (A-U)

„Ich versuche, dort (im Umweltausschuß, d.A.) en Konsens zu erzielen. Das geht natürlich nur in manchen Fällen. Mit Änderungsvorschlägen, Anträgen der SPD beschäftigen wir uns sehr ernsthaft. Das ist bei der PDS nicht ganz so, [...] die werden gemacht in der Überzeugung, die nimmt sowieso keiner an. [...] Es gibt auch Anträge, die rein populistisch, demagogisch sind. Da muß man sich nicht ernsthaft auseinandersetzen. [...] Es werden Anfragen gestellt an die Regierung, die nur darauf gerichtet sein können, die Arbeit dort zu stören und zu behindern. [...] Das ist das Prinzip. Da gibt ´s eigentlich keine Basis, irgendwas gemeinsam zu machen. Man setzt sich damit auseinander, lehnt es aber ab. Es gibt keinen Fall, wo man ernsthaft bisher erwägen mußte, auf die PDS einzugehen. Bei der SPD ist das schon eher so, obwohl es bei der SPD in Sachsen schwierig ist, weil es mehrere Strömungen gibt. Manches ist eben auch weit links angesiedelt, mit dem man dann nicht zurechtkommt. Aber es gibt auch dem Konservatismus zuneigende Kräfte.“ (A-Y)

„Wir ham also ´n ganz guten Draht zum Stadtplanungsamt, [...] so ´ne Idee [...] wird dann weitergegeben an den Ortsamtsvorsitzenden, [...] da kommt ´s auf die Tagesordnung und da wird ´s dann abgestimmt. Na und wenn die Mehrheit sagt: ´s is totaler Schwachsinn, na dann geht ´s vorbei, dann bleibt ´s eh liegen, na und da muß man sich zu irgendwas Neuem finden. Nu, und wenn ni, dann geht ´s rein zum Stadtplanungsamt, wird beurteilt, begutachtet und kommt mit ´ner Entscheidung zurück.“ (A-J)

„Jetzt hab ich die Projektgruppe Stadtentwicklung, eine Projektgruppe Verkehrskonzept bilde ich jetzt. [...] Mich überzeugen solche Bilder, Zahlen, die durchgerechnet werden, mehr als ein missionarisch gehaltener Vortrag.“ (A-B)

„Wir nehmen eigentlich im funktionalen Bereich Einfluß [...]. Wir agieren auf der fachlichen Linie. Man muß Argumente finden, diskutieren. Was dort nicht möglich ist, muß politisch geklärt werden in den Gesprächen der Dezernenten. Bilateral beim OB. Aber die Entscheidung liegt beim Stadtrat.“ (A-K)

Extraktion der Einschätzungen von Gruppe B

- parlamentarische Arbeit: Parlamentarismus durch absolute CDU-Mehrheit im Landtag ad absurdum geführt, eigene Politikvorstellungen nur in Details, nicht in Grundsätzlichem umsetzbar trotz öffentlichem Wunsch nach Oppositionsarbeit und Demokratie
- Meinungsbildungsprozesse für verantwortungsvolle und transparente Entscheidungsfindungen in eingeschränkteren Handlungs- und Finanzspielräumen
- Stadtentwicklung brauche selbstbestimmte Bürger, einen funktionierenden Parlamentarismus, Geduld und Durchhaltevermögen in politisch schwierigen Konstellationen
- Schwerpunktbereich Verkehr: fehlendes Grundwissen selbst bei Fachleuten, derzeit keine langfristige Planung, kaum umfassende Information der Öffentlichkeit und Politikberatung bei der Umsetzung moderner Verkehrsplanung
- positive Verwaltungsarbeit in bezug auf Einflußnahme in Entscheidungsprozessen (vertrauensvolle, Freiräume schaffende Zusammenarbeit in den Ämtern trotz rigider Strukturen), Änderung der Personalpolitik im Sinne der Förderung befähigter Mitarbeiter nötig
- Position der Dezernenten als Wahlbeamte bietet angemessene Nähe und Distanz
- positive Selbstbewertung der Arbeit der Stadtratsfraktionen bei SPD, PDS und Bündnis 90/ Die Grünen
- weitere Aufgaben: bessere Definierung und Reflexion der Handlungsschwerpunkte, Verpflichtung zu einem ganzheitlichen Ansatz, politische Dimension des Naturschutzes als Grundlage der Problembetrachtung und Strategie zum Ausgleich verschiedener Interessen und zur Kompromißfindung z.B. zwischen Wirtschaft und Raumentwicklung
- handlungsleitend: die persönliche Wertstruktur, Reflexion, Weiterbildung und Anregungen von außerhalb
- Quintessenz der politischen Arbeit: nicht für alle Probleme gäbe es Lösungen, oft genug keine einfachen Antworten, Umgang mit Widersprüchen müsse gelernt werden
- Schwierigkeiten der Bürgerinitiativen (Zwang zur Verwendung konspirativer Methoden, Wahrnehmung oft erst bei Unterstützung durch überregional bekannte Persönlichkeiten, mangelnde Ressourcen, uneffektive Arbeit, zu geringe Nutzung von Presse und eigenen Publikationen, Chancen wie z.B. Verdeutlichung von Widersprüchen, Nachdruck für politische und basisdemokratische Forderungen)
- Sensibilisierung der Bürger durch ungewöhnliche Mittel und praktische Politik (konkrete Politikfelder, Bürgersprechstunden etc.)
- Absprachen im Kommunikationsnetz (z.B. zwischen Bürgermeistern und Fraktionen sowie mit der Landtagsfraktion), Nutzung vielfältiger Informationskanäle (z.B. Doppelfunktionen in Landtag und Stadtrat, Bundestagsarbeit) und wichtiger Kontakte (zu Experten, Abgeordneten, Verantwortlichen und Entscheidungsträgern) Vorteil: Austausch und Teilhabe - Nachteil: zeitaufwendige Informationensammlung und Kontaktpflege zu verschiedenen Ebenen

„Wenn der OB die Entwurfsplanung in die eigene Hand nimmt, dann könnte ich auch Blinddärme operieren...“ (B-M)

„Wir sind ja gar nicht so eine mit harten parteipolitischen Mustern arbeitende Stadt, sondern da gibt es den gutbürgerlichen und erfreulich liberalen Kommunikationsbetrieb. Wir hatten

ja auch nicht umsonst ´ne Gruppe der 20. Bei den Leuten seh ich dann die Bindung an die Erwartung, von der sie einfach nicht loskommen.“ (B-Q)

„Orientieren wir uns an praktischer Politik, alltagsorientiert, oder machen wir wertorientierte linke Politik, die für mich schon wieder ins Konservative abgeleitet.“ (B-L)

„Ich muß ausgehen von der konkreten Situation und muß versuchen, heute und hier was zu machen. André Brie hat das mal sehr schön umschrieben mit dem Begriff „Realmission“. (B-G)

„Es ist überhaupt nicht nötig, irgendeinem Projekt hinterherzurennen. Es ist notwendig, daß wir uns konzentrieren, daß wir die großen Linien feststecken. Ich hab damals (1990, d.A.) geschätzt, das wird etwa 18 Monaten dauern, dann werden wir nur den Tagesaufgaben hinterherrennen. [...] „Stadtverhinderungsdezernent“ war ja noch das harmloseste, wie ich bezeichnet wurde. Klar, entsprach ja nicht dem Aufschwung Ost. ‘In 2 Jahren ist der Osten eine blühende Landschaft‘ und der [...] will erstmal irgendwelche Konzepte entwickeln. [...] Fakt ist, daß damals natürlich Wagner in den Druck reinkam von der Landesregierung aus.“ (B-E)

„Ich bin jetzt als Bundestagsabgeordnete Berufspolitiker und ich habe keinen Chef [...], wo ich denke, das ist ein heißes Thema, da kann ich mich dann auch mal im Laufe des Tages mit dem oder jenem zusammensetzen und mir Informationen holen. [...] Man kommt kaum dazu, mal besinnlich über eine Strategie, über eine Vision oder eine Zielrichtung und auch ein bestimmtes Thema mal längerfristig nachzudenken.“ (B-R)

„Eigentlich müßte man sich sehr intensiv mit den Erfahrungen anderer auseinandersetzen, aber das ist ein zeitliches Problem. [...] Das hängt auch davon ab, wo man seine Erfahrungen sucht. Ist ´ne Frage der politischen Ausrichtung und auch, mit wem man eigentlich spricht. Ich bin der Überzeugung, man kann sich nicht so hinstellen und sagen, ich habe einen objektiven Standpunkt. Insofern spielt auch die persönliche Prägung, die politische Überzeugung eine Rolle. [...] Von der Methodik her mein Wunsch, Freiräume in meiner Arbeit zu erhalten.“ (B-W)

„Wenn man sich grundsätzliche Gedanken macht, wie man sich die Entwicklung Dresdens vorstellt oder diesen Raum, müssen die Gedanken natürlich auf die Gesamtstadt übergreifen. [...] Wenn ich aber sage, ich bin Interessenvertreter der Wirtschaft, dann muß ich volkswirtschaftliche Interessen sehn und die sind nicht immer ähnlich mit betriebswirtschaftlichen. [...] Aber wir haben eben auch ausgleichend und vermittelnd zu wirken gegenüber dem Staat.“ (B-O)

„Wir haben nur mit Leuten zu tun, die keine Spielräume haben. Im Ordnungsamt und bei der Polizei, da gibt ´s die Bestimmungen. Die machen das nur, um nicht anzuecken. [...] Ich bin ja Stadtplaner. Da hab ich ´ne ganz andre Denkweise. Verwaltungsleiter [...], das interessiert die gar nicht, was da ist. Beim Ausbau der Linie 2 haben sie sich letztens um 5 cm gestritten, aber alles immer nur zugunsten des PKW. Eine fachliche Auseinandersetzung ist nicht einfach. ‘Die Stadtplaner wissen immer alles besser.‘ Aber sie meinen, sie haben die Kompetenz!“ (B-F)

„Die Fraktion (CDU im Landtag, d.A.) lehnt sich in allen Fragen an die Regierung an. Das, was die Regierung erdenkt, versuchen sie, zu ihrer Sache zu machen. Ein sehr niedriges Niveau spielt sich in diesem Parlament ab [...], so wie [...] Fritz Hähle [...] einen sakralen Neokonservatismus predigt, da habe ich keine Hoffnung, daß sich hier irgend etwas tun könnte.“ (B-L)

Vertreter von Gruppe B entwickelten angesichts der gegenwärtigen politischen Lage besondere Strategien, z.B. sich

„Frustrationen zu stellen, zu erkennen, wenn ´s gar nicht mehr um Sachargumente geht. [...] Ich hab besonders stark die Erfahrung gemacht, wie man mit Märchenerzählern umgeht in der Politik. Nämlich, daß man einfach ganz dumme Fragen immer wieder stellt.“ (B-Q)

„Ich denke, wir erreichen nicht das Mögliche, weil wir alle unsre Grenzen haben, Kapazitätsgrenzen... Hab auch gemerkt, wie mich etwas beschleicht, was andre früher schon ergriffen hat, und das ist Resignation. Ich hab mich erwischt bei dem Denken: Was soll ´s! Machste noch mit oder machste dir lieber paar schöne Jahre, schöne Reisen und so. [...] Denn das Engagement ist ja deswegen so schwierig, weil man selten Erfolgserlebnisse hat. [...] Es ist mir wichtig, [...] nicht nur en Naturschutzproblem zu benennen, sondern auch die politische Dimension zu sehen, [...] weil Naturschutz, Natur mit politischen Methoden kaputtgemacht wird, also muß man ´s auch so erhalten. Und hinter einer bestimmten Politik stehen bestimmte Werte, also ein Wertebewußtsein. Natürlich auch ein Umwelt- und Rechtsbewußtsein.“ (B-S)

Als wesentlich für die Arbeit wurde eine gute Informationslage genannt. Umfassende Aufklärung zu bekommen, gelang

„manchmal mit konspirativen Mitteln. [...] Soweit, daß mir mal jemand aus dem Ministerium ein Verfahren angedroht hat, weil ´die Grünen in allen Schubfächern der Ministerien rumstöbern´ [...]. Naja, aber so neu ist das ja alles nicht, haben wir alles schon mal gehabt.“ (B-W)

„Wir haben also verschiedene Stränge genutzt für Informationen, die man persönlich irgendwo hatte. [...] Dann kennen manche von uns einzelne Mitarbeiter in der Landesregierung, die uns dann auch schon mal mehr oder weniger vertraulich, also freundschaftlich was erzählt haben.“ (B-X)

„Also weil ich von nach der Wende und durch den persönlichen Kontakt zu den wichtigsten Entscheidern, Verantwortlichen einfach soviel Wissen habe, daß ich es vom Grundsatz her kenne. Und ansonsten nutz ich sehr viel interne Quellen, persönliche Bekanntschaften, Material, was reichlich da ist. Ich bin auf offizielle Sachen nicht angewiesen.“ (B-Q)

„Unsre Arbeit ist fast konspirativ manchmal: Wie wir Tadicom torpediert haben, das wär zu DDR- Zeiten stasiverdächtig gewesen - Material sammeln, Presse, Interna... Wir sind ja oft überhaupt nicht beachtet worden. Der Prophet gilt nicht viel im eigenen Land. Aber selbst wenn unser Einfluß sehr begrenzt war, die Presse nicht viel mobilisiert hat, haben wir überregionale Journalisten bemüht. Das hilft manchmal, denn den Pressespiegel, was in der FAZ steht, das liest auch der OB.“ (B-X)

„Der Herr Rohde vom Wirtschaftsministerium, der wollte mich überzeugen. Der hat uns wunderbares Material gegeben in seinem Fanatismus. [...] Wir haben also z.B. die Diskussion geführt, daß die A 17 den innerstädtischen Verkehr übernehmen soll. Die ist aber um die Stadt Dresden genauso schmal wie da irgendwo hinter Pirna. Da hab ich zu Herrn Rohde gesagt: Wäre es denn nicht besser, wenn die den innerstädtischen Verkehr aufnehmen muß, bauen wir sie doch gleich sechsspurig um Dresden herum! [...] Da war der hellauf begeistert! Sagt er: Kriegen wir bloß nicht durch! [...] Ja, solche Informationen haben wir gekriegt.“
(B-M)

Kooperationsmöglichkeiten und -partner

Für beide Lager galt bis auf wenige Ausnahmen, daß sie sich in Kreisen Gleichgesinnter bewegten und dort auch ihre Kooperationspartner und Unterstützer hatten. Oft lagen auch die Positionen der Mitstreiter auf vergleichbaren Ebenen. Gesprächs- und Arbeitskreise unter Gleichgesinnten hatten oft schon eine längere Tradition. Zum Teil entstammten sie noch oppositionellen DDR-Zeiten. Beklagt wurde besonders aus Naturschutzverbänden die schwindende Anzahl der Verbündeten nach der Wende. Bei parteilichen Bindungen fanden sich in den jeweils eigenen Reihen die besten Arbeitsbedingungen, wobei auf der kommunalen Ebene, z.B. im Ortsbeirat, auch auf eine fruchtbare überparteiliche Zusammenarbeit verwiesen wurde. Über politische Verbindungen hinaus wurde die Kooperation mit Experten, der Wirtschaft, mit Bürgerinitiativen genannt, ergänzt durch Verbindungen zu bundesweiter Fachwelt, zu Institutionen, zum Regierungspräsidium, zur Staatsregierung.

Verwaltung und Kommunalpolitik wußten um politische Ziele und Entscheidungsabläufe, auch Verbesserungsmöglichkeiten und seien aufeinander angewiesen. Die Dezernenten betonten die Verlässlichkeit ihrer Ämter. Bei Stadtentwicklungsentscheidungen gäbe es zwischen Stadtrat und Stadtentwicklungsausschuß sowie den Projektgruppen des Freistaates als Entscheidungsträger unterschiedliches Kompetenzverständnis.

Animositäten zwischen den Parteien beruhten auf inhaltlichen und auch persönlichen Differenzen. Kleinere Fraktionen spielten eine Mittlerrolle zwischen den Fraktionen der Opposition.

„In der Art und Weise, wie wir es vor der Wende gemacht haben, so ´nen Zirkel, zu reden, das ist ganz wichtig. [...] Also den OB Wagner kenn ich aus dem Landesvorstand und der Gruppe der 20.“ (A-Z)

„Wenn auch im Großen die Leute sich die Köpfe dort immer wieder einschlagen, die Politiker, aber auf dieser kommunalen Ebene hier, da gelingt´s eigentlich wirklich gut, partiübergreifend zusammenzuarbeiten. Ob das nu ä PDSler oder ä Sozi oder ä Schwarzer von uns is, is egal. Wenn da eener ´ne gute Idee hat, wirdse offgegriffen und versucht, umzusetzen. [...] Ouch das Angeholze, das findet ni statt.“ (A-J)

„Bin mit den Leuten, die auf diesem Gebiet in der Bundesrepublik insgesamt aktiv sind, durchaus in Übereinstimmung, Herrn Töpfer, dem ich ja öfter begegnet bin, auch Frau Merkel, die ja auch aus dem DA (Demokratischer Aufbruch, d.A.) kommt [...], Prof. Zech [...], Hermann Henke [...], die Bundestagsabgeordneten, die für die CDU in Sachsen dort sind, z.B. in Fragen des Verkehrs haben wir den Staatssekretär für Verkehr, Herrn Nitsch, mit dem hab ich ein gutes Verhältnis. Frau Reichard, die Europaabgeordnete... Ich bin Mitglied des Bundesvorstandes des Evangelischen Arbeitskreises der CDU, damit hab ich dort immer en kurzen Draht.“ (A-Y)

„Das ist das Sympathische an der Dresdner SPD. Ich hab bis jetzt noch keinen Schweinehund in meinen Reihen gehabt.“ (B-M)

„Ich hab da mit den CDU-Leuten immer noch bessere Kontakte als eigentlich mit andern Parteien, wo man es aufgrund politischer Nähe erhoffen würde. [...] Das sind aber mehr einzelne Leute, die nicht den großen Einfluß haben, weil die CDU natürlich sehr hierarchisch agiert in der Politik. [...] Zu den andern Fraktionen im Stadtrat ham wir gute Kontakte [...]. Aber die Kontakte sind breit und es geht weit über dieses klassische grüne Klientel hinaus, also auch Investoren, wirtschaftliche Vereinigungen. [...] Was uns insgesamt fehlt, sind die Kontakte ins Umland rein.“ (B-Q)

„Dadurch, daß die Grünen rausgefallen sind, sind wir zumindest zum großen Teil Ansprechpartner für Umweltverbände usw., wobei ich en Großteil von denen noch von früher her kenne, die waren auch in der Friedensarbeit mit.“ (B-V)

„Es gibt auch Institutionen wie die Dresdenkonferenz, wo Land und Stadt sich regelmäßig treffen und zwar auf sehr hoher Ebene. Auf der einen Seite sind es Minister, Ministerialbeamte, auf der andern der OB mit seinen Dezernenten.“ (B-F)

„Die Zusammenarbeit zwischen Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderungsamt, Umweltamt ist so, daß ich sie mir besser kaum vorstellen kann. Es reibt immer mal, das ist normal.“ (B-N)

„Ich hatte das Glück, ein insgesamt wohlgeordnetes Dezernat hinter mir zu wissen. [...] Die Amtsleiter sind da die wichtigsten Partner. [...] Er ist einer der treuesten Verbündeten: Krüger, Hermann., Denkmalpflege. Hat von Diplomatie überhaupt keine Ahnung, ist ein sturer Dickschädel. Aber in der Absprache Stadtplanung, Bauordnung, Denkmalpflege, das mußte klappen. [...] Korndörfer, Umweltamt genauso. [...] Zusammenarbeit mit Landesamt für Denkmalpflege, Glaser in Dresden, in Radebeul mehr Magirius. Dann die Öffentlichkeit, z.B. das Entwicklungsforum. Was wir dort absprechen konnten, quer rüber, hinten rum, sich ergänzen. Unter den Stadtverordneten [...] Eva Jähnigen, da war eine fachliche Ebene und menschlich. Die größte Stütze aber ist Jörn Walter.“ (B-E)

„Stadtplanungsamt, und auch hier teilweise im Wirtschaftsförderungsamt, teilweise bei den Naturschützern. Das hängt aber gar nicht von deren Funktion ab, sondern von deren Horizont.“ (B-N)

„Man hat so gar keine politische Heimat, ich such sie also überall. Das liegt aber auch daran, daß ich früher und auch jetzt, ich bin an der Sache interessiert und deswegen bin ich auch im Widerspruch gegenüber allen politischen Flügeln.“ (B-P)

„Öffentlichkeit war nicht in allen, aber in vielen, Verbündeter. [...] Aus politischer Richtung sehr wechselnd, auch in verschiedenen Situationen wechselnd. Das hat sich in den letzten Jahren sehr gewandelt, wo die Unterstützung herkam. [...] Die Enttäuschungen werden größer, aber man darf nicht pessimistisch sein. Es gibt immer Phasen, da wird mehr oder eben weniger diskutiert.“ (B-Ö)

„Zunächst mal personell, menschlich sind die Verbündeten nach der Wende immer weniger geworden. Sind sehr viele aus dem Umwelt- und Naturschutz ausgestiegen. Wir sind in der Region Sächsische Schweiz nur noch einzelne, die überhaupt nochmal was sagen, die meisten sind dann noch die Naturschützer, die ein bestimmtes Biotop pflegen oder Vögel zählen usw. Das ist gut, aber damit verhindert man nicht sowas.“ (B-S)

Widerstände und Kontrahenten

Befragt zu Hemmnissen bei Arbeits- und Entscheidungsfindungssituationen, machten die Befragten Widerstände sowohl an der allgemeinen politischen und gesellschaftlichen Lage als auch an Personen fest.

Extraktion der Sicht von Gruppe A

- Verortung der Verhinderer des wirtschaftlichen Aufschwungs bei der Denkmalpflege, im Umwelt- und Naturschutzbereich sowie politisch bei den Grünen
- Stadtplanungsamt als „konzeptionsloser Boykottierer“ (A-U) in Bau- und Verkehrsfragen
- ungenutzte eigene Kompetenz, z.B. in der Landeshauptstadt und dem Regionalen Planungsverband

„Die politische Streitkultur ist total den Bach herunter gegangen. [...] Ich beobachte, daß es da nicht mehr um Sachfragen geht. Vorschläge, nur weil es Wagner-Vorschläge sind, dürfen nicht realisiert werden. Man fragt doch nicht, welche Brücke gut ist, sondern freut sich, daß sich Just und Wagner streiten. Und die lachenden Dritten köcheln. [...] Wenn der Wirtschaftsminister sich äußert, freut sich Rot-Grün im Stadtrat - jetzt gerade nicht! Is also nicht klug, wenn sich der Freistaat äußert. [...] Wären die Grünen im Landtag, wären sie in der Stadt nicht so aktiv. Das hab ich auszubaden.“ (A-B)

„Bei Siemens war alles gebündelt. [...] Da werden Forderungen aufgemacht, die alles ernsthaft in Frage stellen. Ist mühsam, mit dem Denkmalschutz unter einen Hut zu kommen. Bei Siemens war´s mehr der Naturschutz. Zu DDR-Zeiten wurden die Militärgelände einfach als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, möglicherweise, um sie aus der Planung zu nehmen. [...] Dieser Fakt, der auch gewisse rechtliche Möglichkeiten eröffnet, v.a. eine erhebliche Opposition der Grünen, der Naturschutzverbände bei allen diesen Standorten war dort zu verspüren. Bis zu falschen Behauptungen. [...] Bei den großen Vorhaben liegt vielfach eine sehr starke Opposition gegen das Vorhaben [...] vor. Ist vielleicht pauschal, aber ich hab den Eindruck, daß die Grünen überwiegend dagegen sind.“ (A-K)

„Wir haben keine Konzepte hier. Man muß die Widersprüche auch aushalten können. [...] Die Planungsbüros werden entweder vom Land oder der Stadt bezahlt, wollen es mit keinem verderben. Die Universität kann man vergessen. [...] (Im Stadtplanungsamt, d.A.) werden Regeln aufgestellt wie beim Beckmesser, daß Singen eben keinen Spaß mehr macht.“ (A-U)

„Da gibt´s ja in der Stadt diese sogenannten Verkehrsvermeider, die stellen überall Ampeln off. Und da bildet sich natürlich der Stau. Statt daß da e´ ordentliches Ringkonzept gemacht wird, wo der Verkehr flüssig durchkommt, nee, da gibt´s so Ideen in der Stadt, man müsse alles verlangsamten.“ (A-D)

„Da (beim BMW-Gespräch, d.A.) waren junge Unternehmer, ältere, Autobranche. Da hat die Frau Jähnigen also 17mal das Wort gekriegt, Dr. Leonhardt und der OB 4mal und der Moderator wollte Frau Jähnigen von der Richtigkeit der Autobahn überzeugen. Hab ich gesagt, daß sie das vergessen können. Die ist einfach dagegen. Hat viele Gründe. Gibt auch viel Gründe, warum man dagegen sein könnte.“ (A-U)

Extraktion der Sicht von Gruppe B

- schwerwiegende Probleme in der Stadtratsarbeit (unter OB Wagner) und mangelnde Streitkultur
- Druck aus der Landesregierung, persönliche Differenzen zwischen Entscheidungsträgern unterschiedlicher Lager und Denken in Legislaturperioden
- politisch unkorrekte Entscheidungsprozesse
- finanzielle Ohnmacht der Kommunen
- fehlende kritische Reflexion in der Presse
- unbefriedigende, erfolglos empfundene Oppositionsrolle und fehlende Anteilnahme an gesellschaftlichen Prozessen selbst in den eigenen Reihen

„Die Fachdispute, die wir hatten, [...] wurde uns von Hermann Henke und solchen Leuten immer vorgeworfen, ihr seid euch ja alle einig. Diese Gebetsmühle, ihr seid immer nur dagegen, bringt keine Alternativen.“ (B-X)

„Es werden hier Dinge diskutiert, die in andern Städten vor 20 Jahren diskutiert wurden. Und das ist hier Diskussionsstand - sehr geprägt durch das Auto. [...] (Die Kommunikation, d.A.) ist nicht optimal, das mag auch an andern Dingen liegen, weil es eine Art Konkurrenzkampf gibt zwischen Land und Stadt.“ (A-F)

„Und dann der Druck aus der Landesregierung [...], eine mißliche Situation, in der sie sind, wissen ja alle, wie schwach der Mann ist.“ (B-M)

„Der OB, im Druck der Landesregierung befindlich, bereinigte sein komplettes Umfeld, um es nur mit Getreuen zu besetzen. [...] In der Art ist er Machtmensch.“ (B-E)

„Daß hier eine strategische Stadtplanung, eine ganzheitliche Betrachtungsweise der Stadtplanung nicht stattfindet. [...] Und der andere Kritikpunkt waren die baulichen Fehlentwicklungen, die wir in dieser Stadt schon zu verzeichnen haben. [...] Kommt hinzu, daß aufgrund der Konflikte, die ich inzwischen nun mit Mächtigen in dieser Stadt habe, daß von dort aus auch keine Aktivität mehr zu erwarten ist.“ (B-P)

„Wie dünn das Brett ist, auf dem die alle bohren. Die wissen von tausend Dingen der Stadt nichts und das interessiert die auch ´nen Dreck. [...] Das ist denen zu weit, zu grün, zu anarchistisch. [...] Wir haben einfach nicht die Kraft und Professionalität, Dinge, die virulent sind, gleich anzufassen. [...] Das kann die Zeitung schneller. [...] Aber ich denke, daß es doch wichtig ist, die Dinge gründlich im streßfreien Raum, den wir gewähren, worauf wir stolz sind, daß wir dann in ausgewogener Debatte auf Dinge eingehen.“ (B-X)

„Schwierig wird ´s dort, wo die politische Entscheidungsebene dieses Vertrauen zur Sachebene nicht mehr hat.“ (B-W)

„Ich denke, daß ein Großteil der Nichterfolge auch bei Naturschützern selber liegt. Die Uneinigkeit, mangelnde Qualifikation.“ (B-S)

„Natürlich haben wir auch unsre Probleme in der Fraktion, die resultieren auch aus der Erfolglosigkeit. [...] Wir haben soviel Zeit- und Informationsverluste, die die CDU nicht hat.“ (B-L)

„Wenn ich mich selbst sehe, kritisch, meine Kollegen, kritisch, was draußen passiert, kritisch, da haben wir alle in den letzten sechs Jahren viel Kraft verloren. Wir kämpfen nicht mehr so wie vor sechs Jahren. Man hält das auch nicht durch. Man muß sich selbst immer wieder motivieren, es braucht auch den politischen Willen, da gibt 's die Querverbindung zur allgemeinen politischen Situation in Dresden. Man muß aber auch immer wieder Anstöße geben. Und man braucht das Gefühl, daß das alles sinnvoll ist.“ (B-Ö)

Partizipationsmöglichkeiten bei Dresdner Entscheidungen

In der Einschätzung der Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung an Dresdner Entscheidungen unterschieden sich Gruppe A und B qualitativ und quantitativ grundlegend.

Gruppe A ging auf diese Frage nur begrenzt ein. In den Antworten schätzte man die Bedingungen als sehr gut ein. Herausgehoben wurden das einzigartige Interesse der Dresdner Bevölkerung, aber auch die unterschiedlichen Demokratie- und Partizipationsauffassungen. Bürgerbeteiligung empfand man als sinnvoll zur Unterstützung der eigenen Ziele. Das Beispiel, auf das innerhalb dieser Kategorie hauptsächlich rekuriert wurde, war die Auseinandersetzung zur A 17 mit dem Kulminationspunkt Bürgerentscheid. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf Kap. 5.1.4.2 sowie den Anhang L verwiesen.

„In Dresden außerordentlich, wie in keiner andern Stadt, daß sich die Dresdner so mit ihrer Stadt identifizieren, zu Wettbewerben, Ausstellungen hingehen, anschauen, fragen, sich eine Meinung bilden. Und dann auch sagen, so geht das nicht! [...] In der Dresdner Stadtentwicklung sind sie besonders aktiv, das muß man einfach wissen und sie mit einbeziehen.“ (A-B)

„Die Bürger sind sehr interessiert an der Stadt. . . Aber die Veranstaltungen und die Presse sind zu stark ausgerichtet. Also, Entwicklungsforum ist wie die Grünen selbst. . . Da kommt 's nur tendenziös raus. [...] Ich gehe ja häufig zu grünen Veranstaltungen, hör mir das an, dann lach ich. [...] Gegen alle hab ich einen Verdacht, die mit 'nem Sendungsbewußtsein so lang kommen. [...] Das Demokratieverständnis hier ist anders. Hier denken alle, wenn wir alle was sagen, ist das schon demokratisch. Das müssen wir lernen, daß nicht alle Recht kriegen, daß sie alles sagen dürfen, stimmt auch nicht.“ (A-U)

„Die Siemensansiedlung. Das war ein Riesenerfolg. Es war am 23. Dezember 1993, als der Vorstand Herr Pierer in Dresden war, Ministerpräsident, Forschungsminister Krüger. Pierer sagte, sie möchten im Raum Dresden eine Chipfabrik bauen, wenn wir garantieren könnten, einen Platz zu finden. Ohne zu wissen, wo, - ich hatte natürlich einiges im Kopf -, hab ich Ja gesagt. Wir ham dann auch auf der Königsbrücker was gefunden. Das ging am schnellsten. Dann die Zeitungsmeldungen „Wagner der Säger“ [...] Dann die Entscheidung, wie kriegen wir das öffentliche Klima in der Stadt so hin, daß sie bleiben? [...] Jetzt machen wir Folgendes: Am 1. Mai, Kampftag der Werktätigen, ein Tag der Offenen Tür, [...] wir laden ein in die Dresdner Heide. Och, dann hieß es: Was wird dort passieren? Die Grünen, der BUND, die Bärtigen, die ketten sich an die Bagger. Das wird alles so schlimm. Dann gibt 's großen Krach, die Polizei kommt, dann muß das aufgelöst werden! Ja, das war eine

wichtige Entscheidung. [...] Dann kamen 12 000 Dresdner, 12 von der Grünen Liga... Die Erwachsenen gingen zu den 12 hin und haben ihnen die Ohren langgezogen: Wart ihr schon mal arbeitslos? An der Stelle war in der öffentlichen Meinung die Schlacht gewonnen. Das war wie beim Bürgerentscheid Autobahn.” (A-B)

Gruppe B ging ausführlich auf empfundene gesellschaftliche Defizite und Demokratieverluste ein. Sie betonte, daß Bürgerengagement angesichts politischer Widerstände, Lethargie und Bequemlichkeiten unverändert gefordert sei.

Extraktion der ausführlicheren Darstellung von Gruppe B zur Partizipation

- Abbau von Beteiligungsmechanismen, nur noch „nachsorgende Beteiligung“
- Einschränkung vorhandener Beteiligungsmöglichkeiten durch sich neuetablierende hierarchische starre Strukturen
- Schwindende Offenheit seit der Wende in den Entscheidungsprozessen, Verlust an Beteiligungswillen und Vertrauen, Dinge beeinflussen zu können
- Informationspolitik: Verkürzung führe zu Abwehr, komplizierte Themen (z.B. Verkehr oder Gesellschaftsveränderungen) würden nicht debattiert

„Ich schätze die Beteiligungsmöglichkeiten immer noch als relativ gut ein, obwohl sich schon ein hierarchisches und sehr starres System [...] hier wieder etabliert hat. Und diese Offenheit auch der Strukturen nach der Wende nicht mehr da ist. Aber ich denke, die Öffentlichkeit ist zu schwach, zu sehr partiell. Und es werden ständig Beteiligungsmechanismen abgebaut bzw. die Mechanismen, die da sind, sind nicht effektiv. Es ist praktisch so ´ne Art nachsorgende Beteiligung. Man darf sich immer äußern, es wird auch alles gründlich abgewogen, aber es verändert nichts. Man müßte diese neuen Formen schon viel stärker ausprobieren, damit die Beteiligung wirklich was bewegt und diese Entfremdung abgebaut wird. [...] Uns fehlt eigentlich ´ne starke kritische Öffentlichkeit. Man muß es sich schon stärker suchen als es in der Demokratie gut wäre.” (B-Q)

„Ich kann mir auch sehr gut vorstellen, daß es ein bißchen an dem persönlichen Engagement der Leute, die es betrifft, auch liegt. [...] Und das wird weniger. Nur, wenn die Leute sich nicht mal dafür engagieren, für ihr eignes Umfeld, dann is nix mehr drin. [...] Wenn es einen einzigen gibt, der eine kleine Gruppe führt. Dann reicht das schon. Aber dieser eine muß sich finden.” (B-R)

„Was öffentlichkeitswirksame Aktionen betrifft, so hab ich das Gefühl, daß unsre Leute nach wie vor en Harmoniebedürfnis haben, Kontraste oder Widersprüche, das wird von vornherein als Streit abblockt. Sie wissen nicht, daß Demokratie nur vom Streit lebt. Also ein positiver Streit, nicht, daß man sich im Parlament vollöffelt.” (B-V)

5.2.2.3 Motivationssysteme und soziale Kognitionen

Motive und Werte

Die Werte- und Motivgefüge der Handelnden und Entscheidenden waren entscheidend für das Engagement für ihre Stadt, für die Wahrnehmung der damit verbundenen Probleme und Lösungsentwürfe. Die frühere Biographie - bei den meisten Interviewten in der DDR - und die Wendeerlebnisse prägten das aktuelle Handeln im besonderen Maße. Politisch aktiv wurde die Mehrzahl erst mit und nach der Wende 1989, die wiederum in ihren Auswirkungen und Möglichkeiten sehr unterschiedlich erlebt wurde.

Von Gruppe A wurden als essentielle Werte und Motive für das Engagement genannt:

Werte von Gruppe A

- Konservatismus
- christliche Überzeugungen; Kirche und Ökumene
- Übernahme von Verantwortung für das eigene Tun und die Gesellschaft, v.a. auch in kritischen Situationen wie z.B. der Wendezeit
- Grundüberzeugung „Nicht abhauen, sondern hierbleiben“
„Meine Grundhaltung war es, die DDR nicht zu verlassen. Der Bischof von Meißen hatte uns 1961 gesagt, es kann nicht wahr sein, daß man dahin geht, wo das Leben einfach ist. Wir sollten doch mal überlegen, ob wir nicht hierhin gestellt seien, uns bereit zu halten haben.“ (A-H)

Motive von Gruppe A

- berufliche Ambitionen
- kritische Auseinandersetzung mit Dresdens Entwicklung
- Tradition der DDR-Opposition gegen geistige Enge
„Damals in der DDR wußte man, wogegen man ist, aber noch nicht wofür. Und bei dem Wofür gibt’s viele verschiedene Interessen.“ (A-B)
- Kampf für die Einheit Deutschlands, gegen Sozialismus und „Ökohypochondrie“
„Einen weiteren Sozialismusversuch will ich nie wieder.“ (A-B)
- schneller Anschluß an den Westen, gleiche Bedingungen in Ost und West
- Teilhabe an Prozeßgestaltung
„So vor der Wende, da war ich eigentlich politisch interessiert und mir ham ou versucht, meine Meinung zu sagen, ich hab aber weder ´ner Partei oder ´ner Organisation angehört oder sowas. Na, und nach der Wende hab ich mir gesagt, also wenn sich was hier ändern soll, also da müssen wir erstma, also die Bürger dieses Landes, versuchen, hier üwas draus zu machen.“ (A-J)
- Ermutigung anderer, Eliteförderung
- Beförderung von Funktionalismus statt Ästhetisierung bei Entscheidungsfindungen

Für Gruppe B waren überzeugungsprägende und handlungsleitende Werte und Motive:

Werte für Gruppe B

- Mitgestaltung und Einmischung, demokratisches Grundverständnis
- Übernahme von Verantwortung für das eigene Tun und die Gesellschaft, v.a. auch in kritischen Situationen wie z.B. der Wendezeit
- Politik als allgemeinwohlorientiertes bürgernahes Anliegen
- familiäre Prägungen, politische Tradition und Erleben der Nachkriegszeit

„Ich orientiere mich, das stammt aus meinem Beruf, auch als Kriegs- und Nachkriegs-kind. So wenig wie möglich Materie und Energie zu verbrauchen [...], also so wenig wie möglich Natur zu verbrauchen und trotzdem den Bedürfnissen und Interessen der Menschen entgegenkommen. [...] Schönes Wohnen ist durchaus möglich, ohne daß ich erlaube, daß jeder, der will, im Landschaftsschutzgebiet baut und damit zersiedelt.“ (B-S)

- inneres Wertesystem, geprägt von globaler Verantwortung und lokaler Sichtweise

„Ich gehe im wesentlichen von meinem inneren Wertesystem aus. Ich laß mich da auch nicht beliebig beeinflussen von momentanen äußeren Meinungen.“ (B-N)

„Ich lebe nach einem Ansatz, der kommt noch aus meiner Greifswalder Studienzeit, Studentengemeinde, dann ein Arbeitskreis über Naturwissenschaft und Ökologie usw.. Die vielen Gespräche damals mit Theologen und Naturwissenschaftlern haben mir sowas wie Verantwortung beigebracht. [...] Beeindruckt hat mich der Satz von Forster, daß über der alten Kairoer Universität stand: 'Philosophie ist wichtiger als Chemie' [...] Ich stütze mich bei Verbündeten auf bestimmte geistige Väter, [...] Albert Schweitzer, [...] Jonas [...] oder Club of Rome. [...] Das ist meine Linie, [...] daß ich, wenn ich mich engagiere, das parteiunabhängig mache. Es geht um die Sache, ist Sachpolitik, da gibt's bestimmte Kriterien, die Ausgangspunkte, Werte.“ (B-S)

„Im Grunde leide ich unter den Zuständen, unter der Bedrohung der Lebewesen, der Schöpfung. Ich versuche, in einer irrationalen Weise für mich selber zu sparen. Versuche, das meinen Kindern, aber mit schwachem Erfolg, beizubringen. Prinzipiell und grundsätzlich sind wir alle überzeugt, daß man auf diese drohende und schleichende Entwicklung irgendwie reagieren muß, aber es darf nicht zu nahe kommen. Meine Lebensgewohnheiten dürfen nicht verändert werden. Bißchen aussichtsloser Kampf.“ (B-A)

„Für mich hat die Autobahndiskussion viel bedeutet, viel Schmerz, viel Enttäuschung. Das hat mich schon ein ganzes Stück weit emotional berührt. [...] Bei sich zu bleiben, von Anfang an das zu tun, was man für richtig hält. Wenn man von Amts wegen gezwungen wird, etwas zu tun, das ist dann 'ne andre Geschichte. Aber ich würde mich heute nicht mehr einlassen auf sowas in der Hoffnung, etwas bewegen zu können.“ (B-N)

- Engagement in der Friedensbewegung

- Grundüberzeugung „Nicht abhauen, sondern hierbleiben“
„Ich war der letzte Nicht-FDJler in Schulpforta. [...] Bin kein Systemopfer in dem Sinn, aber in der Zeit war´s haarig. Ich war Vertrauensstudent in der Studentengemeinde, kein günstiger Fall. [...] Fühl mich durch die Zeit schon sehr geprägt, aber mehr im positiven als im negativen. [...] Bin ´87 in eine Stelle ...gegangen [...] im Nachrückten für Leute, die in den Westen gingen. [...] Ich hab gesagt, nein, ich bleibe. [...] Das ganz persönliche Motiv, hier zu wohnen, sich beheimatet zu fühlen, aber auch, mich auf höherer Ebene mit den Problemen dieser Stadt befaßt zu haben, nicht nur von dieser Region zu profitieren, sondern auch ein Stück seiner Gaben da hineinbringen.“ (B-X)
„Es gibt schon Phasen, da fragt man sich, wofür macht man das eigentlich? Machstes nur für dich, aus Eitelkeit? Ich gehöre aber zu denen, denen es nicht reicht, nur Rosen zu züchten. [...] Das hab ich auch zu DDR-Zeiten gemacht, das war ein Grund, warum ich in die Friedensbewegung gegangen bin, daß ich gesagt hab, wenn ich schon nicht nach dem Westen abhaue - das war ´ne bewußte Entscheidung - dann will ich das nicht nur über mich ergehen lassen, sondern zumindest das Gefühl haben, ich mach was. [...] Ich bin Idealist.“ (B-V)
- Idealismus
- Heimat- und Landschaftsverbundenheit

Motive für Gruppe B

- Interesse an verschiedenen Politikfeldern und -strömungen (z.B. Demokratie, Ökologie, Feminismus, Stadtentwicklung, Sozialdemokratie)
- kritische Auseinandersetzung mit Dresdens Entwicklung
„Dresden halte ich für eine der schönsten Großstädte in Deutschland. Die Aufgabe hier ist auch eine der interessantesten für einen Planer. Ich hab nicht damit gerechnet, daß ich das erleben kann. Auch die schwierige Phase, die Jahre des Aufbruchs haben mich emotional sehr angerührt, haben dazu geführt, daß mein ganzes Weltbild vom Westen und Osten verändert ist. Das hat mich persönlich sehr bereichert. Ich hab den Osten erst richtig kennengelernt, aber auch den Westen erst hier.“ (B-Ö)
- Gestaltung der Gesellschaft, i.S. von Gesamtfunktionsfähigkeit des Gemeinwesens
- Möglichkeit des Agierens im öffentlichen Raum mit Reformwillen und Sachverstand
- Veränderung des Weltbildes durch die Wende und Chance zur besseren Gestaltung
- ökologische Sensibilisierung seit den 70er Jahren
- Verfolgen politischer Ziele, z.B. ökologisches Gegengewicht
- Arbeitseifer und Neugier
- Interesse an Politik und Planung, Möglichkeiten der Vernetzung und Kontaktpflege
- wahrgenommener Bedarf an gestaltenden Politikern
„Wir sind ja die Fraktion der Widerstandsgeister, die geben nicht auf.“ (B-L)

Zufriedenheit mit dem Erreichten und persönliche Erfahrungen

Befragt zur Zufriedenheit mit dem Erreichten, mit der Umsetzung der Ziele in der jeweiligen Position oder bei der jeweiligen Aufgabe, waren 12 Gesprächspartner zufrieden und hatten positive Erfahrungen zu verzeichnen – darunter waren 7 Mitglieder von Gruppe A und 5 von Gruppe B.

13 Interviewte gaben Ambivalenz an, d.h. sowohl positive als auch negative Erfahrungen und keine durchgängige Zufriedenheit. In diesem Abschnitt ordneten sich ein Projektbetreiber (A) und 12 -kritiker (B) ein.

Eine durchweg negative Bilanz zog nur ein Projektbetreiber.

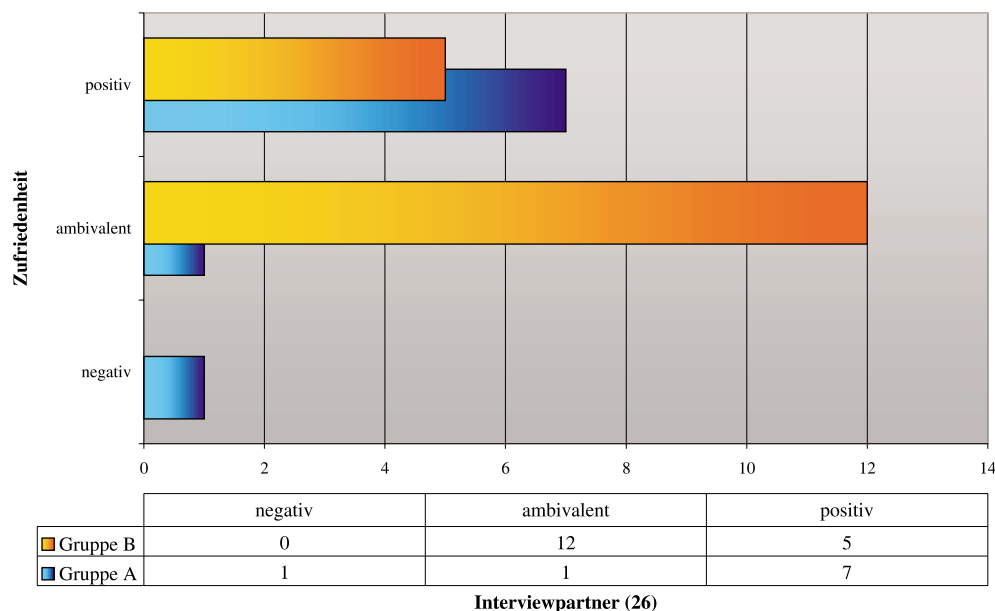


Abb. 5.11 Einschätzung der Zufriedenheit mit dem Erreichten und der persönlichen Erfahrungen

„Man glorifiziert das, was um ´90 passierte. Das erscheint einem als was Wunderbares. Da haben wir ein Gesetz an einem Tag gemacht. Jetzt dauert das mitunter Wochen. Zum andern ist aber die persönliche Einflußnahme auf Gesetze sehr groß.“ (A-H)

„(Mißerfolge, d.A.), das verdrängt man. Damit schmückt man sich nicht.“ (A-B)

„Wir ham ja vor der Wende Straßen gebaut in Anführungsstricheln. Wenn man sieht, was wir in Dresden nach der Wende bewegt ham, das sind ja ni bloß die Neubauten und Umbauten, wir ham ja erst mal das ganze Netz vom Zustand her befahrbar gestaltet. Das ist nebenbei gelaufen und gar ni groß aufgefallen, aber ich meene, wenn man bewußter denkt, merkt man schon, daß da einiges geschaffen wurde. Das ist schon ´ne gewisse Genugtuung. Man kann sagen, es ist was gemacht worden, was geworden.“ (A-D)

„Ich bin hierher versetzt, habe meinen festen Arbeitsplatz hier im Ministerium. [...] Die Stimmung insgesamt ist in Sachsen nicht so, daß man wünscht, daß die Leute, die aus dem Westen gekommen sind, möglichst lange hierbleiben sollen.“ (A-C)

„Da haben wir doch einen sinnvollen Beitrag geliefert. Sonst würde ich sie nicht immer noch machen, für mich selbst ist es schon ein ganzes Stück Existenz der letzten 5 Jahre.“ (B-X)

„Zufrieden eigentlich gar nicht. Das hab ich auch nicht erwartet. Was mich befriedigen kann, ist diese schöpferische Arbeit, z.T. ist es allerdings nicht sehr schöpferisch nach außen hin, weil wir in einer Stagnationsphase sind in der Stadt, im Lande. Und weil die wichtigsten Entscheidungen in der Stadt getroffen sind und es nun um die Folgen dieser, leider Gottes, geht. Und da erwarte ich wenig Erfolg, wenig Zufriedenheit, auch so, wie das gelaufen ist. Was mein Inneres und die Veränderung angeht, hat´s mir sehr viel gebracht.“ (B-Q)

„Schwer zu beantworten. Gibt professionelle Erfolge, wo was geklappt hat, aber das sind nicht immer persönliche Erfolge. Für mich wäre ein Erfolg, wenn am Postplatz nach dem Plan gebaut würde. [...] Professionell war Siemens ein Riesenerfolg, aber das ist aus andern Gründen nicht das, was für Dresden gut ist. Der Umgang mit der Bausubstanz, wenn der anders wäre als in der Republik, das wär schön, aber dafür brauch ich noch 20 Jahre. [...] Grad wenn ich woanders bin, denk ich, ach, muß gar nicht so bedrückt sein. Aber in der täglichen Arbeit gibt es viel Frust, da denkt man, man hat gar nichts erreicht.“ (B-Ö)

„Soll das ein Erfolg sein, wenn wir, die Bergsteiger mit, erreicht haben auf dem Altmarkt damals und die 50 000 Unterschriften, daß die Autobahn aus der Sächsischen Schweiz weg ist und nun durch´s Osterzgebirge geht? Aber das ist eigentlich kein Erfolg, weil das mindestens so schlimm ist.“ (B-S)

Sozialer Hintergrund⁵³

Die Erhebung zur sozialen Unterstützung und dem sozialen Hintergrund ergab, daß in der Mehrzahl die Familie die Unterstützung bot (6 Vertreter von Gruppe B, 4 von Gruppe A). In drei Fällen leisteten dies Freunde und Gleichgesinnte (ein Mitglied von Gruppe A, zwei von Gruppe B). Bei einem Vorhabenkritiker zählten die Kollegen zu den Unterstützern.

„Als es um die Umsetzung (Wahlkampf, d.A.) ging, da haben meine Frau, meine Töchter, mein Schwiegersohn, die haben geklebt, aufgezogen, angehängt, selbst nachts losgezogen. Das war eine 70-Stunden-Woche.“ (A-H)

„Das ist eigentlich interessant gewesen, soweit ich´s erfahren hab, daß im wesentlichen die Einstellung zu diesen Dingen auch mit den Grenzen meines Freundeskreises übereinstimmt. Das liegt aber auch daran, daß mein Freundeskreis sehr stark gebildet wurde zu einer Zeit, in einem Kreis, der damals in ökologischen und kirchlichen Aktivitäten verbunden war. [...] Das Schöne bei diesen Dingen war, damals mehr als heute, daß es auch das persönliche Leben mitbestimmte. Die Lebensweise bißchen zu verändern, daß man seine Mitstreiter dort gefunden hat, wo man Anklänge oder Verbindungen für eine gemeinsame Lebensweise hat. Insofern deckt sich das, glücklicherweise. Ich stell mir manchmal vor, ich würde einer konservativen Partei angehören.“ (B-W)

⁵³ Hier liegen aus den in Kapitel 4.4 genannten Gründen nur 14 Antworten vor.

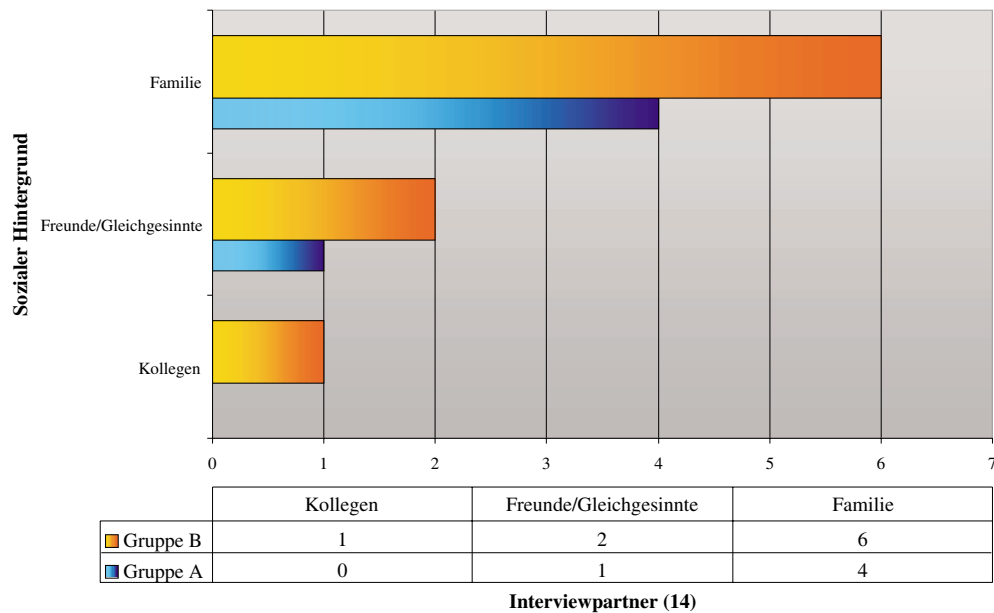


Abb. 5.12 Sozialer Hintergrund der Interviewpartner

Das Thema A 17 kam in den Freundeskreisen der Gruppe A kaum zur Sprache, generell war man sich aber einig in der Zustimmung zu diesem Projekt. Bei Gruppe B wurde mit Freunden und Bekannten vieles, auch im Zusammenhang mit der A 17, diskutiert, in diesen Kreisen überwog deutlich die Ablehnung des Projektes.

Lebenszufriedenheit ⁵⁴

Eher zufrieden mit ihrem Leben (Stufen 8-10 auf der zehnstufigen Skala) waren 13 Befragte. Dazu zählten sieben Mitglieder der Gruppe A und sechs der Gruppe B. Auf den mittleren Stufen 4 – 7 ordneten sich sieben Interviewte ein – zwei Vertreter von Gruppe A und fünf Vertreter von Gruppe B. Im Bereich „Eher unzufrieden“ (0-3) fand sich je ein Vertreter von Gruppe A und B. Gründe für diese Einschätzung lagen in persönlichen und beruflichen Erfolgen bzw. Mißerfolgen. Dabei wurde dem beruflichen Aspekt bedeutend mehr Gewicht beigemessen: Zwei Personen aus Gruppe A und sieben aus Gruppe B definierten dies über berufliche Erfolge. Mißerfolge schlugen bei vier Kritikern zu Buche. Im persönlichen Bereich sahen zwei Projektbetreiber und ein Projektkritiker Erfolge, Mißerfolge verzeichneten hier ein Vertreter der Gruppe A und drei der Gruppe B. Damit lagen Gruppe A und Gruppe B bei der Lebenszufriedenheit allgemein gleichauf, wobei im mittleren Bereich Gruppe B dominierte. Diese hatte dabei sowohl mehr Erfolge als auch mehr Mißerfolge zu verzeichnen. Für die persönliche Lebenszufriedenheit waren grundsätzlich die politischen Bedingungen und die Möglichkeiten gesellschaftlichen Agierens bestimmend.

„Wenn man die Extreme kennt, kann man sich einordnen. [...] Ich wollte immer schon nicht einen Job haben, sondern einen Beruf, der in Richtung Berufung geht. Auch wenn das nicht

⁵⁴ Hier liegen aus den in Kapitel 4.4 genannten Gründen nur 14 Antworten vor.

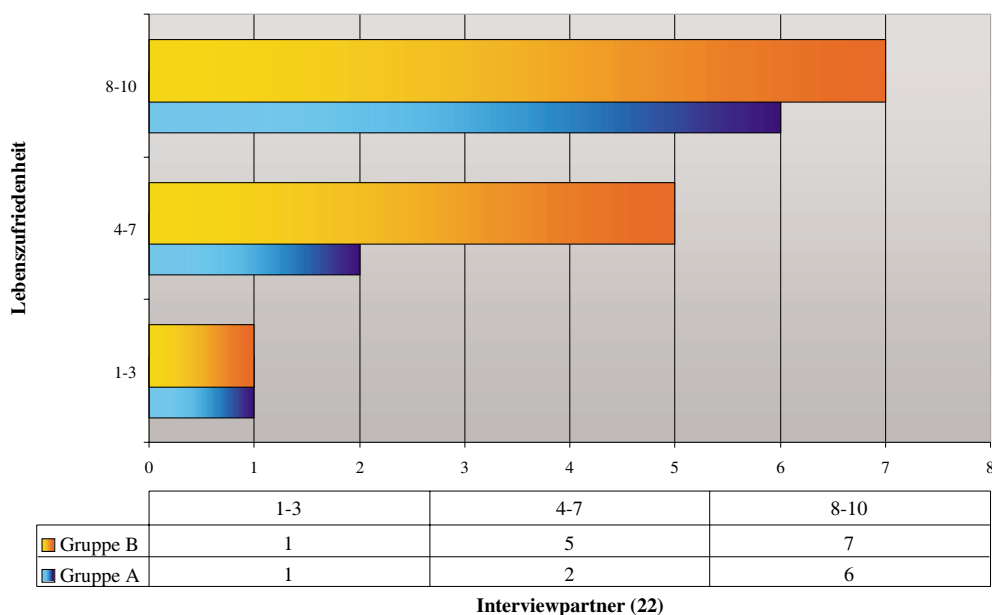


Abb. 5.13 Lebenszufriedenheit der Interviewpartner

leicht ist. [...] Ist nicht so, daß ich tagtäglich unzufrieden bin. Ob´s nicht auch deprimiert manchmal, ist ´ne andre Frage.” (B-W)

„Ich bin voll ausgelastet, manchmal wünsch ich mir mehr Zeit. Aber ich akzeptiere alles, was ich mache, sehe die Möglichkeiten, die wir früher nicht hatten.” (A-H)

„Also, in mein Auto ist zweimal eingebrochen worden, zweimal haben sie es mir angefahren, vor 14 Tagen ist in unser Haus eingebrochen worden, tja, dann fragen Sie mich? Es kann mir auch in Stuttgart passieren, aber aus Tübingen, wo ich herkomme, dort nicht!” (A-C)

„Nach all den mißlichen Erfahrungen, nach der Ohnmacht, nach dem Schmerz, den man erfahren hat bis ´89, gewinne ich der neuen Zeit nach wie vor nicht nur Positives ab. Ich bin froh, daß es so kam, ganz deutlich. Aber ich muß sagen, ich bin heute von Verklärungen und von falschen Wahrnehmungen, die wir hier aus dem sächsischen Teil einbrachten, ist die erhoffte Entwicklung eine so deutlich andere, daß oftmals Bitternis den Optimismus überspült. [...] In diesem neuen Deutschland ist so vieles anders, als ich mir erhofft hatte, daß meine Verärgerung doch sehr ausgeprägt ist.” (B-P)

„Ich bin absolut zufrieden. Das Leben ist auch spannend, wenn man Probleme hat.” (B-G)

„Bei 4 vielleicht, das hängt mit ´ner persönlichen Eigenschaft zusammen, wenn ich mich einer Sache sehr widme, nicht noch sehr viele andre Sachen gleichzeitig gut und gründlich machen kann. Das hat zwei Folgen: Erstens werd ich unzufrieden, zweitens laß ich Dinge schleifen, für die ich auch Verantwortung hab. Das macht unzufrieden. [...] Ich weiß, wenn

ich 's nicht mache, macht 's keiner. Es muß auch Hand und Fuß haben, den Ehrgeiz hab ich. Eine halbordentliche Sache darf man grad auf der grünen Strecke ni machen, weil man dann viel mehr ins schlechte Licht kommt: Die Grünen mit ihrem Kauderwelsch oder so. Man kennt ja die Vorurteile.” (B-S)

„Was die Dinge betrifft, die von mir abhängen, glaube ich, daß ich ziemlich froh bin über das, was in den letzten Jahren mit mir passiert ist. [...] Was die äußeren Dinge betrifft, gibt 's 'ne Reihe, die in meinem Leben zu kurz gekommen sind. Da bin ich eher unzufrieden. Der äußere Erfolg, die Anerkennung bedeutet mir nicht viel.” (B-Q)

„Vielleicht 9. [...] Es gibt immer neue Herausforderungen, denen man sich stellen muß, ausprobieren, was man mit seiner kleinen Person doch bewegen kann.” (B-L)

Freizeitgestaltung⁵⁵

Allen Befragten war gemeinsam, daß sie über ungenügende freie Zeit klagten. Vier Vertreter der Gruppe A und fünf der Gruppe B wiesen explizit darauf hin. Erschöpfungszustände und Müdigkeit waren weit verbreitet.

„Wichtig ist, einen geregelten Arbeitsablauf zu finden, v.a. vor Mitternacht ins Bett. Ich bin nicht dabei, wenn abends viel getrunken wird, [...] Dinge ausgebrütet werden. Sonntag halten, versuch ich immer, frei zu halten. Wenn man Urlaub haben kann, kann man sich glücklich schätzen.” (A-B)

„Nun bin ich aber so fertig mittlerweile, so leergepumpt. [...] Ich hab selten mal ein Wochenende, ich hab immer zu tun, offizielle Dinge, Veranstaltungen, oder wenn nicht, dann muß ich da sitzen und den Krempel aufarbeiten, da hängt auch sehr viel Arbeit dran. [...] Wenn ich mal Zeit habe, dann bin ich so ausgepumpt, dann sitz ich da, lese einen Krimi von Agatha Christie. [...] Ich hab dann keine Lust mehr, irgendwo hinzugehen, [...] in ein Theaterstück, nee, ich bin dann einfach groggy.” (B-G)

Die wenige verbliebene Freizeit wurde in beiden Gruppen in erster Linie mit der Familie, gefolgt von Freunden, verbracht. Eine einzelne Vertreterin von Gruppe B gab an, ihre Freizeit am liebsten allein zu verbringen:

„Ich hab zwar wenig Freizeit, aber die hab ich dann für mich. Die verbring ich lieber in Dresden wegen des Freizeitwertes.” (B-T)

Die Spektrum der Freizeitaktivitäten reichte von kulturellen (drei Mitglieder von Gruppe A, zwei von Gruppe B), geistigen (je ein Gruppenvertreter), sportlichen (je drei), gärtnerischen (ein Mitglied von Gruppe A, zwei von Gruppe B) bis hin zu allgemeinen Hobbies wie Imkern, Hausbau, Ausflüge, Fernsehen, Erholen, Reisen, Basteln, Treffen mit Familie und Freunden (drei aus Gruppe A, sechs aus Gruppe B). Für manche Gesprächspartner ließ sich Freizeit nicht von der Arbeit trennen:

⁵⁵ Hier liegen aus den in Kapitel 4.4 genannten Gründen nur 14 Antworten vor.

„Es war anstrengend, es war Freizeit, weil man ja plötzlich das gemacht hat, wovon man Jahrzehnte geträumt hat: Gestalten nach vernünftigen Kriterien und insofern war das ja kein Streß.“ (A-Z)

*„Hin und wieder mach ich schon was andres, aber ich bin ein stark berufsgeprägter Mensch.“
(B- Ö)*

Die Aktivitäten in der überwiegend knapp bemessenen Freizeit unterschieden sich in beiden Gruppen nicht grundlegend.

5.2.3 Interpretation der Ergebnisse der Interviewauswertung. Zusammenfassender Kommentar und Vergleich beider Gruppen

Die Stadt Dresden heute und in Zukunft.

Assoziationen und Einschätzung allgemeiner stadtentwicklungsbezogener Entscheidungen

Eine Gemeinsamkeit der Gruppe der Projektbefürworter und der -kritiker war ihre langjährige und emotionale Beziehung zur Stadt Dresden. Aber selbst diese Verbundenheit fand nicht in konsensualen Entscheidungsprozessen Niederschlag. Die Assoziationen zur Stadtentwicklung zeigten, daß die Interviewten der Gruppe A vor allem an Verkehrsfragen, störende Diskurse und Interessenkonflikte dachten, die Interviewten aus Gruppe B an Urbanität, Erhalt von Stadtlandschaft und Stadtqualität, die Berücksichtigung von Umweltbelangen (im Strukturwandel) sowie dem Allgemeinwohl verpflichtete Restriktionen im Spiel der freien Kräfte.

Bei stadtentwicklungsrelevanten Entscheidungen hatten für Gruppe A die Kriterien Schnelligkeit, Verkehr und Wirtschaftlichkeit Primat. Natur- und Umweltschutz könnten angesichts wirtschaftlicher Probleme wenig oder nicht berücksichtigt werden. Punktuelle Ansätze wie bei der Entwicklung von Siedlungen entlang der Bahnachsen wurden in der Praxis kaum forciert, insgesamt gab es zu wenige ökologisch orientierte Bereiche. Gruppe B setzte auf Langfristigkeit, Erfahrungsaustausch, Szenarientwicklung, Komplexbetrachtung im Interesse einer nachhaltigen Stadtqualität, die bei der Bevorzugung wirtschaftlicher Interessen nicht entstehe. Politisch getroffene Entscheidungen müßten nicht automatisch von hoher Güte sein, weshalb öffentliche Teilhabe und gegebenenfalls Protest unabdingbar seien. Durch die Einstufung der Vertreter der Gruppe B als Wirtschaftsfeinde hatte Gruppe A keinen gleichberechtigten Dialog zugelassen.

Konsistenz zeigte sich auch bei den Zukunftsvorstellungen: Gruppe A malte ein positives, nur von wenigen und (technisch) lösbaren Problemen gestörtes Bild der Stadt in 20 Jahren. Mit einem „Weiter so“ hoffte man auf eine stabile wirtschaftliche Entwicklung zur Metropole. Gruppe B sah eher die Brüche - Dresden als Provinzperle mit rückwärtsgewandter Identitätssuche. Die aktuelle Entwicklung weise in bezug auf Urbanität und Nachhaltigkeit vielfach keine positive Tendenz auf.

Handeln und Entscheiden.

Politische Rahmenbedingungen, Arbeitsstrategien, Handlungsspielräume und Informationssuche, Kooperationen, Widerstände und Kontrahenten sowie Partizipationsmöglichkeiten bei lokalpolitischen Entscheidungen

Bei allem unterschiedlichen Herangehen und Beurteilen gab es weitere Ähnlichkeiten. So wurde beispielsweise die Parteipolitik als hinderlich bei der Lösung von kommunalen Sachfragen erlebt, wobei man dieses Defizit im jeweils anderen Lager festzustellen meinte. Die politischen Rahmenbedingungen wurden von Gruppe A als sehr günstig eingeschätzt. Es hätte ein gut funktionierendes Netzwerk zur Umsetzung konservativer politischer Ziele zur Verfügung gestanden. Unterstützung wäre von der Staats- und Bundesregierung, dem Regierungspräsidium, der CDU, von Institutionen, Verbänden und Unternehmen der Wirtschaft gekommen. Demgegenüber empfanden sich die Projektskeptiker finanziell, zahlen- und ressourcenmäßig benachteiligt - sei es als

Opposition in den politischen Gremien, in der Verwaltung, als Bürgerinitiative oder Verband. Obwohl es im Falle der A-17-Diskussion eine hervorragende Netzwerkarbeit in den eigenen Reihen und ungewohnt gute Kooperationsmöglichkeiten parteienübergreifend und mit Bürgern und Organisationen gab, befand sich Gruppe B in einer schwierigeren Ausgangssituation. Sie konnte zwar ihre Kontakte gruppenintern zu Landtag, Verwaltung, Parteien, Verbänden und Bürgern knüpfen, war aber von der Partizipation an der Macht und den eigentlichen Entscheidungen weitgehend ausgeschlossen.

Die Informationssuche gestaltete sich in Gruppe A so, daß hauptsächlich konsonante Informationen aus dem eigenen Umfeld angenommen wurden, ohne diese zu hinterfragen. Mit dissonanten Argumenten setzte man sich wenig auseinander. Das in Gruppe A vorherrschende Wertesystem führte dahin zu glauben, alle Kriterien abgewogen zu haben. Tatsächlich aber wurden diese Kriterien von vornherein sehr unterschiedlich gewichtet, so daß jene mit dem geringeren Gewicht (z.B. Auswirkungen auf das Ökosystem) im Entscheidungsprozeß keinen oder kaum Einfluß haben konnten. Gruppe B nutzte alle Kontakte, um Informationen zu bekommen, konspirative Formen nicht ausgeschlossen, da sie an vielen Entscheidungen nicht oder zu spät offiziell beteiligt wurde. Eine Auseinandersetzung mit verschiedenen Lösungsansätzen war für den von ihr gewollten Diskurs unverzichtbar.

Kooperiert wurde in beiden Lagern mit Gleichgesinnten, oft langjährigen Bekannten. In den jeweiligen Arbeitsfeldern herrschte eine gute Zusammenarbeit. Dabei konnten Sach- und Parteiarbeit in Gruppe A durchaus vereinzelt im Widerspruch stehen. Für Gruppe A kam der meiste Widerstand gegen ihre Vorhaben und Projekte aus den Kreisen der Stadtplanung, der Denkmalpflege und des Naturschutzes. Dieser Eindruck verstärkte sich im Laufe der Jahre. Naturschützer und Denkmalpfleger wurden deshalb bald als „Verhinderer“ bezeichnet. Die politischen Hauptgegner waren die PDS und Bündnis90/Die Grünen. Gruppe B empfand starken Druck durch die herrschenden Mehrheitsverhältnisse im Land, die eigene mangelnde finanzielle Ausstattung und die fehlende Streitkultur. Das Denken in Legislaturperioden bei den Verantwortlichen wirkte sich aus ihrer Sicht sowohl auf konkrete Entscheidungsprozesse als auch auf die allgemeine Stadtentwicklung negativ aus.

Die Handlungsspielräume waren für Gruppe A aufgrund der politischen Gegebenheiten größer. Sich anbahnende Kontroversen wurden als „Streit“ schnell abgeblockt. Statt in diskursiven Entscheidungsprozeduren wurden viele Probleme auf politischer Ebene gelöst. Die unerwartet intensive Auseinandersetzung zur A 17 konnte Machtstrukturen soweit durchdringen, daß der Prozeß, wenn auch nicht das Ergebnis, nachhaltig beeinflußt wurde. In der Folge zeigte sich, daß die bei der A 17 - Auseinandersetzung entstandenen Gräben zwischen den Interessengruppen und Akteuren sich mehr und mehr vertieften und die Erfahrungen aus diesem Prozeß nicht kreativ umgesetzt wurden. Im Gegenteil hielt ein härterer politischer, parteienbezogener Politikstil mit immer stärker beschnittenen Partizipationsmöglichkeiten Einzug, zunehmend ging man zur „Hinterzimmerpolitik“ über. So kann die Auseinandersetzung zur A 17 als Wendepunkt in der Geschichte Dresdner Entscheidungen betrachtet werden.

Motivationssysteme und soziale Kognitionen.

Motive und Werte, Zufriedenheit mit dem Erreichten und persönliche Erfahrungen, sozialer Hintergrund, Lebenszufriedenheit, Freizeitgestaltung

Die unterschiedliche ökologische Verantwortungszuschreibung und -übernahme in beiden Gruppen erklärte das unterschiedliche Herangehen im allgemeinen und im besonderen an das Thema A 17. Die politische Orientierung unterstützte dies. Übereinstimmung in beiden Gruppen wurde in bezug auf den Mangel an Freizeit, auf ähnliche Freizeitbeschäftigungen und Unterstützung in den Familien und Freundeskreisen, mit denen man sich meist in politischer Übereinstimmung befand, festgestellt. Bei der Einschätzung der allgemein eher hohen Lebenszufriedenheit spielten berufliche Erfolge eine große Rolle. Die Zufriedenheit mit dem Erreichten war in Gruppe A deutlich ausgeprägter, die kritischere Haltung von Gruppe B kam in vielen Ambivalenzen zum Ausdruck. Trotzdem konnten einige Vertreter von Gruppe B aus der Warte der Metaebene das vorhandene satirische Potential in den Entscheidungsabläufen sehen, während Gruppe A hier zu rigider Ernsthaftigkeit neigte. Die Rollen der am Prozeß Beteiligten waren klar verteilt: Befürworter und Gegner, Planer und Verwalter, Nutzer/Betroffene oder Politiker mit eindeutigen Haltungen. Ein Positionswechsel zum besseren Verstehen anderer Auffassungen war nicht in die Entscheidungsabläufe integriert, so daß es zu keiner Annäherung der Gruppen kam, vielmehr die Grenzen fester abgesteckt wurden. Das Wir-Gefühl in beiden Gruppen wuchs im Verlaufe des Entscheidungsprozesses.

5.2.4 Zusammenfassende Beantwortung der Fragestellung 2

2.0 Lassen sich die beiden untersuchten Gruppen hinsichtlich ihrer allgemeinen Handlungs- und Entscheidungsstrategien differenzieren?

Die Betrachtung des Beispielprozesses A 17 wurde eingebettet in die Erfassung und Auswertung von allgemeinem Herangehen an Aufgaben im politischen Umfeld, von Strategien und Handlungsspielräumen über die Wahrnehmung besonderer Schwerpunkte mit lokalem Bezug, über die Öffentlichkeitsbeteiligung bis hin zu eigenen Werten und Motiven, Wünschen und Zielen. Gesellschaftliche Vorgaben und administrative Rahmenbedingungen beeinflussten die von Interessenkonflikten gezeichnete Entscheidung in hohem Maße und waren im Rahmen sozial konstruierter Handlungsbedingungen ein wichtiger Faktor, der ebenfalls in die Untersuchung einbezogen wurde.

Beide Gruppen ließen sich hinsichtlich ihrer Entscheidungs- und Handlungsstrategien differenzieren. Der Verantwortungszuschreibung kam auch im umfassenden stadtentwicklungsrelevanten Kontext eine zentrale Rolle bei der Erklärung des gruppenspezifischen Verhaltens zu.

Stimmige Entscheidungswelten durchzogen unterschiedlichste Bereiche. Die Gruppen folgten einer „inneren Logik“, produktive Reibung konnte kaum entstehen, da man nicht miteinander, sondern aneinander vorbei redete. Dies stand in engem Verhältnis mit der starken Polarisierung – für diskursive Entscheidungsprozesse eine ungünstige Ausgangssituation. Daß es möglich war, trotz entgegengesetzter Intentionen, Werthaltungen und Entscheidungen ähnliche Handlungsstrategien zu entwickeln, erwies sich mit dem in beiden Gruppen vorzufindenden jeweils homogenen normativen Ansatz im Sinne von „Ich weiß, was gut ist“. Beiden Gruppen war deshalb auch der Hang zur Polemik immanent. Trotz der Homogenität in beiden interviewten Gruppen traten in Gruppe B mehr Differenzierungen der Stile und Strategien auf als in Gruppe A, deren Vertreter in vielen Zielen klare Übereinstimmung hatten. Beide Gruppen behielten ihre allgemeinen Entscheidungsstrategien auch im Einzelfall bei.

2.1a) Welche Entscheidungsstrategie wird in Gruppe A verfolgt?

Gruppe A war eher an kurzfristig angelegten Problemlösungen und an Wirtschaftsfragen orientiert. Für die Entscheidungen wurde kürzere Bedenkzeit eingeplant, wobei man nach klaren ideologischen Vorgaben in relativ abgeschotteten Kreisen von Gleichgesinnten Entscheidungen suchte. Der Glaube an technische Lösungen war stark verbreitet. Auf Bürgerbeteiligung wurde kein besonderer Wert gelegt, Diskurs war eher unerwünscht. Die Entscheidungsstrategie konnte aufgrund des großen Handlungsspielraumes auf schnelle Durchsetzung angelegt werden.

2.1b) Welche Entscheidungsstrategie wird in Gruppe B verfolgt?

Gruppe B verhielt sich stärker abwägend und bezog umfangreichere Kriterien ein. Sie suchte weitgehend die fachliche Auseinandersetzung und den politischen Diskurs, legte großen Wert auf Bürgerbeteiligung und orientierte sich stärker am Konzept der Nachhaltigkeit. Die Entscheidungsstrategie stand, oppositionsbedingt, unter weniger großem zeitlichen und politischen Druck.

2.2 Läßt sich ein Zusammenhang zwischen objektiven Merkmalen (soziale Schicht, Alter, Wohnort, Geschlecht, Autobesitz) und den jeweiligen Handlungen und Entscheidungen herstellen?

Die sozialen Systeme, die eigenes Wissen, eigene Werte und Intentionen beherrschten, waren in beiden Gruppen sehr verschieden und hatten wenige Berührungspunkte. Am Thema „Autobahn“ wie auch an anderen reflektierten Entscheidungen zeigte sich deutlich, inwieweit die Zugehörigkeit zu einer sozialen Gruppe damit zusammenhängt, was Menschen über einen bestimmten Sachverhalt wissen und wie dieses Wissen repräsentiert ist. Daß unter den Interviewten aus Gruppe A keine Frau und der Altersdurchschnitt wesentlich höher war, zudem viel größerer Wert auf das eigene Auto gelegt wurde, spiegelte sich in den Handlungen und Entscheidungen wider und ist auch für die Zuordnung zu materialistischen und postmaterialistischen Gruppierungen relevant. Das Kriterium Wohnort (persönliche unmittelbare Betroffenheit) konnte als Variable vernachlässigt werden, weil nur ein Interviewter betroffen war. Die Variable soziale Schicht zog keine entscheidungsrelevante Differenzierung nach sich. Insofern kann von beiden Gruppen als von einer politischen Klasse gesprochen werden, die trotz aller Unterschiede verstärkt nach Gemeinsamkeiten suchen sollte.

2.3 Welche Wertstrukturen und Motive liegen dem Agieren der Mitglieder beider Gruppen zugrunde? Gibt es Differenzen zwischen beiden Gruppen? Wenn ja, welche?

Werte als Grundhaltungen sind Veränderungen unterworfen, besonders in Zeiten gesellschaftlicher Umbrüche. Sie spielen bei dem zu betrachtenden Paradigma eine wichtige Rolle: Werte bestimmen Argumentationslinien, Ziele, Handlungen und Entscheidungen und sie haben Appellfunktionen. Der Entscheidungsprozeß zur A 17 zeigte Rückkopplungseffekte und Langzeitwirkungen auf individueller und auf Systemebene. Aufklärungsrelevant könnte auch die Einordnung des Umweltbewußtseins als komplexes Konstrukt in die Gesamtwertestruktur eines Entscheiders sein.

Zwischen beiden Gruppen gab es hinsichtlich der Werte und Motive nur wenige, auf der gleichen Sozialisation beruhende Gemeinsamkeiten, dafür aber viele Unterschiede. Obwohl z.B. die genannten Motive für politisches Engagement stark übereinstimmten, basierten sie doch auf sehr verschiedenen Werten. Übernahme von Verantwortung und Gestaltung der Gesellschaft wurden entsprechend unterschiedlich umgesetzt. Orientiert am Bedürfniskatalog, den INGLEHARDT (1989) für die Theorie des Wertewandels entwickelte, lassen sich die von den Interviewten genannten Werte und Bedürfnisse dahingehend zuordnen, daß für Gruppe A die Kategorien der physischen Sicherheit und wirtschaftlichen Stabilität im Vordergrund stehen, verbunden mit persönlichen Zielen, der Einstellung gegenüber Veränderungen und größerer Nähe zum herrschenden politischen System. Bei Gruppe B stehen ästhetisch - intellektuelle Bedürfnisse im Vordergrund, Bürgerbeteiligung und Demokratie, ausdrücklich aber auch Umweltbelange. Auch zeigte sich hier ein kommunikativeres Verhalten mit größerer Offenheit und weniger Neigung zur Diffamierung Andersdenkender. Zur Dissonanzreduktion drängte Gruppe A besonders Umwelt- und Landschaftsaspekte in den Hintergrund. Angesichts dieser Position zeigte sich, daß für Gruppe A der „Mythos Dresden“ nicht handlungsleitend war - ein Begriff, der ohnehin eher für Gruppe B existierte.

Aufgrund der Themen, des Politikverständnisses und des (Macht-)Anspruches konnten die Gruppen tendenziell zugeordnet werden: Gruppe A eher dem materialistischen Lager, Gruppe B eher dem postmaterialistischen Lager. Bestätigung fand diese Tendenz durch die Korrelation mit dem Alltagshandeln und dem jeweiligen Lebensstil der Befragten. Dabei fielen auch der höhere Anteil Frauen und der niedrigere Altersdurchschnitt der Interviewstichprobe B ins Gewicht. Der Zweifel am Wertewandel als Gesellschaftsphänomen läßt sich trotz zahlreicher Übereinstimmungen anhand dieses Beispiels, mit einer Niederlage der Postmaterialisten, nicht ausräumen. In bezug auf beruflichen Erfolg und gesellschaftliche Stellung zeigte sich, daß der Einsatz von Gruppe A besser honoriert wurde als das kritische und „moralinsaure“ Engagement von Gruppe B.

2.4 Welche Einstellungen im allgemeinen und welche Umweltkonzepte im besonderen sind handlungsleitend? Unterscheiden sich diese in den beiden Gruppen, wenn ja, worin?

Die Aussagen der interviewten Entscheidungsträger und Akteure zu den gewählten Kategorien, v.a. aber die in anderen Zusammenhängen getroffenen Entscheidungen verdeutlichten: Es existiert ein enger Bezug zwischen der Einzelentscheidung A 17 und dem sonstigen Entscheiden. Generelle Einstellungen, Wertestrukturen, Motive, Konzepte zur Stadtentwicklung und Umweltsituation, aber auch demografische, soziale und ideologische Hintergründe bilden einen verallgemeinerbaren konsistenten Hintergrund.

Die soziale Umwelt und auch vermittelte soziale Normen führten in Gruppe B mehr noch als in Gruppe A, stark geprägt durch Herkunft, politische Orientierung und früheres Umweltenagement, zu unterschiedlichen Handlungsweisen und Strategien im Umgang mit komplexen Problemen. Die in den Gruppen sehr differierenden Verantwortungszuschreibungen für den Schutz der Umwelt, umweltspezifische Überzeugungen und Urteile (z.B. ökologisches Gefahrenbewußtsein, selbst Einfluß nehmen u.ä.) spielten eine wichtige Rolle für umweltgerechtes Verhalten, das beispielsweise an der eigenen Mobilität - als Zeichen für Bereitschaft und persönlich getroffene Entscheidungen mit Umweltkonsequenzen - ablesbar war. Umweltkonzepte, Werte und Einstellungen determinierten die Beurteilung von stadtentwicklungsrelevanten Problemen und Lösungsansätzen. Ökologisches Wissen konnte besonders als „soziales Wissen“ auf einer überindividuellen Ebene im Sinne der sozialen Repräsentationen Moscovicis (1961/1976, 1981, 1982, 1984, zit. nach HARTMUTH, 2002, S. 79) aufgefaßt werden. Die emotionalen Reaktionen auf ökologische Belastungen standen in engem Zusammenhang mit den getroffenen umweltbezogenen Entscheidungen und Handlungen. Mit der Einstellung zu bestimmten Themen ließ sich ein Bezug zu Moralkategorien im Sinne von Umweltkonzepten (mit Wahrnehmungen, Ideen, Einstellungen und entsprechendem Verhalten) herstellen. In der Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe wurden sie miteinander geteilt.

Die politische Ausrichtung erwies sich auch in dieser Studie als starker Prädiktor für die Zuwendung zu ökologischen Themen - Gruppe A mit konservativer Grundhaltung legte weniger Wert auf Umweltbelange, Gruppe B war tendenziell linksgerichtet und ökologisch interessiert, was auf das zugrundeliegende Wertesystem zurückgeführt werden konnte. Das jeweilige Agieren zeigte dies in akzentuierter Schärfe.

2.5 Welche Strategie der Informationssuche läßt sich für die Entscheider feststellen, und wie wirkt sich dies gegebenenfalls auf die getroffene Entscheidung aus?

Zu den entscheidungsbestimmenden Kategorien gehörten allgemeine Strategien der Herangehensweise und des Handelns sowie das persönliche und das Arbeitsumfeld, die sozialen Kontakte und Netzwerke. In beiden Gruppen herrschten unterschiedliche Normen und Ansprüche, die als soziale Systeme entscheidend in der Informationsvermittlung wirkten. Beide Gruppen bezogen ihre entscheidungsleitenden Informationen hauptsächlich aus dem eigenen Umfeld, wobei die direkte Interaktion höheres Gewicht erhielt als vermittelte Interaktion. Sie wiesen dabei auch Unterschiede in bezug auf Informiertheit (Qualität der geteilten Wissensbestände, Quantität und Differenziertheit) auf. Ursachen lagen in den Zielen, im Kommunikationsverhalten, aber auch in den im Ringen um Lösungen gemachten Erfahrungen im gesellschaftlichen Alltag. Eine gemeinsame „Sprache“ zeichnete jede Gruppen in besonderer Weise aus und bestimmte ihre Umwelt-Konstruktion und Kommunikation.

Verallgemeinernd konnte Annahme 2A damit bestätigt werden.

Die Gruppen A und B zeigen jeweils eine hohe Homogenität in bezug auf Wertstrukturen, Motive, Konzepte zur Stadtentwicklung und Umweltgestaltung sowie auf den sozialen und weltanschaulichen Hintergrund. Daraus ergeben sich unterschiedliche gruppenspezifische Handlungs-, Informations- und Entscheidungsstrategien, die sich in den Entscheidungsprozessen widerspiegeln. Dabei läßt sich Gruppe A eher dem materialistischen Lager, Gruppe B eher dem postmaterialistischen Spektrum zuordnen (INGLEHART, 1989).

6 Beiträge der Psychologie und Interventionsmöglichkeiten

„Probleme lassen sich nicht mit den Denkweisen lösen, die zu ihnen geführt haben.“ (ALBERT EINSTEIN)

Zu den wesentlichen Erkenntnissen dieser Untersuchung gehört, daß die getroffenen Entscheidungen den komplexen Problemlagen im städtischen Zusammenhang nur bedingt gerecht werden. **Entscheidungsprozesse für komplexe Lösungen** sind also erforderlich, um defizitären Entscheidungsvorgängen, z.B. entscheidungsautistisch veranlagten, vorzubeugen. Sie zu entwickeln, ist eine Herausforderung für verschiedene Bereiche wie Wirtschaft, Technik, Stadtplanung, ausdrücklich aber auch für eine umweltorientierte und politische Psychologie. Mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung, aktuell den bisher überstrapazierten Begriff Ökologie in ein ganzheitliches Modell einbindend, können Betrachtungen reduzierter Wirklichkeitsausschnitte nicht genügen. Vielmehr erfordern reale Probleme in all ihrer Vielschichtigkeit, auf das Besondere dieser Komplexität, nämlich das Verschwinden einer klaren Zuordnung von Ursache und Wirkung, einzugehen. Durch das Verknüpfen komplizierter technischer und sozialer Systeme entstehen interdependente Wechselwirkungen, die einfache Antworten nicht mehr zulassen. Wissensbasis, Entscheidungsfindung und Evaluation entsprechender politischer Entscheidungen müssen eng miteinander verbunden werden, um Ansatzpunkte und Potentiale für einen gesellschaftlichen Wandel in Richtung nachhaltiger Entwicklung zu erschließen.

Die Ergebnisse des Dresdner Entscheidungsprozesses zur A 17 verallgemeinernd, bieten sich für psychologische Interventionen in der „Arena Stadt“ mehrere Ansatzpunkte und Eingriffsmöglichkeiten, wobei es durch die fließenden Übergänge zwischen diesen Bereichen zu nutzbaren Synergieeffekten zwischen Problemfeldern, Zielgruppen und Interventionszielen kommen kann:

1. Das Entscheidungsprocedere
 - Möglichkeiten der Verminderung und Verhütung von Entscheidungsautismus
 - Entwicklung einer neuen Streit- und Entscheidungskultur
2. Werte und kulturelle Dimensionen im Mensch-Umwelt-Verhältnis
3. Gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Visionen

1. Das Entscheidungsprocedere

Möglichkeiten der Verminderung oder Verhütung von Entscheidungsautismus

„Überzeugungen sind gefährlichere Feinde der Wahrheit als Lügen.“ (FRIEDRICH NIETZSCHE)

Der Entscheidungsprozeß zur Autobahn A 17 hatte große Wirkung auch auf andere kontrovers diskutierte Projekte in der Stadtentwicklung Dresdens (u.a. VW-Ansiedlung, Waldschlößchenbrücke, Verkehrskonzeptänderungen, BioParc). Wenn es um bedeutsame, einschneidende Entscheidungen für Stadt und Umwelt geht, ergibt sich umso dringender die Notwendigkeit, Entscheidungsautismus als Extrempunkt bestimmter Mechanismen des Denkens, Fühlens und Handelns zu vermeiden. Angesichts der Tatsache, daß ideale Entscheidungsprozesse in der Realität ganz offensichtlich Entscheidungen nach einfachen Regeln - schnell und mit wenigen Informationen - unterliegen und es nicht gelingen wird, diese unsichere Welt mittels Regeln in einen vorherbestimmbaren Kosmos umzuwandeln, sollte die Vermittlung der Kenntnis solcher Prozesse an Entscheidungsträger u.a. Bestandteil bereits in der Grundausbildung für Verwaltungsfachleute, Juristen, Planer, generell im Management, sein. Praktische, auch lokalpolitisch sinnvolle **Interventionsmöglichkeiten** könnten, ansetzend an den Randbedingungen des Entscheidungsautismus (vgl. auch SCHULZ-HARDT, 1996), sein:

a) Strukturelle Faktoren

- Darstellung von Entscheidungspräferenzen
- Entwicklung von Perspektivenvielfalt durch fachlichen Austausch und Mitwirkung der Öffentlichkeit
- heterogene Gruppenzusammensetzung unter Einbeziehung von Minderheiten
- ausgewogene Auswahl der Gutachter mit verschiedenen Blickwinkeln und externer kritisch- kreativer Experten
- bereichs- und ämterübergreifendes Arbeiten für und durch Inter- und Transdisziplinarität
- Schaffung angstfreier Räume für kritische Meinungsäußerung
- Beförderung der Streitkultur

b) Situative Randbedingungen

- Vermeidung von bewußt oder unbewußt falscher Planungszeitkalkulation
- Einbau von Zeitreserven für intelligente Entscheidungen (Beschleunigung fördert Zerstörungs-, nicht aber langsame wertschöpfende Aufbauprozesse)
- Veränderung der Zeitperspektive: Verschiebung von enger Zeitperspektive (Verleitung zu vermeintlich schnellen Erfolgen und kurzfristigen symptomkurierenden Lösungen) zu langfristigerer Zeitperspektive (z.B. Entkopplung von Entscheidungen und Legislaturperioden)

- Verhinderung von Flexibilität durch „Alles auf eine Karte“-Taktik
- Stärkung der Prozeßverantwortung gegenüber Ergebnisverantwortung durch stärkere Transparenz und weniger Geheimhaltung

c) Soziale Randbedingungen

- Hinterfragen habitualisierter Problemlösungsstrategien
- Entwicklung von Kritikfähigkeit unter Vermeidung persönlicher Verletzungen bei konträren Haltungen
- Zuschreibung persönlicher Verantwortungsübernahme, kein Verstecken hinter Institutionen
- kontinuierliche Reflexion der eigenen Positionen im Hinblick auf Weiterentwicklung und Einordnung in größere Zusammenhänge

In der Realität werden die Randbedingungen kurzfristig nur punktuell zu ändern sein, deshalb müssen u.a. auch entscheidungsprozeßbegleitende Maßnahmen, die auf eine mögliche entscheidungsautistische Symptomatik sensibel reagieren, wirksam werden.

Entwicklung einer neuen Streit- und Entscheidungskultur

Um auf lokal und global kompliziert gewordene Problemlagen angemessen zu reagieren, bedarf es einer entsprechenden Streit- und Entscheidungskultur. Wichtige prozeßbegleitende Maßnahmen, wie Korrekturen sowohl von innen als auch von außen anhand einer „Symptomcheckliste“ des Entscheidungsautismus, gezielte Eingriffe, z.B. mittels Perspektivenwechsel, in bestimmte Entscheidungsphasen oder das Durchspielen von worst-case-Analysen (vgl. SCHULZ-HARDT, 1996) sollen, da in der Literatur schon ausführlich beschrieben, hier aus Platzgründen ungeachtet ihrer Relevanz nur benannt werden. Ausführlicher seien Ansätze einiger Praxisfelder beschrieben:

a) Problemlösetechniken

Die Untersuchung zeigte, daß beide Gruppen unter Druck zu „Notfallreaktionen“ (DÖRNER, REITHER & STÄUDEL, 1983) wie aggressives Verhalten (diktatorische Entscheidungen, radikale Entscheidungen), Regression (Verlassen des Problembereiches, Einkapseln) oder Resignation neigten. Um solche Reaktionen zu vermeiden, sind eingefahrene Denkmuster auf vernetztes, nachhaltigkeitsbezogenes Denken zu orientieren. Erste Schritte könnten dabei sein, eigene Fehler beim Umgang mit komplexen Systemen immer wieder zu erkennen und sich einzugestehen, das eigene Vorgehen fortlaufend kritisch zu reflektieren und entsprechend anzupassen, aber auch individuelles Agieren in belastenden Situationen, z.B. unter hohem Entscheidungsdruck, zu erkennen. Planungen und Entscheidungen müssen deshalb statt von einem monokausalen mehr von einem vernetzten Denken ausgehen, um der Eigendynamik und Komplexität ökologischer Fragen gerecht werden zu können. Wissen, Sensibilität und Aufmerksamkeit sind vonnöten, um Probleme überhaupt als solche wahrnehmen zu können und Fehler wie Fehleinschätzungen der Entwicklung, Bagatellisierung oder Verpassen von veränderten Bedingungen zu vermeiden. Umgang mit Komplexität ist erlern- und trainierbar.

⇒ Alternativenentwicklung und -diskussion

Alternativen sind für komplexe Entscheidungen unabdingbar. Der Entwicklung und Bewertung von Alternativen, z.B. durch **Kreativitätstechniken**, ist größte Aufmerksamkeit zu schenken, um Folgen abzuschätzen und zu bewerten sowie Szenarien zu entwickeln. Bei Vorhaben mit erheblichen Auswirkungen sollte gerade den Umweltbeeinträchtigungen im weitestesten Sinne Rechnung getragen werden, indem sie besondere Wichtung erfahren. Kurz-, mittel- und langfristige, direkte und indirekte, sekundäre und kumulative, temporäre, positive und negative Auswirkungen sind aus einem unbeschränkten Blickfeld zu beschreiben. Bei den Prognosen ist auch der „Nullfall“, also eine Lösung ohne die beabsichtigte Maßnahme, einzubeziehen. Bauphase, Betrieb, aber auch evtl. Rückbau oder Stilllegung müßten in der Bestandsaufnahme berücksichtigt sein. Eine sachliche, nicht auftragsgebundene Bewertung der Vorhaben und ihrer Konsequenzen und eine diesbezügliche Alternativenwahl sollte den Vergleichen zugrunde liegen. **Bewertungsschemata** können dabei objektivierend eingesetzt werden (vgl. HUNSDÖRFER, O.J., FLEISCHER, 1990).

Im Rahmen des Ansatzes der Entscheidungsanalyse (KEENEY, 1980, zit. nach KRUSE ET AL., 1990) bietet sich das **Environmental Impact Assessment** (vgl. KENNEDY & LUMMERT, 1981) als Stütze für die prospektive Abschätzung und Bewertung der Umweltwirkungen und Folgen geplanter Eingriffe – die häufig indirekt, unbeabsichtigt und langfristig sind – in die natürliche, technische und soziale Umwelt an. Verhindert werden kann damit auch die frühzeitige kontraproduktive Trennung in Lager von Gegnern und Befürwortern. Mittels

- Problemstrukturierung
- Folgenabschätzung und Folgenbewertung
- Gesamtbewertung

kann Transparenz bei der Definition der Entscheidungsalternativen und deren Bewertung gesichert sowie die Partizipation aller relevanten Interessengruppen und die Abbildung ihrer jeweiligen Problemsicht ermöglicht werden. Durch die systematische Integration von empirischen Daten und Expertenwissen kann das subjektive Urteil explizit gemacht werden. Unterstützend wirkt oft, ein Vorhaben nach Analogiefällen darzustellen, gegebenenfalls Ortstermine (am Ort des geplanten Geschehens, aber auch an Stätten bereits ausgeführter Planung) wahrzunehmen und auf Erfahrungsberichte **aller** Beteiligten stärker einzugehen. Ein realistischer Weg ist dies allerdings nur, wenn eine monopolistische Präferenz vorerst kaum ausgeprägt ist.

b) Kommunikation

⇒ (Risiko-)Kommunikation und Diskurs

Entscheidungen werden in einem bestimmten gesellschaftlichen Klima getroffen. Diese Atmosphäre entscheidet wesentlich, welche Art von Entscheidung überhaupt in Erwägung gezogen wird. Bei dogmatischer Grundhaltung erweist sich der eigentliche Entscheidungsprozeß nur noch als eine Art Durchführung, prinzipielle Erwägungen finden keinen Raum mehr. Ein „herrschaftsfreier Diskurs“ (HABERMAS) über das Warum und Wohin von Entscheidungen, über Visionen

und Ziele muß deshalb im Vorfeld eine viel größere Rolle spielen. Entscheidungen von großer Tragweite brauchen ein „Säurebad erbarmungsloser öffentlicher Diskurse“ (GÖSCHEL, 2002), bevor sie in ihrer langfristigen Wirkung umgesetzt werden dürfen. Diskursprozesse normativen Charakters sind als positives Zeichen einer Kultur der Debatte hilfreich, um eine Reduktion auf das Wesentliche durch Befreiung von ideologischem Ballast zu erlangen.

Weil sich Interessengegensätze nicht verschweigen und nur schwer überbrücken lassen, ist es umso wichtiger, einen gemeinsamen Zielführungsprozeß in Gang zu setzen. Ein maßgeblicher Schritt dazu wäre die Verbesserung der **Kommunikation** zwischen den Akteuren. Verharren diese in einer selektiven Interaktion mit Abwehr und status-quo-Denken, kommt kein konstruktiver Dialog mit dem Ziel der neuen Bewertung und Verträglichkeit von Lösungen zustande. Psychologie darf hier als Dienstleistung verstanden werden, die dort prozeßbegleitend und -moderierend tätig wird, wo Entscheider überfordert sind, wo Prozesse sich in „tote Ecken“ bewegt haben oder Einseitigkeit dominiert. Eingedenk der Tatsache, daß die Möglichkeiten der Psychologie Grenzen haben, wenn es um Staatspolitik geht, ist sie dennoch unverzichtbar, wenn der einzelne Entscheider oder ein Entscheidungsgremium in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit rückt, wenn sich Meinungsäußerungen daran bewähren müssen, in der Öffentlichkeit Diskussionen hervorzurufen und zum Handeln anzuregen, weil anderenfalls die Adressaten zu Objekten oder Zuschauern degradiert werden. In einer Situation, in der Argumente genügend dargelegt worden sind, aber niemand bereit noch fähig ist, diese unabhängig zu wichten, in der die Diskussion durch persönliche Verunglimpfungen unsachlich wurde, sollte eine **Moderationsinstanz** eingesetzt werden. Dadurch könnte - notfalls durch Auszeit - eine Debatte mit sachlichen Argumenten wiederermöglicht werden. Einem kritischen Entscheidungsprozeß wäre es angemessen und hätte darüber hinaus den Vorteil, Entscheider zu schützen, denn erschwerend wirkt sich aus, daß man sich, welcher Lösung man auch zuneigt und dies öffentlich bekundet, immer auch gegen Personen entscheidet. Wenn der Faktor politische Macht zum Indikator für Entscheidungsautismus wird, sind Appelle keinesfalls hilfreich, ziehen vielmehr allgemeine Wirkungslosigkeit nach sich. Angesichts häufig widersprüchlicher, zumindest aber mehrdeutiger Situationen ist auf Umsetzbarkeit von Vorschlägen unter Beachtung der gegebenen Mehrheiten, der Widerstände und Bequemlichkeiten zu achten.

Sozialpsychologische Erkenntnisse der **Risikokommunikation** müssen stärker Einzug in das tägliche politische Entscheiden halten: Um zu effizienteren und tatsächlich abwägenden Entscheidungsprozessen zu kommen, sind trotz der bekannten Hindernisse sowohl sachliche und vollständige Informationen über den Tatbestand als auch verhaltenssteuernde Dimensionen der Risikowahrnehmung und ihrer Wirkung zu berücksichtigen. Entscheidungsgremien, die inter- und transdisziplinär arbeiten und sich vorhandener **Entscheidungshilfen**, z.B. „devils advocacy“, „dialectical inquiry“, (SCHULZ-HARDT, 1995) bedienen, könnten komplexe Zusammenhänge auf einer breiteren Basis vermitteln und würden einer Gruppenseparierung vorbeugen. Auftrag von Wissenschaft (hier v.a. der Psychologie), Politik und Öffentlichkeit ist, ein neues Verständnis zu entwickeln, um verschiedene gesellschaftliche Gruppen bei Entscheidungsfindungsprozessen im Interesse des Gemeinwohls gleichberechtigt teilhaben zu lassen.

⇒ **Alternative Konfliktregelungsverfahren**

Die „Kind-im-Brunnen-Politik“ (BECK, 1991), die Großprojekte oder auch neue Technologien erst entwickelt und finanziert, um dann über Gefahren und Folgen nachzudenken und eine

öffentliche Diskussion unter dem Druck schon getroffener Investitionen zu beginnen, muß aufgebrochen werden. Im Sinne von Selbstkontrolle, Selbstbegrenzung und Mitsprachemöglichkeit muß neben der Technik eine rechtliche, politische, ethische Kontrolle ihrer Anwendung und Umsetzung entwickelt werden. Antworten auf ökologische Fragen können in der Suche nach mehr Demokratie und Kostenwahrheit¹ gefunden werden. Mediationsverfahren sollten darum viel stärker zum Einsatz kommen. Einschränkend gilt auch hier, daß sie eher bei punktuellen Problemen greifen als bei Themen mit überregionaler Relevanz und möglicher Kollision mit Wirtschafts- und Staatssinteressen. Unterschiedliche Sichtweisen, Erfahrungen und Handlungsmöglichkeiten beteiligter Akteure erschweren rein politische Lösungen bei umweltpolitischen Fragestellungen (TROOST, 2001), die einen hohen Grad an Komplexität, Ungewissheit und Unabwägbarkeit bei gleichzeitiger Beeinflussung des Gemeinwohls aufweisen. Darüber hinaus erklärt der unterschiedliche zeitliche und inhaltliche Rahmen des Umweltkonfliktes und des politisch-administrativen Systems die herrschende Intensität und Emotionalität und markiert gleichzeitig die Grenzen traditioneller Politik. Eine starke Wertgeladenheit und die damit verbundene Konfliktintensität behindern die Mediation im Umweltbereich. Anpassungsstrategien können deshalb sein:

- Vertiefung von Genese und Verfahrensstruktur
- wirkungsvolle Zusammensetzung der Gruppe (Inklusion bzw. Exklusion)
- Aufbrechen der Macht und Ressourcenasymmetrie durch win-win-Situationen

Herrscht ein Klima latenter Aggressivität mit sinkender Konfliktfähigkeit und der Erfahrung, daß Toleranz als Schwäche ausgelegt wird, könnte Mediation helfen, niederlagenfreie Konfliktlösungen zu diskutieren, Ziele zu formulieren, auf die Ergebnisoffenheit des Verfahrens und die Verbindlichkeit ausgehandelter Ergebnisse zu achten.

Die deutsche Rechts- und Verwaltungskultur mit ihrer Orientierung an materieller, nicht prozeduraler Richtigkeit ist ein weiteres Hemmnis, denn eine Entscheidung bleibt in letzter Instanz in der Regel einer Verwaltung vorbehalten. Dabei wäre es sinnvoll, systemische, interdependente Analysen von Konfliktstruktur, Verfahrensstruktur und Verfahrensausgang vorzunehmen. Daß es psychologischer Hilfe bedarf, zeigt die Tatsache, daß es sich hinsichtlich der Konfliktstrukturen oft um Verteilungskonflikte handelt, unter deren Oberfläche sich grundsätzliche Wertkonflikte über menschliche Bedürfnisse, Weltanschauungen und Wertorientierungen verbergen.

Diese verschiedenartigen anspruchsvollen Prozesse zu begleiten und Freiraum für offenen Diskurs zu schaffen, bietet sich als Herausforderung für psychologische Intervention an.

2. Werte und kulturelle Dimensionen im Mensch-Umwelt-Verhältnis

„Wann wird man endlich begreifen, daß es geradezu lächerlich ist, Leuten das Abschwören und Widerrufen von Utopien nahe zu legen, deren ganzes politisches Denken von der Erfahrung des grundsätzlichen Endes der Utopien und der Nötigung bestimmt ist, die Zukunft des Lebens auf höchst unutopische Weise sicherzustellen?“ (WOLFGANG ULLMANN)

¹ Bis heute wird der Verbrauch nichterneuerbarer Ressourcen nicht in Wirtschaftsbilanzen eingerechnet (DÜRR, 1998).

Die beschriebenen Lösungsansätze bleiben Makulatur, wenn es nicht im Wissen um den nötigen Bewußtseinswandel und entsprechende Verhaltensänderungen bei Politikern, Entscheidungsträgern und Betroffenen im komplexen Themenkreis Stadt und Umwelt zu einer Sensibilisierung für Nachhaltigkeitsfragen und kultivierter „Sinn-Bildung“ kommt, die zu einer kritischen Überprüfung der jeweiligen Wertehierarchie führt. Das individuelle Mensch-Umwelt-Verhältnis stellt deshalb einen zentralen Ansatzpunkt politischer und psychologischer Lösungsstrategien dar. In umweltbezogenen Entscheidungsprozessen spielt die Frage nach den Wertvorstellungen sowie der Fähigkeit und Bereitschaft, diese zu kommunizieren, eine wichtige Rolle. Ein entsprechendes Wertesystem muß schon in früher Kindheit angelegt sein, soll das gestörte Verhältnis Mensch - Natur, die reduzierte Naturwahrnehmung, die zunehmende Bevorzugung künstlicher Welten aufgefangen und verändert werden. Nicht zuletzt erleichtert ein reflektiertes Wertesystem das Sich-Hineinversetzen in die Positionen Andersdenkender und kann in kontroversen Auseinandersetzungen hilfreich für eine Konsensbildung sein. Hier bietet sich eine Schnittstelle mit umweltpädagogischen Ansätzen. Neben einer neuen Wahrnehmung der verschütteten Sinne, d.h. einer „Reaktivierung der Sinne“, muß aber auch die Minorität der „**Aktivisten des zivilen Ungehorsams**“ (CHOMSKY, 2002) stärker unterstützt werden, die sich einsetzen, um das Leben und die Lebensgrundlagen gegen Bedrohungen zu sichern. Jene, die sich in der „ökologischen Verantwortung für zukünftige Generationen“ (RUSSELL, KALS & MONTADA, 2000) sehen und bewußt mit Verantwortungszuschreibung, ökologischer Kontrollüberzeugung sowie intergenerationellen ökologischen (Un)gerechtigkeitsurteilen reagieren, sollten in der gesellschaftlichen Wertschätzung hervorgehoben statt diskreditiert werden. Immerhin fordern 73 % der Befragten einer repräsentativen Umfrage zum Umweltbewußtsein (KUCKARTZ, 2000) die Politik auf, mehr für die Umwelt zu tun. An moralbezogenen Urteilen und Verantwortungsmotivation anzusetzen, eignet sich, das Umweltbewußtsein gerade auch bei lokalen Themen zu schärfen und vermittelte Ursachenzuschreibung zu fördern (vgl. KALS, 1996). Gelänge es, ein ökopsychologisches Gleichgewicht zu schaffen, d.h. Handlungsmöglichkeiten zu strukturieren und Handlungszonen nutzbar machen zu können, wäre dies ein wichtiger Beitrag. Ziele und Pläne einer Person könnten mit dem Aufbau sensorisch-motorischer und kognitiver Strukturen in Übereinstimmung gebracht werden zum Nutzen der Umwelt. Vermutlich wird dabei immer nur eine Minderheit angesprochen, die an die eigenen Fähigkeiten zur Beeinflussung von Umweltereignissen glaubt, wenig dem Zufall zuschreibt, gleichzeitig aber außerhalb ihrer Person liegende Interessengruppen mit großem Einfluß auf ökologische Gegebenheiten akzeptieren kann. Umso wichtiger für die Weiterentwicklung gesellschaftlicher Strukturen ist, diese Kontrollüberzeugung und die korrespondierende Art von Problemlöseverhalten in bezug auf Umwelthandeln stärker in Entscheidungsprozesse einzubeziehen.

Kulturelle Bedingungen haben in Form verschiedener Umweltaspekte (symbolisch, sozial, natürlich etc.), als Prägungen und Erfahrungen sowie als individueller Lebenskontext einen signifikanten Einfluß - Entscheidungen von großer Tragweite und mit wichtigem lokalen Bezug kommen ohne ihre Analyse und den gezielten Einsatz nicht aus. Sie wirken sich vornehmlich auf die Ausbildung genereller psychischer Strukturen aus, was sich wiederum im Handeln niederschlägt. Gerade weil niemand auf allen Gebieten die für eine Entscheidung relevanten Details, Hintergründe und Interessen, noch weniger alle Konsequenzen abschätzen kann und Politiker nur in seltenen Fällen die Meinung von Fachberatern übernehmen, ist **Bürgerbeteiligung** bei der Entwicklung einer „Entscheidungskultur“ eine wesentliche Ressource. Dresdnerinnen und Dresdner haben auf besondere Weise die Aufforderung von Max Frisch verinnerlicht, daß es nicht nur

statthaft, sondern Zeitgenossenpflicht ist, sich in Angelegenheiten der Stadt zu Wort zu melden. Das Sicheinmischen der Dresdner Bürger vor allem in stadtentwicklungsrelevante Fragen ist eine traditionsreiche Facette des „Mythos Dresden“. Stimmen, die z.B. an die Verantwortung für die historisch gewachsene Identität Dresdens appellieren oder sich mit hoher Sensibilität für die Belange einer Stadt einsetzen, haben einen begründeten Anspruch, von Entscheidungsträgern gehört zu werden. Nicht zuletzt schlägt sich dieses Engagement als wichtiger weicher Standortfaktor nieder. Ein Aspekt, der die Gründe für dieses typische Dresdner **Bürgerengagement** erhellt, ist die von den Entscheidungsträgern bei bedeutsamen Entschlüssen gern praktizierte „Hinterzimmerpolitik“, die es der Öffentlichkeit verwehrt, im Vorfeld zu diskutieren. Demokratietheoretisch ist indes erwiesen, daß nur eine diskursive Verständigung zu konsensorientierten Problemlösungen führt. Unterliegen die Entscheider zusätzlich dem Phänomen des Entscheidungsautismus, erhöht sich, bedingt auch durch begrenzte Verarbeitungskapazität und selektive Wahrnehmung, die Wahrscheinlichkeit, am Ende eine falsche Entscheidung zu treffen. Mit einer fragenden Öffentlichkeit (z.B. Bürgerinitiative) kann diese Gefahr reduziert werden. Das Abwägen aller Möglichkeiten und Risiken, die Wichtung verschiedener Kriterien in einem demokratischen Prozeß birgt die Chance, zu einer tragfähigen und dem Allgemeinwohl dienenden Lösung zu kommen. Es liegt im Interesse der Stadt, das (Dresdner) „Bürgerinitiativen-Biotop“ (PATZELT, 2002) zu pflegen, wenn nicht gar unter Schutz zu stellen.

In diesem Sinne kann sich eine praktisch orientierte Psychologie als Kulturpsychologie verstehen, die psychologische Variablen mit kulturellen Phänomenen in Verbindung setzt, individuelles und kollektives Handeln im Umweltzusammenhang betrachtet und erkennt, daß Umweltelemente Bestandteile von Kultur sind, die natürliche Umgebung aber immer erst durch kulturell mitbedingte Sinnggebung zur Umwelt des Menschen wird. Auf diese Weise könnte die Person-Umwelt-Beziehung gefestigt, eine (regional-)kulturelle Identität mit „Identitätsankern“ (KREWER, MOMPERS & ECKENSBERGER, 1984) bestimmbar werden. Eine lokale Alltagskultur, die ortsbezogene Handlungen und fruchtbare Interaktion ermöglicht, würde manchen Entscheidungsprozeß verbessern.

Zusammenfassend seien Vorschläge für psychologische Interventionen auf dem Weg zu einer verbesserten Entscheidungskultur unterbreitet:

- wissenschaftlich begleitete Evaluation von Entscheidungen nach verschiedenen Zeiträumen
- Moderation umweltrelevanter und moralischer Forderungen aus neutraler Interessenlage heraus und reflektierte Auseinandersetzung mit ökologischen Fragen unter Benennung von Konfliktpunkten
- Transparenzerhöhung zur besseren Untersetzung von Argumenten
- Minderung inhaltlicher und kommunikativer Defizite
- Verhinderung von Schubladendenken mit Lager- und Frontenbildung durch herrschaftsfreien Diskurs zur Wahrheitssuche, z.B. im Parlament
- Training von vernetztem, ökologischem Problemlöseverhalten
- Schaffung von Handlungsmöglichkeiten im politischen Raum zur Aktivierung von Partizipation sowie zur Verringerung von Umweltproblemen (z.B. im Mobilitätsbereich) durch Hinweise auf vorhandene Potentiale und ihre Nutzungsmöglichkeiten
- Bewußtmachen der Reichweite ökologischer Probleme sowie von Interessenkonflikten
- Sensibilisierung für „Sinn-Bildung“ zur Schulung von Wahrnehmung und Empfindung
- Auffangen und Kanalisieren von Resignation
- Förderung und Honorierung von Zivilcourage und Mut zur eigenen Meinung

3. Gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Visionen

„Der Konflikt zwischen Wirtschaft und Natur läßt sich entschärfen, wenn der politische Wille und die gesellschaftliche Akzeptanz vorhanden sind, beide Pole als zusammengehörig zu betrachten.“ (KLAUS GABER, 2001, S. 3)

Damit psychologische Interventionen wie die oben genannten sinnvoll zum Tragen kommen, müssen die Rahmenbedingungen geklärt sein. Auf diesbezügliche aktuelle Unzulänglichkeiten wurde schon eingegangen. Sie zu thematisieren, auf Veränderung hinzuwirken, zugleich Demokratiedefizite anzunehmen, bleibt in Zeiten wachsenden wirtschaftlichen Druckes eine notwendige Aufgabe, der sich auch die Psychologie stellen muß. Politische und wirtschaftliche Interventionshebel, die an den äußeren Bedingungen ansetzen, sind im Zusammenspiel mit innerpsychischen Bedingungen unerlässlich. Interessenkonflikte mit erheblichen Meinungsverschiedenheiten gehören zum Alltag. Persönliche Interessen und am kurzfristigen Wahlerfolg orientierte Politik kollidieren mit den Belangen verschiedener Gruppen, längerer Zeiträume und Maßstäben einer nachhaltigen Politik. Tatsache ist, daß Politiker lediglich dem „Risiko der verpaßten Wiederwahl“

(BOLTZ, 2000) ausgesetzt sind und Entscheidungen treffen, für deren Folgen sie nicht haftbar gemacht werden können. Eine nachhaltige Stadtplanung denkt in anderen Zeitdimensionen als die heutige Politik, deren Erfolg u.a. an kurzfristigen Ansiedlungen gemessen wird. Zwingend sind also nicht nur planungspraktische Lösungsschritte, vielmehr ist es ein interdisziplinäres Suchen nach Lösungsmöglichkeiten, das langsam und in kleinen Schritten zu Verhaltensänderungen führt.

In einem Umfeld, wo das Klientel der Entscheider nicht immer komplexen Überlegungen zugänglich und oft einem Wunschdenken verhaftet ist, könnten mit einem Ansatz der Aufklärung, Wahrheitssuche und der Entwicklung einer neuen Verantwortungsethik Schritte nach vorn, weg von rigoroser Durchsetzung privater Interessen, getan werden. NERB und SPADA (2000) fordern mit Verweis auf die verzerrte Wahrnehmung von Umweltrisiken, die Akzeptanz persönlicher Verantwortung und Selbstwirksamkeit zu erhöhen, indem individuelle Anteile, Handlungsalternativen und Kommunikation der potentiellen Konsequenzen des Agierens betont werden. Evaluativ interessant wäre es, dabei Kriterien der Ablesbarkeit tatsächlicher Erfolge im Vergleich zu behaupteten Erfolgen einer Planungsmaßnahme zu entwickeln und anzuwenden. Gegenwärtige Bemühungen, nachhaltigkeitsbezogene Indikatoren zur Erfolgskontrolle zu entwickeln, gehen in diese Richtung. Utopisches Denken, d.h. hier der Versuch oder die Möglichkeit, Alternativen für eine Politikreformierung oder wenigstens ansatzweise eine reformorientierte Vorstellung von einer andersgearteten Lebensweise zu imaginieren, ist insbesondere in der Umweltpolitik unerlässlich. JAMESON (2001, S. 13) sieht einen Ansatzpunkt darin, sich bewußt zu machen, „wie sehr uns diese Gesellschaft konditioniert und uns davon abhält, auszudenken, daß andere Dinge möglich sind. Das ist der Anfang und danach folgen andere, vielleicht positivere Dinge.“ JONAS (1994) stellt einen „neuen sittlichen Imperativ“ auf, mit dem jede Handlung darauf zu prüfen sei, ob sie mit der Sicherung der Lebensgrundlagen vereinbar ist - die Flutkatastrophe im August 2002, gefolgt von einer Dürreperiode im August 2003, führte die Sinnfälligkeit einer derartigen Forderung deutlich vor Augen.

Arena Stadt. Die Stadt als Ort von Psychologie, Partizipation, Politik und Nachhaltigkeit

Bei der enormen Strukturveränderung und Wandlung Dresdens seit 1989 und den damit verbundenen schwierigen Prozessen der Konfliktaustragung und Konsensfindung ist der Verweis auf die europäische Stadtkultur und ihre Urbanität wichtig, die gleichzeitig Motor der gesellschaftlichen Entwicklung und Kultur sein kann. Der Zusammenhang von Politik und Ökonomie ist dabei besonders deutlich. Finanzierungsmodelle und Handlungsspielräume, Interessengruppen und auch die Widersprüche zwischen einer funktionalen Stadt und der historisch gewachsenen lokalen Identität bestimmen Entscheidungsprozesse. Die Stadt als exzellentes Betätigungsfeld von Politikern, lokalen Akteuren und Planern zeigt aber auch, daß Stadtplanung ohne Partizipation wenig geeignet ist, Gedanken einer vorsorgenden Städtepolitik zu transportieren. Eine lokale funktionierende Politikkultur ist Voraussetzung für eine tragfähige Stadt- und Entscheidungskultur. Darum ist genauer hinzusehen, was die tatsächlich bewegenden Ströme in der Stadtgesellschaft und Stadtökonomie sind und notfalls auch „öffentlich und unerschrocken über Abhängigkeiten, Verfilzungen, Mauscheleien und Machtverkäufe in der Politik zu sprechen“ (GANSER, 2000). Städtische Politik muß mit einer moralischen Urteilsbildung einhergehen, die die verschiedenen interessegeleiteten alltagsfunktionalen Komponenten (Verkehr, Wohnen, Versorgung), historisch-ästhetischen Komponenten (Sehenswürdigkeiten, Baudenkmäler etc.) und

Natur in der Stadt (Landschaft, Fluß, Parks) lang- und weitsichtig integriert. Eine „sustainable city“ bezieht darum neben dem Umweltaspekt auch die territoriale Identität mit einer Stadt-Region ein, die neben dem politischen und ästhetischen einen moralischen Raum entstehen läßt, der eine Politik der Nachhaltigkeit überhaupt erst ermöglicht (IPSEN, 1996). Die Hauptaufgabe liegt heute eher in der Verhinderung stadunverträglicher Entscheidungen, was die anhaltende Überschätzung von Wachstumsprognosen und sozialökonomischer Entwicklung beweist, die Fehlplanungen, einen verschwenderischen Ressourcenverbrauch, ein „Zuviel an Gebäuden und Infrastruktur“ (HOFFMANN, 2000) nach sich zog und zieht. Der Bevölkerungsschwund wird auch in Dresden dauerhaft nicht zu stoppen sein. Dem Traumbild einer dichten Gründerzeit-Barock-Stadt mit pastoralem Umland droht der Albtraum einer zersiedelten Umgebung mit unsensibel geleiteten neuen Verkehrsachsen rings um Kulissen. Mit der Entscheidung zur Autobahn A 17 wächst das Gefahrenpotential für die Stadtlandschaft, verbaut zu werden und damit die Zukunft einer gesunden Stadt zu bedrohen. Die Stadtlandschaft wird mehr als Investitionserwartungsland denn als bewahrenswertes Kulturgut betrachtet. Hingegen beweist das Festhalten vieler an einem vagen „Mythos Dresden“, dem Wissen um die Qualität dieser Kulturlandschaft, daß sich die Zeitgenossen nach „städtischer Orientierung und Wohlbefindlichkeit“ (KRÜGER, 2002, o.S.) sehnen. Die Stadt (Stadtrat und Verwaltung) ist v.a. bei Großprojekten mehr denn je als verantwortliche Steuerungsinstanz gefordert. Dazu gehört auch, diese Projekte frühzeitig im offenen Diskurs mit der Bevölkerung zu verhandeln, um das kreative Gestaltungspotential der Stadtbewohner - in Dresden, dieser seit der Zerstörung 1945 „Stadt der Brüche, der Beziehungslosigkeit und der Leere“ (FRIEDRICH, 2002, o.S.) vorzugsweise ausgeprägt - für eine qualifizierte Stadtpolitik zu nutzen und dabei menschliches Maß und stadtgemäße Koexistenz von gebauter und natürlicher Umwelt zu beachten.

Ohne politische Gegensteuerung können Elemente der Kulturleistung der europäischen Stadt nicht erhalten werden. Aus umweltpsychologischer Sicht muß immer wieder neu für die Stadt, ihre gebauten Strukturen und ihre gesellschaftliche, partizipatorische Bedeutung plädiert werden, die für den Einzelnen wie für das Gemeinwesen zukunftssträchtige Raumformen, Entfaltungsmöglichkeiten und Lebensqualität bietet.

7 Schlußbemerkung

Die vorliegende Arbeit untersuchte einen für die Zukunft bedeutsamen umweltrelevanten Entscheidungsprozeß in der Stadtentwicklung Dresdens im Hinblick auf Werte- und Motivstrukturen, Entscheidungsstrategien, Handlungsspielräume und Interessen beteiligter Entscheidungsträger und sozialer Akteure unter Einbeziehung des politischen Kontextes sowie der Partizipationsmöglichkeiten. Abhängigkeiten und Widersprüche, Komplexität und Kompliziertheit umweltbezogener Entscheidungen wurden an einem empirisch belegbaren Beispiel detailliert dargestellt. Erstmals konnte ein langwieriger, kontroverser Entscheidungsprozeß anhand der Theorie des Entscheidungsautismus untersucht werden.

„Umweltbewußtsein“, ökologisches Denken, ökologische Norm- und Kontrollvorstellungen, Werthaltungen, Einstellungen und individuelles Verhalten beeinflussen wesentlich das Handeln politischer Akteure. Die Widersprüchlichkeit menschlichen Verhaltens und die paradoxe Logik des Unbewußten ist eine Grunderfahrung, die für die Entwicklung umweltethischen Verhaltens von größter Bedeutung ist. Um Entscheidungen im politischen Raum jenseits von Parteienkalkül oder Machtstreben verstehen und beeinflussen zu können, sind Untersuchungen dieser implizit beeinflussenden Mechanismen hilfreich. Sollen Nachhaltigkeit und eine stärkere Hinwendung zu Umweltgedanken in alltäglichen stadtentwicklungsrelevanten Fragen befördert werden, muß an diesen Punkten Verständnis geweckt und Sensibilität verstärkt werden.

Durch das Aufzeigen psychologischer Möglichkeiten, in Entscheidungsprozesse fördernd einzugreifen und sie zu verstehen, kann der „Verdrossenheit“ in Gesellschaft und Verwaltung sowie dem Rückzug in passiven Individualismus entgegengewirkt werden. Um dem starken wirtschaftlichen Druck und seinen Auswirkungen auf das fragile Ökosystem zu begegnen, sind Kräfte gefragt, die mit bürgerschaftlichem Engagement, dem Vordenken von Utopien und Visionen, dem Bündeln und Vernetzen der Akteure zur Erhaltung der Stadt- und Lebensqualität beitragen. Die Arbeit soll Bürgerinnen und Bürger ermutigen, sich an den „Dingen der Stadt“ zu beteiligen. Verantwortung zu übernehmen bedeutet, sich nicht auf Objekte der Politikvermarktung reduzieren zu lassen. Einmischung mit Engagement, Mut und Weitsicht ist mehr denn je gefragt.

Die Wechselwirkung von Individuum und Gesellschaft in der Öffentlichkeit zu thematisieren, aber auch die Berücksichtigung hoher Wertmaßstäbe im Umgang mit komplexen Umweltproblemen als Orientierungshilfe bei künftigen städtischen Entscheidungen bietet der Psychologie Forschungs- und Praxisfelder. Entscheidungen von erheblicher Tragweite könnten im Sinne von Konsensbildung sowie einer stärkeren Berücksichtigung von Bürgerbeteiligung und Zukunftsfähigkeit begleitet und moderiert werden. Umweltpsychologische Modelle zu verankern, Bewertungen abzugeben, neue Prioritäten und Leitbilder zu entwickeln und Strategien zur Gestaltung der städtischen Umwelt kontrovers zu diskutieren, aber auch um die Zusammenarbeit

von Menschen zu verbessern, die diese städtische Umwelt planen, verwirklichen und umsetzen, ist prozeßoptimierendes psychologisches Wissen gefordert.

8 Literaturverzeichnis

„Jede Theorie, jede Idee, jede Spekulation kann die Lebensfreude steigern, solange man nicht den Fehler macht zu glauben, sie bringe einen irgendwohin.“ (HENRY MILLER)

- Ackermann, C. (1997). *Bewältigung von Arbeitslosigkeit*. Aachen: Shaker Verlag.
- Acta Elbstrom- und Uferregulierung innerhalb Dresden betr. 1871-1874, Stadtarchiv Dresden.
- Ajzen, I. (1985). From Intentions to Actions: A Theory of Planned Behavior. In: Kuhl, J. & Beckmann, J. (Hg.). *Action Control*, S. 11-39. Berlin, Heidelberg, New York: Springer.
- Ajzen, I. & Madden, T.J. (1986). Prediction of goal directed behavior: attitudes, intentions, and perceived behavioral control. *Journal of Experimental Social Psychology*, 22, p. 453-474.
- Akte Bebauungsplan und Ortsgesetz von Johannstadt-Nord 1896, Akte AXXIII 433 I, Stadtarchiv Dresden.
- Akte Ständeversammlung. Dresden. Staatsarchiv Nr. 6916-6925, 6475-6489.
- Akten der Stadtverordneten zu Dresden, die Regulierung der städtischen Elbufer und die Quaibauten sowie den Vertrag mit der Fischerinnung über das Aufteilen des Elbstromes betr. 1870, Stadtarchiv Dresden.
- Aldag, R. J. & Fuller, S. R. (1993) . Beyond fiasco. A reappraisal of groupthink phenomenon and a new model of group decision processes. *Psychological Bulletin*, 113 (3), p. 533-552.
- Al-Diban, S. (1994) . *Mobilität und Auto*. Unveröffentlichtes Manuskript, TU Dresden.
- Alemann, E. v. (1975) . Partizipation - Demokratisierung - Mitbestimmung. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Amelang, M., Tepe, K., Vagt & Wendt (1977) . Mitteilungen über einige Schritte der Entwicklung einer Skala zum Umweltbewußtsein. *Diagnostica 1977 (23)*, S. 86-88.
- Amy, D.J. (1987) . *The Politics of Environmental Mediation*. New York: Columbia University Press.
- Anders, G. (1995) . Kindergeschichten. In: Bauhardt, C. (1995): *Stadtentwicklung und Verkehrspolitik*. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser Verlag.
- Apel, H. & Günther, B. (1999). Mediation und Zukunftswerkstatt. Prozeßwerkzeuge für die Lokale Agenda 21. Frankfurt/M: Verlag DIE.
- Arnold, W., Eysenck, H. J. & Meili, R. (1971, 1980). *Lexikon der Psychologie*. Freiburg, Basel, Wien: Herder.
- Arlt, K. & Gatter, A. (1991). Die bauliche Entwicklung Dresdens von 1830 - 1871. In: Laudel, H. & Franke, R. (Hg.). *Bauen in Dresden im 19. und 20. Jahrhundert*. Dresden: Michel Sandstein Verlagsgesellschaft.

- Bamberg, S. & Kühnel, S. (1998). Überzeugungssysteme in einem zweistufigen Modell rationaler Handlungen. Das Beispiel umweltgerechteren Verkehrsverhaltens. *Zeitschrift für Soziologie*, Bd. 27/1998, 4, S. 256-271.
- Bargel, T. (1995). Mehr Genuß, weniger Ideologie. *Die Wochenpost*, Nr. 43, 19. Oktober 1995.
- Barker, R. G. (1975). *Ecological psychology. Concepts and methods for studying the environment of human behavior*. Stanford, Cal.: University Press.
- Barth, M. (1991). Stadterweiterung im Konflikt zwischen Repräsentationsbedürfnis und Gewerbeexpansion am Beispiel Johannstadt-Nord. In: Laudel, H. & Franke, R. (Hg.). *Bauen in Dresden im 19. und 20. Jahrhundert*. Dresden: Michel Sandstein Verlagsgesellschaft.
- Barth, M. : Konsultation am 31.1.1995
- Bauhardt, C. (1995). *Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht*. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser Verlag.
- Beilage der „Berliner Börsen-Zeitung“ No. 465, 4.10.1872.
- Beck, U. (1991). Blaue Blume der Moderne. *Der Spiegel*, 33/1991, S. 51.
- Becker, U. (2001). Vortrag auf einem Symposium der Friedrich-Ebert-Stiftung, Mitschrift. Dresden. 5.2.2001.
- Benevolo, L. (1990). *Die Geschichte der Stadt*. Frankfurt, New York: Campus Verlag.
- Bertelsmann Stiftung, Hans-Böckler-Stiftung, KGSt (Hg.) (2002). *Der Bürgerhaushalt - Ein Handbuch für die Praxis*. Eine Publikation des Netzwerkes „Kommunen der Zukunft“
- Birch, Atkinson & Bongort (1974). In: Gärling, T. & Golledge, R. (Ed.) (1993). *Behavior and Environment*. North Holland, London, Tokyo, New York: Elsevier Science Publishers B.V., S. 305.
- Birne, T. et al. (2003). Das Verschwinden des öffentlichen Raumes in Dresden. *DRESDEN-Postplatz*, Heft 2/2003.
- Bischoff, A., Selle, K. & Sinning, H. (1996). *Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunizieren in Planungsprozessen*. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Biskupek, M. (1999). *Die geborene Heimat. Spöttische Lobreden*. Band 8 der ThüringenBibliothek. Rudolstadt & Jena: Hain Verlag, S. 74.
- Boeing, N. (2002). Digitaler Flickenteppich. Ist die Technosphäre sicherer als die Wildnis, die sie ersetzen soll? Zum Crash über dem Bodensee. *Der Freitag*, 29, 12.7. 2002, S. 1.
- Bogumil, Jörg (2001). *Modernisierung lokaler Politik. Kommunale Entscheidungsprozesse im Spannungsfeld zwischen Parteienwettbewerb, Verhandlungszwängen und Ökonomisierung*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft.
- Bohnsack, R. (1993). *Rekonstruktive Sozialforschung. Einführung in Methodologie und Praxis qualitativer Forschung*. Opladen: Leske & Budrich.
- Boltz, F. (2000). Editorial. Ist das schon alles? In: *GrünDerZeit Nr. 1, Februar 2000*, S. 3.
- Bourdieu, P. (1982). *Die feinen Unterschiede*. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Braunfels, W. (1991). *Abendländische Stadtbaukunst*. Köln: DuMont Buchverlag.
- Breßler (1946). „Über Dresdens künftiges Stadtbild - Bemerkungen zu einem Wettbewerb“ (Hotel am Narrenhäusel). In: „*DIE UNION*“, 27.4.1946.

- Butte, H. (1947). 110 Jahre Stadtverordnete zu Dresden 1837 - 1947. Dresden.
- Chargaff, E. (2000). Inflationäre Banalisierung. Wissenschaftliche Forschung heißt, törichte Fragen zu vermeiden. Abdruck aus: *Ernste Fragen*. Stuttgart: Klett-Cotta-Verlag. In: Der Freitag, 5. Juli 2002, S. 18.
- Chomsky, N. (2002). Amerika vor seiner „Glaubwürdigkeit“ retten? In: *Der Freitag*, 1.3.2002, S. 7.
- Chtouris, S., Heidenreich, E. & Ipsen, D. (1990). Eine Stadt baut sich selber. In: *Die alte Stadt* 2/90, S. 181-204.
- Conert, H. (o.J.). In: Stadtarchiv Dresden, Akte Dezernat Aufbau 22.
- Conrad, D. (2000). Verkehrswege in Dresden. In: Dresdner Geschichtsverein (Hg.). *Dresdner Hefte 61 - Industriestadt Dresden? Wirtschaftswachstum im Kaiserreich*. 18. Jg. Heft 61, 1/00, S. 47-52.
- Cortázar, J. & Dunlop, C. (1996). *Die Autonauten auf der Kosmobahn. Eine zeitlose Reise Paris - Marseille*. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Curdes, G. (1991). *Perioden, Leitbilder und Projekte des Städtebaues vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Vorlesungen zum Städtebau, Bd. 1. Aachen: Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule.
- Dally, A., Weidner, H. & Fietkau, H.-J. (Hg.) (1994). *Mediation als politischer und sozialer Prozeß*. Loccumer Protokolle 73/93. Evangelische Akademie Loccum.
- Die Bauten, technischen und industriellen Anlagen in Dresden (1878), herausgegeben von dem Sächsischen Ingenieur- und Architekten-Verein und dem Dresdner Architekten-Verein*. Dresden: C.C. Meinhold & Söhne. *Die Elbufer-Correction und das Sonntagsche Bauterrain betr.* Dresden, Meinhold & Söhne 1869.
- Diekmann, A. (1993). Umweltbewußtsein oder Anreizstrukturen? Die Grenzen der Verhaltenswirksamkeit des Umweltbewußtseins (Manuskript). Erscheint in: Jouszian, W & Hörnig, K. (Hg.). *Umwelt und Gesellschaft*. Berlin: Akademie Verlag.
- Dienel, P.C. (1978). *Die Planungszelle. Der Bürger plant seine Umwelt. Eine Alternative zur Establishment-Demokratie*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Dierkes, M. & Fietkau, H.-J. (1988). *Umweltbewußtsein - Umweltverhalten. Materialien zur Umweltforschung*. Stuttgart: Verlag W. Kohlhammer.
- Dlugosch, J. (1986). Kritisches Lebensereignis und politisches Lernen. Erfahrungen engagierter Bürger im Konflikt um die Startbahn 18-West. In: Günther, R. & Winter, G. (Hg.) (1986). *Umweltbewußtsein und persönliches Handeln. Der Bürger im Spannungsfeld zwischen Administration, Expertentum und sozialer Verantwortung. Fortschritte der Politischen Psychologie 8*. Weinheim und Basel: Beltz Verlag, S. 96-104.
- Dörner, D. (1976/1989/1994). In: Pawlik, K. & Stapf, K. (Hg.) (1992). *Umwelt und Verhalten*. Bern: Hans Huber Verlag.
- Dörner, D., Reither, F. & Stäudel, Th. (1983). Emotionen und Problemlösendes Denken. In: Stäudel, Th. (1990): *Ökologisches Denken und Problemlösen*. In: Kruse, L., Graumann, C.-F. & Lantermann, E.-D. (Hg.) (1990). *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen*. München: PsychologieVerlagsUnion, S. 287-292.

- Dörner, D., Hofinger, G. & Tisdale, T. (1999). *Forschungsvorhaben „Umweltbewußtsein, Umwelthandeln, Werte und Wertewandel“* Endbericht. Otto-Friedrich-Universität Bamberg, Institut für Theoretische Psychologie. *Dresdner Journal*, Nr. 277 und 278, 28.11. und 29.11.1873, 7.1.1874, 8.1.1874.
- Dürr, H.-P. (1998). In: *Grundkurs Erwachsenenbildung EKD, Studieneinheit Lernen*. (2000) Hannover, S. 46-49.
- Einstein, A. (2002). In: *Interkulturelle Tage 2002*. Hg.: Ausländerrat Dresden, Landeshauptstadt Dresden, August 2002, S. 2.
- Enzensberger, H. M. (1997). *Verkehrte Logik der Wünsche*. *Sächsische Zeitung*, 2.1.1997, S. 4.
- EMNID (1985). *Privater Umweltschutz. Kommentarteil*. Bielefeld: EMNID Institut.
- Ernst, A. & Spada, H. (1992). In: Pawlik, K. & Stapf, K. (Hg.). *Umwelt und Verhalten. Perspektiven und Ergebnisse ökopyschologischer Forschung*. Bern: Verlag Hans Huber.
- Ernst, H. (1994). *Braucht der Mensch ein Zimmer mit Aussicht?* *Psychologie heute*. 5/1994, S.3.
- FES (2000). In: *Lebenswerte Städte. Städtebaupolitische Strategien für das 21. Jahrhundert*. Herausgeber: Wirtschafts- und sozialpolitisches Forschungs- und Beratungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung, Abt. Wirtschaftspolitik. Reihe Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 137/2000.
- Festinger, L. (1957). *A theory of cognitive dissonance*. Evanston, Ill.: Row, Peterson.
- Fischer, M. (1995). *Stadtplanung aus der Sicht der Ökologischen Psychologie*. Weinheim: Beltz, PsychologieVerlagsUnion.
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention and behavior. An introduction to theory and research*. Reading: Addison - Wesley.
- Fietkau, H.-J. (1984). *Bedingungen ökologischen Handelns*. Weinheim: Beltz.
- Fietkau, H.-J. & Kessel, H. (Hg.)(1981). *Umweltlernen. Veränderungsmöglichkeiten des Umweltbewußtseins - Modelle, Erfahrungen*. Königstein/Ts.: Hain.
- Fleischer, F. (1990). *Folgenabschätzung und -bewertung (Impact assessment)*. In: Kruse, L., Graumann, C.-F. & Lantermann, E.-D. (Hg.)(1990). *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen*. München: PsychologieVerlagsUnion, S. 245-252.
- Flick, U., v.Kardoff, E., Keupp, H., v.Rosenstiel, L., Wolff, S. (1991). *Handbuch Qualitative Sozialforschung*. München: PsychologieVerlagsUnion.
- Frenzel, F. (1993). *Die Loschwitz-Pillnitzer Kulturlandschaft*. In: *Dresdner Hefte*, 34, 1993, hg. vom Dresdner Geschichtsverein.
- Frey, D., Stahlberg, D. & Gollwitzer, P. M. (1993). *Einstellung und Verhalten. Die Theorie des überlegten Handelns und die Theorie des geplanten Verhaltens*. In: Frey, D. & Irle, M. (Hg.) (1993). *Theorien der Sozialpsychologie*. Bern, Stuttgart, Toronto: Huber, S. 361-398.
- Friedrich, A. (2002). *Dresdener Plätze - Vom Verlust des Ortes*. In: Strehlow, H. (2002). *Dresdener Plätze*. Zweiter Teil. Dresden: Landeshauptstadt Dresden, Denkmalschutzamt.
- Frindt, S. (1991). *Auseinandersetzungen um Bauordnungen der Stadt Dresden von 1871 - 1905*. In: Laudel, H. & Franke, R. (Hg.). *Bauen in Dresden im 19. und 20. Jahrhundert*. Dresden: Michel Sandstein Verlagsgesellschaft.

- Fromm, E. (1992). Der moderne Mensch. In: *Hoffmanns Erzählungen*. Programmheft der Sächsischen Staatsoper Dresden.
- Fuhrer, U. (1984). *Mehrfachhandeln in dynamischen Umfeldern*. Göttingen: Hogrefe-Verlag.
- Fuhrer, U. & Kaiser, F. (1994). *Multilokales Wohnen. Psychologische Aspekte der Freizeitmobilität*. Bern, Göttingen, Toronto: Verlag Hans Huber.
- Gaber, K. (2001). Welcher Natur ist diese Stadt? In: Von der Natur der Stadt - Lebensraum Dresden. *Dresdner Hefte. Beiträge zur Kulturgeschichte, Nr. 67*, 2001, S. 2-4.
- Gärling, T. & Golledge, R. (Ed.)(1993). *Behavior and Environment*. North Holland, London, Tokyo, New York: Elsevier Science Publishers B.V.
- Gärling, T. & Garvill, J.(1993). Psychological Explanations of Participation in Everyday Activities. In: Gärling, T. & Golledge, R. (Ed.)(1993). *Behavior and Environment*. North Holland, London, Tokyo, New York: Elsevier Science Publishers B.V., S. 270-297.
- Ganser, N. (2000). In: *StadtPlanungAkteure*. Nationaler Städtebaukongreß, 17.-19.11.1999, Berlin. Dokumentation. Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Gensicke, T. (1995). Mehr Genuß, weniger Ideologie. *Die Wochenpost*. Nr. 43, 19. Oktober 1995, S. 41-44.
- Gestring, N., Mayer, H.-N., Siebel, W. (1995). Was ist sozial an der Ökologie? In: *Wasserkultur Nr. 4*, Mai 1995, S. 28-39.
- Geyer, B. (1956). *Auswirkungen der örtlichen Baugesetzgebung Dresdens auf die Entwicklung des Stadtbildes bis 1830*. Dissertation, TH Dresden.
- Glasauer, H. (1993). *Umweltbewußtsein und Umweltverhalten - Einheit oder Widerspruch?* Unveröffentlichtes Manuskript. AEP, Gesamthochschule Kassel.
- Glaser, G. (1996). Das Stadtbild von Dresden. In: *Arbeitsheft 3, Landesamt für Denkmalpflege Sachsen*, Dresden 1996, S. 5.
- Göschel, A. (2002). Standpunkt. In: *Difu-Berichte 1/2002*. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik, S. 2.
- Goethe, J.W. (1986). *Goethe in Italien*. Tagebücher 103. Ausstellungskatalog des Goethe-Museums Düsseldorf. Mainz: Verlag Philipp von Zabern, S. 94 f.
- Götz-Marchand, B. (1985). Die Affiliationstheorie von Schachter. In: Frey, D. & Irle, M. (1985). *Theorien der Sozialpsychologie, Bd. 3: Motivations- und Informationsverarbeitungstheorien*. Bern, Stuttgart, Toronto: Huber, S. 11-31.
- Gramatté, A.-M. (2002). Von provozierenden Politikern und freien Menschen. In: *Dresdner UniversitätsJournal*. 11.6.2002, S.1.
- Graßl, H. (1994). In: *Psychologie heute, Mai 1994*, Editorial, S. 3.
- Graumann, C.-F. (1990). Der phänomenologische Ansatz in der ökologischen Psychologie. In: Kruse, L., Graumann, C.-F. & Lantermann, E.-D. (Hg.)(1990). *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen*. München: PsychologieVerlagsUnion, S. 98-104.
- Günther, R. & Winter, G. (Hg.)(1986). *Umweltbewußtsein und persönliches Handeln. Der Bürger im Spannungsfeld zwischen Administration, Expertentum und sozialer Verantwortung. Fortschritte der Politischen Psychologie 8*. Weinheim und Basel: Beltz Verlag.

- Guratzsch, D. (2001). Gesamtkunstwerk oder Transit-Wüste. In: *Dresden - Europäische Stadt. Rückblick und Perspektiven der Stadtentwicklung*. Symposium und Ausstellung Sommer/Herbst 2000, herausgegeben von der Landeshauptstadt Dresden, S. 28-35.
- Habermas, J. (1981). *Theorie des kommunikativen Handelns*. Frankfurt: Suhrkamp.
- Haenel, E. & Kalkschmidt, E. (Hg.)(1934, 1977). *Das alte Dresden*. Bilder und Dokumente aus zwei Jahrhunderten. Leipzig: H. Schmidt & C. Gunther (Lizenzausgabe Frankfurt/M: Wolfgang Weidlich Verlag).
- Haenel, E. (1945). Das alte Dresden. In: „Eine Stadt auf dem Wege zur Wiedergeburt“. *Tägliche Rundschau*, 22.11.1945, Stadtarchiv Dresden, Akte Dezernat Aufbau 22.
- Häußermann, H. (1992). *Ökonomie und Politik in alten Industrieregionen*. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser Verlag.
- Häußermann, H. & Siebel, W. (1987). Neue Urbanität. In: Ipsen, D.: Das gute Leben in den Städten und das Überleben der Städte. GH Kassel: *Wasserkultur Heft 5/6*, März 1996.
- Hannusch, H. (2002). Vorsicht, Streitminen! Ein Diskurs über die Dresdner Streitkultur. *Dresdner Neueste Nachrichten*, 7.3.2002.
- Hard, G. (1994). Die Natur, die Stadt und die Ökologie. Reflexionen über „StadtNatur“ und „Stadtökologie“. In: Ernster, H. (Hrsg.). *Pathways to Human Ecology*. Bern: Peter Lang, S. 161 - 180.
- Harloff, H.-J. (1978). Konferenzdokumentation „*Bedingungen des Lebens in der Zukunft und die Folgen für die Erziehung*“. TUB-Dokumentation aktuell, 6, Technische Universität Berlin.
- Hartmuth, G. (2002). *Soziale Repräsentationen des anthropogenen Klimawandels auf Sylt. Eine explorative Analyse lokal kontextualisierter Vorstellungen von Schlüsselpersonen*. Dissertation, Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg.
- Haseloff, O. W. (1970). *Psychologie des Lernens. Methoden, Ergebnisse, Anwendungen*. Berlin: de Gruyter.
- Heinrich, F. (1991). *Aus der 1000jährigen Elbschiffahrtsgeschichte*. Urania-Vortragszentrum e.V. Dresden.
- Helas, V. & Zadnicek, F. (1996). Das Stadtbild von Dresden. StadtDenkmal und Denkmallandschaften. *Arbeitshefte des Landesamtes für Denkmalpflege Sachsen. Dresden: Heft 3*.
- Held, M. (1986). Verträglichkeit langfristiger Energieoptionen mit Wertentwicklungen. In Günther, R. & Winter, G. (Hg.)(1988). *Umweltbewußtsein und persönliches Handeln. Der Bürger im Spannungsfeld zwischen Administration, Expertentum und sozialer Verantwortung. Fortschritte der Politischen Psychologie 8*. Weinheim und Basel: Beltz Verlag, S. 185-194.
- Henn, G. (2002). Vortrag auf dem 1. Kirchbautag, Leipzig, 1.11.2002.
- Herzberg, C. (2001). *Der Bürgerhaushalt von Porto Alegre - wie partizipative Demokratie zu politisch-administrativen Verbesserungen führen kann*. LIT-Verlag, Bd. 9.
- Hirsch, J. & Roth, R. (1986). *Das neue Gesicht des Kapitalismus. Vom Fordismus zum Post-Fordismus*. Hamburg: USA-Verlag.
- Hoff, E.-H. & Lecher, T. (1995). Ökologisches Verantwortungsbewußtsein. In: Jänicke, M., Bolle, H.-J. & Carius, A.(Hg.). *Umwelt Global. Veränderungen, Probleme, Lösungsansätze*. Berlin: Springer.

- Hoff, E.-H. & Walter, J. (1996). *Ökologische Kontrollvorstellungen. Theoretische Überlegungen zu einem Teilkonzept im Projekt „Industriearbeit und ökologisches Verantwortungsbewußtsein“*. Berichte aus dem Bereich „Arbeit und Entwicklung“, Institut für Arbeits-, Organisations- und Gesundheitspsychologie der Freien Universität Berlin.
- Hoffmann, H. (2000). *StadtPlanungAkteure*. Nationaler Städtebaukongreß, 17.-19.11.1999, Berlin. Dokumentation. Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Hofinger, G. (2001). *Denken über Umwelt und Natur*. Beltz: PsychologieVerlagsUnion.
- Holahan, C. H. (1982). *Environmental Psychology*. University of Texas at Austin. New York: Random House.
- Hopf, U. (1991). In: Flick, U., v. Kardoff, E., Keupp, H. et al. (Hg.) (1991). *Handbuch Qualitative Sozialforschung*. München: PsychologieVerlagsUnion.
- Hundsdoerfer, U. (o.J.). *Verfahren zur Abwägung von Belangen*. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund.
- Inglehart, R. (1979). Wertwandel in westlichen Gesellschaften: Politische Konsequenzen von materialistischen und postmaterialistischen Prioritäten. In: Klages, H. & Kmiecik, P. (Hg.) (1979). *Wertwandel und gesellschaftlicher Wandel*. Frankfurt: Campus.
- Inglehart, R. (1989). *Kultureller Umbruch. Wertwandel in der westlichen Welt*. Frankfurt/M., New York: Campus.
- Ipsen, D. et al. (1987). *Umwelt im Spannungsfeld von Bewertung und Verhalten*. Schlußbericht. Gesamthochschule Kassel, AEP. Unveröffentlichtes Manuskript. Kassel.
- Ipsen, D. (1996). In: *Politische Ökologie 44*, Januar/Februar 1996, S. 61.
- Jäckel, G. (1992). Gründungsversammlung des Dresdner Geschichtsvereines.
- Jäckel, G. (1997). Der Mythos von Dresden. Rezension zu Klaus Günzel: Romantik in Dresden. *Sächsische Zeitung, 19.3.1997*.
- Jäckel, G. (1999). Die Entdeckung der Stadtlandschaft. In: *Dresdner Hefte, 17. Jg., Heft 58*, herausgegeben vom Dresdner Geschichtsverein e.V.
- Jagodzinski, W. (1984). Die zu stille Revolution: Zum Aggregatwandel materialistischer und postmaterialistischer Wertorientierungen in sechs westeuropäischen Ländern. In: Stiksrud, A. (Hg.). *Jugend und Werte*. Freie Universität Berlin.
- Jahn, T. (1994). Urbane Ökologie. *Wasserkultur Heft 2/1994*, Kassel.
- Jameson, F. (2001). „Immer engere Räume“. In: *Freitag, 2.3.2001*, S. 13.
- Jancer, M. & Hoff, E.-H. (1994). *Ökologische Moralvorstellungen. Theoretische Überlegungen zu einem Teilkonzept im Projekt „Industriearbeit und ökologisches Verantwortungsbewußtsein“*. Berlin: Freie Universität. Psychologisches Institut.
- Jarmer, S. & Lerm, M. (1991). Die bauliche Entwicklung Dresdens von 1871 - 1918. In: Laudel, H. & Franke, R. (Hg.). *Bauen in Dresden im 19. und 20. Jahrhundert*. Dresden: Michel Sandstein Verlagsgesellschaft.
- Jonas, H. (1994). In: *ZEITmagazin Nr. 24*, 10. Juni 1994.
- Junghänel, F. (2000). Im Tal der Könige. *Berliner Zeitung, 29.9.2000*.

- Kästner, E. (1996). *Als ich ein kleiner Junge war*. Zürich: Atrium Verlag.
- Kalkschmidt, E. (1934, 1977). Die Großstadt bis zur Jahrhundertwende. In: Haenel, E. & Kalkschmidt, E. (1934, 1977): *Das alte Dresden*. Bilder und Dokumente aus zwei Jahrhunderten. Leipzig : H. Schmidt & C. Gunther (Lizenzausgabe Frankfurt/M: Wolfgang Weidlich Verlag), S. 444-454.
- Kals, E. (1996). *Verantwortliches Umweltverhalten. Umweltschützende Entscheidungen erklären und fördern*. Beltz. PsychologieVerlagsUnion.
- Kaminski, G. (1986). Ökopsychologie und Umweltpolitik.
In: Günther, R. & Winter, G. (Hg.)(1986). *Umweltbewußtsein und persönliches Handeln. Der Bürger im Spannungsfeld zwischen Administration, Expertentum und sozialer Verantwortung. Fortschritte der Politischen Psychologie 8*. Weinheim und Basel: Beltz Verlag, S. 18-35.
- Kaplan, R. (1993). Environmental Appraisal, Human Needs and a Sustainable Future. In: Gärling, T. & Golledge, R. (Ed.). *Behavior and Environment*. North Holland, London, Tokyo, New York: Elsevier Science Publishers B.V., S.117-140.
- Kapp, K. W. (1963/1979). *Soziale Kosten der Marktwirtschaft*. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Kardorff, v., E. (1991). In: Flick, U. et al. (1991). *Handbuch Qualitative Sozialforschung*. München: PsychologieVerlagsUnion.
- Keeney, R. L. (1980). Siting energy facilities. New York: Academic Press. In: Kruse, L., Graumann, C.-F. & Lantermann, E.-D. (Hg.)(1990). *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen*. München: PsychologieVerlagsUnion, S. 247-248.
- Kennedy, W. & Lummert, R. (1981). Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fernstraßenplanung. *Zeitschrift für Umweltpolitik 4*, S. 455-510.
- Kessel, H. (1983). *Stand und Veränderung des Umweltbewußtseins in der BRD, England und den Vereinigten Staaten*. Berlin.
- Keul, A. (Hg.) (1995). *Wohlbefinden in der Stadt*. Weinheim: Beltz.
- Kirchler, E. (1999). *Wirtschaftspsychologie. Grundlagen und Anwendungsfelder der Ökonomischen Psychologie*. Hogrefe Verlag.
- Klages, H. (1983). Wertwandel und Gesellschaftskrise in der sozialstaatlichen Demokratie. In: Matthes, J. (Hg.) (1982). *Krise der Arbeitsgesellschaft?* Verhandlungen des 21. Deutschen Soziologentages Bamberg. Frankfurt/M.: Campus.
- Kleger, H. (1995). Politische Urbanität. *Planerin, SRL-Mitteilungen für Stadt-, Regional- und Landesplanung 4/95*, S. 41-50.
- Knoflacher, H. (1990). Neue wissenschaftliche Erkenntnisse führen zu alten Wurzeln des Städtebaus. *Die alte Stadt 2/90*, S. 205-215.
- Knoflacher, H. (2000). Mobilität in der Sackgasse. „*Naturschutz heute*“ 3/2000, S. 10-14.
- König, C. (1995). *Umweltbewußtsein in Cuba*. Eine qualitative Studie. Bericht zur forschungsorientierten Vertiefung Umweltpsychologie. Unveröff. Manuskript. TU Dresden.
- Konwiarz, R. (1946). „*Die Denkmalpflege in Dresden 1946*“. Stadtarchiv Dresden, Akte Dezernat Aufbau 22.
- Korndörfer, C. (2001). Die Dresdner Elbauen - Hochwasserschutz und Refugium für Mensch und Natur. In: Von der Natur der Stadt - Lebensraum Dresden. *Dresdner Hefte. Beiträge zur Kulturgeschichte, Nr. 67*, 2001, S. 22-29.

- Kretzschmar, H. (1906). *Bauordnung für Dresden vom 27.12.1905*, Paragraph 86, 87. Dresden.
- Krewer, B., Momper, M. & Eckensberger, L.H. (1984). Das Saarland war zumeist Objekt der Geschichte. Der Bürger im Staat 3. In: Kruse, L., Graumann, C.-F. & Lantermann, E.-D. (Hg.)(1990). *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen*. München: PsychologieVerlagsUnion, S. 72.
- Krüger, H. (2002). Vorwort. In: Strehlow, H. (2002). *Dresdener Plätze*. Zweiter Teil. Dresden: Landeshauptstadt Dresden, Denkmalschutzamt.
- Kruse, L., Graumann, C.-F. & Lantermann, E.-D. (Hg.)(1990). *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen*. München: PsychologieVerlagsUnion.
- Kuckartz, U. (2000). *Umweltbewußtsein 2000 in Deutschland*. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. www.umweltbewußtsein.de.
- Kulke, U. (1993). Umweltverhalten. *natur 3/93*, S. 32-39.
- Lamnek, S. (1993). *Qualitative Sozialforschung*, Bd. 2 Methoden und Techniken. Weinheim: Beltz, PsychologieVerlagsUnion.
- Landtags-Beilage zum *Dresdner Journal Nr. 24/1874*.
- Lazarsfeld, P. F., Berelson, B. & Gaudet, H. (1969). *Wahlen und Wähler: Soziologie des Wahlverhaltens*. Neuwied: Luchterhand.
- Lecher, T. & Hoff, E.-H. (1993). *Ökologisches Bewußtsein. Theoretische Grundlagen für ein Teilkonzept im Projekt „Industriearbeit und ökologisches Verantwortungsbewußtsein“*. Berlin: Freie Universität. Psychologisches Institut.
- Lindblom, C. E. (1965). *The intelligence of democracy. Decision making through mutual adjustment*. New York: Free Press.
- Lisk, L. (1985). In: Gärling, T. & Golledge, R. (Ed.). *Behavior and Environment*. North Holland, London, Tokyo, New York: Elsevier Science Publishers B.V.
- Löffler, F. (1995). *Dresden - Vision einer Stadt*. Dresden: Hellerau-Verlag.
- Luhmann, N. (1991). *Soziologie des Risikos*. Berlin: de Gruyter.
- Mandl, H. & Spada, H.(1988). In: Pawlik, K. & Stapf, K. (Hg.)(1992). *Umwelt und Verhalten*. Bern: Hans Huber Verlag.
- Maloney, M. P. & Ward, M. (1973). Ecology. Let's hear from the people. An objective scale for the measurement of ecological attitudes and knowledge. *American Psychologist 1973, 28*, p. 583 - 586.
- Mayer, K. (Hg.)(1990). *Lebensverläufe und sozialer Wandel*. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Mayring, P. (1988). *Qualitative Inhaltsanalyse*. Weinheim: Deutscher Studienverlag, 1. Auflage.
- Mayring, P. (1990). *Qualitative Inhaltsanalyse - Grundlagen und Technik*. Weinheim: Deutscher Studienverlag.
- Mayring, P. (1993). *Einführung in die qualitative Sozialforschung*. 2. Auflage, Weinheim: Beltz, PsychologieVerlagsUnion.
- Mayring, P. (1996). *Qualitative Methoden*. Vortrag an der TU Dresden. Mitschrift.
- Mecklenburg, W. (2001). *Gegen Könige ist jede Sache ungerecht. Straßenplanungsrecht, das Bundesverwaltungsgericht und die A 20*. Kiel: Magazin Verlag.

- Meise, J. & Volwahren, A. (1980). *Stadt- und Regionalplanung. Ein Methodenhandbuch*. Braunschweig/Wiesbaden: Vieweg & Sohn.
- Mitscherlich, A. (1971). *Thesen zur Stadt der Zukunft*. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Mittheilungen über die Verhandlungen des ordentlichen Landtages im Königreich Sachsen während der Jahre 1869-1870. 2. Kammer, 4. Band, Nr. 74-88. Dresden, 1870.
- Mittheilungen über die Verhandlungen des ordentlichen Landtages im Königreich Sachsen während der Jahre 1873-1874, 1. Kammer, 1. Band, Dresden, 1874.
- Monheim, H. (1990). Mehr Autoverkehr? Bemerkungen zu einem angeblich zementierten Trend. In: ILS (Hg.). *Verkehr der Zukunft*. Dortmund.
- Montgomery, H. (1984). Decision rules and the search for dominance structure: Towards a process model of decision making. In: Humphreys, P.C., Svenson, O. & Vari, A. (Eds.). *Analyzing and aiding decision processes*. Amsterdam: North-Holland 1984.
- Moscovici, S. (1976). *Social Influence and Social Change*. London: Academic Press.
- Moscovici, S. (1982). *Versuch über die menschliche Geschichte der Natur*. Frankfurt: Suhrkamp.
- Moscovici, S. & Nemeth, C. (1974). Social influence II: Minority influence. In: Nemeth, C. (Eds.). *Social Psychology: Classic and Contemporary Integrations*. Chicago: Rand McNally College Publishing Company.
- Moser, H. (Hg.) (1981). *Fortschritte der Politischen Psychologie*. Weinheim: Beltz.
- Moser, H., Paetz, S. & Spohrer, M. (1986). Öffentlichkeit, öffentliche Meinung, mündiger Bürger. In: Günther, R. & Winter, G. (Hg.) (1986). *Umweltbewußtsein und persönliches Handeln. Der Bürger im Spannungsfeld zwischen Administration, Expertentum und sozialer Verantwortung. Fortschritte der Politischen Psychologie 8*. Weinheim und Basel: Beltz Verlag, S. 251-263.
- Moore, C. (1996). *The Mediation Process. Practical Strategies for Resolving Conflict*. Jossey-Bass Publishers.
- Mumford, L. (1963). *Die Stadt. Geschichte und Ausblick*. Köln: Kiepenheuer & Witsch.
- Naumann, W. (1991). Zur Wohnungsfrage im Königlichen Sachsen. In: Frindt, S. (1991). Auseinandersetzungen um die Bauordnungen der Stadt Dresden im Zeitraum von 1871 bis 1905. In: Laudel, H. & Franke, R. (Hg.) (1991). *Bauen in Dresden im 19. und 20. Jahrhundert*. Dresden: Michel Sandstein Verlagsgesellschaft mbH, S. 53-59.
- Näser, M. (1997). *Subjektive und soziale Einflüsse auf politische Entscheidungen am Beispiel des Bürgerentscheides zur A 17*. Diplomarbeit an der TU Dresden, Fachrichtung Psychologie.
- Nerb, J. & Spada, H. (2000). *Umweltrisiken in den Medien: Empirische Analyse und Modellierung der Reaktionen der Rezipienten*. Jena: 42. Kongreß der Deutschen Gesellschaft für Psychologie. Vortragsmitschrift.
- Neuner, M. (1998). *Personale und infrastrukturelle Bedingungen verantwortlichen Konsumverhaltens*. Dissertation, Universität Hohenheim.
- Nickel, S. (Hg.) (1989). *Dresden und seine Umgebung um die Mitte des 19. Jahrhunderts*. Leipzig: Zentralantiquariat der DDR
- Oskamp, S. (1989). Managing the Environment. *Journal of Social Issues*. Vol. 45, No. 1, p. 34.
- Otto, F. (1994). *ZEITmagazin Nr. 24*, 10.6.1994.

- Pampel, W. (1964). *Die städtebauliche Entwicklung Dresdens von 1830 bis zur Ortsbauordnung 1905. Ein Beitrag zur Geschichte der Stadtgestaltung des 19. Jahrhunderts in Deutschland.* Unveröff. Dissertation, TU Dresden.
- Pampel, W. (1992). Elbraumgestaltung vor 100 Jahren. *Sächsische Zeitung* Nr. 258, 264, 269, 275/1992.
- Patzelt, W. (2002). Vorsicht, Streitminen! Ein Diskurs über die Dresdner Streitkultur. *Dresdner Neueste Nachrichten*, 7.3.2002.
- Pawlik, K. & Stapf, K. (Hg.)(1992). *Umwelt und Verhalten. Perspektiven und Ergebnisse ökopsychologischer Forschung.* Bern: Hans Huber.
- Perikles (430 v.Chr.). In: Marcuse, P. & Staufenbiel, F. (Hg.) (1991). *Wohnen und Stadtpolitik im Umbruch.* Berlin: Akademie Verlag, S. 250.
- Peterhoff, D. (1998). *Untersuchung des pro-ökologischen Handelns unter Beachtung von sozio-demographischen, psychologischen und situativen Variablen.* Dissertation, TU Dresden.
- Petzina, D. (Hg.)(1990). *Zur Geschichte der Unternehmensfinanzierung.* Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften.
- Pompe, S. (1994). *Qualitative Untersuchung der Identität mexikanischer Jugendlicher in Beziehung zur Identitätsdiskussion in der westlichen Psychologie.* Unveröff. Diplomarbeit. Universität Leipzig.
- Preuß, S. (1991). *Umweltkatastrophe Mensch.* Heidelberg: Roland Asanger Verlag, S. 13/14.
- Proshansky, H. M. (1990). In: Schmidt-Lerm, S. & Wolf, U. (1994). *Wasserkreislauf und urban-ökologische Entwicklung. Ein Beitrag zur Entwicklung einer städtischen Wasserkultur.* Dresden und Kassel: Schriften des BMFT-Projektes Stadtökologie, Gesamthochschule Kassel.
- Richter, L. O. (1904). *Geschichte der Stadt Dresden in den Jahren 1871 bis 1902.* Dresden.
- Richter, P. (2001). Wo der Blick zurück Tradition hat. *Süddeutsche Zeitung*, 14.3.2001.
- Roeder, A. (2002). Vertrauen, schau wem. In: *Der Freitag*, 25, 14.6.2002, S. 11.
- Rohrmann, B. (1990). Partizipation und Protest. In: Kruse, L. Graumann, C.-F. & Lantermann, E.-D. (Hg.) (1990). *Ökologische Psychologie.* München: PsychologieVerlagsUnion, S. 645-653.
- Rosenlöcher, T. (1996). *Die Dresdner Kunstausübung.* Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Rosenlöcher, T. (1997). *Ostgezeter.* Frankfurt/M.: edition suhrkamp 2023, S. 45.
- Ross, H. R. (1974). *Behavior and Perception in Strange Environments.* New York: Basic Books Inc. Publishers.
- Ruby, A. (2000). Las Vegas an der Elbe. Eine Stadt im Kulissenwahn: Wie sich Dresden die eigene Vergangenheit zurechtlügen möchte. *DIE ZEIT*, 9.11.2000, S. 59.
- Russell, Y., Kals, E. & Montada, L. (2000). *Ökologische Verantwortung für zukünftige Generationen.* Jena: 42. Kongreß der Deutschen Gesellschaft für Psychologie. Vortragsmitschrift.
- Sachs, W. (1999). In: *Der Freitag*, 24.12.1999, S. 12.
- Sächsische Bildungsgesellschaft für Umweltschutz und Chemieberufe mbH (Hg.)(1993). *Unterwegs am Dresdner Elbufer zwischen Marienbrücke und Pillnitz.* Dresden.

- Salin, E.(1961). Urbanität. In: Dt. Städtetag (Hrsg.)(1961). *Erneuerung unserer Städte*. Stuttgart, Köln, S. 14.
- Schachter, S. (1959). In: Frey, D. & Irle, M. (Hg.)(1985). *Theorien der Sozialpsychologie, Band 3*, S. 11 - 28. Bern: Hans Huber.
- Schahn, J. (1993). Die Kluft zwischen Einstellung und Verhalten beim individuellen Umweltschutz. In: Schahn & Giesinger (1993). *Psychologie für den Umweltschutz*. Weinheim: PsychologieVerlagsUnion, Beltz.
- Scherhorn, G. (1993). Die Notwendigkeit der Selbstbestimmung. Über Konsumentenverhalten und Wertewandel. *Politische Ökologie Special September/Okttober 1993*, S. 24-29.
- Schmidt, M. W. (1870). *Die Regulierung der Elbufer innerhalb Dresdens unter Bezug auf das Neustädter Elbquaiproject*. Dresden: Bachsche Buchhandlung.
- Schmidt-Lerm, S. & Wolf, U. (1994). *Ökologische Forschung in Stadtregionen und Industrielandschaften (Stadtökologie). Wasserkreislauf und urban-ökologische Entwicklung*. Kassel, Dresden: Schriften des BMFT-Projektes Stadtökologie, Gesamthochschule Kassel.
- Schneider, G. & Graumann, C.F. (1986). Städtische Umwelt - Identität und Identifikation. In: Krampen, M. (1986). *Environment and human action*. Berlin: Hochschule der Künste.
- Schütz, E. & Gruber, E. (1996). *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933-1941*. Leipzig: Christoph Links Verlag.
- Schulz-Hardt, S., Frey, D. & Lüthgens, C. (1995). *Wege ins Desaster: Groupthink, Entrapment und dissonanztheoretische Ursachen für Fehlentscheidungsprozesse*. Überblicksreferat, 39. Kongreß der Deutschen Gesellschaft für Psychologie 1994. Göttingen, Bern, Toronto, Seattle: Hogrefe Verlag für Psychologie.
- Schulz-Hardt, S. (1996). *Realitätsflucht in Entscheidungsprozessen: Vom Groupthink zum Entscheidungsautismus*. Unveröff. Dissertation. Christian-Albrechts-Universität, Kiel.
- Schulz-Hardt, S. (2000). *Wahrheitssuche statt Wunschdenken: Eine kognitive Alternativerklärung für konfirmatorische Informationsselektion*. Jena: 42. Kongreß der Deutschen Gesellschaft für Psychologie. Vortragsmitschrift.
- Seel, H. (1991). In: Jüttemann, G. (1991). *Individuelle und soziale Regeln des Handelns*. Heidelberg: Asanger.
- Seitz-Weinzierl, B. (1994). Umweltethik. *Psychologie heute*. 5/1994, S. 30-31.
- Seitz, B. (1996). Der lange Weg vom Hirn zur Hand - Umweltethik. *Publik-Forum Nr. 19*, 6.10.1996, S. 6-7.
- Sennett, R. (2000). *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*. Berlin: Siedler Taschenbuch.
- Siebel, W. (1996). *Modernisierung des Städtischen*. Vortrag zu Dresdner Stadt-Ansichten im Festspielhaus Hellerau, 14.9.1996.
- Sitte, C. (1909). *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Wien: Verlag von Karl Gräser & Kie.
- Sitzungsberichte der Stadtverordneten zu Dresden 1873.
- Sozialdata (1994). Mobilität in Dresden, *Bd. 4*.
- Sölle, D. (1994). *Mutanfälle. Wider den Luxus der Hoffnungslosigkeit - Die Kritik am Zuschauen. Texte zum Umdenken*. Hamburg: Hoffmann & Campe, S. 37.

- Spada, E. (1990). Umweltbewußtsein: Einstellung und Verhalten. In: Kruse, L., Graumann, C.-F. & Lantermann, E.-D. (Hg.) (1990). *Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen*. München: PsychologieVerlagsUnion, S. 623-631.
- Spada, H., Ernst, A. (1992). In: Pawlik, K. & Stapf, K. (Hg.) (1992). *Umwelt und Verhalten*. S. 83 - 107. Bern: Hans Huber.
- Ständische Schrift auf das Königliche Dekret Nr. 26, 12.2.1874. In: Akte Ständeversammlung.
- Starke, H. (2000). Von der Residenzstadt zum Industriezentrum. Die Wandlung der Dresdner Wirtschaftsstruktur im 19. und frühen 20. Jahrhundert. In: *Dresdner Geschichtsverein (Hg.). Dresdner Hefte 61 - Industriestadt Dresden? Wirtschaftswachstum im Kaiserreich. 18. Jg. Heft 61, 1/00, S. 3-15.*
- Stenzel, I. (2000). *Natur und Mensch unter Druck. Verkehrs-Rückschau 1993-99*. In: Grüne Liga (Hg.). Zehn Jahre Umweltbewegung in den neuen Bundesländern. Berlin, S. 32-33.
- Tannenbaum, P. H. (1967). The congruity principle revisited: Studies in the reduction, induction and generalization of persuasion. In: Berkowitz, L. (Ed.). *Advances in experimental social psychology*. New York: Academic Press.
- Thiele, T. (1997). Die Stadt im Wandel? *Alligator (Zeitschrift der Grünen Liga e.V.) 8-9/97, S. 8-10.*
- Timpe, D. W. & Günther, R. (1996). Mit Psychologen die Umwelt gestalten. Mitteilungen des BDP- Bundesausschusses Umweltpsychologie. *Umweltpsychologische Berichte aus Forschung und Praxis 3/96.*
- Tober, J. (1986). Die Wohnumwelt als Austragungsort von Zielkonflikten. In: Günther, R. & Winter, G. (Hg.) (1986). *Umweltbewußtsein und persönliches Handeln. Der Bürger im Spannungsfeld zwischen Administration, Expertentum und sozialer Verantwortung. Fortschritte der Politischen Psychologie 8*. Weinheim und Basel: Beltz Verlag, S. 223-229.
- Troost, H. J. (2001). Alternative politische Steuerungsmodelle am Beispiel der Debatte um den Ausbau des Frankfurter Flughafens. In: Esser & Schamp (Hg.). *Vernetzung in der Metropolitanen Region*. Frankfurt, New York: Campus. Vorabdruck der *Frankfurter Rundschau, 31.1.2001, S. 16.*
- Ullmann, W. (2002). Das Signal Werner Schulz. Gartenlaube und Wertekranz. In: *Der Freitag 25.1.2002, S. 1.*
- Urban, D. (1986). Was ist Umweltbewußtsein? Exploration eines mehrdimensionalen Einstellungskonstruktes. *Zeitschrift für Soziologie, Jg. 15, Heft 5, 10/1986, S. 363-377.*
- Urban 21 (2000). *Global Conference on the Urban Future*. Berlin 4.-6.7.2000, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnwesen.
- „Visionen einer Stadt“. Tagung vom 19.-21.5.1993, HdKB. Akademie Centrum Sachsen. LC AISEC Dresden, Landeshauptstadt Dresden.
- Voigt, F. (1973). *Verkehr*. Bd. 1: Die Theorie der Verkehrswirtschaft. Berlin, S. 11.
- Wagner, H. (1993). Rede vor den Dresdner Stadtverordneten 1993.

-
- Walter, J., Lecher, T., Galetto, D. & Hoff, E.-H. (1996). In: Timpe, D. W. & Günther, R. (1996). *Mit Psychologen die Umwelt gestalten*. Mitteilungen des BDP-Bundesausschusses Umweltpsychologie. *Umweltpsychologische Berichte aus Forschung und Praxis* 3/96, S. 125-141.
- Warsewa, G. (1997). Moderne Lebensweise und ökologische Korrektheit. Zum Zusammenhang von sozialem und ökologischem Wandel. In: Brand, K.-W. (Hrsg.). *Nachhaltige Entwicklung. Eine Herausforderung an die Soziologie*. Opladen: Leske + Budrich. S. 195 - 210.
- Watzlawick, P. (1983). *Anleitung zum Unglücklichsein*. München: R. Piper & Co.
- Weber, M. (1921). Die Stadt. *Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik*, 47, S. 621-772.
- Weber, M. (1905/1965). Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus. In: *Die protestantische Ethik*. Eine Aufsatzsammlung. München und Hamburg: Siebenstern Taschenbuch Verlag.
- Werner, C. (1998). *Promoting Environmental Behavior*. Mittagsvorlesung auf dem 41. Kongreß des Deutschen Gesellschaft für Psychologie, Dresden.
- Wille, J. (1993). Ökologische Wende in der Verkehrspolitik. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte. Beilage zur Wochenzeitung „Das Parlament“* B5/93, 29.11.1993.
- Winter, G. (1986). In: Günther, R. & Winter, G. (1988). *Umweltbewußtsein und persönliches Handeln. Der Bürger im Spannungsfeld zwischen Administration, Expertentum und sozialer Verantwortung. Fortschritte der Politischen Psychologie* 8. Weinheim und Basel: Beltz Verlag.
- www.buergerhaushalt.de.
- Yates, D. (1977). The Ungovernable City. The Politics of Urban Problems and Policy Making. Cambridge, Mass. 1977, S. 85. In: Kleger, H. (1995). Politische Urbanität. *Planerin, SRL-Mitteilungen für Stadt-, Regional- und Landesplanung* 4/95, S. 48.
- Zilleßen, H. (Hg.) (1998). *Mediation. Kooperatives Konfliktmanagement in der Umweltpolitik*. Opladen: Westdeutscher Verlag.

Anhang

A Exkurs zum Leitbild der modernen Stadt

In jeder Phase der materiellen Entfaltung des Leitbildes der modernen Stadt spielt der technische Raum und eine mit ihm korrespondierende Ästhetik eine zentrale Rolle für die Bündelung und Steuerung der politischen, ökonomischen und sozialen Entwicklungskräfte (IPSEN, 1996).

Philosophie der Machbarkeit, Luxus, Hygiene, Ordnung sowie Komfort und Bequemlichkeit bilden nach IPSEN (1996) die Bausteine dieses Leitbildes. Das Leitbild der modernen Stadt basiert in erster Linie auf der Weltanschauung und Praxis der Machbarkeit. Die Entwicklung der modernen Stadt allein in ihrer Größenordnung wäre ohne diese Blickrichtung nicht möglich gewesen. Im 17. und 18. Jahrhundert waren weniger die Städte, sondern die Gärten der absolutistischen Herrscher Experimentierfeld für die Philosophie der Machbarkeit. Es ging darum, „Berge zu versetzen“, wobei das Ziel der angestrebten Schönheit noch neben dem der Nützlichkeit, vor allem den Verbesserungen in der Landbewirtschaftung, steht.¹ Die Vorstellung des guten Lebens, das auf dem Konsum von Luxusgütern und der Inanspruchnahme von Dienstleistungen beruht, ist der zweite Baustein. Dabei lassen nicht Handel und noch nicht Industrie, sondern der Lebensstil der Adligen und höheren Beamten im 18. Jahrhundert die moderne Stadt als einen Ort des guten Lebens aufkommen. Auch wenn die spätere Entwicklung mit ihrer elitären Praxis Diskrepanzen und Ungerechtigkeiten unübersehbarer werden ließ, gewann das Streben nach gutem städtischen Leben mehr und mehr an Bedeutung. Im 19. Jahrhundert wurden technische Systeme entwickelt, die das Leitbild zur vollen Entfaltung brachten: Eisenbahnen, städtische technische Einrichtungen, Kaufhäuser. Dabei waren Technik oder Ware ästhetischen Aspekten unterworfen und sie wurden dekorativ präsentiert. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts bündelten sich die Pfeiler des Leitbildes der modernen Stadt dann zu einer neuen Art des Städtebaues. Unter dem Schock verheerender Epidemien erhielten Hygieneforderungen einen starken Einfluß. Stadtwerke entstanden, die für Trinkwasser und Abwasser sorgen. Der bisher offen sichtbare Kreislauf gelangte in die Hände städtischer Ämter und verschwand aus dem Gesichtskreis des Alltags.

Das Handeln jedes Einzelnen wird von seinen Folgen entkoppelt und damit die Ökologie der Stadt v.a. von der Leistungsfähigkeit von Ver- und Entsorgungsunternehmen abhängig. Die Ausweitung des technischen Raumes (...) entkoppelt sich von dem 'Schönen', bis schließlich in der Mitte des 20. Jahrhunderts die Steuerungskraft der Ästhetik für die Stadtentwicklung sich drastisch vermindert. Der Bau der unsichtbaren Stadt hat begonnen (IPSEN, 1996, S. 6).

Diesem Leitbild folgten in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts Vorstellungen, die erstmalig für die Organisation des Raumes insgesamt konzipiert waren. Der Wert der Ordnung stand prinzipiell hinter der funktionalistischen Moderne in ihren verschiedensten Ausprägungen. Die Ordnung als Wert der Raumentwicklung kreierte den Ingenieur und Planer als Ordnungsmacht. Die Stadt wurde zunehmend zum technischen Raum. Ästhetische Kriterien, die den Anspruch des Gleichgewichts von Gebrauch und Schönheit innehatten, traten in den Hintergrund, bis der Eindruck entstand, daß Ästhetik für die Raumentwicklung keine wesentliche Rolle mehr spiele. Mit dem

¹ Kritisch anzumerken ist dazu, daß erst mit den Gärten der Aufklärung, z.B. Wörlitz oder Branitz, die Verbindung von Schönheit und Nützlichkeit einem Höhepunkt zustrebte.

Leitbild des Komforts und der Bequemlichkeit verband sich die Hoffnung auf Entlastung von aller Mühsal. Das fordistische Versprechen und seine Praxis bezogen sich darauf, das „Wunder“ der Maschinenarbeit auf die Lebenswelt des einzelnen zu übertragen. Indem dieses Leitbild zum Standard der Lebensform wurde, durchdrang die Technik den Alltag. Handlungsmöglichkeiten des einzelnen schränkten sich dadurch ein, und die westlich protestantisch geprägte Lebensauffassung, die Leistungsmotivation, Anstrengung und Zielerreichung in das Zentrum individueller Identität rückte, erfuhr Korrekturen (vgl. dazu auch WEBER, 1965).

Die fünf Leitbilder der modernen Stadt - Machbarkeit, Luxus, Hygiene, Ordnung und Komfort - dominieren das gesellschaftliche Naturverhältnis. Die Welt der Stadt, der technische Raum und eine langfristig regulierte Nutzung natürlicher Ressourcen stehen damit in einem problematischen Zusammenhang.

Die moderne Stadt, ursprünglich als Kunstwerk konzipiert, hat, indem sie sich selbst verwirklicht, Ästhetik und Natur aus ihrem Bild verdrängt. Einst auf Dauer angelegt, ist sie mehr und mehr Verpackung ihrer selbst geworden, einzig der kurzfristigen Attraktion und Rentabilität verpflichtet (IPSEN, 1996, S. 10).

Zur Verwirklichung des Leitbildes werden Schäden des Naturhaushaltes in Kauf genommen, deren Rückwirkungen den Menschen unmittelbar schaden. Die ökologischen Folgen des heutigen Anspruches gefährden jedoch eine Lebenssituation, die erst kürzlich erreicht wurde. Um eine ökologische Urbanität (wieder) zu erreichen, sind urbane Ästhetik, Kulturalisierung des Umgangs mit Dingen und Ressourcen sowie auch ein verändertes Raumkonzept vonnöten.

Der zonierte Raum kann nur verwaltet werden. Die begrenzte Zuständigkeit eines jeden Einzelnen läßt Verantwortung zur abstrakten Moral werden. Die festen Grenzen zwischen jedem Ort und den dort erlaubten Handlungen sezieren den lebendigen Raum, machen ihn unerlebbar und manchmal unlebbar. (...) Der Raum muß als gelebte Wirklichkeit und deshalb als lebendig begriffen werden (IPSEN, 1996, S. 11).

C Leitfaden für die Interviews mit Entscheidungsträgern und Akteuren zu Entscheidungsprozessen in der Stadtentwicklung Dresdens

Allgemeine Fragen:

1. Wie lange sind Sie schon in Dresden? Woher stammen Sie?
2. Wie würden Sie Ihre Beziehung zu Dresden beschreiben?
3. Was sind Ihre Gründe, sich politisch/auf diese Art zu engagieren? Haben Sie politische Vorbilder/Leitbilder?
4. Woran denken Sie, wenn über Dresdner Stadtentwicklung gesprochen wird?
5. Woher stammt Ihr Interesse?
6. Können Sie ein Beispiel aus der jüngsten Vergangenheit nennen, bei dem Sie bezüglich der Gestaltung Dresdens Entscheidungen treffen mußten?
7. Wie schätzen Sie Ihre Möglichkeiten hierbei zu Einflußnahme und konkretem Handeln ein?
8. Wie informieren Sie sich über anstehende Fragen?
9. Wie kam Ihre Entscheidung zustande? Woran orientieren Sie sich?
10. Welche Strategien verfolgen Sie bei Ihrer Arbeit (Motto)?
11. Mit wem beraten Sie sich und arbeiten Sie zusammen, wenn Probleme zu lösen sind?
12. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Arbeit und der Umsetzung Ihrer Entscheidungen?
13. Wer oder was behindert eine erfolgreiche Arbeit? Was tun Sie dagegen?
14. Wann waren/sind Sie sich Ihrer Entscheidung sicher? Wie erfahren Sie, ob Ihre Arbeit erfolgreich war?
15. Wie stellen Sie sich Dresden in 20 Jahren vor? Welche Erfolge, welche Konflikte wird es geben?
16. Wie schätzen Sie die derzeitige Umweltsituation in Dresden ein?
17. Wieviel liegt in Ihrer Macht, darauf zu reagieren?
18. Wo suchen Sie in Ihrer Freizeit Ausgleich zur Anspannung in der Arbeit?

Zum Autobahnvorhaben A 17 konkret:

1. Was verbinden Sie mit dem Begriff Autobahn? Wie sieht Ihre Vorstellung einer Autobahn Dresden-Prag aus?
2. Wie schätzen Sie den bisherigen Verlauf zum A 17-Vorhaben ein? (seit wann beteiligt; Informationsressourcen; tatsächliche Entscheidungsprozedur?; Katalysatoren/ Hindernisse, Meinungsbildungsprozeß (persönlich/dienstlich)
3. Wo sehen Sie Verbündete/Kontrahenten?
4. Wie schätzen Sie die Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit am Entscheidungsprozeß ein? Wie wurden diese Ihrer Meinung nach genutzt?
5. Was bewog Sie, sich hier zu engagieren?
6. Wie genau sah Ihre Arbeit aus?
7. Wie schätzen Sie den Erfolg Ihrer Bemühungen ein?
8. Welche persönlichen Erfahrungen konnten Sie während Ihres Engagements machen?
9. Wie reagierte Ihre Familie, Ihr Bekanntenkreis auf Ihr Engagement?
10. Welche Aktionen waren besonders wirkungsvoll, welche nicht? Wie schätzen Sie diejenigen der anderen Seite ein?
11. Wie beurteilen Sie den momentanen Stand des A 17-Projektes? (Wird die A 17 gebaut?)
12. Wie könnten die Auseinandersetzungen um die A 17 kommende Stadtentwicklungsprojekte (z.B. Brückenkonzept) beeinflussen?
13. Welche Auswirkungen erwarten Sie vom Autobahnbau? Inwieweit betrifft Sie diese Entscheidung persönlich?

Zurückzukommen auf Dresden: Wenn Sie für Ihre Arbeit 3 Wünsche freihätten, was würden Sie sich und der Stadt wünschen?

Zusatzfragen:

- Lebenszufriedenheit auf Skala von 1 bis 10
- Alter
- Wohnort
- Autotyp und Farbe, DVB-Abocard

D Exkurs zur städtebaulichen Entwicklung Dresdens im 19. Jahrhundert und dem Entscheidungsprozeß zur Erhaltung der Dresdner Elbauen (1869-1873)

„Menschen leben weit mehr in der Vergangenheit, als uns bewußt ist. Denn wir interpretieren die Wirklichkeit mit Konzepten und Weltanschauungen, die auf vergangenen Erfahrungen beruhen. Unsere Erfahrungen setzen sich aus vielen Millionen Eindrücken zusammen, und wir können uns nicht auf alle konzentrieren. Wenn wir ihnen eine gewisse Kohärenz geben wollen, müssen wir abstrahieren und eine Reihe von vereinfachten Konzepten bilden, die uns für wichtige Ziele relevant erscheinen.“ (FISCHER, 1995, S. 485)

Das faszinierende Erscheinungsbild der Stadt Dresden – vor allem bis zum 19. Jahrhundert –, zu deren besonderem Reiz die bis heute erhaltenen und in Europa einzigartigen ausgedehnten Flußwiesen im Stadtgebiet gehören, ist Ergebnis langer Auseinandersetzungen zwischen verschiedenen Interessengruppen und politischen Zielen.



Abb. D.1 G. Täubert & H. Williard: Blick auf Dresden von der Terrasse des Waldschlößchens. Aus: Nickel, S. (Hg.) (1989). Dresden und seine Umgebung um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Leipzig: Zentralantiquariat der DDR

Der stadtbildprägende Flußlauf der Elbe zog die verschiedensten Begehrlichkeiten und Bedürfnisse auf sich und ist ein Kristallisationspunkt typischer Dresdner Stadtentwicklung. Wie kam es dazu, daß, anders als in Paris, Moskau oder Wien, in der Vergangenheit das Dresdner Flußufer nicht kanalisiert, bebaut und wirtschaftlicher Verwertung zugeführt wurde? Warum es in Dresden damals gelang, dem Allgemeinwohl den Vorzug zu geben, zeigt der folgende Exkurs. Der Entscheidungsprozeß zur A 17 soll mit diesem Exkurs illustrierend mit dem historisch einmaligen Ereignis der

Entscheidung zur Freihaltung statt Bebauung der Dresdner Elbauen 1873 unterlegt werden. Gewisse Parallelen (die Gründerzeit im 19. Jahrhundert und die „Gründerzeit“ nach 1990) und Unterschiede (bürgerlich-monarchistische versus freiheitlich-demokratische Staatsordnung) bieten eine lokalpolitisch interessante Ergänzung, wenn sich auch aufgrund der heterogenen Datenlage und historischen Einbindung die Entscheidungen nicht direkt vergleichen lassen. Aber „gerade die zeitlichen Veränderungen, die Abläufe des Wachsens, Schrumpfens, des Wandels und der Anpassung sind von Interesse, wenn Entwicklungen einer Stadt verstanden und beeinflußt werden wollen“ (MEISE & VOLWAHSEN, 1980). Die Dresdner Beispiele erlauben durchaus induktive Schlüsse und Verallgemeinerungen: Am Beispiel der Elbauenfreihaltung läßt sich fragmentarisch, am Beispiel des Autobahnprojektes A 17 exemplarisch zeigen, welche Kriterien entscheidungsleitend und stadtbestimmend sind. Zu fragen ist, was den Entscheidungsprozeß zur Freihaltung der Elbauen kennzeichnet und ob es in Dresden eine Tradition partizipatorischer und offener Entscheidungsfindung gibt, bei der ein tradiertes Umweltbewußtsein, d.h. die Abschätzung der Entscheidungsfolgen im Hinblick auf Zukunftsfähigkeit, mit einem Gespür für die Besonderheiten der Landschaftsstadt Dresden zum Tragen kommt oder ob bei den Entscheidungen generell Wirtschaftlichkeit, politische und private Interessen im Vordergrund stehen, denen das Allgemeinwohl sowie Belange der Umwelt und Ästhetik untergeordnet werden.

Zur Methodik

Zur Elbauendiskussion wurden Dokumente im Sächsischen Staatsarchiv sowie im Dresdner Stadtarchiv erfaßt. Aus den dort zu findenden Materialien wurden Landtags- und Stadtratsbeschlüsse, Behördenschriftwechsel, Gesetze, Verordnungen, Eingaben, Pressedokumente u.ä. herangezogen. Die Dokumente wurden bezogen auf den konkreten Entscheidungsprozeß der Freihaltung der Elbauen Dresdens und auf die allgemeinen Bedingungen der Entscheidungsfällung ausgewertet. In der Sächsischen Landesbibliothek und im Dresdner Stadtarchiv fanden sich nur vereinzelte Pressedokumente der damaligen Lokalpresse (z.B. „Dresdner Anzeiger“, „Berliner Börsen-Zeitung“, „Dresdner Journal“, „Dresdner Nachrichten“, „Dresdner Zeitung“), die in die Auswertung der Dokumente einbezogen wurden. Durch die Darstellung der politischen, finanziellen und lokalen Gegebenheiten lag somit ein Überblick über dieses historische Beispiel vor.

Dresdens städtebauliche und politische Entwicklung im 19. Jahrhundert

Dresden gehört zu den wenigen mitteleuropäischen Städten, bei denen sich die freie Natur in Gestalt der breiten Elbwiesen bis in die Stadt erstreckt. Die ehemaligen fiskalischen Ausschiffungsplätze, die mit Sandstein gepflastert waren, sind heute größtenteils von Rasen überwachsen. Die Elbe ist lediglich auf der Altstädter Seite, zwischen Albert - und Marienbrücke, von Ufermauern eingefast. Auch hier ist das Ufer für jedermann begehbar. ... (Es) gehört zu den bewundernswerten Leistungen der Stadtplaner des zweiten Drittels des 19. Jahrhunderts, daß die wirtschaftliche Verwertung der Elbwiesen und der Elbhänge als Bauland verhindert worden ist. (PAMPEL, 1964)

Die Elbe war bis ins 19. Jahrhundert ein unregulierter Flachwasserstrom mit Klippen, Stromschnellen, Sandbänken und Inseln - bis zu 250 m breit und oft nur knietief. Nichtsdestotrotz kann auf eine „1000jährige Elbschiffahrtsgeschichte“ (HEINRICH, 1991) zurückgeblickt werden. Die Elbe und ihre Schiffe spielten seit dem frühen Barock eine wichtige Rolle bei der Ausgestaltung prächtiger Staatsempfänge und fürstlicher Machtrepräsentationen.² Unter August dem

Starken entfalteteten die Elbauen als grandiose Naturbühne für prunkvolle Schauspiele bis dahin ungekannte Pracht. Venedig mit dem Canale Grande, das August auf seiner Kavaliertour bereite, erweckte in ihm einen so nachhaltigen Eindruck, daß nach diesem Vorbild die Elbe zu einer „mit flußzugewandten Villen, Schlössern und Palästen kostbar gerahmten Prunkwasserstraße im Weichbild der Residenz ” (HEINRICH, 1991) gestaltet werden sollte. Die bauliche Entwicklung Dresdens war stets aufs Engste mit der Elbe verbunden. Dabei spielten Bauordnungen seit dem 16. Jahrhundert, von Kurfürst Moritz begründet, eine große Rolle. Im 19. Jahrhundert konnte deshalb die Entwicklung Dresdens, verglichen mit anderen Städten, relativ planmäßig erfolgen.³

1831 führte der Übergang zur konstitutionellen Monarchie zu Umwälzungen, die sich im Reformwerk Bernhard von Lindenaus widerspiegelten und den Widerspruch zwischen den neuen wirtschaftlichen Verhältnissen und den zurückgebliebenen politischen Zuständen ansatzweise lösten, indem der Einfluß bürgerlicher Kräfte weiter ausgebaut wurde (vgl. hierzu und ff. ARLT & GATTER, 1991). Im selben Jahr erhielt die Stadt unter Beibehaltung der strengen „Allgemeinen Bauordnung für die Haupt- und Residenzstadt Dresden” von 1827, die besagte, daß niemand „der öffentlichen Sicherheit, Wohlfahrt und Zierde hiesiger Stadt zum Nachtheil bauen” dürfe (HELAS & ZADNICEK, 1996) die Verfügungsgewalt in Baufragen. Die Mehrheit der Ratsmitglieder war sich darin einig, den Charakter Dresdens als Kunst- und Residenzstadt zu wahren und eigenmächtigen Bestrebungen von Bauherren und Gewerbetreibenden Einhalt zu gebieten. So wurden repräsentative Bauten wie Theater und Gemäldegalerie dem neuen Stadtcharakter entsprechend in stolzer Bürgerarchitektur errichtet, die Festungsanlagen geschleift.⁴

Die Städteordnung vom 2. Februar 1832 brachte die Selbstverwaltung der Kommunen, die es dem Bürgertum ermöglichte, wichtige Positionen im Stadtrat einzunehmen und eigene Interessen, auch in Baufragen, durchzusetzen. Der Eintritt Sachsens in den Deutschen Zollverein führte in Dresden zu einer Stärkung der Nord-Süd-Entwicklungsachse, die sich im Ausbau von Industrie und Verkehrswegen artikulierte. Damals wurde die Marienbrücke gebaut, die Eisenbahnverbindung Leipzig-Dresden eröffnet (1839), begann die Elbdampfschiffahrt. Als die Anzahl zu transportierender Güter und die Personenschiffahrt wuchsen, wurden auch Forderungen zur Regulierung der Elbe laut. 1844 wurde eine Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte von 1821 vorgelegt, worauf 1845 Dampfbagger in der Elbe eingesetzt wurden, um Flußregulierungen vorzunehmen. Die wirtschaftliche Stagnation und die Zuspitzung politischer Divergenzen gipfelten 1849 in den Maikämpfen, aus denen ein Parlament hervorging, das hauptsächlich von konservativen Adligen dominiert wurde. Unter Ferdinand von Beust beschränkten Verordnungen die allgemeinen

² Im 16. und 17. Jahrhundert zogen Kaiser und Könige mit Prunkschiffen von Böhmen nach Dresden. Das Zeremoniell war ganz auf die Elbe bezogen. So reisten die Wettiner zur Landesgrenze an der Gelobtbachmündung, um den von Außig nahenden Gast zu empfangen und während der gemeinsamen Schiffsfahrt Wasserjagen zu veranstalten. In der Residenz erfolgte die prunkvolle Ausschiffung auf den Mönchswiesen gegenüber der Brühlschen Terrasse, wo sich Dresdens Pracht vom Fluß aus am eindrucksvollsten präsentierte (HEINRICH, 1991).

³ Zu Anfang des 19. Jahrhunderts waren die großen Pläne August des Starken zur Gestaltung des Flußbereiches zumindest im Zentrum erschwert, da auf der Altstädter Seite seit dem 18. Jahrhundert Teile des Festungsgeländes in Privatbesitz waren und auf dem Plateau neben Gärten v.a. Substruktionen zu finden waren, die als Ställe, Lager und Werkstätten dienten und somit die spätere bauliche Entwicklung behinderten. Auf der Neustädter Seite befanden sich die Festungswerke in königlichem Besitz.

⁴ Die Stadterweiterung konnte nach einem einheitlichen Plan entwickelt werden, wobei die Kriterien Allgemeinwohl, Brandschutz, vor allem aber auch die Erfahrungen mit Überschwemmungen (1784, 1785, 1799, 1814, 1824, 1830 und 1845) handlungsleitend waren (KORNDÖRFER, 2001)

bürgerlichen Freiheiten, während mit dem Erlaß der Gewerbeordnung 1861 der wirtschaftliche Aufbau Sachsens vorangetrieben wurde. Zünfte verloren ihre Privilegien und Industriestandorte wurden zugewiesen, neben der Wilsdruffer Vorstadt, der nordwestlichen Neustadt oder dem Plauenschen Schlag u.a. auch die Johannstädter Blumenstraße, dicht an der Elbe gelegen. Deren Kontrolle erwies sich als schwierig, so daß sich 1854 das Ministerium des Königlichen Hauses besorgt über die Vorgänge zeigte, die den Charakter Dresdens als Residenzstadt gefährdeten. Im Bauwesen blieb die starke Beeinflussung durch das Ministerium des Inneren trotz des Wunsches des Stadtrates, „die übermäßige Mitarbeit der Regierungsbehörde“ einzudämmen, bestehen. Die Landesdirektion wies schon 1833 darauf hin,

„daß allgemein verbreitete Regelmäßigkeit und Schönheit im Bauen auf den Wohlstand einer Stadt einen merklichen Einfluß nehmen . . . In einer Hauptstadt und Residenzstadt von Dresdens Verhältnissen wird aber jene Anforderung des Geschmacks ein wirkliches Bedürfnis des einheimischen und fremden Publicums. Schwer ist allerdings die richtige Gränzlinie zu finden, wieweit hierbei das Interesse des Einzelnen dem Gesamtwunsch des gebildeten Publicums unterzuordnen sei.“ (PAMPEL, 1964)

Die Baubehörde strebte eine Begrenzung der Befugnisse der Eigentümer durch die Aufstellung festumrissener Bestimmungen an, um eine geordnete Entwicklung zu garantieren. Die Eigentümer hingegen verlangten zur Wahrung ihrer Privatinteressen Baufreiheit und Aufhebung aller ihrer Ansicht nach diskriminierenden Bestimmungen. Eine völlige Baufreiheit der Eigentümer wurde indes nie erreicht, die städtebauliche Entwicklung blieb durch Planungen der Baubehörde vorgezeichnet, wodurch der Stadt zuerst Anarchie, später die schlimmsten Auswirkungen gründerzeitlicher Spekulationen erspart blieben. Für die Arbeit des zuständigen Ministeriums des Innern könne „nur das allgemeine und öffentliche Interesse der Maßstab sein“ (1856, vgl. PAMPEL, 1964). Die Behörde agierte nicht bürokratisch, sie holte zudem vor der endgültigen Genehmigung seit 1859 Gutachten ein: vom Akademischen Rat (für Gestaltungsfragen), vom Landesmedizinalkollegium, von der Technischen Deputation. Die Erweiterung des Mitspracherechtes führte jedoch auch zu langwierigen Verfahren, wobei sich Eingaben der Bevölkerung v.a. auf Veränderungen zum eigenen Nutzen der Grundstücksbesitzer richteten, denen das Allgemeinwohl oder die Verbesserung städtebaulicher Konzeptionen nicht unbedingt nahelagen (PAMPEL, 1964). Am 28. Juni 1854 erließ man eine Verordnung zur Gründung einer Bau- und Verschönerungskommission, deren Vorsitzender Ferdinand v. Beust wurde (1809-1886).⁵ Zu deren Aufgaben gehörten die Erarbeitung allgemeiner Baupläne und die Freihaltung von Bauland für zu erwartende größere Unternehmen, die einem repräsentativen, geordneten Ausbau der Landeshauptstadt dienen sollten. Als wichtigstes Ergebnis entstand ein Generalbebauungsplan, den Stadtbaukommissar HEINRICH HERMANN BOTHEN 1859 vorlegte und mit dem versucht wurde, den städtebaulichen Zusammenhang trotz einzelner Bauregulative zu erhalten. Am 28. Oktober 1862 bestätigte das Innenministerium den Generalbebauungsplan Bothens, in dem die generelle Stadtstruktur und verschiedene Bebauungen bestimmt, das Straßennetz, die Elbbrücken sowie gestalterische Veränderungen im Elbuferbereich festgelegt wurden. Die Hauptrichtung künftiger Bebauung sollte die Ost-West-Achse sein, es galten 3 Stadtzonen mit geschlossener und offener

⁵ Zu weiteren Mitgliedern zählten der Oberbürgermeister, der Vorstand der städtischen Baupolizei, Abgeordnete des Finanz- und Kriegsministeriums, Vertreter des Akademischen Rates (der Architekt GEORG HERMANN NICOLAI, der Bildhauer ERNST FRIEDRICH AUGUST RIETSCHEL) sowie der Landbaumeister KARL MORITZ HÄNEL.

Bebauung sowie baufreien Gebieten. Seit 1849 drängte die Landesregierung den Stadtrat, gestalterische Bestimmungen in das Baugesetz einzubringen. Die Bauvorschriften trügen „ästhetischen Forderungen zu wenig Rechnung“, würden „die Ausführung genialer Projecte“ verhindern und „Uniformität zu sehr“ begünstigen, so daß „Ausartung bis zur Monotonie“ entstünde. Demgegenüber versuchten die Stadtverordneten und verschiedene Interessengruppen, öffentlichen Einfluß im Baugeschehen weitgehend auszuschalten. Vorschläge über „Baustyl und architektonische Ästhetik“ seien Aufgabe von Bauakademien (vgl. PAMPEL, 1964).⁶ Unter dem Druck der Bauherren und Grundstücksbesitzer mißachtete man die offene Bauweise der offenen zweiten und die Freihaltung der baufreien dritten Zone immer mehr. Friedrich Ferdinand Graf von Beust, der „Erhalter des Stadtbildes“⁷, mußte auf Betreiben BISMARCKS 1866 den sächsischen Staatsdienst quittieren, die Bau- und Verschönerungskommission wurde aufgelöst.

Mit der Einbindung in das deutsche Kaiserreich stellten sich dem sächsischen Königshaus vermehrt staatspolitische Aufgaben, wobei die Dresdner (Residenz-)Stadtentwicklung stets besondere Aufmerksamkeit fand (vgl. hierzu und ff. JARMER & LERM, 1991). Der sächsische Hof (ab 1873 unter KÖNIG ALBERT) bestimmte wesentlich das öffentliche Leben im ausgehenden 19. Jahrhundert und wirkte aktiv an der Konzipierung und Finanzierung verschiedener Bauten der Öffentlichkeit, Bildung und Kultur mit. Er übte in dem Bestreben, den Charakter der Kunst-, Kultur- und Residenzstadt durch Verdrängung der Industrie in die Vororte und Randgebiete zu erhalten, entscheidenden Einfluß auf eine hochentwickelte Baugesetzgebung aus. Unterstützung fand dies bei Pensionären und im Groß- und Bildungsbürgertum, lief jedoch den Interessen der Industriellen und der Bodenspekulanten zuwider, was zu häufigen Auseinandersetzungen führte. Die spezifische Eigenart der Dresdner Entwicklung ergab sich aus dem Zusammenspiel der Kräfte des Hofes, des Industriekapitals, der tonangebenden großbürgerlichen Oberschicht, (ehemaligen) Militärs sowie Pensionären, des Bildungsbürgertums, einer starken gemischten Mittelschicht und der organisierten, aufgrund des Dresdner Produktionsprofils über einen vergleichsweise hohen Bildungsstand verfügenden Industriearbeiterschaft. Die einsetzende Industrialisierung und damit verbundene wachsende Bevölkerung⁸ gab den entscheidenden Impuls für die großstädtische Entwicklung Dresdens. Noch zu Beginn der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts galt die Förderung des Fremdenverkehrs als wichtigste wirtschaftspolitische Aufgabe der Stadt. Als 1865 die Sächsische Bank gegründet wurde und industrielle Anlagen sichtbar zunahmen, hielten sich Stadt und Staat im Hintergrund.

Durfte man diese Unternehmungen fördern, die mit ihren Schloten das Paradies der Fremden, das Idyll der Pensionisten und Pensionärinnen, die Würde der Residenz so ungeschlachtet beleidigen? (KALKSCHMIDT, 1934/1977, S. 448)

Ungeachtet dessen vollzog sich im Zusammenhang mit dem Erstarken des deutschen Kaiserreiches in den drei Jahrzehnten nach 1870 die Wandlung Dresdens von einer biedermeierlichen

⁶ Im Jahre 1865 erscheint im Sächsischen Baugesetz zum ersten Mal der Begriff „Stil“ (BARTH, 1995).

⁷ BEUST leitete ab 1849 die innere und äußere Politik Sachsens im Geiste der Reaktion gegen die liberalen Forderungen des Bürgertums sowie gegen den nationalen Zusammenschluß unter der Führung Preußens. Später versuchte er, sich mit einem Reformprojekt des Deutschen Bundes hervorzutun. 1864 ging er als Vertreter des Bundes nach London, wo er an den Konferenzen über die Schleswig-Holsteinischen Herzogtümer mitarbeitete. (HAENEL & KALKSCHMIDT 1977, S. 387)

⁸ bedingt auch durch die Landflucht aus Schlesien und Ostpreußen, durch die genügend Bauarbeiter zur Verfügung standen

Residenzstadt mit barocker Pracht zu einer modernen Großstadt, die in einem Atemzug mit Wien und München genannt wurde.⁹

Dresdens früherer Charakter als befestigte Residenzstadt hat bis vor wenig Jahrzehnten das Entstehen industrieller Etablissements nahezu ausgeschlossen. Während einiger Jahrhunderte waren die königliche Münze [...] und die Gießerei und Schlosserei des königlichen Zeughauses die einzigen Anlagen, welche nach Größe und Art des Betriebes wesentlich über die zahlreichen Werkstätten der Kleingewerbe hervorragten und auf den Namen 'technische Etablissements' hätten Anspruch erheben können. Erst nach Beseitigung der Festungswerke (1826) und nach Anlegung der ersten in Dresden auslaufenden Eisenbahnen (Leipzig- Dresden 1839, Dresden-Görlitz 1847) waren Raum und Anregung geboten zur Errichtung von Industrieanlagen im modernen Sinne und so günstig erwies sich Dresdens Lage an der schiffbaren Elbe und als Knotenpunkt von fünf Eisenbahnen, dass die wachsende Zahl grosser mittels Dampf getriebener Fabriken und deren Belästigung durch Rauch, Lärm und üble Gerüche bereits die behördliche Abgrenzung eigentlicher 'Fabrikdistrikte' erforderlich gemacht haben. (Die Bauten, technischen und industriellen Anlagen in Dresden, 1878, S. 541)

Mit der Herausgabe des Ortsstatuts 1878 war Dresden die erste deutsche Stadt, die ein Planwerk zur Festlegung von Industriestandorten, Wohngebieten und anderen Nutzungsflächen vorweisen konnte. Die Entscheidungen darüber trafen das Innenministerium und der Rat der Stadt unter Beteiligung von Baufachleuten der Akademie, des Polytechnikums, der Technischen Hochschule sowie der Architektenvereine. Der Landtag blieb ohne Stimmrecht. Ein Ergebnis dieses Ortsstatuts war u.a. auch die Verhinderung der Kanalisierung der Elbe gegen weitere Forderungen der Industriellen.

Der Verwaltungsgang, 1897 ortsgesetzlich geregelt, sah folgende Schritte vor:

1. Ein Bebauungsplan wird durch die Baupolizeibehörde oder das städtische Tief- bzw. Vermessungsamt erstellt.
2. Der Baupolizeiausschuß erarbeitet spezielle Bestimmungen, die durch den Stadtbezirksrat bestätigt und vom Rat der Stadt beschlossen werden müssen.
3. Die Vorlage wird vom Innenministerium geprüft. In dieser Phase wird der Plan in der Öffentlichkeit diskutiert (seit Anfang der 1870er Jahre Auslegung der Bebauungspläne), berechnete Einsprüche der Bevölkerung und der Stadtverordneten werden eingearbeitet.
4. Nach Konsultation der jeweiligen Ausschüsse wird der Plan durch das Innenministerium genehmigt.
5. Der Plan erscheint als neues Ortsgesetz im Amtsblatt.

Der Stadtrat und die Stadtverordnetenversammlung hatten dabei eine wichtige Position inne.¹⁰ Mindestens die Hälfte der Stadtverordneten mußte mit Haus- bzw. Grundeigentum innerhalb

⁹ Ab 1880 wuchs die Zahl der Mittel- und Großbetriebe, die sich nach 1890 entlang der Bahnlinie in Vorstädten wie Niedersiedlitz oder dem heutigen Radebeul ansiedelten. Der bequeme Transport billiger böhmischer Braunkohle auf der Elbe spielte dabei eine große Rolle.

¹⁰ Stadtverordnete wählten einen Stadtrat für 6 Jahre, wurde er wiedergewählt, blieb er es hauptamtlich auf Lebenszeit. Der Bürgermeister wurde vom Ministerium aus den Ratsmitgliedern gewählt.

der Stadtgrenzen ansässig sein. Da nur 4-5 % der städtischen Bevölkerung tatsächliche „Bürger“ waren, bestimmte diese Minderheit die Stadtentwicklung. Bedingt durch Zensurwahlrecht und die spätere Einführung des Dreiklassenwahlrechts fanden sich die vermögenden Schichten in der Stadtverordnetenversammlung stark repräsentiert. Für Hauseigentümer und Bauspekulanten bestanden dadurch gute Voraussetzungen, auf das Baugeschehen einzuwirken. Die „Phalanx der Hausbesitzer“ (NAUMANN, zit. nach FRINDT, 1991, S. 55) setzte sich gegen gestalterische Forderungen und „lästige Bauregulative“ zur Wehr. Ihrer Meinung nach „seufze jede gesunde Bauspekulation, da fast kein Bau ohne erschwerende Bedingungen“ gestattet werde. Im Jahre 1873 waren schon drei Vertreter dieser Gruppe Mitglied der Baupolizeikommision und erlangten bis zum Ende des Jahrhunderts auch in der Stadtverordnetenversammlung großen Einfluß.

Der Übergang vom Idyll der Fürstenstadt zum straffen Arbeitsrhythmus der Großstadt war schwer. [...] Die Stadt, so groß sie geworden, so rasch sie, gemessen am stetigen Tempo ihres früheren Entwicklungsganges, gewachsen ist - die Wirtschaft ist schneller noch gewachsen als sie. Der städtische Lebenswille mußte in diesen fruchtbaren Jahrzehnten alles daran setzen, sich die Wirtschaft nicht über den Kopf wachsen zu lassen. (KALKSCHMIDT, 1934/1977, S. 447)

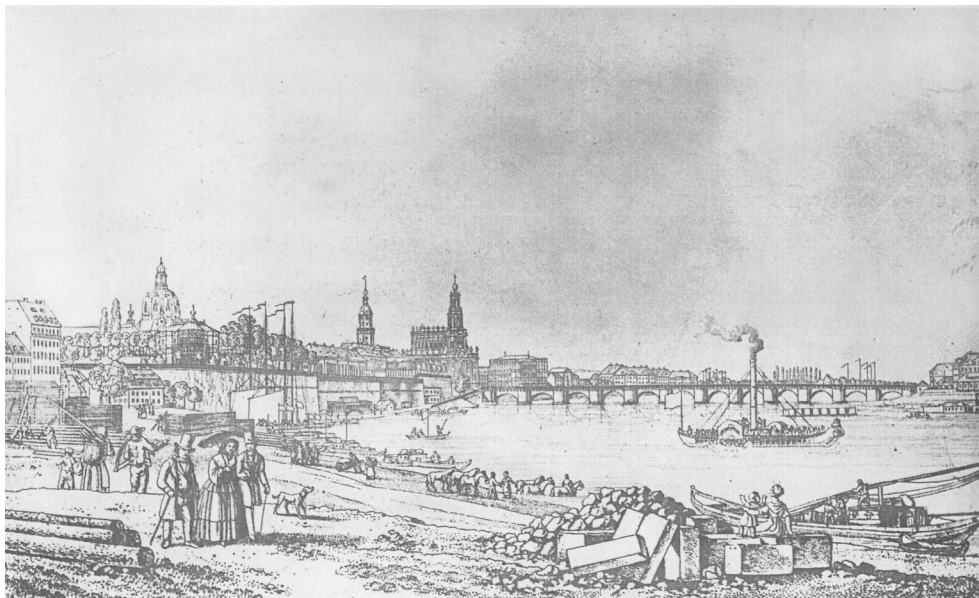


Abb. D.2 Dresden, historisch von Osten gesehen (um 1845)

Quelle: Büro des Stadtarchitekten des Rates der Stadt Dresden

Viele Entscheidungen zur Milderung der Großstadterscheinungen waren von den Gegebenheiten abhängig und nur durch sie verständlich (PAMPEL, 1964). So waren sich Mitglieder des Hofes, der Garnison, der Botschaften und Konsulate, Beamte, der vermögenden Schicht angehörende Pensionäre sowie Vertreter aus Gastronomie und Fremdenverkehr darin einig, den Rat der Stadt und das Ministerium aufzufordern, den attraktiven, gegliederten, grünen und gut durchlüfteten Stadtorganismus zu bewahren. Ende des 19. Jahrhunderts leisteten immer mehr Vereine und Ausschüsse Zuarbeiten für Bebauungspläne und auch das Gutachten der Medizinalbehörde bekam einen höheren Stellenwert. Des weiteren wuchs der Einfluß freischaffender Architekten und

der allgemeinen Öffentlichkeit - v.a. über Eingaben und öffentlichen Protest. Bedauert wurde schon damals, daß sich das Bild der alten Stadt veränderte. Monumentalbauten zu beiden Seiten des Stromes drängten sich auf: an der Neustädter Seite die beiden Ministerialgebäude und einige Fabrikanlagen. Die Brühlsche Terrasse behauptete zwar ihren Platz und ihren Rang, aber die Kunstakademie, von Konstantin Lipsius von 1886 bis 1893 dicht hinter ihr errichtet, sei „eine Mißgeburt, die mit dem 'Balkon Europas' in dauernder Feindschaft lebt“ (KALKSCHMIDT, 1934/1977). Das Brühlsche Palais mußte 1900 dem neuen Landtagsgebäude Paul Wallots weichen, für das ursprünglich sogar ein Stück der Terrasse beseitigt werden sollte; diese Forderung wurde aber unter dem lauten Widerspruch der Öffentlichkeit begraben.

Das 1905 verabschiedete Ortsgesetz war eine Entwicklung des Ortsstatuts von 1878. Der Paragraph 61 der Bauordnung erließ Vorschriften zur besonderen Gestaltung im Bereich kulturhistorisch wertvoller Bauten, Plätze und wichtiger Straßen, im Uferbereich der Elbe und entlang der Eisenbahn. Dresden blieb trotz aller industriellen Veränderungen von dem „unausrottbaren Ehrgeiz besessen, eine Gartenstadt zu sein und zu bleiben“ (KALKSCHMIDT, 1934/1977, S. 450). Soweit die Stadt auf Neuansiedlungen v.a. entlang der Elbe und in Richtung Osten Einfluß besaß, nutzte sie diesen, wodurch „die Residenz an der Elbe ihren alten Ruf, eine schöne Stadt zu sein, auch durch die schlimmen Zeiten der unbedenklichsten Bodenspekulation einigermaßen hindurchretten“ konnte (KALKSCHMIDT, 1934/1977, S. 450).

Der Entscheidungsprozeß zur Elbufergestaltung von 1869 bis 1874

Das Vorhaben zur Elbuferregulierung und -korrektur in Dresden hat eine jahrzehntelange Geschichte, an dieser Stelle wird jedoch nur der Zeitraum von 1869 bis 1874 betrachtet, in dem die Weichen für die bis heute zu bewundernde Freihaltung der Elbauen im Stadtzentrum gestellt wurden. Im Zuge der für die Elbschifffahrt notwendigen „Elbstromregulierung“ erschien

die Erweiterung und Verbesserung vorhandener Ausschiffungs-, Lande- und Lagerplätze, sowie die Schaffung neuer dergleichen, die Vermehrung und Verbesserung der an den beiderseitigen Elbufern sich hinziehenden Verkehrsstrassen, sowie endlich die Herstellung geeigneter Stromquerprofile behufs regelrechter und ungehinderter Abführung der Hochwässer und möglicher Ausnutzung der Ufer als Bauland in hohem Grade wünschenswerth. (Die Bauten, technischen und industriellen Anlagen in Dresden, 1878, S. 446)

Für diesen Exkurs wurde der Entscheidungsprozeß in Stadtrat, Stadtverordnetenversammlung und Staatsregierung, begleitet von Presse und Öffentlichkeit, betrachtet. Die an der Entscheidung zur Freihaltung der Elbauen beteiligten Akteure und Strukturen der Stadt- und Landesregierung sind im folgenden Überblick zusammengestellt:

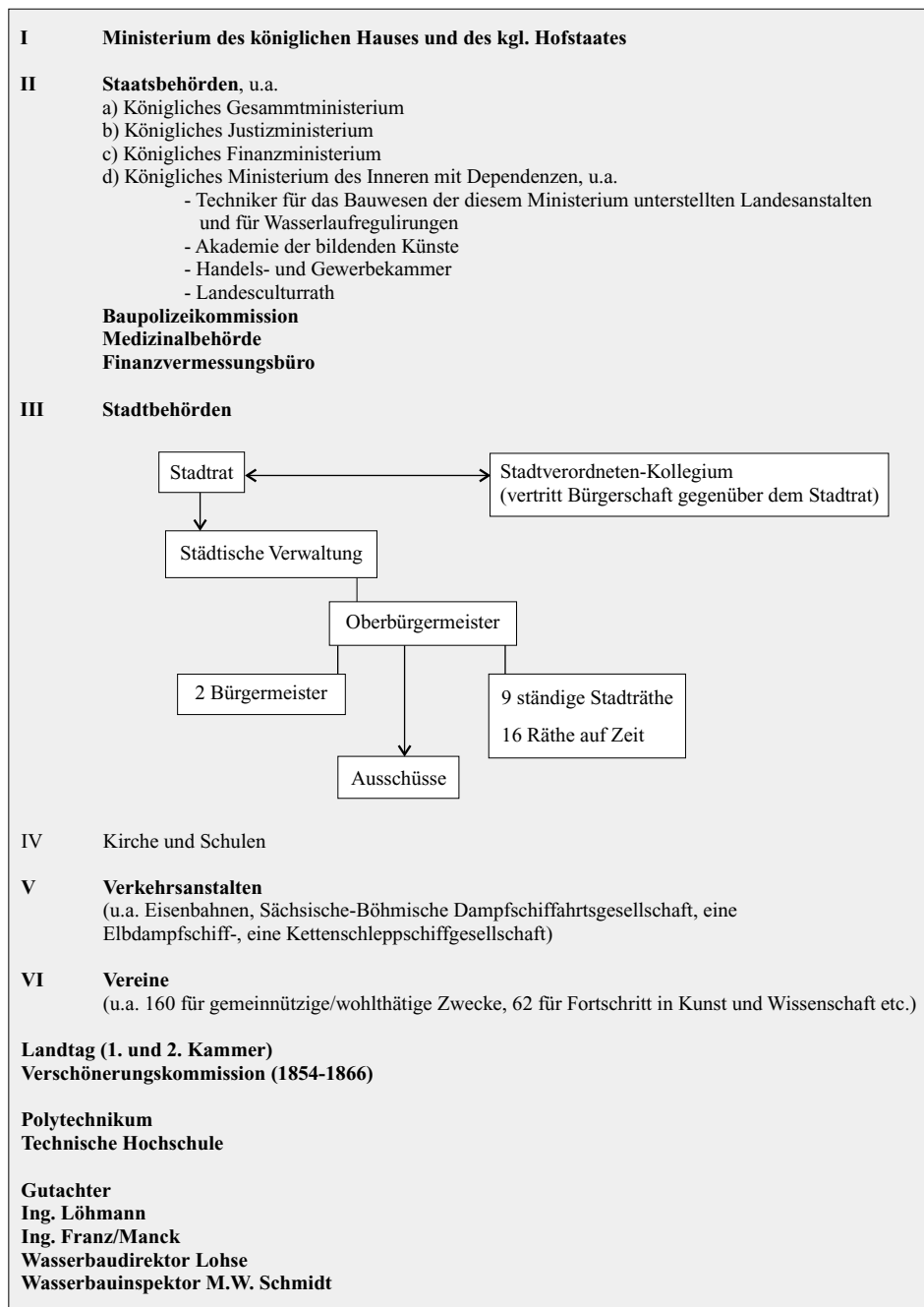


Abb. D.3 Überblick über die an der Entscheidung zur Freihaltung der Elbauen beteiligten Akteure und Strukturen der Stadt- und Landesregierung (in Originalschreibweise)

I - VI aus: Die Bauten, technischen und industriellen Anlagen in Dresden (1878), herausgegeben von dem Sächsischen Ingenieur- und Architekten-Verein und dem Dresdner Architekten-Verein. Dresden: C.C. MEINHOLD & SÖHNE, S. 15-17

In der Mitte des 19. Jahrhunderts hatten wichtige Elbstromkorrekturen zur Verbesserung der Schiffbarkeit stattgefunden. Die Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft, 1869 eröffnet, war schon 1871 auf die ganze Oberelbe ausgedehnt worden.¹¹ 1858 bis 1860 wurde, der wachsenden Bedeutung der Elbe als Transportweg geschuldet, ein Plan zur Elbregulierung ausgearbeitet.¹² Die Elbe wurde durch sogenannte Parallelwerke aus Sandstein eingedämmt, die dem Fluß die heutige Breite von 113 Metern (= 400 sächsische Fuß) und 94 cm Tiefe gaben. Durch eine behutsame Bauweise führte dieser Eingriff jedoch nicht zu einer vollständigen Versteinerung des Ufers. Die Wiesen in ihrer Gestalt von wechselnden Prall- und Gleithängen blieben erhalten und konnten weiterhin periodisch überflutet werden.

Um 1870 standen die planmäßige Gestaltung und Verschönerung des Elbraumes oberhalb der Altstadt im Mittelpunkt der Auseinandersetzungen bei der Bebauung der Pirnaischen Vorstadt. Neben großen Lagerplätzen fanden sich damals hier Gärten, Felder und Vorwerke mit Schankmöglichkeiten, die beliebte Ausflugsziele waren, aber auch Ziegel- und Kalkbrennereien. Deren qualmende Schornsteine vor der Kulisse der grünen Hügel am Horizont erweckten lebhaftes Unmutsbekundungen. Der Kohlenrauch drohte Elbflorenz einzuhüllen. Die Staatsregierung wünschte, eine Abgrenzung von Wohn- und Fabrikbezirken abschließend ortsgesetzlich zu regeln. Fabriken wurden in der inneren Altstadt verboten, „um königliche Schlösser und Kunstsammlungen vor Rauch und Ruß zu bewahren“ (RICHTER, 1904, S. 25). In den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts waren die Belästigung durch Rauch und die damit verbundene Beeinträchtigung der Aussicht von der Elbbrücke und der Brühlschen Terrasse so groß, daß in der Tagespresse Mitteilungen von der „großen Rücksichtslosigkeit gegenüber den Besuchern unserer weltberühmten Terrasse“ (PAMPEL, 1992) zu finden waren.

Das Sonntagsche Areal und die Elbuferregulierung. Gutachten und Gegengutachten

Die Vorgänge um die Bebauung dieses Areals sind exemplarisch für die mit Umnutzung, Stadterweiterung und spekulativen Absichten einzelner Grundeigentümer einhergehenden Konfliktlagen und ähnlich auch heute in Dresden noch zu erleben. Auf Drängen der Bürger kam die Stadt 1867 zu einer Übereinkunft mit dem Ziegeleibesitzer Ernst Hermann Sonntag zur Produktionseinstellung seiner an der Elbe gelegenen Fabrik. Diese hatte sich zu einem öffentlichen Ärgernis entwickelt, weshalb

um die Mitte des Jahres 1867 das hiesige Publikum und die Tagespresse über die leidigen Belästigungen wetteiferten [...] und man in öffentlichen Versammlungen mit förmlicher Entrüstung darauf hinwies, wie eine große Rücksichtslosigkeit der Fortbetrieb [...] gegen die Besucher unserer weltberühmten Terrasse involviere, da letztere bei Ostwind mit Rauch und Ruß geschwängert und für sie bei Westwind jede Aussicht auf den Elbstrom und die Loschwitzer Hügelkette getrübt werde [...] - da mußte ich im Interesse meiner Vaterstadt mich für verpflichtet erachten, dem hiesigen Stadtrathe unter gewissen, die Erleichterung baulicher Ausnutzung meines Grundstücksareals bezweckenden Bedingungen die Einstellung des Betriebes meiner Ziegelei im August 1867 anzubieten,

¹¹ „Seine geräuschvollen Kettendampfer weckten den Strom zu nutzbringendem Leben, verursachten jedoch dem zu sinniger Naturbetrachtung neigenden Bewohner des Elbtals arge Störung. In dieser Kettenschleppschiffahrt kam die ebenso gewaltige als rücksichtslose Kraft des neuen Erwerbslebens recht augenfällig zur Erscheinung.“ (RICHTER, 1904, S. 24)

¹² Danach wurden 1861 zwei Millionen Kubikmeter Kies ausgebaggert, die gleichzeitig der Befestigung und Begradigung der Ufer dienten.

beschrieb SONNTAG seine „Opferwilligkeit“ (Petition ERNST HERMANN SONNTAGS in Dresden an die Hohen Ständekammern des Königreiches Sachsen. Zur Budgetvorlage für den Dresdner Elbufer- und Quaibau, 1873, Stadtarchiv Dresden, zit. nach KORNDÖRFER, 2001, S.24/25). Trotzdem blieb das Sonntagsche Anwesen in der Pirnaischen Vorstadt Objekt des Anstoßes zwischen Stadt- und Staatsregierung. Zur Entschädigung des Ziegeleibesitzers wurde ihm sein Areal als Wohnbauland zugesprochen. Die Stadtverwaltung genehmigte seit 1860 die Pläne Sonntags zum Bau eines Wohnhauses, das im Laufe der Jahre ständig erhöht und vergrößert wurde. Das Ministerium des Inneren forderte vom Rat 1868 einen Bericht, da die Aussicht von der Brühlschen Terrasse nach dem Loschwitzer Hang „erheblich beeinträchtigt“ werde und wies darauf hin, daß „die Aussicht auf die Loschwitzer Hügelkette, soviel irgend möglich“ zu erhalten sei, denn dies „liegt dringend im Interesse hiesiger Stadt“ (PAMPEL, 1964). Daraus ergaben sich heftige Auseinandersetzungen über ästhetische Fragen. Als im Jahre 1869 von Sonntag weitere Baupläne für das gesamte Areal vorgelegt wurden, forderte die Oberbehörde eine generelle Klärung von Gebäudehöhen und hydrotechnischen Erfordernissen, um die künftige Bauflucht entlang der Elbe festzulegen. Stromtechnische Aspekte traten in den Vordergrund und dominierten auch die Ziehung der Hochuferlinie, worüber sich Rat und Finanzministerium, für Straßen-, Brücken- und Uferbauwesen im Falle von Bauverbindlichkeiten des Staates zuständig, drei Jahre lang stritten. Der Wasserbauingenieur LÖHMANN wies in einem Gutachten nach, daß das vorhandene Gebäude Sonntags zu weichen habe. 1869 brachte der Rat den Gegenvorschlag des städtischen Ingenieurs MANCK und des Baukommissars FRANZ, die das Sonntagsche Haus als erhaltbar einschätzten.

LÖHMANN erstellte im Auftrag des Ministeriums des Innern (verantwortlich für rechtliche und polizeiliche Angelegenheiten bei Wasserbau und Schifffahrt) ein Projekt, das eine Profildimensionierung der Elbe nach den Hochwassererfahrungen vom 31. März 1845 sowie eine den Inundationsgebieten abzugewinnende zweckentsprechende Flächenverwertung vorsah. Dazu waren Kaistraßen, beiderseitige Bauprojekte und eine dritte Elbbrücke vorgesehen. Stadt- und Staatsregierung sollten seiner Meinung nach gemeinsam für die Kosten aufkommen, „wenn es gelte, der Hauptstadt eine neue Zierde zu verleihen“ (ebd.). Der Stadtrat erhielt zur Meinungsbildung durch die Königliche Kreisdirection eine Verordnung des Ministeriums des Innern vom 7. Januar 1869 mit dem Gutachten Löhmanns. Baukommissar FRANZ übernahm gemeinsam mit Ingenieur MANCK 1869 die Begutachtung. Die städtische Baupolizeideputation wiederum reichte am 16. Juli 1869 das Franzsche Gutachten, nach dem das Sonntagsche Haus erhalten bleiben könne, an das Ratscollegium zur Entscheidung weiter. Beiden Gutachten eignete eine technisch-mathematische Herangehensweise, wobei die Berechnungen zu unterschiedlichen Ergebnissen in Abhängigkeit von den Präferenzen führten: MANCK störte am Löhmannschen Plan, daß teures Bauland am Stromufer ungenutzt bliebe. FRANZ beklagte in einem gutachterlichen Vortrag, daß die Baupolizei die Einquaiungspläne der Elbe bisher nicht ernst genommen hätte und forderte

1. das linke Ufer mit einer Quaistraße von 25-30 Ellen Breite längs der Brühlschen Terrasse zu versehen, das Ufer zu korrigieren sowie eine Straße von der Pillnitzer Straße zum Zentrum zu bauen und
2. den Strom zwischen der künftigen dritten Elbbrücke und der Marienbrücke mittels Quaibau einzuengen und das zu gewinnende Land als Bauterrain zu nutzen.

Das Ministerium des Innern hätte diese Ideen seit 1864 unterstützt und die Stadt zur Umsetzung ermuntert. Seit 1869 sei jedoch eine zögerliche Haltung zu beklagen gewesen. Für die Korrektur

des rechten Elbufers wäre nur noch das Allernötigste vorgesehen und die Ausführung gänzlich unbestimmt, indem die „Königliche Wasserbaudirection durchaus nicht hochfluthfreie Elbquaianlagen im Auge hat“ (FRANZ, zit. nach PAMPEL, 1964, S. 49). Vorschläge der Stadt im Sinne der Verkehrsbedürfnisse und Stadtverschönerung hätten aber auf behördlicher Genehmigung beruht. Obwohl LÖHMANN (u.a. auch im Auftrag der Spekulationsgesellschaft Prinzenau!) zwar schon beide Ufer beplant hatte, fasse er, FRANZ, große Verkehrsstraßen längs des Stromlaufes ins Auge, „von der Baupolizei-Deputation [...] als die Hauptmotiven des hier in Frage stehenden großen Bebauungsprojectes bezeichnet“ (ebd., S. 51). So sei der „point de vue“ der Brühlschen Terrasse als der bedeutsamste „Glanzpunkt der Stadt zu gestalten und alle kleinlichen Rücksichten hierbei bei Seite zu lassen“ (ebd., S. 53) In diesem Zusammenhang war nochmals darauf verwiesen worden, das wertvolle Sonntagsche Areal nicht unbenutzt und unbebaut zu lassen.

Die Ratsherren und Mitglieder der städtischen Deputation votierten am 15. Juli 1869,

die weitere Entschliebung [...] aufgrund lediglich des Manckschen und Franzschen Gutachtens dem Rathscollegium anheim zu geben.

Das Ministerium des Innern entschied die bestehenden Divergenzen der Gutachten durch ein Obergutachten der Technischen Deputation des Ministerium des Inneren.¹³ Um die rechte Elbzone entspannen sich weitere Kontroversen, indem eine Gruppe für die Hochuferstraße mit gleichem Kaimauerausbau wie linkselbisch und damit verbundenem Bauland plädierte. Eine Mehrheit jedoch hielt eine Fahrverbindung parallel zum Elbbogen nicht für erforderlich, da diese Seite wegen der Kiesablagerungen für Ausschiffungsplätze nicht in Betracht käme.

Die Pläne des Wasserbauinspektors Moritz Wilhelm Schmidt

In die Debatte griff 1870 der in Staatsdiensten stehende Wasserbauinspektor und 1872 ständig einberufene Ersatzmann in der Stadtverordnetenversammlung MORITZ WILHELM SCHMIDT mit seinem Werk „Die Regulirung der Elbufer innerhalb Dresdens unter Bezug auf das Neustädter Elbquaiproject“ ein. Durch die Verhandlungen in der 2. Kammer des Landtags und der Stadtverordnetenversammlung war das Interesse des Publikums geweckt und es drängte auf die Verwirklichung,

die Stromufer innerhalb unserer Mauern in einen dieser Haupt- und Residenzstadt würdigen Zustand zu versetzen, und auf diese Weise etwas Schönes und Großartiges zu schaffen. Man ging dabei aber selbst soweit, allen denjenigen, welche dem Project nicht in allen seinen Theilen beipflichteten, das Verständnis für derartige Schöpfungen abzusprechen, und sie als Leute zu betrachten, welche sich von dem alt hergebrachten Schlendrian nicht loszumachen wissen. (SCHMIDT, 1870, S. 5)

Schmidt fühlte sich umso mehr verpflichtet, als der Gegenstand ein komplizierter sei und er wolle, um der Bürgerpflicht, sich an öffentlichen Debatten zu beteiligen, zu genügen, für das

¹³ Demzufolge 1. die Normalbreite des Hochfluthprofils der Elbe oberhalb der Augustusbrücke 1048 Fuß betragen; 2. die Breite zwischen den Elbufern nicht unter 950 Fuß liegen soll; 3. das Sonntagsche Haus auf Dauer staugefährlich und 4. die weiteren Sonntagschen Baupläne unzulässig seien.

„Publikum eine kleine Anleitung zur Bildung eines selbständigen Urteils“ beisteuern unter dem Motto „Prüfet Alles und das Beste behaltet!“ Flußregulierungen erfolgten immer zum Zwecke der Landesmeliorierung oder Schifffahrtserleichterung. In Dresden gäbe es jedoch keine Hindernisse durch Stromkrümmungen und genügend Fahrtiefe, weshalb eine Regulierung überflüssig sei. Wenn also in Dresden nichts geschehe, dann, weil es keine Notwendigkeit gäbe. Wohl sei das Aussehen der Flußufer mit den ausgedehnten Sand- und Kiesfeldern ärgerlich, die naturgesetzlich auf der konvexen Neustädter Uferseite „durch ihre regellose Beschaffenheit jedes durch den sonstigen proporn Zustand unserer Stadt verwöhnte Auge beleidigen“ (SCHMIDT, 1870, S. 7), erhöht durch

Schleußen, die ihre schwarze, kothige und nebenbei übelriechende Flüssigkeit darauf ergießen. Das Breitlaufen der letzten und die Bildung von Tümpeln kann, trotz aller getroffenen Vorkehrungen, bei den oft wechselnden Wasserständen des Stromes, nicht immer in der gehörigen Weise gehindert werden, und so sehen wir denn bisweilen Zustände herbeigeführt, die selbst weitgereisten Leuten ohne Beispiel sind. (ebd., S. 9)

Der üble Geruch mache Spaziergänger immer wieder darauf aufmerksam und veranlasse den Laien zu glauben, dem durch Kiesabbaggerungen abzuhelfen, wodurch dem Fluß eine gleichmäßige Tiefe gegeben würde und die Schleusen sich direkt in die Elbe ergießen könnten. Dieses ist aus Schmidts Sicht verwerflich, kostspielig und nicht dauerhaft, da jedes Hochwasser Veränderungen hinterlasse und auch die Schifffahrt durch Leichtstellen gefährdet sei. Niedrige Parallelwerke könnten eine Abgrenzung der Kiesfelder und eine Einbindung der Schleusen jedoch ermöglichen, zumal die geplante neue Brücke auch genügend Stauraum vorhielte. Das linke Ufer sei für Ausschiffungsplätze geeignet, die in der jetzigen Form trotz der Konkurrenz durch die Eisenbahn innerstädtisch erhalten bleiben sollen. Das rechte Ufer ist dafür ungeeignet, deshalb könne man sich hier nur darauf konzentrieren, Dresden zu verschönern und ein würdiges Aussehen zu erzielen. Dem Löhmannschen Projekt sei vom „Nützlichkeitsstandpunkte“ aus eine „gewisse Genialität“ nicht abzuspochen. Solle aber Schönes für die Stadt entstehen, gelten die Bedenken umso mehr,

als nicht von einem Jeden vorausgesetzt werden darf, sich jederzeit eine richtige und klare Vorstellung davon zu machen, wie eine größere bauliche Herstellung, die nur nach dem Plane und auf dem Papiere bekannt ist, in seiner Ausführung und in der Wirklichkeit sich ausnimmt. Etwas ganz ähnliches ist es mit dem hier in Rede stehenden Projekte; dasselbe hat im Plane etwas sehr bestechendes und hat sich in Folge dessen wohl fast allseits großen Beifalls erfreut; ob dasselbe in Wirklichkeit einen so günstigen Eindruck machen wird, ist eine Frage, die doch einer näheren Erörterung werth sein dürfte. (ebd., S. 14,15)

Die Elbe werde sich „die meiste Zeit im Bett bewegen, als gehöre sie nicht hinein, da sie nur bei Hochwasser angefüllt sei“ (ebd.). Die faszinierende Vorstellung einer riesigen Wasserfläche sei also irrtümlich. Die sich über den Ufermauern „erhebenden Gebäude werden jede Fernsicht nehmen, während der Strom selbst im Sommer bei Niedrigwasserständen einen sehr kläglichen und trübseligen Anblick bieten würde“ (vgl. dazu PAMPEL, 1992). Da die Elbe eben nicht so breit wie Rhein oder Donau wäre, müßten ästhetische Aspekte beachtet und so könne den Quaibauten auf Neustädter Seite kein Beifall gezollt werden. Einen Alternativplan bezeichnet er als

schwierige und undankbare Aufgabe, zumal wenn man weiß, daß in den meisten Fällen allemal derjenige die meisten Aussichten auf Erfolg hat und die meisten Anhänger sich erwirbt, der in seinem Maaßnehmen möglichst radikal zu Werke geht und etwas Außerordentliches und Ungewöhnliches bietet. (SCHMIDT, 1870, S. 18)

Er forderte, auf der rechten Uferseite hinter den zu errichtenden Parallelwerken mit etwa einem halben Meter über Dresdner Pegel den landschaftlichen Charakter beizubehalten, den man an Rhein und Donau kaum fände und angepaßte Grünanlagen zu schaffen. Bereits vorhandene Weiden könnten, ohne viel Arbeit und Kosten zu verursachen, künftig gepflegt und auf den davorliegenden Kiesheger gezogen werden, um die sterile Fläche zu bedecken. Ein grüner Gürtel sei nicht schlechter als eine Quaimauer in obligater Rußfarbe. Die Uferwiese könnte zu einer parkähnlichen Anlage gestaltet werden, wobei durch die niedrigen Dammanlagen Hochwasser nicht zu fürchten sei. Dafür sei insgesamt wenig Geld nötig. Ingenieure, Architekten, Gartenkünstler hätten eine Aufgabe. Auch genügten Ausbau und Begrünung der vorhandenen Straße am Ufer. Schandflecken werde es nicht geben, Schleusen könnten unterhalb der Parallelwerke eingebunden, die Ufer nach mäßiger Regulierung durch eine stetige Uferlinie begrünt werden, was auch ansässige Grundstücksbesitzer veranlassen könne, die Ufer nicht mehr nur als „Ablagerungsstelle alles nur möglichen Unrathes“ zu nutzen. Problematisch an seinem Vorschlag schätzte SCHMIDT ein, ob sich Geldmittel lediglich für Verschönerungszwecke auftreiben ließen.

Entscheidungen von Stadtverordnetenversammlung und Landtagskammern

In den folgenden Jahren war das Vorhaben der Gestaltung und Korrektur der Elbufer mehrfach Gegenstand der Stadtverordnetenversammlung sowie der 1. und 2. Kammer des Landtages.¹⁴ So nahm die 2. Kammer in ihrer 83. Sitzung am 15. Februar 1870 den Antrag an, die Staatsregierung zu ermächtigen, einem Komitee oder Unternehmer das infragekommende Areal zu einem angemessenen Preis zu überlassen, wenn sich daraus kein Nachteil für die Staatskasse ergäbe. Hydrotechnische und strompolizeiliche Erfordernisse sowie sonst in öffentlichem Interesse stehende Bedingungen seien zu berücksichtigen gewesen. Die königliche Staatsregierung war ersucht worden, ihre Entschliebung in dieser Angelegenheit „thunlichst zu beschleunigen“ (Landtagsmitteilungen Nr. 74-88). Die Stadtratssitzung beschäftigte sich am 16. Februar 1870 mit dem Antrag des Stadtverordneten I. SCHMIDT, ob sich die Stadt nicht an dem Projekt beteiligen solle. SCHMIDT wünschte eine Erörterung, da der Gewinn der Unternehmung unklar sei, der Stadt aber zur Zierde gereichen könne. Der Vorsteher ACKERMANN empörte sich über den öffentlichen Antrag, da die Angelegenheit „eine vorsichtige Behandlung erheische und seiner Ansicht nach das Zustandekommen des Unternehmens durch die öffentliche Diskussion z.Zt. wenigstens nicht gefördert werde“ (Akten der Stadtverordneten zu Dresden 1870). In der anschließenden Debatte wurde die Verschönerung Dresdens begrüßt, Dresden solle sich die „herrliche Gelegenheit“ nicht entgehen lassen, Bauland und Geschäfte zu gewinnen (Stadtverordneter NÄSER). Nach dem Hinweis SCHILLINGS, die Stadt dürfe nicht spekulieren, wurde ein Komitee aus verschiedenen Persönlichkeiten gebildet, das sich mit dem Thema befassen und die Verschönerung Dresdens im

¹⁴ Innerhalb der herrschenden konstitutionellen Monarchie bestand die 2. Kammer nach dem Wahlgesetz von 1868 aus 35 städtischen und 45 ländlichen Wahlkreisen mit je einem Abgeordneten. Die 1. Kammer setzte sich aus den volljährigen Prinzen und 50 gewählten Abgeordneten zusammen, die sich aus Rittergutsbesitzern, Geistlichen, einem Abgeordneten der Universität Leipzig, den Bürgermeistern von Dresden und Leipzig sowie von sechs vom König bestimmten Städten rekrutierten.

Auge behalten soll. Man beschloß, die Entscheidung vorerst nicht an den Stadtrat, sondern an die Verfassungs- und Finanzdeputation zur Berichterstattung zu geben. Schon in der Sitzung der Stadtverordneten vom 23. Februar 1870 legte das Komitee seine Arbeit nieder, da die Stadt sich nicht für die Ausführung zuständig sehen könne, obwohl „der Anblick der vorliegenden Details . . . jedem das Herz im Leibe lachen“ lasse (ebd.). Allerdings müsse neben der Verschönerung auch die Hochwassergefahr für die Altstadt gesehen werden, die von den Kaibauten ausgehe. Doch sollten die Stadtverordneten nicht über finanzielle Details, sondern über Inhalte sprechen. Auch technische Schwierigkeiten seien behördlicher und sachverständiger Beurteilung zu unterstellen.

Leider würde in Dresden alles, was von irgend welcher Seite unternommen, bekrittelt, verkleinert und auf Motive zurückgeführt, die den Beteiligten meist vollständig fremd seien; man müsse sich deshalb über Persönlichkeiten und persönliche Antipathien [...] hinwegsetzen und nur das Ganze und das Große im Auge haben. [...] Wer sollte sich schließlich noch finden, der bei uns aus Patriotismus und Liebe zur Stadt etwas schaffe, wenn stets die besten Absichten verkannt würden. (Stadtverordneter WALTER, ebd.)

In der Sitzung am 21. September 1870 wurde das Projekt nach dem Beschluß der Deputationsvorschläge durch die Finanzdeputation von den Stadtverordneten zur Kenntnis genommen. Da das Projekt oberbehördlich zu entscheiden war, konnten in der Sitzung der Stadtverordneten am 1. November 1871 zur Elbuferregulierung und Bebauung des Sonntagschen Areals keine weiteren Schritte erfolgen. Am 19. Januar 1872 erläuterte SCHMIDT in einem Bericht an das Königliche Finanzministerium ausführlich seine Pläne bezüglich der Stromregulierung. Die 2. Deputation der 2. Kammer berichtete am 16. März 1872 über die Einteilung des Elbstroms in drei Kategorien je nach Dringlichkeit. Wasserbaudirektor LOHSE hielt Einsparungen für möglich, indem auf Kais oder Steinpflasterungen zugunsten von Parallelwerken verzichtet würde. Die Regierung konnte sich jedoch noch nicht entscheiden, da „noch so viele einschlagende Fragen der Erörterung und Entscheidung bedürften“ (ebd.). Die Deputation drang dennoch auf baldigen Beginn der Arbeiten, um neben der Erschließung der Elbufer als „fast keinen Nutzen bringenden Theil der Residenz“ auch Ausschiffungsplätze und eine dritte Elbbrücke zu errichten, die den Bedürfnissen des „enorm steigenden Verkehr und in Anbetracht der immer größeren Ausdehnung der Stadt“ genügten (Akte Ständeversammlung, Nr. 6916-6925, 6475-6489).

Presseberichterstattung

In der Dresdner Presse¹⁵ fanden sich außer den oft ausführlichen kommentarlosen Berichten der Stadtverordneten- und Landtagssitzungen keine Hinweise auf die Stimmung in der Stadt zu diesem Thema. Leserbriefe und Randglossen waren noch nicht üblich. In der Beilage der „Berliner Börsen-Zeitung“ vom 4. Oktober 1872 wurden die unterschiedlichen Elbuferregulierungspläne besprochen und in ihrer Entwicklung als „Seeschlange“ beschrieben. Löhmanns Projekt mit den hohen Kaimauern und Häusern wurde das Schmidtsche Konzept gegenübergestellt, das den Beifall der Zeitung fand, denn

auf diese Art erhält man dem rechten Ufer den landschaftlichen Charakter, wie er zu der bekannten prächtigen Aussicht von der Brühlschen Terrasse aus paßt und gewinnt oberhalb der

¹⁵ Dresdner Journal, Dresdner Anzeiger, Dresdner Nachrichten, Dresdner Zeitung

jetzt in Neustadt bestehenden Militäretablissemments einen 20 Meter breiten Ausschiffungsplatz. Die Hauptsache aber ist, daß man den künftig auf dem Militärareal zu erbauenden Straßen Aussicht, Luft und Licht erhält.

Das „Dresdner Journal“ wandte sich später in den Ausgaben vom 28. und 29. November 1873 dem „Elbquaiproject. Ein Verschönerungsplan für unsere Stadt“ zu, indem es die Ausstellung der Löhmannschen Pläne - von Prof. Hahn illustriert - im Kunstverein rezensierte. Die Pläne sollten so dem Publikum, das pekuniäre Bedenken habe, nahegebracht werden.

Solange an der Cultur und Civilisation gearbeitet wird, sind niemals großartige Pläne und bedeutende Reformen entworfen worden, die von der nüchternen und für das Gemeinwohl nicht minder als die kühne Thatkraft vollkommen berechtigten Besonnenheit nicht idealistisch, utopisch und unausführbar genannt wären.

Verdienst des Planes sei, daß die „Wirkungen des landschaftlichen vegetativen Schmuckes mit denen einer gefälligen und nicht ängstlich starr geschlossenen Architektur“ verbunden und „industriellen Gedanken eine Perspective“ eröffnet würden.

Was sich für die Nachwelt verwerthen und Dauer in sich tragen soll, muß zugleich das Wesen der Großheit in sich tragen, die einzige Bürgschaft für nachhaltigen Erfolg. Dies kann niemals billig, sondern nur theuer, sehr theuer sein, man erringt es [...] niemals spielend durch halbe Maßregeln und kleinliche vermittelnde Arrangements.

Denn „schon die alten Völker wußten es: ein großer Fluß ist nicht nur die so poetische wie mercantile Lebensader der Stadt, er ist der freundliche Spiegel, die landschaftliche Seele derselben.“ Es müsse nun durch die Tat bezeugt werden, „daß jene Erkenntnis von der Bedeutung einer Stromeinfassung in neuerer Zeit nicht minder eine Wahrheit geblieben ist.“ Trotz der glühenden Worte des Rezensenten wurde auf das Projekt LÖHMANN'S von Regierungsseite nicht mehr eingegangen.

Fragen der Finanzierung

Das Königliche Finanzministerium erließ am 16. und 17. Oktober 1872 zwei Verordnungen an den Stadtrat, nachdem Schmidts Projekt zur Elbuferregulierung mit einer besseren Ausnutzung der Uferstrecke oberhalb der Augustusbrücke und einer damit verbundenen wesentlichen Verschönerung der Residenz von der Technischen Deputation des Ministeriums des Inneren und von Wasserbaudirektor Lohse begutachtet und teilweise umgearbeitet wurde. Mit der jetzigen Einleitung der Ausführung seien verschiedene Fragen zu klären: Das Finanzministerium hielt den Abbruch des Bayerwalls und einen Straßenbau vorerst nicht für erforderlich. Desweiteren solle die Stadt für die Beleuchtung und Unterhaltung neu anzulegender Straßen verantwortlich sein, während die Kosten aus der Staatskasse vorgeschossen und zum Schluß geteilt würden. Städtische und fiskalische Areale könnten für Ausschiffungsplätze zusammengelegt werden. Über den Erwerb der Sonntagschen und Gasseschen Gelände sei noch zu verhandeln. Da die Staatskasse das Projekt zur Verschönerung Dresdens und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beförderte, erwartete der Fiskus die unentgeltliche Abtretung des städtischen Areals vom Ufer bis zur Fahrstraße. Der Stadtrat behielt sich die Zustimmung noch vor und beriet in vereinigten Ausschüssen

(Akten der Stadtverordneten zu Dresden, 1870). In der Sitzung vom 30. Dezember 1872 wurde bekannt, daß das Finanzministerium der Stadt in der Hoffnung auf baldige Einigung entgegenzukommen gedachte, indem es anbot, die Strecke von der Mündung der Kleinen Ziegelgasse bis zur Mathildenstraße sowie die dortigen Gebäude und den Lagerplatz zu erwerben. Der Stadtrat sah daraufhin von weiteren Forderungen angesichts „der großen Opfer der Staatskasse“ ab und das Kollegium stimmte dem ohne Debatte zu (ebd.). Im Jahre 1873 kam man der Umsetzung der Pläne näher. Stadt- und Staatsregierung stritten nur sehr kurz weiter über finanzielle Fragen. In der Sitzung vom 15. Januar 1873 votierten die Stadtverordneten für die unentgeltliche Abtretung des Areals zwischen Uferstraße und Brückenplatz und hofften dadurch auf weiteres Entgegenkommen von Finanzministerium und Königlicher Civilliste. Die Drohung von Landtag und Finanzministerium, kein Geld zu geben, beförderte dieses Handeln der Stadtverordneten (Sitzungsberichte der Stadtverordneten zu Dresden 1873).

Die Ständeversammlung hatte sich anhand von Gutachten und Obergutachten der Technischen Deputation aufgrund der geringeren Kosten für das Projekt Schmidts entschieden (Aktenverzeichnis Nr. 131, 13.11.1873, vgl. Pampel, 1964, S. 116).

Das Königliche Dekret

In Konsequenz eines Kammerantrages vom 26. März 1872 zur Elbuferregulierung wurde am 10. November 1873 das Königliche Dekret Nr. 26 „Die Elbstromcorrection und Regulirung der Elbufer innerhalb der Stadt Dresden betreffend“ an die Stände erlassen. Damit sollten die Verbesserung des Fahrwassers und der Schutz vor Hochwasser gewährleistet werden:

Es ist daher nicht nur auf deren Vergrößerung (der Ausschiffungsplätze, d.A.), sondern auch auf ihre zweckmäßigere Gestaltung und auf eine bequeme Verbindung der Uferräume mit der inneren Stadt Bedacht zu nehmen.

In diesem Sinne sei Wasserbauinspektor Schmidt beauftragt worden, „**mit verhältnismäßig geringem Aufwand obigen Zweck zu erfüllen**“, was nach Begutachtung durch Wasserbaudirektor und Ministerium des Inneren nun durch niedrige Paralleldämme am rechten Ufer und eine Verbreiterung der Kais an der Brühlschen Terrasse zu beginnen sei. Dadurch würden der Elbstrom eingeeengt, Ausschiffungsplätze und Uferstraße sowie der Abriß des Bayerwalls und des Sonntagschen Gebäudes ermöglicht werden. Auf Staatskosten würde der Bau der Kaianlagen und der Fahrstraße entlang der Brühlschen Terrasse sowie die Uferregulierung erfolgen, die Stadt übernehme die Kosten für die Unterhaltung und Beleuchtung der Straße und gemeinsam trüge man die Lasten des Erwerbs der Privatgrundstücke und der Errichtung neuer Ausschiffungsplätze. Dafür seien 345 000 Taler beantragt, die Enteignungsgenehmigung erteilt. Am 29. Dezember 1873 wurde in der 2. Kammer das Dekret Nr. 26 diskutiert, wobei beklagt wurde, daß die Deputation hauptsächlich mit Sparplänen beschäftigt sei, die Königlichen Kommissare jedoch keinen Aufschub bei der Elbregulierung, dem Straßenbau sowie dem Abriß der Häuser dulden könnten (Akte Ständeversammlung). Vor der Sitzung der 2. Kammer am 7. Januar 1874 rechneten die „Dresdner Nachrichten“ aus, daß das neugeschaffene Gelände auf dem Militärplatz dem Staatsfiskus anheimfalle, im Wert steigt und somit wieder Geld bringe. Das Geld für die Elbkorrektur werde also im Sinne der Staatsinteressen und des Staatseigentums ausgegeben:

Dies möge gewisse provinzielle Bedenken heben! (ebd.)

Die Landtagsdebatte

Die Sitzung selbst bot einige Aufschlüsse über die Beweggründe der Abgeordneten (vgl. Landtags-Beilage zum Dresdner Journal Nr. 24/1874). Die Minorität beklagte sich z.B. darüber, daß in der Druckbeilage zum Landtagsbericht von der Majorität lediglich das Schmidtsche Gutachten beigelegt worden wäre und referierte deshalb ausführlich das Gutachten von FRANZ und MANCK. Aus Sparsamkeitsgründen hätte man die Staatskasse durch Dresden nicht über Gebühr zu belasten. Das Sonntagsche Haus entwickelte sich zum Hauptstreitpunkt: Abgeordneter MAY fand „Scheingründe im Gutachten“ und beschwerte sich gleichzeitig über die „Dresdner Nachrichten“, die ihm „Mißgunst gegenüber Dresden“ unterstellten. So berief sich die Opposition auf die städtischen Techniker,

wenn aber schließlich die oberste technische Commission des Landes ihr Gutachten abgegeben habe, könne man auf jene so wenig zurückkommen, wie man etwa von einer Erkenntniß des Oberappellationsgerichts auf die Prozeßschrift eines Advokaten recurriren könne. (ebd.)

Argumente in der Debatte waren u.a. ästhetische Aspekte als Anstoß zur Stromregulierung in Dresden, wengleich die Gutachten der Wasserbautechniker und Handelsbestrebungen dann den Ausschlag gaben (Abg. BECK), Zinsen aus den neuen Ausschiffungsplätzen (Minister VON FRIESEN), mögliche weitere Ausgaben, z.B. für den Abriß der alten Brücke (Abg. PFEIFFER). Abg. JORDAN, der für Dresden sprach, bedauerte, daß aufgrund SCHMIDTS Gutachten das rechte Elbufer nun nicht mehr so umgestaltet werden könne wie von LÖHMANN und HAHN früher geplant, allerdings hege er die bestimmte Überzeugung, daß das Schmidtsche Projekt „das Richtige trifft“ und schließlich einen ausführbaren Plan hat, was ihn bewöge, dafür einzutreten. So seien schiffbare Flüsse auch das einzige Mittel, um dem Monopol der Eisenbahn entgegenzusteuern. Seit der Bewilligung der Uferkorrektur sei die Stadt Dresden schließlich vom Gutachten Schmidts überzeugt.

Beseitigen wir das Sonntagsche Haus zum Beweis dafür, daß es in Sachsen auch ein Verständniß giebt für die Bedürfnisse des Verkehrs, für die Sicherung der Bewohner der Hauptstadt, für die Fortschritte der Cultur! (Abg. STARKE, ebd.)

Der Antrag der Minorität, aus finanziellen Erwägungen auf den Plan zu verzichten, wurde abgelehnt. Der Bericht der „Dresdner Nachrichten“ von dieser Sitzung beschreibt das starke Interesse der Einwohner an diesem Thema, denn die Tribünen seien „ungemein zahlreich besucht“ gewesen (8.1.1874).

Am 20. Januar 1874 glaubte sich die 2. Deputation der 1. Kammer „nicht berechtigt, dem technischen Obergutachten gegenüber Laienansichten, welche sich doch auch auf den äußeren Augenschein gründen könnten, entgegenzusetzen“ und beseitigte dadurch noch vorhandene Widersprüche mit der 2. Kammer. Die 1. Kammer faßte am 28. Januar 1874 den Beschluß, die 345 000 Taler zu bewilligen und die Privatgrundstücke zwangsweise zu enteignen. Die Petition Sonntags zum Erhalt seines Anwesens wurde damit als erledigt betrachtet (Mittheilungen über das Verhalten des ordentlichen Landtags, 1873-1874, Ständische Schrift auf das Königliche Dekret Nr. 26, 12.2.1874). In einem einmaligen Vorgang im Königreich Sachsen wurde ein Haus aus ästhetischen und hydrotechnischen Gründen abgerissen.

Der Uferbau wurde im Mai 1874 begonnen und 1879 abgeschlossen.

Seit Anfang 1870 hatte man die Bedeutung des Elbraumes als Magistrale im Stadtgebiet erkannt, die der Gestaltung zur „Perle der Schönheit und Pracht“ harrte (Aktenverz. Nr. 58, 11.1.1873, vgl. PAMPEL, 1964). Um 1900 waren sämtliche Elbbrücken neu errichtet, wenngleich deren mitunter nüchterne Konstruktion beklagt wurde, das Elbufer in behutsamer Form reguliert und die berühmte Elbfassade Dresdens vervollkommnet.

Auf Brücken ist es gut zu verweilen. Der Blick schweift den Strom hinauf und hinab: die steinernen Uferstraßen, die gemauerten Kaianlagen, die Schleusen, die begradigten Ufer der vormals wenig geschützten Elbwiesen künden von sorgsamer Arbeit. (KALKSCHMIDT, 1934/1977, S. 449)

Zusammenfassender Kommentar zur Einordnung in den Gesamtzusammenhang

Die Bewahrung der Elbauen in ihrer Natürlichkeit und Schönheit im 19. Jahrhundert ist dem Zusammentreffen verschiedener Umstände zu verdanken. Die stürmische Entwicklung der Wirtschaft und damit einhergehend der Verkehrsprobleme im 19. Jahrhundert drängten entschieden auf eine Lösung Flußausbau, die auch die Uferentwicklung einschloß. Trotz des ausschlaggebenden finanziellen Faktors war es maßgeblich die Verbindung von ästhetischen Ansprüchen - der ungehinderte Blick von der Brühlchen Terrasse auf die Loschwitzer Elbhänge - und der Hochwasserschutz, die die Landesregierung und das Stadtoberhaupt bewog, die Entscheidung zur dauerhaften Freihaltung der Elbauen zu treffen. Die Hochwassergefahr allein hätte dafür nicht gereicht, sondern, wie in den meisten anderen Städten, zu Flußkanalisation und Uferbefestigung und - bebauung geführt (KORNDÖRFER, 2001).

Hauptmotiv entscheidungspolitischen Handelns von Stadtrat und Landesregierung war der Erhalt des Charakters einer Kunst- und Kulturstadt, das Fortwirken der Residenz in Zeiten der Großstadtwerdung. Der sächsische Hof stellte sich seiner Verantwortung mit weitsichtiger kulturvoller Vorbildwirkung, unterstützt von den gebildeten Schichten des (Groß-)Bürgertums, dem Militär, den Pensionären und einer interessierten Mittelschicht. Aus einem gestalterischen Belangen gegenüber aufgeschlossenen Milieu ragten immer auch Persönlichkeiten heraus, die sich in besonderer Weise für die Verschönerung der Stadt am Fluß einsetzten. Zu diesen zählten FERDINAND VON BEUST, Vorsitzender der Verschönerungskommission (1854-1866), Oberbürgermeister DR. ALFRED STÜBEL (1866-1896), der durch bedeutende Reformvorschläge kleinstädtisches Denken des Rates überwand (vgl. PAMPEL, 1964), Mitglieder der Baubehörde, die sich beim Generalbebauungsplan auf die Ausformung des Elbraumes, die Beachtung der Stadtsilhouette unter Erhalt der Sichtbeziehungen sowie den Denkmalschutz konzentrierten, Architekten und Künstler wie GOTTFRIED SEMPER oder GEORG HERMANN NICOLAI. Die gestalterischen Bestrebungen des Rates zur Verschönerung wurden anfangs als unbedeutend und uninteressant eingeschätzt, die Stadtverordneten lehnten die Übernahme von Kosten solcher Vorschläge ab, bis endlich ihr Nutzen erkannt wurde (PAMPEL, 1964).

Mit dem Generalbebauungsplan von 1859 wurde der städtebauliche Zusammenhang in den Mittelpunkt gerückt. Die **Interessengegensätze** spitzten sich dennoch immer mehr zu und brachten Konflikte mit sich. Die „Phalanx der Hausbesitzer“ (vgl. FRINDT, 1991), Bauherren, Bodenspekulanten und Gewerbetreibende forderten unbeschränkte Expansion. Im Stadtrat verwehrte man sich gegen eine „übermäßige“ Mitarbeit der Regierungsbehörden. Der starke Druck aus

Unternehmerkreisen führte dazu, daß die offene und baufreie Zone zunehmend bebaut wurden. Das „Interesse des Einzelnen dem Gesamtwunsch des gebildeten Publicums unterzuordnen“ (PAMPEL, 1964) blieb Maxime in der behördlichen Bewertung der stadtentwicklungsrelevanten Entscheidungen.

Die Zunahme industrieller Anlagen wurde von Stadt und Staat gleichwohl wenig gefördert, stattdessen fürchtete man negative Auswirkungen auf das „Idyll“, „die Würde der Residenz“, auf das „Paradies der Fremden“ (KALKSCHMIDT, 1934/1977). Wesentlich dabei waren **ästhetische Aspekte** wie „landschaftlicher Charakter, Aussicht, Luft und Licht“, „Ausartung bis zur Monotonie“, „Geschmack des einheimischen und fremden Publicums“ (ebd.) ohne daß technische Ansprüche darüber vernachlässigt wurden. Es gab heftige, langanhaltende Auseinandersetzungen über ästhetische Fragen. Gestalterische Bemühungen in Gesetze zu fassen, war Anliegen der Landesregierung - heute ist man in mißverstandenen Liberalismus bestrebt, Bau- und Gestaltungsvorschriften abzuschaffen, was sich angesichts fehlender Bauherrenkultur in mangelnder Qualität des Gebauten äußert.

Eine wichtige Rolle in den damaligen Entscheidungsprozessen spielte der Zeitfaktor. Obwohl die Forderungen der Industriellen drängend waren und sich im Laufe des Jahrhunderts immer mehr durchsetzen konnten, zeichneten sich größere Projekte durch eine intensive Diskussion in den Ausschüssen, in der Stadtverordnetenversammlung, im Stadtrat, Landtag und den Ministerien aus. In Regierungskreisen ließ man sich angesichts offener Fragen oftmals Zeit, diese gründlich zu klären, obwohl Druck, schnell zu handeln, herrschte. Mit der Offenlegung der Pläne wurde auch die Bevölkerung beteiligt; die dadurch bedingten Zeitverzögerungen nahm man billigend in Kauf. Die Qualität des Stadtbildes sowie öffentliche Gebäude und Parkanlagen als Ausdruck des Reichtums und Stadtstolzes kündeten davon bis zur Zerstörung 1945. Mit den Bebauungsplänen entwickelten sich demokratische Genehmigungsverfahren, verbunden mit Diskussionsprozessen, die dem Austragen von Kontroversen verschiedener Interessengruppen dienten (FRINDT, 1991). Das **Interesse der Einwohner** an der Entwicklung ihrer Stadt war groß, die Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung und des Landtags wurden verfolgt. Nicht immer wurde vom Stadtrat eine öffentliche Diskussion gefördert, z.B. wenn die Angelegenheit „eine vorsichtige Behandlung erheische“. Verglichen mit heutigen Gegebenheiten waren die Möglichkeiten zur Information über die Presse deutlich geringer, in den vielen Vereinen und Zirkeln der Stadt wurde allerdings viel diskutiert, partizipiert und auch Einfluß genommen. Das Vorgehen von Wasserbauinspektor SCHMIDT zeigte, welche große Rolle der Meinungsbildung der Öffentlichkeit zu einer Zeit ohne gesetzlich verankerten Anspruch der Allgemeinheit auf Mitwirkung in Planungsdingen zugemessen wurde.

Die Diskussion verschiedener **Gutachten**, wie z.B. vom Akademischen Rat (Gestaltungsfragen), vom Landesmedizinalkollegium (mit zunehmender Beachtung hygienischer Aspekte) oder von der Technischen Deputation sowie die Erweiterung des Mitspracherechtes führten zwar zu langwierigen Verfahren, dadurch gab es jedoch die Möglichkeit genauer Abwägung. Im Falle schwieriger Entscheidungen wurden diese oft an Behörden oder Deputationen zur Behandlung weitergegeben, mitunter wurden Komitees gebildet, um **Folgewirkungen** abzuschätzen. Immer wurde auf den Erörterungsbedarf hingewiesen. Andauernde Differenzen zwischen Stadtrat und Ministerien, z.B. über Bauverbindlichkeiten, stehen jedenfalls in einer langen Tradition. Auch ausgeprägter Sparwille und **finanzieller Druck** seitens der Landesregierung auf die Stadt sind keine neuen Erscheinungen.

Der Entscheidungsprozeß aus heutiger Sicht

Die Entwicklung Dresdens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verdeutlicht, wie stark die Bau- und Bodenpolitik von politischen Konstellationen und der Balance zwischen widerstrebenden Verhältnissen geprägt wurde. Eine planmäßige, ästhetisch anspruchsvolle Gestaltung bis hin zum Detail erforderte neben politischen Entscheidungen auch den Hintergrund einer kritischen, anspruchsvollen Öffentlichkeit. Die Dokumentenlage erlaubt nicht, den Entscheidungsprozeß zur Gestaltung der Elbufer in all seinen Verästelungen nachzuvollziehen, um nachweisen zu können, daß in diesem Fall Entscheidungsautismus **nicht** vorlag. Auf der Hand liegt allerdings, daß es ein offener Prozeß war. Eine monopolistische Präferenz war nicht zu erkennen. Die Entscheidungsgremien schotteten sich nicht ab, sondern entwickelten Szenarien, Varianten wurden diskutiert. Von Zeitdruck ließen sich die Entscheider nicht bestimmen. Die Bürgerbeteiligung ging bei der Frage der angemessenen Elbraumgestaltung weit über das damals sonst übliche Maß hinaus. In Abhängigkeit der jeweiligen Interessenlage suchte man sich auch damals konsonante Informationen, das passende Gutachten heraus und unterstellte dem Gegengutachten „Scheinargumente“. Nicht verzichtet wurde darauf, Opponenten scharf anzugreifen. „Man ging dabei aber selbst soweit, allen denjenigen, welche dem Project nicht in allen seinen Teilen beipflichteten, das Verständnis für derartige Schöpfungen abzusprechen.“ (SCHMIDT, 1870)

Der „Mythos Dresden“ läßt sich nicht unkritisch fortschreiben, da im Beispiel der Elbuferregulierung nach SCHMIDTS Plänen 1869-1874 zwar ästhetische und gestalterische Erwägungen vordergründig waren, bei der Entscheidungsfindung die Kostenfrage jedoch eindeutig überwog. Für ein aus Umweltsicht herausragendes Projekt entschied man sich, weil es das billigere war. Die vom heutigen Standpunkt aus glücklich erscheinende Elbufergestaltung basierte 1873 letztlich auf Kostenschätzungen, nach denen die Freihaltung billiger als die Bebauung mit Kaianlagen, Ausschiffungsplätzen, Straßen etc. zu sein schien. Bemerkenswert ist dennoch die ausgereifte Durchführung der Planungsabsichten im 19. Jahrhundert, die vielfach „mit außergewöhnlich langem Atem geschah“ (GLASER, 1996). Im 19. Jahrhundert wurden in der Regierung Landschafts- und Ästhetikaspekte mindestens gleichberechtigt gegenüber dem Funktionalismus gesehen. Bei allen Gestaltungsabsichten gab es ein großes Bewußtsein für Schönheit.

Ohne zu behaupten, daß Umweltbelange nach heutigem Verständnis berücksichtigt wurden, kann man die Auswirkungen der gestalterischen Bemühungen durchaus in die Tradition der Nachhaltigkeit stellen, wurden doch durch die Konzentration auf wichtige stadtbildprägende Sichtbeziehungen Voraussetzungen für einen durchgrünten, gut belüfteten Stadtorganismus geschaffen. Die Forderung der Industriekammer 1871, besonders die Elbe besser für die Industrie nutzbar zu machen und zumindest auf einer Uferseite größere Fabrikdistrikte zu gestatten, hätte massive Umweltprobleme heraufbeschworen. Es gelang in diesem Fall der Baupolizei mit Unterstützung von Bürgereingaben, die die Zerstörung des Plauenschen Grundes durch gewerbliche Anlagen lebhaft vor Augen hatten, das Elbufer aus ästhetischen Erwägungen heraus davon freizuhalten. Die Öffentlichkeit, der von der Presse schon damals ein starkes Identitätsgefühl mit ihrer Stadt bescheinigt wurde, beteiligte sich an den politischen Auseinandersetzungen. Spekulations- und Verkehrsinteressen standen erstarkende Kräfte gegenüber, die sich der gedanken- und rücksichtslosen Zerstörung ihrer städtischen Umwelt widersetzen, gefestigt auch durch wachsendes Traditionsbewußtsein (vgl. PAMPEL, 1964).

Es darf wohl behauptet werden, daß gleich schön gelegenes Land, sowohl was die Lage zur Stadt als auch die Lage in der Landschaft anlangt, kaum anderwärts gefunden werden kann

und daß sich . . . für Dresden außergewöhnliche freundliche Ausblicke in Bezug auf Gestaltung und Ausnutzung des Elbufergeländes eröffnen. (Stadtbaurat KLETT, 1897)

Heute bringen die Elbauen als großes zusammenhängendes Grünband „Natur im umfassenden Sinne mitten in die Stadt“ (KORNDÖRFER, 2001, S. 28). Angesichts ungebremster Zersiedelung und Vereinzelung der Lebensräume vieler Tier- und Pflanzenarten sind sie Überlebensraum und Ausbreitungskorridor. Bei heute schon wahrnehmbarer Klimaveränderung (Versteppung) in Sachsen ist die Bedeutung solch intakter Biotopverbunde nicht hoch genug einzuschätzen.

E Ausführliche Chronik der Autobahnplanung A 17 Dresden - Prag¹⁶

Mit vorliegender Dokumentation soll der Verlauf der Entscheidungsprozesse in der Öffentlichkeit mit Aktionen und Reaktionen beteiligter Akteure anhand von Dokumenten und Pressematerial dargestellt werden - um die große Dynamik wiederzugeben, chronologisch geordnet.

Die Vorgeschichte bis 1989

Am 31. Mai 1941 erschien im „Dresdner Anzeiger“ der Artikel „Großverkehr strömt durch Dresden“, der „Dresden in der Autobahnspinne“ sieht/1/. Der 2. Weltkrieg setzte diesen Autobahnplänen ein Ende. Im Vertrag von 1969 zwischen der DDR und der CSSR wurde eine Trassenführung südlich von Dresden festgelegt (NZ, 8.7.92). Anfang der 70er Jahre belegte eine Stellungnahme des Instituts für Landschaftsforschung und Naturschutz der DDR, daß an den Planungen gearbeitet wurde. Aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten gab es außer einigen Gutachten keine Planungsentwicklung. Im Zuge der Ereignisse vom November 1989 wurde dieses Projekt unverzüglich aufgenommen.

1990 Beginn der forcierten Autobahnplanung nach alten Plänen

Am 6. April 1990 legte der VEB Autobahndirektion einen alten Entwurf zum geplanten Autobahnbaudresden bis Grenze zur CSSR vor, in dem die südliche Umfahrung Dresdens gegenüber der nördlichen bevorzugt wurde /2/. Damit läßt sich der **Beginn der forcierten Autobahnplanung nach alten Plänen** datieren. Im Büro für Verkehrsplanung Dresden fand eine Beratung über die geplante Trassenführung statt (10. April) /3/. Umweltschützer erhoben die Forderungen nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und einer Festlegung der Grenzübergänge. Die bisherige alleinige Trassenauswahl nach ökonomischen Kriterien wurde kritisiert. Das 1990 gegründete Netzwerk ökologischer Bürgerinitiativen der DDR, „Grüne Liga“, forderte in seiner Stellungnahme zum Autobahnplan (22. Mai), vor einer UVP nach Alternativen zu suchen/4/. Die neugegründete Grüne Partei bevorzugte in ihrer Stellungnahme vom 29. Mai zwar die Nordvariante der Dresdner Umfahrung, lehnte eine Weiterführung durch die Dresdner Heide und die Sächsische Schweiz aber ab und verlangte eine Nord-Süd-Autobahn im Dresdner Raum, um einen Autobahnring um Dresden ausschließen zu können /5/. In der Nähe der Sächsischen Schweiz seien möglichst wenige Abfahrten zu planen und in den gesamten Prozeß sollten Experten und Ökologen involviert werden. Im VEB Autobahndirektion Dresden wurde 1990 ein am 29. Juni 1989 in Auftrag gegebenes Gutachten des Institutes für Landesforschung und Naturschutz diskutiert (8. Juni) /6/. Der letzte Verkehrsminister der DDR, Giltner, bestätigte die Autobahnplanung nicht, dennoch thematisierten verschiedene Bürgerinitiativen, die Grüne Liga und die Grüne Partei erste Gespräche zu einer geplanten Autobahntrasse durch die Sächsische Schweiz, da das Interesse der bundesdeutschen Straßenbaulobby an diesem Projekt bekannt war (23. Juni) /7/. Am 28. August informierte die Autobahnbaudirektion Dresden, daß der Neubau der A 13 auf der alten Vorzugstrasse erfolgen solle, wofür Flächen im Süden Dresdens freizuhalten seien. Mit der CSFR werde über den Grenzübergang verhandelt, da er bei

¹⁶ Im Zuge der Planungen wurde die A 13 1994 umbenannt in A 17.

Rosenthal nicht zwingend sei /8/, wohl aber der Trassenverlauf durch die Sächsische Schweiz. Das Büro für Verkehrsplanung Dresden leitete eine Beratung über den Stand der Vorbereitungen (30. September). Die Stadt Dresden lehnte in der Stellungnahme des Dezernates Umwelt vom 7. Dezember das Autobahnprojekt aus Naturschutz- und Landschaftspflegegründen ab /9/.

1991 Meilensteine: Festlegung des Grenzüberganges Tisa/Rosenthal +++ Antrag auf Einleitung des Genehmigungsverfahrens der A 13 mit Trassenverlauf über Wilsdruff-Südumfahrung Dresdens-Heidenau-Pirna-Rosenthal +++ Untersuchung von sieben Trassen in fünf Korridoren +++ Antrag auf Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan mit vordringlichem Bedarf +++ Gründung des Netzwerks „Bürgerinitiativen gegen A 13“

Im Frühjahr 1991 bestand der Bundesminister für Verkehr, Günter Krause, gegenüber Tschechien auf dem Bau der A 13 mit dem Grenzübergang Rosenthal /10/. Im März 1991 verkündete der tschechische Verkehrsminister, daß sich die tschechische Seite an die vereinbarte Streckenführung der E 55/D 8 halte, im Bereich der Grenzübergänge Tisa - Petrovice jedoch verhandlungsbereit sei. Der Baubund Sachsen sowie das „Sachsenforum e.V. Vereinigung gemeinschaftlichen Planens“ unter Prof. Hellmut Kanis mischten sich in den Planungsprozeß im Februar und März 1991 erstmalig ein und schlugen eine Nord-Süd-Verbindung durch die Industriegebiete Halle-Leipzig und weiter über Freiberg vor /11/. **Staatssekretäre aus Dresden und Prag legten im April 1991 die Übergabestelle Tisa/Rosenthal fest/12/.** Unter den am 6. Mai von der Sächsischen Regierung veröffentlichten Projekten der sächsischen Verkehrspolitik wurde die A 13 noch nicht aufgeführt /13/. Der Naturschutzbund Deutschlands protestierte gegen die favorisierte Trasse, v.a. gegen deren Verlauf durch die Sächsische Schweiz (21. Mai). Als Alternative wurde eine Trasse durch die Chemiegebiete Mitteldeutschlands vorgeschlagen, die mit einer Schnellbahn kombiniert werden sollte /14/. **Am 5. Juni stellte die CDU-Fraktion im Sächsischen Landtag den Antrag auf die Einleitung des Genehmigungsverfahrens der A 13 im Einvernehmen mit der Staats- und Bundesregierung, wobei die Trasse den Verlauf über Wilsdruff-Südumfahrung Dresdens-Heidenau-Pirna- Rosenthal nehmen sollte/15/.** Im Bedarfsplan der Landesregierung war die A 13 mit einer Südumfahrung Dresdens bereits am 12. Juni enthalten. **Die Linienführung schien somit im Juni 1991 festgelegt.** Im selben Monat protestierten Naturschutzverbände und Bürgerinitiativen gegen diese alte Trasse und forderten eine öffentliche Diskussion. Mit diesem Protest wurde erreicht, daß im **Juli 1991** das Sächsische Ministerium für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) die **Untersuchung von sieben Trassen in fünf Korridoren** an die Büros BENDER & STAHL (Verkehr) sowie SCHREINER (Ökologie) übergab /16/.

Die Bürgerinitiative (BI) „Plauenscher Grund“ meldete Protest gegen eine Autobahn durch Dresden und die Sächsische Schweiz sowie das damit im Zusammenhang stehende Beschleunigungsgesetz an /17/. In einem Treffen des Sachsenforums mit dem ADAC einigte man sich, daß keine Stadtautobahn, sondern eine Nord-Süd-Autobahn gebaut werden solle /18/. **Die o.g. Trasse wurde im Sommer 1991 von der sächsischen Regierung ans Bonner Verkehrsministerium gemeldet und die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan mit vordringlichem Bedarf beantragt /19/.** Die Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz wies auf manipulierte Kosten und Belegungszahlen hin und forderte die Stadtverordneten Pirnas zur Diskussion des Themas auf (11. September). Der Wunsch nach Verzicht auf die A 13 wurde im

Oktober 1991 erneuert /20/. In der von der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz organisierten öffentlichen Anhörung am 18. Oktober stand die Suche nach Alternativen im Vordergrund /21/. Die Umweltorganisationen Robin Wood und Deti Zeme (Kinder der Erde, Tschechien) blockierten Grenzübergänge, um ihren Protest gegen die A 13 zum Ausdruck zu bringen (23. Oktober). Im Ergebnis dessen sprach das tschechische Verkehrsministerium an diese sowie Bündnis 90/Die Grünen und den Bürgermeister von Cheb eine Einladung zum Gedankenaustausch aus /22/. In einer Podiumsdiskussion der Friedrich-Ebert-Stiftung (5. November) wurde nach einem Kompromiß gesucht; der Verkehrsexperte Prof. Hermann Knoflacher aus Wien warnte vor der Wiederaufgabe einer Brennerautobahn /23/. Die Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz schlug dem Sächsischen Ministerium für Landwirtschaft eine interdisziplinäre Tagung in der Sächsischen Schweiz vor (12. November) /24/. Auch die BI „Plauenscher Grund“ suchte das Gespräch mit Politikern und verteilte Flugblätter gegen die A 13 /25/. Am 19. November fand die erste größere, vom Ökologischen Arbeitskreis der Dresdner Kirchenbezirke organisierte Informationsveranstaltung in der Heilandskirche Dresden-Cotta statt: „Ich sehe was, was du nicht siehst - die Autobahn“, begleitet von einer symbolischen Straßensperre. Unter der Koordinatorin Maria Jacobi formierten sich an diesem Abend alle an der Verhinderung der A 13 interessierten Bürgerinitiativen und Verbände im **Netzwerk „Bürgerinitiativen gegen A 13“** /26/. **Die Stadtverordneten Dresdens beschlossen am 27. November 1991 den Entwurf zum Dresdner Verkehrskonzept und erklärten die Trassenführung einer Autobahn zur Landesaufgabe.** Die Bürgerinitiative IG Umwelt veranstaltete gemeinsam mit der Grünen Liga am 3. Dezember einen A 13-Informationsabend in Mockritz /27/. Die Informationsveranstaltung „Ich sehe was, was du nicht siehst“ wurde in der Lockwitzer Kirche am 10. Dezember wiederholt. Teilnehmer dieser Veranstaltung starteten einen Aufruf gegen die A 13 /28/. Die VIEREGG & RÖSLER GmbH Innovative Verkehrs- und Umweltberatung schlug einen Eisenbahnbau von Dresden nach Prag als Alternative zur Straße vor (11. Dezember) /29/. Im Sächsischen Ministerium für Umwelt und Landesentwicklung (SMUL) stellten am 12. Dezember die Büros BENDER & STAHL sowie SCHREINER ihren Untersuchungsstand den Trägern Öffentlicher Belange vor /30/ (Anhang 9.5.1). Die BI „Plauenscher Grund“ gewann die Antennengemeinschaft Dölzsch, im hauseigenen Sender einen Beitrag über die Autobahnthematik zu bringen (22. Dezember) /31/. Das Umweltministerium erkundigte sich im Institut für Städtebau der TU Dresden über die dort laufende Studie zur A 13, vermutet wurde ein Vorgriff auf anstehende Untersuchungen (30. Dezember) /32/.

1992 Meilensteine: Proteste von Bürgerinitiativen +++ Öffentliche Anhörungen +++ Verdacht auf manipulierte Entscheidungsprozesse bei der Trassenfindung +++ Grenzübergang zwischen Liebenau und Rosenthal +++ Einstufung der A 13 in den vordringlichen Bedarf durch das Bundesverkehrsministerium +++ Entscheidung zur Vorzugstrasse verschoben +++ Spitzengespräch zum Schutz der Sächsischen Schweiz +++ Widerstand gegen eine Autobahn durch die Sächsische Schweiz: Demonstration am 3. Juni 1992 +++ „Geheimstudien“ +++ Kabinettsentscheidung zur Prüfung der Korridore Dresden-Süd und Freiberg, Streichung der Korridore Dresden-Nord, Chemnitz und Zittau sowie der Nullvariante +++ Vorwurf falscher Berechnungszahlen +++ Beschluß des Bundesverkehrswegeplan 1992 +++ Umweltverträglichkeitsstudie für den Korridor 3 +++ Gipfeltreffen zwischen Experten und Umweltverbänden im sächsischen Umweltministerium +++ Spitzengespräch

zwischen den Ministern Vaatz und Schommer +++ Kabinettsentscheidung am 3. November 1992 für eine Trassenführung im Korridor Südliches Dresden

Im Januar des Jahres 1992 lehnten verschiedene Vereine und Bürgerinitiativen in Stellungnahmen und Protestresolutionen die A 13 ab, u.a. die IG Radverkehr /33/, die Gruppe „Einfach leben“ /37/ und die „Bürger für eine lebenswerte Zukunft“ /35/. Die BI „Plauenscher Grund“ verteilte ab 4. Januar wieder Informationsflugblätter zu A 13-Planungen /34/. Im neu erschienenen ADAC-Atlas für 1992/93 war die Variante 441 als künftige Autobahntrasse bereits eingezeichnet. Der Freistaat Sachsen begründete die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan mit der Sicherung von Wachstum, Wohlstand und Mobilität (15. Januar) /36/. In der am 29. Januar stattfindenden CDU-Veranstaltung zur Stadtentwicklung Dresdens forderte das SMWA eine stadtnahe Trasse, da 20 km Umweg auf einer Autobahn nicht tragbar seien /38/. Die Stadtverwaltung Dresdens ging planerisch grundsätzlich von einer Autobahn aus. Bei einer Bürgerbefragung im Auftrag von Transtec GmbH, SAS Dresden und der IG Tourismussoziologie Dresdens zur A 13 mit Trassenverlauf über Dresden - Pirna - Rosenthal - CSFR ergab sich, daß sich die Bürger mehrheitlich zwar kritisch mit dem Autobahnprojekt auseinandersetzten, generell aber einer Autobahn zustimmten /39/. Das Sachsenforum suchte ergebnislos das Gespräch mit dem Leiter der Abteilung Straßenbau des sächsischen Wirtschaftsministeriums, Dr. Bernd Rohde, um die Nord-Süd-Autobahn zu diskutieren (10. Februar) /40/. Am 14. Februar stellte das Institut für Städtebau der TU Dresden seine Studie zur „Sächsischen Nulllösung“ vor /41, 42/. Die Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz forderte in einem Memorandum, den A 13 - Antrag zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan ersatzlos zu streichen (24. Februar) /43/. Das Netzwerk „BI gegen A 13“ gab im Frühjahr 1992 ein Flugblatt „Aufschwung durch A 13?“ heraus /44/. **Öffentliche Anhörungen (in Dresdner Kirchen) sollten Licht in den Planungsdschungel und eine Einbeziehung der Öffentlichkeit vor der Ende März geplanten Entscheidung bringen** /45/. Im März 1992 gab das SMWA den Zwischenbericht „Umweltorientierte Verkehrsstrategien für den Ballungsraum Oberes Elbtal“ der Ludwig-Bölkow-Stiftung, Global Challenge Network München und TCA Dresden nicht frei, weil darin keine wirtschaftlich positiven Effekte einer Autobahn prognostiziert, stattdessen die Entlastung für Dresden negativ und mit der Zerstörung von Naturräumen verbunden beschrieben wurden /46/. Der im Auftrag des SMUL tätige Verkehrsplaner Ulrich Hundsdorfer erhob vor dem Leiter der Abteilung Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Dr. Huber, Bedenken ob der manipulierten Entscheidungsprozesse bei der Trassenfindung (9. März). **Am 16./17. März fanden im SMWA Beratungen der tschechischen und sächsischen Straßenbauverwaltungen über den Grenzübergang zwischen Liebenau und Rosenthal sowie den Ausbau der B 174 und 178 statt** /47/. Das Entwicklungsforum Dresden organisierte für den 16. März eine öffentliche Anhörung zur stadtnahen Autobahn/48/, der BUND lud zu einer Pressefahrt entlang der geplanten „Vorzugstrasse“ mit anschließender Pressekonferenz ein (25. März) /49/. Die Landtagsfraktion Linke Liste/PDS stellte den Antrag an die Staatsregierung, eine Alternative zur A 13 untersuchen zu lassen (19. März) / 50/. Das SMUL führte in Vertretung durch den Referatsleiter für Landes- und Regionalplanung, Dr. Edgar Trawniczek, ein Gespräch mit Vertretern des Netzwerkes „BI gegen A 13“ über die Verkehrsentwicklung Sachsen - Böhmen (30. März) /51/. Am gleichen Tag übergab das Netzwerk dem sächsischen Wirtschaftsminister Kajo Schommer die Aufforderung, die Anmeldung der Autobahn für den Bundesverkehrswegeplan zurückzuziehen. Am 31. März wurde diese Forderung mit einer Demonstration vor dem SMWA unterstrichen /52/. **Im April 1992 entschied das Bundesverkehrsministerium**

die Einstufung der A 13 in den vordringlichen Bedarf. In der zusammenfassenden Ergebnisdarstellung des BMV (9. April) zum Projekt SN 1004/Autobahn Dresden-Prag heißt es:

Die vielschichtige und überaus hohe Empfindlichkeit des gesamten Untersuchungskorridors läßt eine Abgrenzung relativ konfliktarmer Bereiche nicht zu. Als besonders kritisch einzuschätzen sind Trassen entlang des Elbtales sowie die Durchschneidung der Sächsischen Schweiz und des LSG Osterzgebirge. Im Dresdner Umland bewirkt die Trasse die Zerschneidung sämtlicher, sternförmig auf den Ballungsraum gerichteter Landschafts- und Nutzungsstrukturen und der Ausgleichsfunktionen. Zudem zeichnen sich unerwünschte Sekundäreffekte ab: Die Verlagerung von Gewerbeansiedlungen in den Bereich der geplanten Trasse und damit eine zusätzliche Belastung der bisher erhaltenen Freiräume südwestlich von Dresden. Im Vergleich zu den übrigen untersuchten Vorhaben weist das Projekt das höchste Konfliktpotential auf. Die Trassenführung einer Autobahn durch den vorgeschlagenen Korridor erscheint nach umwelttechnischen und ökologischen Aspekten nicht vertretbar. (zit. nach: Sächsische Schweiz Initiative 5-92/93, S. 22)

Trotz dieser erheblichen Umweltprobleme solle gebaut werden. Von der Prüfung der sieben Trassen war in Bonn offiziell noch nichts bekannt. **Durch die zahlreichen Proteste in Sachsen verschob das SMWA die Entscheidung zur Vorzugstrasse auf Juni 1992.** So hatte u.a. auch der Deutsche Alpenverein (ca. 500.000 Mitglieder) auf Anregung der Sektion Sächsischer Bergsteigerbund gegen eine Autobahn durch die Sächsische Schweiz in Schreiben an Verkehrsminister Krause, Ministerpräsident Biedenkopf, die Minister Vaatz und Schommer sowie an den CSFR-Präsidenten Havel protestiert. In der Rede des verkehrspolitischen Sprechers der FDP-Landtagsfraktion Ludwig Martin Rade (7. April) zur Verkehrsquerung des Erzgebirges fand die A 13 keine Erwähnung /53/. Der Oberbürgermeister Dresdens, Dr. Herbert Wagner (CDU), übergab die TU-Studie zur Nulllösung dem Dezernat Stadtentwicklung zur Einarbeitung in das Verkehrskonzept (9. April) /54/. Das Autobahnamt stimmte am 22. April dem Bebauungsplan Tharandt/Großopitz zu, was bedeutete, daß die Autobahn nicht zwischen Tharandt und Freital gebaut werden sollte (V 3). Die Bundesregierung beantwortete mit Schreiben des Verkehrsministers vom 21. April eine Anfrage der PDS betreffs der Folgen der A 13 dahingehend, daß alle Probleme lösbar seien und eine geeignete Linienführung Eingriffe vermeiden würde. Gutachten sollten die öffentliche Diskussion versachlichen /55/. Der Generaldirektor der tschechischen Autobahndirektion, Ciperá, wurde im MDR in Prag zur A 17 interviewt (April 92) /56/.

Im Mai 1992 prüften das SMWA, das Autobahnamt sowie die beauftragten Firmen BENDER & STAHL und SCHREINER weiter, während unabhängig davon ein „Unbedenklichkeitsgutachten“ für die Variante Dresden-Sächsische Schweiz vom Büro LOHMEYER, Karlsruhe, im Auftrag des SMWA erarbeitet wurde /57/. **Erste inoffizielle Informationen zeigten, daß das ökologische Gutachten von SCHREINER die Trasse Dresden - Sächsische Schweiz als ökologisch verträglichste einstufte (Wunschergebnis des Auftraggebers SMWA).** Am 7. Mai legte das Autobahn-Netzwerk Grundsätze zur Erarbeitung des Integrierten Verkehrskonzeptes für Sachsen vor und forderte das SMUL auf, solches als Alternative zum Autobahnbau zu erarbeiten /58/. Auf einer Informationsveranstaltung in der Strehleiner Christuskirche am 20. Mai bezeichnete der Leiter der Abteilung Landesplanung den Autobahnbau als unproblematisch für die Umwelt /59/. **In einem Spitzengespräch zwischen den sächsischen Ministerien für Umwelt und Wirtschaft am selben Tag einigte man sich, daß die Sächsische Schweiz durch die Autobahn keine Beeinträchtigung erleiden sollte /60/. Dessen ungeachtet wurde von Netzwerk „BI gegen A 13“, Sächsischem Bergsteigerbund**

und Umweltverbänden die Situation für das Elbsandsteingebirge als so bedrohlich eingeschätzt, daß zu einer Demonstration am 3. Juni 1992 unter dem Motto „SOS Sächsische Schweiz - Bedrohung Autobahn“ aufgerufen wurde /61/. Resolutionen an Krause, Biedenkopf sowie Vaatz und Schommer wurden übergeben, wobei man besonders Vaatz aufforderte, sich gegen den Bau einer Autobahn auszusprechen und die Öffentlichkeit in die Planungen einzubeziehen. Das SMWA verkündete, daß das Ergebnis der Studien demnächst vorgelegt werde und der Korridor Dresden- Sächsische Schweiz die größten Vorzüge hinsichtlich ökologischer Probleme habe. **Einsicht in die Untersuchungsunterlagen sei „selbstverständlich nicht möglich“**. In den Tagen nach der Demonstration drängten das Netzwerk und die Verbände weiterhin auf Einbeziehung der Öffentlichkeit sowie Einsicht und Diskussion der Studienergebnisse vor einer diesbezüglichen Kabinettsentscheidung. Die Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz schrieb wiederholt an Biedenkopf und Kanzler Kohl, im Sinne der Bewahrung der Schöpfung von einem Autobahnbau abzusehen /62/. Auch die IG Tourismussoziologie e.V., vertreten durch Prof. Manfred Rochlitz, erhob verkehrssoziologische Einwände gegen das Autobahnprojekt Dresden-Sächsische Schweiz-Prag /63/. **Am 1. Juli gab das SMWA eine Pressemitteilung zur Entlastungswirkung der Autobahn heraus** /64/, am 6. Juli erschien eine Stellungnahme der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Trassendiskussion /65/.

Unter dem Druck der Öffentlichkeit stellte der Staatssekretär des SMWA, Dr. Münch, am 4. Juli vor Vertretern des Netzwerkes und der Umweltverbände die Studien von BENDER & STAHL und LOHMEYER vor, nicht aber die von SCHREINER, die die ökologischen Folgen bewerten sollte /66/. Diese sei zurückgestellt und werde später bearbeitet, gab Dr. Münch Auskunft. Bei der **Kabinettsentscheidung am 7. Juli 1992** tauchte diese Studie jedoch wieder auf, war also nicht zurückgezogen worden. **Verunsichert durch die Proteste wollte sich das Kabinett noch nicht endgültig entscheiden und beschloß, die Korridore Dresden-Nord, Chemnitz und Zittau aus der Planung zu streichen und nur noch Dresden-Süd und Freiberg weiter zu prüfen.** Folgender Zeitplan wurde gefaßt:

- Festlegung des Vorzugskorridors bis 10/92
- Durchführung der Vorplanung einschließlich UVP bis 7/93
- Anhörung der Träger Öffentlicher Belange bis 8/93
- Linienführung bis 9/93
- Erstellung eines Genehmigungsverfahrens bis 11/93
- Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bis 2/94
- Beginn der Bauarbeiten 6/95

Dem SMUL wurde der Auftrag zur Prüfung der Gutachten erteilt, das SMWA sollte bis Oktober einen Vorzugskorridor suchen. In einer Pressemitteilung zu dieser Sitzung wurde der Bau einer Autobahn Sachsen-CSFR bestätigt /67/. In einer gemeinsamen Pressemitteilung von Grüner Liga, Netzwerk „BI gegen A 13“ und Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz erhoben diese den

Vorwurf falscher Berechnungszahlen für die Aufnahme der A 13 in den Bundesverkehrswegeplan /68/. Das Netzwerk fühlte sich im Entscheidungsprozeß übergangen, da **nur noch zwei Korridore einbezogen würden und die Nullvariante gänzlich außer acht gelassen** sei. Auch das Sachsenforum lehnte in verschiedenen Schreiben und Gesprächen eine stadtnahe Trasse ab /69/. **Das Bundeskabinett stufte dessen ungeachtet die A 13 als vordringlichen Bedarf in den Entwurf des Bedarfsplanes ein und beschloß den Bundesverkehrswegeplan 1992 (15. Juli 1992)**. Bündnis 90/Die Grünen reagierten aus dem Landtag mit einer Stellungnahme und starteten dort eine Kleine Anfrage zum Planungsverlauf A 13 (20. Juli).

Vaatz antwortete im Juli auf den Brief der Demonstranten vom 3. Juni und verwies auf die avisierte Expertendiskussion am 22./23. August und die laufenden Untersuchungen des Büros HUNSDÖRFER, nach deren Abschluß er sich eine Meinung bilden wolle. Das Elbsandsteingebirge vorab als Tabuzone einzustufen, konnte sich der Minister nicht entschließen /70/. In der CSFR dachte man im Juli 1992 über einen Grenzübergang Richtung Chomutov/Most und eine Verbindung im Bereich der Fernstraße 7 (Verlauf von Prag über Slaný nach Chomutov) nach. Bundestagsabgeordneter Rudolf Meinel (CDU) unterstützte die Stärkung des westsächsischen Raumes mit seinem Beitritt zum Sachsenforum und startete eine Initiative „Sachsenmagistrale“ (14. August). **Das SMWA erteilte dem Büro ÖKOPLAN den Auftrag, eine Umweltverträglichkeitsstudie nur für den Korridor 3 als Vorzugsvariante zu erstellen (18. August)**. Am selben Tag fand eine Anlaufbesprechung im Autobahnamt zur Linienfindung statt, man verständigte sich auf Befliegungen und eine Erweiterung der Umweltverträglichkeitsstudie auf den tschechischen Raum /71/. Auch das Institut für ökologische Raumentwicklung Dresden bekundete Interesse an der Autobahnplanung (19. August). **Am 22./23. August 1992 trafen sich Experten und Umweltverbände im sächsischen Umweltministerium, um über die Verkehrsverbindungen Sachsen-Prag zu diskutieren /72/**. Naturschutzverbände, das SMUL und das Entwicklungsforum Dresden bezeichneten die bisher vorliegenden, vom Wirtschaftsministerium in Auftrag gegebenen Studien (BENDER & STAHL, SCHREINER, LOHMEYER) als für planerische Entscheidungen unbrauchbar. Dies trafe besonders auf das Lohmeyer-Gutachten zu. Fehlerhafte Annahmen und Planungsmängel wurden u.a. kritisiert. Die Vorstellung der Grundlagen des Hundsdorfer-Gutachtens fand Anerkennung /73/. Das Netzwerk „BI gegen A 13“ kritisierte die Gutachten und stellte städtebaulich-raumplanerische Aspekte in den Vordergrund. **In einer gemeinsamen Presseerklärung von BUND, NABU, Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz, Landesverein Sächsischer Heimatschutz, Grüner Liga und Netzwerk vom 24. August wurde Kritik an der Verkehrspolitik und am Vorgehen des Umweltministeriums bei der Autobahnplanung erhoben und auf die Unvereinbarkeit der Auffassungen mit dem Wirtschaftsministerium hingewiesen/74/**. Für das SMWA bedeutete dies, daß das Ziel der Übereinstimmung mit den Umweltverbänden für den Korridor Südliches Dresden nicht erreicht wurde. **In der Presseerklärung von SMUL und SMWA ging man darauf aber nicht ein (24. August 1992) /75/**. Im September verstärkte das SMWA die Untersuchungen im Korridor Südliches Dresden. Man wollte mit der Planung bis zur Kabinettsentscheidung im November 1992 weiter vorangekommen sein. „Die Wochenpost“ recherchierte in Prag, daß seitens des Wirtschaftsministeriums bei den Verhandlungen mit der tschechischen Seite nie von verschiedenen Grenzübergängen ausgegangen wurde (3. September) /76/. Der Leiter der Prager Autobahndirektion, Jaroslav Cipera, verkündete, daß seit Monaten in allen Beratungen mit der deutschen Seite nur von einem Übergang zwischen Bahratal und Bielatal gespro-

chen wurde. Die Freiburger Trasse kenne er nur aus deutschen Karten, nicht aus gemeinsamen Erörterungen. Auch Pavel Sejna, Leiter des Fachbereiches Straßenbau im Prager Wirtschaftsministerium, konnte sich nicht erinnern, daß sein deutscher Verhandlungspartner, Dr. Rohde, bisher über andere Korridore gesprochen habe als über den Korridor 3, der an der Landeshauptstadt vorbei durch die Sächsische Schweiz führen sollte. **Das SMUL gab am 9. September Auskunft über den Bearbeitungsstand und die weitere Vorgehensweise und erhob am 18. September 1992 Forderungen an das SMWA, ein Raumordnungsverfahren durchzuführen, um auf der Grundlage von Szenarien eine umfassende Entscheidungsgrundlage zu haben sowie eine Umweltverträglichkeitsstudie für den Korridor 2 zu veranlassen, wonach dann der Vorzugskorridor bestimmt werden sollte** /77/. Die BI „Plauenscher Grund“ forderte wie das Entwicklungsforum Dresden im September einen Verzicht auf die Autobahn im Korridor Dresden /78/79/. Die ev.-luth. Superintendentur Pirna lud zu einer Podiumsdiskussion ein, auf der Dr. Rohde darlegte, es sei bezüglich eines Vorzugskorridors noch nichts entschieden, der Beauftragte des Bundesverkehrsministeriums für die neuen Länder, Stolle, jedoch verkündete, die Freiburger Trasse hätte eine so geringe Belegung, daß sie in Bonn niemals ernsthaft in Betracht gezogen wurde (29. September). Das BMV als „Herr der Planung“ werde entscheiden, wo die Trasse zu bauen sei /80/. **Die Planungen gingen in ihre (vorläufige) Endphase.** Am 19. Oktober 1992 trafen sich die Minister Vaatz und Schommer zu einem Spitzengespräch in Oberwiesenthal /81/. Das SMUL hatte den Vorzugskorridor 2 gewählt und wünschte keine übereilte Kabinettsentscheidung, Minister Vaatz ließ sich aber vom **Vorzugskorridor 3** überzeugen /82/. In der Kabinettsvorlage vom 26. Oktober 1992 erschien demzufolge der Korridor Dresden-Süd als Vorzugskorridor /83/. Vom 23.-25. Oktober tagten die Naturschutzreferenten des Deutschen Alpenvereins und sprachen sich nochmals nachdrücklich gegen eine Autobahn durch das Elbsandsteingebirge aus/84/. Eine Woche vor der Kabinettsentscheidung kam es zu einem Gespräch zwischen den Umweltverbänden und Dr. Reinfried, Parlamentarischer Staatssekretär im SMUL (3. November). Der Sekretär der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz, Peter Hildebrand, wies darauf hin, daß das Kabinett keine Entscheidung auf der Basis der Studien von SCHREINER und LOHMEYER treffen könne. Nur das Hundsdorfer-Gutachten käme der Problematik nahe, indem allein die Korridore Freiberg (mit Tunnel) und Zittau noch als vertretbar eingeschätzt wurden. Nachdem die Presse den Begriff „**Geheimstudie**“ kreierte, weil das Gutachten unter Verschuß gehalten wurde, veröffentlichte man die Ergebnisse der Studie. Das Sachsenforum mit Prof. Günther Hertel (TU Dresden, Fak. Verkehrswissenschaft) gab eine umfangreiche Stellungnahme gegen die A 13 heraus (29. Oktober) /85/. Im Vorkabinett am 2. November stimmte das SMUL der Vorlage des SMWA zum Vorzugskorridor 3 zu /86/. **Das sächsische Kabinett entschied sich trotz Einspruch von Verbänden und Umweltministerium sowie eindeutiger Negativ-Bewertung durch das Hundsdorfer-Gutachten am 3. November 1992 für eine Trassenführung im Korridor Südliches Dresden** /87/. Die Einwände des Umweltministeriums berücksichtigte man dahingehend, daß Tabuzonen festgelegt wurden und der Korridor 2 durch ÖKOPLAN detailliert untersucht werden sollte. Erst danach solle eine endgültige Entscheidung zugunsten eines Korridors beraten werden. Wirtschaftsminister Schommer präsentierte im Mitteldeutschen Rundfunk jedoch schon die exakte Linienführung im „ausgewählten“ Korridor 3 (3. November):

... von Wilsdruff geht es am Tharandter Wald vorbei nach Dresden an den südlichen Höhenzug, dann immer stadtnah bis Pirna und zuletzt südlich mit einem Grenzübergang irgendwo zwischen Hellendorf und Liebenau.

Am 5./6. November sprachen das Bundesverkehrsministerium und das SMWA erstmals mit der CSFR über einen anderen Grenzübergang als im Korridor 3. Die tschechische Seite signalisierte, auf Grund geplanten Braunkohleabbaus eine Autobahn im Korridor 2 nicht abnehmen zu können. Damit bestätigte sich die Recherche der „Wochenpost“: Mit der CSFR war nie ernsthaft über den Freiburger Korridor gesprochen worden. Das Bundesverkehrsministerium gab bekannt, daß der Grenzübertritt im Korridor 3 weiter eingeengt wurde (10. November). Da Liebenau entfiel, käme nur ein schmales Stück zwischen Hellendorf und Breitenau in Frage. Damit stand die Sächsische Schweiz wieder im Zentrum der Planung. Die Dresdner PDS-Fraktion stellte die Standpunkte der Parteien zum Verkehrskonzept zusammen und forderte einen Verzicht auf die Autobahn (9. November) /88/. Netzwerk und Landnetzwerk (Bürgerinitiativen aus den Landkreisen Dresden und Freital) „BI gegen A 13“ veröffentlichten am 25. November einen Offenen Brief zum Kabinettsbeschluß vom 3. November 1992 /89/. Unterstützung kam vom Wuppertal Institut, das die Autobahn, besonders die Linie 441 im Dresdner Korridor, für nicht problemlösend erklärte (November 1992) /90/. Mitte Dezember führten je ein Vertreter der Grünen Liga, der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz und des Sächsischen Bergsteigerbundes Gespräche in Bonn mit Abteilungsleiter Dr. Huber, dem Bundesbeauftragten Stolle und dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Bundestages, Jobst (CSU), zum Thema Autobahn Sachsen-Prag /91/. Die Bonner Vertreter befürworteten generell den 1991 gestellten Antrag auf Autobahnneubau, allerdings sei es Sache des Freistaates Sachsen, die optimale Trasse zu finden. Jobst zeigte sich verwundert, als er von den gegenüber der Anmeldung (625 Millionen DM) um ein Mehrfaches gestiegenen Kosten (1,2 bis 1,8 Milliarden DM) hörte, die ihm nicht mitgeteilt worden wären. Stolle wiederholte, **daß Bonn die Freiburger Trasse aufgrund der geringen Belegung nicht finanzieren würde**. Den Gegnern des Projektes stellte sich die Frage, ob Bonn eine grenzüberschreitende Autobahn oder eine Stadtautobahn von Dresden bis Pirna bauen wolle. Die Firmen SCHÜSSLER-PLAN (verkehrlicher Teil) und ÖKOPLAN (ökologischer Teil) führten im Dezember 1992 weitere Untersuchungen in den Korridoren Dresden-Süd und Freiberg durch. Eine weitere Studie wurde jetzt erst bekannt: Das Landesamt für Umwelt und Geologie sprach sich in einem Gutachten für eine bevorzugte Trassensuche im Korridor Freiberg aufgrund des geringeren Konfliktpotentials aus. Der Bürgermeister von Dippoldiswalde veröffentlichte im Amtsblatt vom 7. Dezember 1992 einen Aufruf für die A 13 /92/. Das Landnetzwerk rief im Dezember in einem Informationsflugblatt zur öffentlichen Diskussion des Autobahnthemas auf und forderte in einer Postkartenaktion eine Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene und einen Verzicht auf die A 13 /93/. In betroffenen Gemeinden wie Mühlbach und Maxen tauchten Flugblätter mit Aufrufen gegen die A 13 auf /94/.

1993 Meilensteine: Planvereinfachungsgesetz +++ Verzicht auf Raumordnungsverfahren +++ Festhalten am Korridor Südliches Dresden-Pirna-Osterzgebirge/Sächsische Schweiz +++ Trasse 341 „Sachsenknie“ +++ Vorschlag der stadtnahen Trasse 441 +++ Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans +++ Gründung des Ökologischen Rates „Integriertes Verkehrskonzept Sachsen-Böhmen“ +++ Stadtverordnetenversammlung Dresden befürwortet am 21. Oktober 1993 die A 13 generell und lehnt Linie 441 als internationale Autobahn ab +++ Beschleunigungsgesetz +++ Aufnahme des Linienbestimmungsverfahrens

Im Januar 1993 verfügte das **Planvereinfachungsgesetz**, daß im Falle von Klagen gegen den Autobahnbau nur das Bundesverwaltungsgericht als erste und letzte Instanz zuständig ist. In

einer Sonderregelung für den Osten Deutschlands wurde festgelegt, daß Grundstückseigentümer auf der Autobahntrasse enteignet werden könnten und den sofortigen Baubeginn zu dulden hätten. Das sächsische Innenministerium befaßte sich auf Anfrage der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen mit der Darstellung der Rechtslage von Aufrufen eines Bürgermeisters wie im Fall Dippoldiswalde (20. Januar) /95/. Umweltminister Vaatz **verzichtete im Januar 1993 auf ein Raumordnungsverfahren**. Die Fakultät Bau, Wasser, Forstwesen, Abteilung Forstwirtschaft der TU Dresden verabschiedete ein Memorandum gegen die A 13 /96/. Trotz zahlreicher kritischer Gutachten und Proteste **hielt man am konfliktreichsten Korridor Südliches Dresden-Pirna-Osterzgebirge/Sächsische Schweiz** fest /97/. 28 Verbände, Bürgerinitiativen, Gemeinden, wissenschaftliche Gremien und Institute schlossen sich deshalb zusammen, um eine Resolution gegen jede transeuropäische Autobahn in diesem Korridor allen Ministern der sächsischen Staatsregierung zu übergeben (29. Januar). Kurz vorher ließ sich der Landesverein „Sächsischer Heimatschutz“ als einer der vier anerkannten Naturschutzverbände von der Unterzeichnerliste streichen. Die Große Anfrage der Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Landtag zu „Entscheidungsgrundlagen und -abläufen für eine Autobahn Sachsen-Böhmen“ wurde von der sächsischen Regierung dahingehend beantwortet, daß diesem Projekt europäische Bedeutung zugemessen würde, verbunden mit einer wesentlichen Verkehrsentlastung von Bundesstraßen und der Landeshauptstadt Dresden (21. Januar) /98/. **Am 1. Februar 1993 fand ein Gespräch zwischen Umweltminister Vaatz und Vertretern der vier anerkannten Naturschutzverbände, des Autobahnnetzwerkes und des Sächsischen Bergsteigerbundes statt. Das Stadt- und das Landnetzwerk „BI gegen A 13“ übergaben den Ministern Schommer und Vaatz noch vor der Kabinettsitzung am 2. Februar 1993 eine Resolution mit Unterschriftensammlungen gegen den Autobahnbau** /99/. Die für den 2. Februar angekündigte Kabinettsentscheidung wurde vertagt, da Vaatz die Ergebnisse der Studien ÖKOPLAN und SCHÜSSLER-PLAN prüfen wollte /100/. Das Büro HUNSDÖRFER lieferte dem Bundesverkehrsministerium Argumente zur Linienbestimmung und schätzte das **Entscheidungsverhalten im Planungsverlauf kritisch** ein (9. Februar), er bezeichnete das Planungs- und Auswahlverfahren für die Korridorentscheidung durch das SM-WA sogar als „Skandal“ (11. Februar) /101/. **Oberbürgermeister Wagner änderte seinen Standpunkt, indem er am 28. Februar, einen Tag vor der Kabinettsentscheidung, für eine möglichst stadtnahe Variante der A 13 plädierte** /102/. Zur Kabinettsentscheidung am 1. März 1993 trat Umweltminister Vaatz wieder für eine Trassenführung im konfliktärmeren Korridor 2 (Freiberg) ein /103/. **Wirtschaftsminister Schommer setzte sich jedoch mit seinen Argumenten der höheren Verkehrsdichte und der angeblich geringeren Kosten bei den Kabinettsmitgliedern durch**, Vaatz wurde überstimmt. Wie schon im November 1992 hielt Schommer eine **spezielle Vorzugstrasse mit der Bezeichnung V3** parat. Diese als „Sachsenknie“ bezeichnete Trasse 341 verlief genau zwischen den '92er Trassen 3 und 3b. Die 92er Trasse 3b existierte größtenteils nicht mehr, dafür entstand die etwas weiter südlich gelegene Variante V2. Die alte DDR-Trasse 3 wurde in V4 umbenannt und im Grenzbereich verändert. Sie führte durch das Elbsandsteingebirge und den Grenzübergang Hellendorf. Damit war die Zusage der sächsischen Regierung, die Sächsische Schweiz zur Tabuzone zu erklären, wieder fraglich. Recherchen zu den verwaltungsinternen Studien von SCHÜSSLER-PLAN und ÖKO-PLAN hatten ergeben, daß bei deren Abschluß im Januar 1993 die Trasse V3 oberhalb von Pirna noch mit der V4 zusammenkam, danach querten beide Trassen bei Breitenau die Grenze. Auf der Kabinettsitzung tauchte plötzlich ab Pirna eine völlig separate Trasse V4 auf, ähnlich der DDR-Vorzugstrasse, nur ab Raum Bielatal ging

es statt zur Grenzplatte in Richtung Markersbach/Hellendorf zur Grenze. Diese wechselnden Trassierungen führten zu Verunsicherungen. SPD und Bündnis 90/Die Grünen reagierten mit Presseerklärungen und Positionspapieren für eine Verkehrswende auf den Regierungsbeschluss /104/. Eine erste große Demonstration gegen die neue Vorzugsvariante V3 mit Großbrücke über Freital fand dort bereits am 7. März statt (Die Geschichte vom Kuckucksei, siehe Anhang E 2) /105/. Das SMWA verteidigte die Trasse 341 (Sachsenknie) als kostengünstigste Trassenvariante (8. März). Der Protest entlang der geplanten Trasse wurde stärker. Am selben Tag informierte der Landtagsabgeordnete Gaber auf der öffentlichen Gemeinderatssitzung in Kreischa über Widerspruchsmöglichkeiten /106/. Am 15. März schickte die Bürgerversammlung Kreischa ihre Resolution „Keine A 13 durch Kreischa“ an den sächsischen Landtag /107/. Die Initiativegruppe „Keine Autobahn in Tharandt“ trat mit Informationen und Unterschriftensammlungen an die Öffentlichkeit /108/. Die tschechische Journalistin Michaela Valentova kritisierte in Bonn das Autobahnprojekt D8 (die Fortführung der A13 auf tschechischer Seite) /109/. Die Studien von SCHÜSSLER-PLAN und ÖKOPLAN blieben selbst nach der letzten Kabinettsentscheidung verwaltungsintern und der Öffentlichkeit unzugänglich /110/. Gaber brachte aufgrund seiner Vermutung, „daß das SMWA versucht hat, auf die Untersuchungsergebnisse im Sinne einer bevorzugten Trasse massiv Einfluß zu nehmen“ /111/, in die Landtagsitzung vom 18. März den Dringlichen Antrag ein, für die Vorzugstrasse V3 kein Linienbestimmungsverfahren einzuleiten und dies namentlich abstimmen zu lassen/112/. Die CDU-Fraktion stellte, um eine Positionierung der CDU-Abgeordneten der Autobahn-Wahlkreise, aber auch der nicht mit einer Autobahn bedachten Wahlkreise wie z.B. Freiberg oder Löbau/Zittau zu vermeiden, einen weitergehenden Antrag /113/. Darin wurde die Staatsregierung aufgefordert, das zu tun, was sie für die Anmeldung im Bundesverkehrswegeplan ohnehin tun müßte, nämlich alle anderen Varianten V1 bis V4 in den Abwägungsprozeß einzubeziehen. Die SPD vermochte mit einem weiteren Änderungsantrag den CDU-Antrag nicht abzubiegen. Den Schlußpunkt der Debatte bildete ein Aufruf des Abgeordneten Rade (FDP), die schweigenden Befürworter einer Autobahn sollten ebenfalls Bürgerinitiativen bilden, woraufhin sich spontan eine „Bürgerinitiative für die Autobahn A 13“ bildete. Zu den Initiatoren gehörten u.a. Dr. Helmut Schulze (Kreisvorstand Pirna der FDP) und die Wismut Leupoldishain, Sprecher wurde Cornelius Neumann (CDU) vom Ortsbeirat Prohlis. Die Schutzgemeinschaft „Sächsische Schweiz“ reagierte mit einem Offenen Brief auf die neue Trasse und stellte den Antrag auf Streichung des Projektes (19. März) /114/. In Kreischa und den umliegenden Gemeinden gipfelte der Protest gegen die Variante V3 in der ersten „Autobahnwanderung“ rund um Kreischa und das bedrohte Lockwitztal am 20. März mit über 300 Teilnehmern /115/. Die neue Bavaria-Rehabilitationsklinik in Kreischa sah sich in ihrer Existenz bedroht und unterstützte die Proteste. Die Industrie- und Handelskammer Dresden sah demgegenüber in der A 13 „den Lückenschluß im europäischen Autobahnnetz“ (24. März) /116/. Der „Verein der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen“ rief auf, sich gegen die „von der BRD aus gesteuerte und finanzierte lautstarke Minderheit von Autobahngegnern“ zu sammeln (siehe Anhang E 3) /117/. In der Gemeinde Kreischa fand am 31. März ein Informationsabend statt. **Das Wirtschaftsministerium versuchte im April 1993 mit einer „Demokratieübung“ /118/, den betroffenen Gemeinden entlang des „Sachsenknies“ viele Untervarianten und Schleifen anzubieten**, um ihren Protest abzuschwächen. Am 7. April fand im SMWA die konstituierende Sitzung der „Lenkungsgruppe A 13“ statt, zu der nur Autobahnbefürworter aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft geladen waren /119/. Das Autobahnnetzwerk führte die Resolution gegen jede Trasse im Korridor Südliches Dresden-Pirna-Osterzgebirge/Sächsische Schweiz weiter und übergab diese mit einer vergrößerten Unter-

zeichnerzahl, darunter die Gemeinden Börnersdorf und Kreischa sowie weitere Initiativen und wissenschaftliche Institutionen, erneut der Staatsregierung /120/. In Kreischa wurden Flugblätter gegen die Linie 341 herausgegeben /121/. Am 3. April fand die „2. Autobahnwanderung“ rund um Weesenstein und das Müglitztal statt. Am 14. April organisierte das Landnetzwerk eine Informationsveranstaltung in der Bavaria-Klinik Kreischa /122/. Zur „3. Autobahnwanderung“ trafen sich am 24. April mehr als 300 Freitaler, Dresdner und Bewohner umliegender Gemeinden/123/. Der Freitaler Bürgermeister (CDU) plädierte für eine Autobahnbrücke nicht über Freital, sondern im Plauenschen Grund. Die Landes-SPD sprach sich dagegen generell gegen die A 13 aus. Am Freitaler Backofenfelsen wurden von den „Autobahnwanderern“ weithin sichtbare Kreuze errichtet. **In Bonn einigten sich die Fraktionen von CDU/CSU und FDP, 192 zusätzliche Straßenbauprojekte in den „vordringlichen Bedarf“ einzustufen:** für Sachsen waren neun Projekte für 662 Mio. DM vorgesehen, so z.B. eine neue B 172a zwischen der künftigen A 13 und der B 172 in Pirna sowie eine autobahnähnliche Westumgehung von Pirna als Verlängerung der B 177. Südlich von Pirna sollte diese auf das „Sachsenknie“ treffen. Der SPD-Antrag auf Streichung der A 13 aus dem vordringlichen Bedarf wurde abgelehnt. Im Mai wies das Regierungspräsidium Dresden den Flächennutzungsplan der Gemeinde Dohna zurück, weil die Autobahn (V4) darin nicht berücksichtigt wurde. Auf einer Informationsveranstaltung der Forstfakultät Tharandt der TU Dresden am 3. Mai warb Dr. Rohde für das Autobahnprojekt /124/. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschlands forderte erneut den Verzicht einer Autobahn Dresden - Prag (4. Mai). Der Akzent des „Mobil ohne Auto“-Sonntags am 23. Mai lag auf Anti-Autobahnveranstaltungen. Die IG Rad lud am 6. Juni zu einer Radwanderung durch das Lockwitztal gegen die A 13 ein/125/. Das Sachsenforum diskutierte mit Städtebauern und Straßenplanern eine Autobahntrasse über Zwickau/Chemnitz-Nordböhmen-Prag (9. Juni). Die „Bürger für A 13“ starteten ihren Gründungsaufruf mit dem Flugblatt „A 13 Ja“, in dem Umweltschutz durch eine Autobahn gefordert wurde(14. Juni) /126/, vom neugegründeten „Jugendnetzwerk gegen A 13“ kritisiert /131/. Das Landnetzwerk organisierte eine Radfahrdemo gegen die A 13 (15. Juni), während Bündnis90/Die Grünen in einer Pressekonferenz auf die Variante V4 hinwiesen, die die A 13 in unmittelbare Nähe Dresdens rückte /127, Anhang E 4/. Der Sprecher des SMWA, Armin Reck, bezichtigte daraufhin Gaber der Stimmungsmache (22. Juni, Anhang E 5) /128/. Das Landnetzwerk wies auf die Kostenmanipulierung hin, die zu einer Billigvariante der V3 geführt hätte (21. Juni) /129/. Das Netzwerk „BI gegen A 13“ gab im Juni ein Informationsflugblatt mit dem Titel „Wer sich nicht wehrt, bekommt den Dreck“ heraus /130/. Anlässlich des Elbhangfestes wurde ein Ballon mit einem Protestaufruf gegen die A 13 gestartet, bei dem die Autobahn symbolisch „in die Luft“ flog (26. Juni). Das Autobahnamt erwartete bis zum 30. Juni die Umweltverträglichkeitsstudie mit den Linienvarianten. Am 3. Juli versammelten sich alle organisierten A 13-Gegner zu einer Klausurtagung im Dresdner Kabarett „Herkuleskeule“, um ihr weiteres Vorgehen und rechtliche Möglichkeiten zu diskutieren/132/. Zwischen dem Hainsberger Pfarrer Christian Burkhardt und dem sächsischen Umweltminister entwickelte sich ein Briefwechsel über die jeweiligen Motive und Werte (Anhang E 6) /133/. Das Landnetzwerk bestärkte fünfzehn Bürgermeister entlang der Linie 341 in der Ablehnung der A 13 (1. August) /134/. **Im August 1993 erklärte Staatssekretär Zeller vom Wirtschaftsministerium auf einer Landespressekonferenz, daß bisher noch keine Trasse festgelegt sei. Die Regierung hätte nunmehr die dresdennahe Trasse vorgeschlagen, um die Bedenken der Stadt Freital zu respektieren.** Erst nach einer Anhörung der Träger Öffentlicher Belange könne mit einer Entscheidung der Projektgruppe zu einer Variante gerechnet werden /135/. **In der Sächsischen Zeitung (12. August) wurden die Linien 341 und**

441 veröffentlicht. Am selben Tag legte SCHÜSSLER-PLAN seinen Erläuterungsbericht vor, der das Ziel hatte, im Linienbestimmungsverfahren das Benehmen herstellen zu können /136/. Das Netzwerk gegen A 13 begründete sein Ablehnen des Korridors Freital-Südliches Dresden-Pirna mit der „Suche der besten Variante im schlechtesten Korridor“ /137/. In einem Flugblatt veröffentlichte die Grüne Liga im August 1993 die „optimistischen“ Planungstermine des SMWA und rechtliche Möglichkeiten der Bürger, dagegen etwas zu unternehmen. Seit der Planung von 1992 hatten sich die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens mit UVP auf Mitte 1994, der Planfeststellungsbeschuß auf Ende 1994 und der Baubeginn auf Ende 1995 verschoben /138/. Das SMWA informierte die Landtagsausschüsse Bau und Verkehr sowie Umwelt und Landesentwicklung über den derzeitigen Planungsstand (8. September) /139/. Am 11. September fand die vierte „Autobahnwanderung gegen A 13“ zur Heidenschanze statt /140/. **Der Bundesrat verabschiedete den Bundesverkehrswegeplan (24. September).** Ein gemeinsames Flugblatt von BUND, Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz, dem vereinigten Netzwerk gegen A 13 und Gemeinden erschien gleichfalls am 24. September. Das Landnetzwerk forderte die Stadtverordneten von Dresden und Freital auf (30. September), die Linie 341 abzulehnen /141/. Der Dresdner Baudezernent und Bürgermeister Reinhard Keller empfahl seinem Oberbürgermeister und den Beigeordneten die Linie 441 als ökologisch günstigere Trasse als die 341 /142/. Der Dresdner Stadtentwicklungsdezernent Ingolf Roßberg erklärte später auf der Beigeordnetenkonferenz vom 6. Oktober, **daß bereits seit März 1993 im Autobahnamt die Variante 441 diskutiert wurde.**

Die BI „Plauenscher Grund“ übergab eine Unterschriftensammlung gegen die Autobahnlinie 441 dem Regierungspräsidium Dresden (1. Oktober) /143/. **Unter Leitung des Bundestagsabgeordneten Wolfgang Ullmann (Bündnis 90/Die Grünen) gründete sich der Ökologische Rat „Integriertes Verkehrskonzept Sachsen-Böhmen“ mit Experten verschiedener Disziplinen aus Deutschland und Tschechien (4. Oktober) /144/.** In der Phase der Anhörung der Träger Öffentlicher Belange im Linienfeststellungsverfahren kam Ablehnung aus diversen Bereichen: Das Dezernat Stadtentwicklung Dresdens drückte in einer Dringlichen Beschlußvorlage sein Nein zur Linie 441, jedoch prinzipielle Zustimmung zur A 13 aus (6. Oktober), auch das Dezernat Umwelt lehnte die Linie 441 ab /145/. Am 8. Oktober lehnte die Gemeinde Altfranken, am 11. Oktober die Gemeinde Gompitz die Linie 441 ab /146/. In einer neuerlichen Beschlußvorlage wiederholte das Dezernat Stadtentwicklung das Nein zur 441 und bezeichnete die Linie 341 als Kompromiß (13. Oktober) /147/. Das Netzwerk „BI gegen A 13“ /149/, die Grüne Liga Sachsen und der Naturschutzbund Deutschlands /148/ brachten die Ablehnung der Vorzugsvarianten 341 und 441 in Stellungnahmen zum Ausdruck (14. Oktober). Die Basisgruppe der PDS Dresden-Zschertnitz lehnte in einer Petition an den Landtag die Linie 441 ebenfalls ab/150/. Die Abteilung Forstwirtschaft der TU Dresden formulierte ihre ablehnende Haltung gegenüber der Linie 341 (18. Oktober) /151/, und das Institut für vernetzte Umweltplanung Flöha schrieb einen Offenen Brief zum Verzicht auf die A 13 (19. Oktober). **In der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung Dresdens am 21. Oktober 1993 wurde bei tumultartigem Verlauf mit 65 Ja-Stimmen und 19 Nein-Stimmen die A 13 generell befürwortet, die Linie 441 als internationale Autobahn allerdings abgelehnt /152,** Anhang N/. CDU-Stadtrat Schumacher bedauerte in seiner Antwort auf ein Protestschreiben Dresdner Einwohner vom 28. Oktober die Ablehnung der Linie 441 im Stadtrat und begründete die Notwendigkeit einer Autobahn damit, daß Siedlungsschutz einfacher als Landschaftsschutz zu bewerkstelligen wäre und neue Technologien für das Auto gefragt seien /153/. Zum 25. Ok-

tober hatte die Europa-Union unter dem Landtagsmitglied Wolfgang Madai (FDP) zu einer von BMW und der Leonberger Bausparkasse gesponsorten Diskussionsveranstaltung „Dresden und Europa“ eingeladen, auf der die A 13 eindeutig befürwortet wurde/154/. Im Herbst 1993 stellte die tschechische Umweltorganisation Deti Zeme ihre Kampagne gegen die Autobahn vor /155/. Die neugegründete „Initiative 401 Gompitz“ forderte die Regierung auf, die A 13 in Dresden, speziell in Gompitz nicht zu bauen (8. November) /156/. Die neugegründete „Initiative Contra A 13 Altfranken“ hatte 1040 Stimmen gesammelt und dem Landtag übergeben (16. November) /157/. **Am 15. November 1993 trat das „Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes“, das sog. Beschleunigungsgesetz, in Kraft.** Der TÜV Ostdeutschland/Rheinland, mit der Abschätzung der Schadstoffimmission der Linien 341 und 441 vom Autobahnamt Sachsen beauftragt, fand für bestimmte Stoffe, z.B. Benzol, keine Meßwerte, für andere Stoffe keine Beurteilungskriterien vor, verzichtete deshalb auf eine genaue Analyse und erklärte die Autobahn für unschädlich, da die Grenzwerte nicht überschritten würden (23. November) /158/. **Die Anhörung der Träger Öffentlicher Belange schloß man zum 30. November 1993 ab. Das Linienbestimmungsverfahren wurde aufgenommen.** Im Dezember erhielt die Stadt Dresden die Verkehrsgutachten zum Verkehrskonzept. Die Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen stellte den Antrag auf Untersuchung zukunftsorientierter Verkehrsverbindungen Sachsen-Böhmen (17. Dezember) /159/. Wirtschaftsminister Schommer schätzte die A 13 als „mobilitätssichernde Maßnahme“ und unabdingbar für die weitere wirtschaftliche Entwicklung ein (19. Dezember) /160/. Der tschechische Minister für Handel und Verkehr, Vladimír Dlouhý, verband mit dem Bau der D 8 die Hoffnung auf Anschluß an und Eintritt in die EU/161/. Der tschechische Stellvertretende Minister für Verkehr, Miroslav Sylla, verwies in einem Schreiben zur Verkehrspolitik an Umweltschützer auf Schwierigkeiten, so sei z.B. die von der sächsischen Regierung versprochene Hilfe für den kombinierten Verkehr nicht eingetroffen (29. Dezember). Vom tschechischen Landwirtschaftsministerium wurde die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene gefordert, die zur Zeit nicht voll ausgelastet sei. Dies bestätigten die Tschechischen Bahnen mit dem Verweis, daß, wenn das Frachtnetz ausgebaut und genutzt werden könne, genügend Kapazität vorhanden wäre (10. Januar 1994). Dies widersprach der Meinung des SMWA, daß die Schienenkapazität im grenzüberschreitenden Verkehr zu gering sei, als daß sie eine Alternative zur Autobahn darstellte.

1994 Meilensteine: SMWA präferiert Korridor 3 +++ SMUL favorisiert dresden-nahe Variante +++ Bedenken der Stadt Dresden +++ raumplanerische Stellungnahme des SMUL zum Korridor 441 +++ Kabinettsbeschluß der Linie 441 am 19. April 1994 +++ Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums, Linienfeststellungsbeschluß und Beginn des Planfeststellungsverfahrens im Mai 1994 +++ Oberbürgermeister Wagner verhindert Nein zur stadtschneidenden Trasse +++ Bestätigung des Linienvorschlags durch das Bundesverkehrsministerium

Der Ökologische Rat widersprach einem SZ-Artikel, demzufolge die Befürworter einer Autobahn eine Mehrheit bildeten (3. Januar) /162/. Vom selben Tag datierten Aufforderungen des Dresdner Regierungspräsidiums an Bürgermeister, mögliche Trassenführungen schon jetzt in den gemeindlichen Planungen freiwillig freizuhalten /163/. Deti Zeme legte einen Bericht zur A 13/D 8 vor und suchte nach Alternativen zur D 8 (18. Januar) /164/. Das Dezernat Umwelt der Stadt Dresden verwies nochmals darauf, daß die Bedenken zur Linie 441 nicht ausgeräumt seien und diese deshalb weiter abgelehnt werde (20. Januar) /165/. **Am 28. Januar 1994 beschloß die**

Stadt Dresden das Verkehrskonzept. Das sächsische Umweltministerium arbeitete an einer raumordnerischen Stellungnahme /166/. Dabei wurde nur noch zwischen dem „Sachsenknie“ (341) und der stadtnahen Trasse (441) ausgewählt. Die Freiburger Trasse war im November 1993 ad acta gelegt worden. Im Freiburger und Chemnitzer Raum, wo man mehrheitlich eine Autobahnführung begrüßte, gab es heftige Proteste gegen diese Trassenplanung. Im Auftrag des Regionalen Planungsverbandes Chemnitz-Erzgebirge erarbeitete die Regionale Planungsstelle Chemnitz einen eigenen optimierten Trassenvorschlag, der weitgehend vom Vorschlag des Büros SCHÜSSLER-PLAN abwich. Kritisiert wurde besonders, daß SCHÜSSLER-PLAN einige Brücken über Bergkuppen trassiert und daher viele Brücken zu lang berechnet hätte. Zudem sei ein Tunnel durch den Turmberg bei Freiberg geplant, der mühelos umfahren werden könnte. **Das SMWA informierte das Kabinett über die Ergebnisse der Untersuchungen zum Vorzugskorridor: der Korridor 3 werde präferiert (3. Februar) /167/.** Umweltminister Vaatz lud am 10. Februar die Grüne Liga und Naturschutzverbände ein und forderte plebiszitäre Elemente im weiteren Prozeß. Eine konkrete Trassenentscheidung sei noch nicht gefallen, aber hohe Auflagen würden in jedem Fall gefordert. Betreffs des Wunschkorridors Freiberg sei die Entlastung der Stadt Dresden überbewertet worden /168/. **Das SMUL favorisierte die dresdennahe Variante und versuchte, die tschechische Seite hinsichtlich des Grenzüberganges zu beeinflussen (Februar 1994).** Der Planungsverlauf hing nach Auskunft Schommers von der CSFR ab /169/, die die Trasse naturschutzgesetzwidrig durch das Böhmisches Mittelgebirge nur bauen würde, wenn Deutschland dafür die Grenzübergangsstelle baue /170/. Deutschland plante die Trasse mit Grenzübergang Liebenau nur, weil die CSFR angeblich jede andere Führung ablehne. Deti Zeme bot Alternativen zur D 8 an. Vorgeschlagen wurde eine Trasse Prag-Chomutov-Freiberg-Nossen (24. Februar) /171/. Am 20. Februar erschien eine neuerliche Stellungnahme des Umweltdezernates der Stadt Dresden. Die Stadtverwaltung Dresdens stellte in einer Synopse die Konfliktpotentiale der Linien 341 und 441 je nach Dezer-natauffassung zusammen. **Darin bekundeten die Ämter für Straßen- und Tiefbau sowie Wirtschaftsförderung Zustimmung zur Linie 441, das Stadtplanungsamt und Amt für Umweltschutz Ablehnung. Die daraus resultierende Stellungnahme hielt daran fest, daß die Bedenken der Stadt Dresden noch nicht ausgeräumt seien /172, Anhang M/.** Hundsdorfer erhob den Vorwurf, die „Macher“ im SMWA und Bundesverkehrsministerium forcierten die Linie 441 (28. Februar) /173/. Der Ökologische Rat verfaßte anläßlich des Lini-enbestimmungsverfahrens eine deutliche Stellungnahme gegen die A 13 (März 1994) /174/. Die SPD im Landtag sprach sich für eine Bundesfernstraße im Freiburger Korridor mit Untertunnelungen aus (4. März) /175/. Auf der Pressekonferenz des Netzwerkes „BI gegen A 13“ am 7. März mit Ortstermin wurden gravierende Fehler bei der Planung im Dresdner Korridor 441 dargelegt /176/. Etliche Brücken seien zu kurz geplant, die Kosten pro Kilometer Autobahn im Korridor Freiberg höher angesetzt als in Dresden. Der Bürgermeister von Breitenau-Börnersdorf protestierte öffentlich im Namen seiner Gemeinde gegen die Trasse. **Die Staatsregierung wollte die Trasse 441 mit Zustimmung der Stadt Dresden nach Bonn melden. Dennoch kam es trotz Einflußnahme seitens des SMWA und der Bonner Regierung nicht zur erwarteten Neuvorlage des Themas zur Sitzung des Dresdner Stadtparlaments am 24. März 1994. Der Oberbürgermeister hatte diese mit einer Vorlage (3. März) vorbereitet, in der die Stadtverordneten den bisherigen Verlauf zur Kenntnis nehmen und ihre Zustimmung bei Ausräumung der Bedenken erteilen sollten /177/.** Zahlreiche Bürger und Initiativen begleiteten auch diese Sitzung. In Tschechien prognostizierte man die Fertigstellung der Autobahn im Jahre 2002 mit einer Grenzquerung bei Liebenau. Der

tschechische Verkehrsminister Dlouhy erklärte, daß wirtschaftliche Vorteile für sein Land mit der A 13 nicht zu erwarten seien. Ergebnis des Baues wäre nur eine Verlagerung des Transitverkehrs von Skandinavien nach Südosteuropa. Das A 13-Projekt wurde von der tschechischen Seite erst nach dem Ausbau der Eisenbahnstrecke von Dresden über Decin nach Prag sowie dem Autobahnbau von Prag nach Bayern eingeordnet/178/. **Die raumplanerische Stellungnahme des SMUL war am 8. April fertiggestellt/179/. Sie befürwortete den stadtnahen Korridor 441**, allerdings unter „zumutbaren“ Auflagen und unter Einhaltung der Grenzwerte. So wären in Unkersdorf, Roitzsch, Zöllmen, Pennrich, Gorbitz, Altfranken, Pesterwitz, Roßthal, im Plauenschen Grund, in Kaitz, Leubnitz-Neuostra, Nickern/Kauscha, Großsedlitz, Börnersdorf und Breitenau Lärmschutzwände oder -wälle, eine Tieflage der Trasse oder offene Trogbauweise notwendig. Neben der Einhaltung der Schadstoffwerte wurde die Einhausung der Lockwitz- und Müglitztalbrücke gefordert. Im Bereich Dohna wäre geschlossene Trogbauweise erforderlich. Diese Maßnahmen kosteten Hunderte Millionen DM, wobei erste Schätzungen Baukosten von ca. 2,5 Mrd. DM ergaben. Mitglieder des Netzwerkes pflanzten auf der geplanten Trasse Bäume, um der Autobahn symbolisch den Weg zu versperren (16. April). **Das sächsische Kabinett beschloß am 19. April 1994 die Linie 441 mit Auflagen, das SMUL stimmte dem zu. Das Benehmen mit dem SMUL und den Trägern Öffentlicher Belange war damit hergestellt, das SMWA legte die Planungsunterlagen dem Bonner Verkehrsministerium vor.** Der Ökologische Rat kündigte in seiner Pressemitteilung zum Kabinettsbeschuß ein Memorandum an und verwies auf das Staatsziel Umweltschutz, das nach Europarecht eingeklagt werden könne /180/. Auch in der diesbezüglichen Stellungnahme der Landtagsfraktion von Bündnis90/Die Grünen (19. April) wurde die bisherige Autobahnplanung und die damit verbundene Verkehrspolitik als inakzeptabel beschrieben, wobei auf „kaltem Verwaltungsweg“ Bedenken hinsichtlich des Projektes unter den Tisch fallen würden /181/. Die BI „Plauenscher Grund“, der vom Autobahnamt beschieden wurde, daß wegen Protesten die Planung nicht neu überdacht würde, beklagte im Schreiben an den Ministerpräsidenten diese Planungsstarre (25. April) /182/. Dresdens Oberbürgermeister geriet durch den Kabinettsbeschuß in Bedrängnis, da er von Vaatz schon vorher öffentlich zur Unterstützung verpflichtet worden, gleichzeitig aber noch an den Beschuß der Stadtverordneten gebunden war. Dennoch begrüßte er die Trasse 441/183/. **Im Mai 1994 stimmte das Bundesverkehrsministerium dem sächsischen Trassenvorschlag zu und faßte den Linienfeststellungsbeschuß, an den sich das Planfeststellungsverfahren anschloß.** Die Öffentlichkeit mußte nach den Sonderregelungen für Ostdeutschland nicht in den Entscheidungsprozeß einbezogen werden, auch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit war seit dem Beschleunigungsgesetz ohne Vetorecht. **Oberbürgermeister Wagner verhinderte ein klares Nein zur stadtschneidenden Trasse, obwohl die Stadt hätte gehört werden müssen (Mai 1994)** /184/. Der Ökologische Rat gab das „Memorandum für ein menschen-, umwelt- und ökonomisch verträgliches Verkehrskonzept in der Region Südostsachsen/Nordböhmen“ heraus /185/. Am 27. Mai organisierte das Entwicklungsforum Dresden eine Informations- und Diskussionsveranstaltung „Autobahn Roßthal-Dölzsch-Coschütz-Kaitz-Lockwitz: Was will die Stadt?“ /186/ Deti Zeme wandte sich im Mai wieder an die deutsche und tschechische Öffentlichkeit /187/. **Im Juni 1994 beschloß der sächsische Landtag den Landesentwicklungsplan, in dem die A 13 als vorrangige großräumige Verkehrsverbindung definiert wurde, zu der eine ökologische und raumordnerische Bewertung nicht notwendig sei.** Am 8. Juni fand die öffentliche Anhörung zum Antrag von Bündnis 90/Die Grünen „Untersuchungen zukunftsorientierter Verkehrsverbindungen Sachsen-Böhmen“ vor dem Landtagsausschuß Bau und Verkehr

statt /188/. Die „Bürger für A 13“ forderten im Juni in einem Flugblatt und in einer Pressemitteilung den sofortigen Baubeginn, wenn die Auflagen in der Stadt eingehalten würden /189/. Das Netzwerk „BI gegen A 13“, die BI „Kaitz-Mockritz-Pestitz“ sowie die IG Umwelt luden zu einem Landschaftsfest gegen die A 13. Mit einem „Trassenpicknick“, einer autobahnbreiten Menschenkette und Plakaten waren Proteste gegen die stadtschneidende Trasse verbunden (11. Juni) /190/.

Im Juli verhinderte das Regierungspräsidium Dresden mit der „Ersten Verordnung zur Sicherung der Planung für den Bau der Autobahn, Ortsdurchfahrt Bannewitz“ künftige Bauten an dieser Stelle /191/. Die Gemeinden Altfranken, Gorbitz und Pesterwitz übergaben der Öffentlichkeit ihre Unterschriftensammlungen gegen die A 17 (11. Juli) /192/. In der Pressekonferenz des Netzwerks „BI gegen A 13“ wurde darauf hingewiesen, daß die Variante 441 ca. 1 Milliarde DM teurer würde (26. Juli). Da die Stadt Dresden jetzt offiziell den Bundesverkehrsminister und die Landesregierung über ihre ablehnende Stellungnahme informiert hätte, erfolgte die geplante Linienbestimmung gegen den Willen des Dresdner Stadtrates, Klagen stünden in Aussicht /193/. Das „Jugendnetzwerk gegen A 13“ veranstaltete in Pesterwitz Mahnfeuer gegen die A 13 (13. August) /194/. **Zur konstituierenden Sitzung des neugewählten Stadtrates am 18. August 1994 verkündete der wiedergewählte Oberbürgermeister Dr. Wagner, daß Dresden unbedingt einen Autobahnneubau brauche, der nicht zu weit von Dresden entfernt sei, damit das Tor zum Osten nicht an Dresden vorbei geöffnet würde** /195/. In der ev.-luth. Auferstehungskirche Plauen fand am 4. September ein Informationsabend mit Landtagskandidaten und Vertretern des Netzwerkes „BI gegen A 13“ statt /196/. Deti Zeme erhielt vom Vorsitzenden des Bundestagsausschusses für Verkehr ein Schreiben, daß wegen des erwarteten Verkehrsaufkommens der Schienenneubau Berlin-Prag-Wien nicht in Betracht gezogen werden könne und eine Autobahn erforderlich sei, die gleichzeitig Dresden entlasten würde (14. Oktober) /197/. **Am 31. Oktober bestätigte das Bundesverkehrsministerium den Linienvorschlag des Freistaates Sachsen von der Anschlußstelle der A4 bis zur vorgesehenen Anschlußstelle Pirna.** Das Regierungspräsidium Dresden legte zur Sicherung der Autobahnplanung das Planungsgebiet in Altfranken fest (2. November) /198/. Das SMWA antwortete Deti Zeme, daß die Linienbestimmung nach den Kriterien Verkehrswirksamkeit, Umweltverträglichkeit, Kosten und Raumordnung erfolgte und die Empfehlung von Deti Zeme für den Freiburger Korridor deshalb nicht aufgegriffen werden konnte (17. November) /199/, woraufhin Deti Zeme in Schreiben vom 21. Dezember vom Bundesministerium für Verkehr und vom SMWA nun die Einstellung der A 13 forderte /201/. In der Christuskirche fand unter Netzwerk-Organisation am 6. Dezember ein neuerlicher Informationsabend statt /200/.

1995 Meilensteine: Stadtrat lehnt am 27. Januar 1995 nach Expertenanhörung Linie 441 ab +++ Veto des Oberbürgermeisters +++ Beschlußbestätigung am 9. Januar durch den Stadtrat +++ CDU initiiert Unterschriftenaktion zu einem Bürgerbegehren für die A 17 +++ Verdacht der Manipulation bei Unterschriftensammlung +++ Werbe- und Protestaktionen zum Bürgerentscheid +++ Eröffnung der Autobahn-Ausstellung am 16. Oktober 1995 +++ erster Bürgerentscheid in der Geschichte Dresdens am 5. November 1995

Die A 13 wird im Zuge der Planung umbenannt in A 17. **Die längste Sitzung des Dresdner Stadtrates seit 1990 gab es am 27. Januar 1995, als das Thema A 13 mit einer**

achtstündigen Expertenanhörung einziger Tagesordnungspunkt war. Im Ergebnis beschlossen die Stadtverordneten den Antrag der PDS und beauftragten den Oberbürgermeister, „... gegenüber der Landesregierung, dem Bundesverkehrsminister und Bund die Ablehnung der stadtschneidenden Variante 441 der Linienführung der Autobahn A 13 durch den Stadtrat als katastrophalen Einschnitt für die zukünftige Stadtentwicklung deutlich zu machen und den Einspruch der Stadt zu bekräftigen... , alle rechtlichen Möglichkeiten im Rahmen des Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahrens gegen den Bau der stadtschneidenden Variante 441 der A 13, einschließlich des Klageweges, zu nutzen.“/202/ **Gegen diesen Stadtratsbeschluß legte der Oberbürgermeister unverzüglich sein Veto ein. Auf der 13. Sitzung am 9. Februar, in deren Vorfeld er erklärt hatte, daß er den Beschluß vom 27. Januar nicht umzusetzen gedenke, mußte der Stadtrat demzufolge erneut abstimmen; der Beschluß wurde bestätigt.** Erreicht wurde dies durch eine **ungewöhnliche Oppositionskoalition** aus PDS, SPD, Bürgerfraktion sowie Bündnis90/Die Grünen. Um die Abstimmung am 27. Januar zu vertagen, hatte die CDU ein Bürgerbegehren verlangt. Dieser Antrag war abgelehnt worden. Nachdem das Veto des Oberbürgermeisters verstrichen war, **initiierte die CDU eine Unterschriftenaktion zum Bürgerbegehren für die A 17**, die mit einer Fragestellung verbunden war, deren rechtliche Zulässigkeit es zu prüfen galt. Wagner erklärte am 9. März, daß zuerst die Unterschriften gesammelt werden und danach im Stadtrat über die Rechtmäßigkeit der Fragestellung „Sind Sie für den Bau der Autobahn Dresden-Prag - entsprechend der abgebildeten Linienführung?“ befunden würde. Diese Unterschriftenaktion stand bald unter dem **Verdacht der Manipulation:** „Arbeitnehmer zur Unterschrift für A 13 nach Prag genötigt - Neutralitätsgrundsatz gefährdet - Auch in Dresdner Behörden kursieren die Listen“ (SZ vom 3. März 1995); „Sammlung von Unterschriften in Betrieben abgebrochen - Rathausbeamte organisieren Bürgerbegehren“ (SZ vom 4./5. März 1995); „Unternehmer bezahlen für das Bürgerbegehren zur A 13“ (SZ vom 9. März 1995). Das Organisationsbüro bezog zu diesen Vorwürfen keine Stellung. Die SPD-Fraktion beantragte am 7. Februar die Beschließung ihres Formulierungsvorschlages „Sind Sie für diese Trassenführung Dresden-Prag?“/203/, dem eine deutliche Skizze beigefügt werden sollte. Die PDS annoncierte in der Presse und bat die Bürger um ihre Meinung zum Dresdner Verkehrskonzept. Die CDU-Fraktion verteilte in den Tagen nach der Stadtratssitzung Kopien der Rede des Bürgermeisters von Usti, Jiri Bavor, der die Parteien links der Mitte in Dresden und Tschechien diffamierte und „road is the key“ postulierte (Anhang E 7). Ebenfalls im Februar schalteten der Vorstand der Verkehrswacht Dresden und das Organisationsbüro des Saxonia-Bildungsinstitutes **ganzseitige Anzeigen zum Bürgerentscheid**, in denen die Bürger aufgerufen wurden, Unterschriften für die A 13 zu leisten. Auch die „Bürger für A 13“ waren bei diesen Anzeigen vertreten, die für die Linie 441 warben/204/. Infasdata veröffentlichte im Februar 1995 Daten einer Telefonbefragung, nach denen 57 % der DresdnerInnen für eine 441, 27 % dagegen seien/205/. Am 6. Februar beschrieb der Ökologische Rat in einem Offenen Brief an alle Stadtverordneten negative Auswirkungen der A 17 weit über Dresden hinaus/206/.¹⁷ Am 24. März fand die 3. Autobahnwanderung des Netzwerkes und des Landnetzwerkes gegen A 13 von Freital nach Tharandt statt (Anhang J). **Das Innenministerium legte im August fest, daß ein Bürgerentscheid entsprechend einer Oberbürgermeisterwahl mit dem Gang zur Wahlurne verbunden sein müsse**, alternativ bestehe die Möglichkeit der Briefwahl.

¹⁷ Da der Zugang zu Dokumenten aufgrund der politischen Konstellation nunmehr erschwert wurde und sie nur unvollständig vorliegen, wird die Chronik der Ereignisse der Vollständigkeit halber auch anhand der Presseberichte rekonstruiert.

Die Frage lautete: „Sind Sie für den Bau der Autobahn Dresden-Prag entsprechend der abgebildeten Linienführung?“ /207/. Die DSU/FDP-Stadtratsfraktion stellte den Antrag, die Kosten von rund 800 000 Mark für den Bürgerentscheid dadurch zu sparen, daß der Stadtrat sofort mit Mehrheit für die Trasse 441 votierte. Das Ergebnis fiel knapp aus: 31 Nein- und 28 Ja-Stimmen. Der Vorschlag des Stadtrates, auch die 16- und 17jährigen mit abstimmen zu lassen, wurde vom Regierungspräsidium abgelehnt /208/. **Das Datum des Entscheides wurde auf den 5. November 1995 festgesetzt.** Die tschechische Bürgerinitiative Deti Zeme legte am 5. Juli nochmals einen Alternativtrassenvorschlag vor. Die Schnellstraße E55 sollte in Richtung Prag-Slany- Chomutov und in Sachsen östlich von Freiberg Richtung Nossen verlaufen /209/. Im Sommer fanden in Dresden weitere **Protest- und Informationsveranstaltungen** statt, z.B. das Mahnfeuer von 200 Jugendlichen des „Jugendnetzwerkes gegen Autobahn“ in Altfranken /210/. Alle Parteien bereiteten Infokampagnen vor /211/, die überparteiliche „Bürgeraktion für A 17“ richtete noch im Juli ein Büro ein /212/, die Philippus-Gemeinde Gorbitz rief zur Beschäftigung mit der „Fortbewegung des Irrtums der Fortbewegung - Die Autobahn hinter unserem Haus“ auf /213/, das Netzwerk „BI gegen A 17“ eröffnete ihr Kampagnenbüro im September /214/. Die Linienführung erfuhr Korrekturen, die von den Befürwortern euphorisch begrüßt, von den Gegnern kritisch betrachtet wurden. So sollte der Coselgrund nicht mehr überquert, das Flächennaturdenkmal Heidenschanze unberührt bleiben, der Autobahnanschluß statt in Kaitz an der Stadtgrenze erfolgen /215/. Im September entschied sich die PDS, vor Gericht gegen den Bürgerentscheid zu klagen, weil das Begehren zu spät eingeleitet worden sei /216/. Die im Rathaus geplante Informationsausstellung stellte Stadtrat und Stadtentwicklungsausschuß im September auf Zerreißproben, da fehlende Arbeitsunterlagen und der Streit um die Ausgewogenheit zum Eklat führten /217/. Politiker aus Usti nad Labem sprachen sich für einen zügigen Bau der Autobahn aus, um die Wirtschaft in Usti und Dresden zu fördern, und riefen die Dresdner Einwohner auf, für das Projekt zu votieren /218/. Die CDU setzte am 6. Oktober im Landtag eine Aktuelle Debatte zur A 17 auf die Tagesordnung, um die „gefährliche Ruhe“ aufzustören und das Projekt in Erinnerung zu bringen, während vor dem Landtag für und gegen die Autobahn demonstriert wurde /219/. Die Dresdner Stadtverwaltung lud zu Informationsforen in die Ortsämter /220/. Die heiß umkämpfte **Autobahn-Ausstellung wurde am 16. Oktober 1995 im Lichthof** unter großer öffentlicher Anteilnahme eröffnet. Auf 35 Tafeln, von den Ämtern der Stadtverwaltung und dem Autobahnamt zusammengestellt, wurde über die Auswirkungen der stadtschneidenden Linienführung auf Verkehr, Wirtschaft, Finanzierung, Stadtplanung, Raumordnung, Umwelt, Lärm, Luft und über alternative Verkehrslösungen informiert /221/. Im Vorfeld des Bürgerentscheides brach eine Informationsflut über die Bürgerinnen und Bürger herein. Die Parteien warben mit Plakaten (Anhang H). Das Ordnungsamt ließ die ersten PDS- Plakate (z.B. „OB Wagner: Mein Arbeitsplatz - Mein Kampfplatz für die A 17“) entfernen, mußte sie aber wieder anbringen, da Plakatwerbung 4 Wochen vor dem Urnengang erlaubt ist /222/. Die PDS machte zudem mit einer Autodemo, Zeitung, Umfragen und Aktionen mobil /223/. Die „Vereinigte Bürgeraktion für A 17“ nutzte zu diesem Zweck Informationsstände und Werbematerialien wie Faltblätter. Auch das Netzwerk gegen Autobahn schloß sich mit Faltblättern, Aufklebern, Plakaten, Partys, Polit-Frühshoppen, einer Zeitung (120 000 Exemplare), Infoständen und verschiedenen Aktionen an /224, Anhang I/. Die Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen machte am 19. Oktober auf unhaltbare Versprechungen aufmerksam, da die Bonner Auflagen zur Kostenreduzierung v.a. den Umweltschutzbereich trafen /225/. Dr. Rohde (SMWA) hatte die Bonner Aufforderung vom 31. Oktober 1994, am Umweltschutz zu sparen, bis dato verschwiegen, um „die Bevölkerung nicht zu beunruhigen“ /226/. Auch das

SMWA verteilte Informationsblätter /227/. Die CDU brachte ein sechsseitiges Faltblatt heraus und plakatierte: „Auffahrt Zukunft“ und „Gegen Stau in Dresden“, die SPD gab eine vierseitige Aufklärungsschrift in 100 000 Exemplaren heraus/228/. **Das Oberschulamt verbot eine vom Stadtschülerrat initiierte Befragung Dresdner Schüler** im Alter von 14 bis 17, die trotzdem durchgeführt wurde /229/. Da man die Abstimmung Jugendlicher beim Bürgerentscheid aus rechtlichen Gründen ablehnte, einigte sich der Stadtrat auf eine Mobilitätsumfrage bei 16- bis 18jährigen. Dabei ergab sich, daß von 256 Schülern 63 Auf dem 8. Landesparteitag der CDU in Pirna nahm Ministerpräsident Biedenkopf Partei für die Autobahn und griff deren Kritiker scharf an /230/. Auf dem Weg der früheren Dresdner Montagsdemos protestierten 1500 Bürger am 28. Oktober („Bus und Bahn statt Autowahn“, „Auch ohne Auto mobil“) gegen die Autobahn /232, Anhang K/. Politiker riefen in den Tageszeitungen zum Wahlgang auf /233/, und der Ministerpräsident schaltete am Tag vor der Abstimmung eine halbseitige Anzeige: „Sachsen braucht die Autobahn. Auch ich stimme dafür!“ /234/ **Am ersten Bürgerentscheid in der Geschichte Dresdens am 5. November 1995 beteiligten sich 51,2 % der Wahlberechtigten (187 177 von 365 270 Einwohnern). Für die Trasse stimmten 68,5 %, dagegen 31,5 %.** In den betroffenen Stadtgebieten entschied sich insgesamt eine knappe Mehrheit von 52,4 % für den Bau. Das westliche betroffene Stadtgebiet Naußlitz/Wölfnitz/Dölzschen/Roßthal blieb unter 50 % Ja- Stimmen. Auch die Äußere Neustadt, Alt-Mockritz/Gostritz, Hohenplauen, Altnaußlitz, Roßthal und Dölzschen entschied mit überwiegendem Nein. Größte Zustimmung erfuhr das Projekt in Wilschdorf, Rähnitz, Zschießen, (Alt-)Niedersedlitz und Luga. Mehr Männer, v.a. zwischen 45 und 59 Jahren, und Ältere ab 44 Jahren votierten für die Autobahntrasse. Mit dem Ergebnis waren die Stadtratsbeschlüsse aufgehoben und OB Wagner davon entbunden, gegen seinen Willen im Planfeststellungsverfahren klagen zu müssen/235/.

Quellenverzeichnis

- /1/ Stadtarchiv Dresden
- /2/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /3/ Protokoll, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /4/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /5/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /6/ Protokoll, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /7/ Protokoll, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /8/ Protokoll, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /9/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /10/ vgl. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“, Heft 5/92,93
- /11/ Schriftwechsel, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /12/ Schriftwechsel des Sachsenforums, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /13/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /14/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /15/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“, Heft 5/92,93
- /16/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“, Heft 5/92,93
- /17/ Privatarchiv
- /18/ Schriftwechsel Sachsenforum, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /19/ Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“, Heft 5/92,93
- /20/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /21/ Protokoll, Privatarchiv
- /22/ Einladung; Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /23/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /24/ Schriftwechsel, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /25/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /26/ Flugblatt, Privatarchiv
- /27/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /28/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /29/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /30/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /31/ Schriftwechsel , Privatarchiv
- /32/ Privatarchiv
- /33/ Privatarchiv
- /34/ Schriftwechsel, Privatarchiv
- /35/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /36/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /37/ Privatarchiv
- /38/ Privatarchiv
- /39/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /40/ Privatarchiv
- /41/ Schriftwechsel , Privatarchiv
- /42/ Schriftwechsel , Privatarchiv
- /43/ Privatarchiv
- /44/ Privatarchiv
- /45/ Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /46/ Privatarchiv
- /47/ Pressemitteilung, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
- /48/ Einladung, Privatarchiv
- /49/ Privatarchiv
- /50/ Antrag, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /51/ Privatprotokoll, Privatarchiv
- /52/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /53/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

- /54/ Schriftwechsel , Privataarchiv
- /55/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /56/ Protokoll , Privataarchiv
- /57/ Schriftwechsel , Privataarchiv
- /58/ Privataarchiv
- /59/ Pressemitteilung , Archiv Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /60/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /61/ Privataarchiv
- /62/ Privataarchiv
- /63/ Privataarchiv
- /64/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /65/ Pressemitteilung , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /66/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /67/ 07.07.1992, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /68/ Privataarchiv
- /69/ Schriftwechsel , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /70/ Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /71/ Protokoll , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /72/ Protokoll , Privataarchiv
- /73/ Privatprotokoll und Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /74/ Privataarchiv
- /75/ Archiv Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /76/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /77/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /78/ Privataarchiv*
- /79/ Archiv Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /80/ Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /81/ Vermerk, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /82/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /83/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /84/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /85/ Privataarchiv
- /86/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /87/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /88/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /88/ Privataarchiv
- /90/ Schriftwechsel , Privataarchiv
- /91/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 5/92,93
- /92/ Archiv Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /93/ Privataarchiv
- /94/ Privataarchiv
- /95/ Schriftwechsel , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /96/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /97/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 6/93
- /98/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /99/ Privataarchiv
- /100/ Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 6/93
- /101/ Schriftwechsel , Privataarchiv
- /102/ Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 6/93
- /103/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 6/93
- /104/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /105/ Privataarchiv
- /106/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /107/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

- /108/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /109/ Bericht, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /110/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 6/93
- /111/ „Sächsische Schweiz Initiative“ , Heft 6/1993
- /112/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /113/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 6/93
- /114/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /115/ Privatdokumentation; Flugblatt, Privatararchiv
- /116/ Schriftwechsel , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /117/ Schriftwechsel , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /118/ Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 6/93
- /119/ Protokoll , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /120/ Schriftwechsel , Privatararchiv
- /121/ Privatararchiv
- /122/ Einladung, Privatararchiv
- /123/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 6/93
- /124/ Privatararchiv
- /125/ Einladung, Privatararchiv
- /126/ Schriftwechsel , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /127/ Pressemitteilung , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /128/ Schriftwechsel , Archiv Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /129/ Privatararchiv
- /130/ Privatararchiv
- /131/ Privatararchiv
- /132/ Schriftwechsel , Privatararchiv
- /133/ Schriftwechsel , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /134/ Schriftwechsel, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /135/ Pressemitteilung dpa, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /136/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /137/ Pressemitteilung dpa, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /138/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /139/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /140/ Einladung, Privatararchiv
- /141/ Schriftwechsel , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /142/ Protokoll , Privatararchiv
- /143/ Privatararchiv
- /144/ Protokoll , Privatararchiv
- /145/ Protokoll , Privatararchiv
- /146/ Schriftwechsel , Privatararchiv
- /147/ Protokoll , Privatararchiv
- /148/ Privatararchiv
- /149/ Privatararchiv
- /150/ Privatararchiv
- /151/ Privatararchiv
- /152/ Privatararchiv
- /153/ Schriftwechsel , Privatararchiv
- /154/ Privatararchiv
- /155/ Einladung, Privatararchiv
- /155/ Protokoll , Privatararchiv
- /156/ Schriftwechsel , Privatararchiv
- /157/ Schriftwechsel , Privatararchiv
- /158/ Bericht, Privatararchiv
- /159/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /160/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

- /161/ vgl. hierzu und ff. Schriftwechsel Deti Zeme, Privataarchiv
- /162/ Privataarchiv
- /163/ Schriftwechsel , Privataarchiv
- /164/ Privataarchiv
- /165/ Stellungnahme, Privataarchiv
- /166/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 8/94
- /167/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /168/ Protokoll , Privataarchiv
- /169/ „Die Tschechen wissen um die Bonner Präferenz für die dresdenahe Variante.“ Wirtschaftsminister Schommer im Gespräch mit dpa, Februar 1994
- /170/ Protokoll Ökologischer Rat, Privataarchiv
- /171/ Privataarchiv
- /172/ Privataarchiv
- /173/ Schriftwechsel Ökologischer Rat, Privataarchiv
- /174/ Privataarchiv
- /175/ Pressemitteilung dpa, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /176/ vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 8/94
- /177/ Dringlichkeitsvorlage, Privataarchiv
- /178/ Pressemitteilung dpa, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /179/ Kurzfassung der landesplanerischen Beurteilung, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen; vgl. hierzu und ff. Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 8/94
- /180/ Privataarchiv
- /181/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /182/ Schriftwechsel , Privataarchiv
- /183/ Pressemitteilung dpa, Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /184/ Chronik „Sächsische Schweiz Initiative“ Heft 8/94
- /185/ Privataarchiv
- /186/ Einladung, Privataarchiv
- /187/ Schriftwechsel , Privataarchiv
- /188/ Protokoll , Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /189/ Archiv der Landtagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- /190/ Pressemitteilung , Privataarchiv
- /191/ Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt, Nr. 48 vom 09.08.1994
- /192/ Schriftwechsel , Privataarchiv
- /193/ Pressemitteilung , Privataarchiv
- /194/ Einladung, Privataarchiv
- /195/ Dresdner Amtsblatt, Nr. 34/94
- /196/ Einladung
- /197/ Schriftwechsel , Privataarchiv
- /198/ Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt, Nr. 60 vom 30.11.94
- /199/ Schriftwechsel , Privataarchiv
- /200/ Privatprotokoll , Privataarchiv
- /200/ Schriftwechsel, Privataarchiv
- /202/ Privataarchiv
- /203/ Archiv der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen
- /204/ Sächsischer Bote, 8. Woche 1995
- /205/ Telefonumfrage
- /206/ Privataarchiv
- /207/ DNN, 17.8.95
- /208/ DNN, 19./20.8.95
- /209/ Brief Deti Zeme, 5.7.95
- /210/ DNN, 21.8.95
- /211/ SZ, 7.9.95
- /212/ SZ, 8.7.95

- /213/ Plakat, Brief, 7.8.95
- /214/ SZ,6.9.95/
- /215/ SZ, 9./10.9.95
- /216/ SZ, 15.9.95
- /217/ SZ, 21.9.95
- /218/ SZ, 7./8.10.95
- /219/ DNN, 7./8.10.95
- /220/ SZ, 13.10.95
- /221/ DNN, 17.10.95
- /222/ DNN, 17.10.95
- /223/ 40 000 DM Kosten /SZ, 14.10.95
- /224/ SZ, 19.10.95
- /225/ SZ, 21./22.10.95
- /226/ Morgenpost, 21.10.95
- /227/ DNN, 28./29.10.95
- /228/ 60 000 DM und 16 000 DM Kampagnenkosten, SZ, 20.10.95
- /229/ SZ, 25.10.95
- /230/ SZ, 28.10.95
- /231/ DNN, 2.11.95
- /232/ DNN, 30.10.95
- /233/ DNN, 2.11.95
- /234/ SZ, 4.11.95
- /235/ Dresdner Statistik „Bürgerentscheid zur Autobahn Dresden-Prag am 5.11.1995, hg. von der Landeshauptstadt Dresden, Amt für Informationsverarbeitung, Statistik und Wahlen vom 13.11.1995

E.1 Niederschrift zur Vorstellung des Untersuchungsstandes zur BAB A13 durch die beauftragten Büros Bender & Stahl und Schreiner im Sächsischen Umweltministerium am 12.12.91

Niederschrift

zur Vorstellung des Untersuchungsstandes zur BAB A13 durch die beauftragten Büros Bender & Stahl und Schreiner im Sächsischen Umweltministerium am 12.12. 91

Teilnehmer: von Seiten des Auftragnehmers:

Herr Stahl, Leiter des Büros Bender & Stahl
Herr Schreiner, Büro für Landschaftsökologie
Frau Schreiner, " "
Herr ?

von Seiten des Umweltministeriums:

Herr Dr. Simpfendörfer, Abteilungsleiter Naturschutz
Herr Müller, Abteilung Naturschutz
Herr Wallmann, " "
Herr Vorberger, " "
Herr Travnischek, Abt. Raumordnung

Herr Dr. Stein, Leiter Nationalparkverwaltung
Sächsische Schweiz

Herr Dr. Steffens, ILN Dresden
Frau Flachowsky, Grüne Liga e.V. als Vertreterin der
nach §29 BNSchG anerkannten Verbände

Herr Stahl stellt zunächst den Auftrag des Autobahnamtes Sachsen vor:
Untersuchung zu 7 Trassenkorridoren nach verkehrlichen und ökologischen Aspekten
unter den Vorgaben: - Verbindung der Bundesrepublik mit Osteuropa

- hohe Bündelung regionaler Verkehre
- Tourismus- und Reiseverkehr

Unterauftragnehmer sind: Büro Schreiner für den ökologischen Bereich
EIBS Dresden für die Linienfindung
Dr. Lohse, Dr. Schnabl, HfV, für die verkehrs-
planerischen Berechnungen

Variante 1: Chemnitz- Reitzenhain- CSFR

2: Nossen - Freiberg -CSFR

3: Dresden (Südlinie) - Pirna - CSFR ("Vorzugsvariante")

3a: Dresden (Südlinie) - Pirna - CSFR als "Forstvariante"

3b: Wilsdruff - Freital - Glashütte - CSFR

4: Dresden (Nordlinie) - Pirna -CSFR als "Forstvariante"

7: Weißenberg - Zittau - CSFR

Bisher wurden alle Autobahnknotenpunkte und -dreiecke in Sachsen ausgezählt und mit der Autobahnsituation im Altbundesgebiet verglichen. Aus dem aktuellen Verkehrsaufkommen von 1991 und einem Vergleich mit dem Raum München-Stuttgart-Nürnberg wurde eine Verkehrsprognose für das Jahr 2010 vom Büro erarbeitet. Ein Motorisierungsgrad von 570 bis 600 PkW/1000EW ist zu erwarten. Aus diesen Betrachtungen ergibt sich, daß insbesondere das Ballungsgebiet Oberes Elbtal zu wenig Straßen besitzt.

Lärmuntersuchungen werden unter Vorgabe der Grenzpegel von 59dB (Tag)/ 49dB (Nacht) erarbeitet.

Nach bisherigem Untersuchungsstand ist abzuschätzen, daß die Varianten 1, 2, 3b, 4 und 7 nicht in Betracht kommen werden. Favorisiert werden die Varianten 3 und 3a. Problempunkte dieser Varianten liegen in Dölzsch und Plauen, Albert-Schweitzer-Str., dafür wird nach einer weiter westlich verlaufenden Linie gesucht, ansonsten haben sich diese zwei Varianten schon ziemlich verfestigt.

Herr Schreiner stellt seine Arbeitsweise vor: Auf jeweils separaten Karten werden eingetragen

- Flüsse/ Quellbereiche/ Stauseen
- LSG, NSG, Nationalpark usw.
- Waldgebiete (aus Forstzeitschriften heraus gezogen)

- Städte und Gemeinden und deren Erholungsgebiete
- Agrar- und Industrieflächen
- Diese Eintragungen werden für das gesamte Untersuchungsgebiet vorgenommen und dann überlagert. Die Karte der Überlagerungen ist noch nicht fertiggestellt, der erste Teil für den Dresdner Raum wurde am Dienstag (11.12.) beendet.
- Herr Travnschek: Inwieweit sind die Auftragnehmer durch Vorgaben gebunden?
- Herr Stahl: Sind nicht durch Vorgaben gebunden, aber die Frage der Gewichtung einzelner Bereiche ist natürlich subjektiv. Das Büro wird von etwa 40% für verkehrliche Aspekte, 60% Ökologie, Lärm usw. ausgehen oder von 50/50.
- Rückfrage, wieso dann schon von erkennbaren Vorzügen für 3 oder 3a zu sprechen?
- Herr Schreiner: Er hat bisher nicht geäußert, daß er einer Variante den Vorzug gibt, aber gefühlsmäßig scheint ihm die 3 am besten zu sein. Es wird aber alles noch berechnet und in Säulendiagrammen dargestellt.
- Herr Wallmann: Gehen in die Bewertung nur festgelegte Schutzgebiete wie ISG ein oder auch Kriterien des Artenschutzes, deren spezielle Regenerationsmöglichkeiten usw.?
- Herr Schreiner: Die Berechnungen gehen nicht von der Linie aus, sondern vom Raum. Die benutzten Unterlagen zu Schutzgebieten usw. stammen aus dem Umweltministerium von Herrn Vogt.
- Frage nach Breite des untersuchten Korridors:
- Herr Stahl: Korridor erstreckt sich auf 2 (bis 3) km entlang der Trasse.
- Herr Dr. Steffens: Unterlagen bei Schreiner sind nicht vollständig, z.B. Sachsens bedeutendstes Birkhuhnschutzgebiet im Raum Altenberg ist nicht enthalten. Die Untersuchung erfaßt mit dieser Vorgehensweise nur bestimmte Parameter. Lebensräume werden nicht erfaßt. Vor Übergabe der Untersuchungen sollte unbedingt eine Abstimmung mit hiesigen Naturschutzfachleuten erfolgen. Das ILN bietet seine aktive Unterstützung an.
- Herr Wallmann: Die Variante 3a würde ein Gebiet schneiden (Raum Heilendorf), das der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie in Bonn für die Ausweisung als gesamtstaatlich repräsentatives Gebiet von Sachsen vorgeschlagen wurde.
- Dieser Sachverhalt war dem Büro Schreiner nicht bekannt.
- Herr Stahl: Für Bearbeitung stehen offiziell nöcht 2 Monate zur Verfügung, diese Frist ist aber wahrscheinlich nicht haltbar.
- Rückfrage nach Art der Erstellung der Verkehrsprognose:
- Herr Stahl: Der Vergleich mit den Altbundesländern basiert auf einer Entwicklungsbetrachtung von 1970 bis 1990. Daraus würde ein Faktor zur Hochrechnung der hiesigen derzeitigen Verkehrssituation abgeleitet. Dieser Faktor ist für den Raum Pirna-Dresden geringer als für das übrige Gebiet, da in diesem Raum von einem ÖPNV-Kodon ausgegangen wird.
- Herr Wallmann: Hinweis auf Auswirkungen der bisherigen Verkehrspolitik in den Altbundesländern, unter diesem Gesichtspunkt darf die Entwicklung nicht einfach auf neue Länder übertragen werden.
- Herr Stahl: Mögliche politische Entwicklungen haben natürlich keinen Einfluß auf die Untersuchungen. Die Null-Variante wird als Vergleichsbasis immer mit gerechnet. Dabei wird davon ausgegangen, als bliebe die Straßenstruktur bis zum Jahr 2010 unverändert.
- Frau Flachowsky: Würden die Prognosen zum Verkehrsaufkommen bisher nur für den
- Raum Dresden gemacht oder auch für die anderen Gebiete?
- Herr Stahl: Prognosen für die anderen Korridore werden derzeit erarbeitet, bisher nur für den Dresdner Raum (Variante 3a schon mitbetrachtet), weil dafür auf Materialien der HfV zurückgegriffen werden konnte. Eingeflossen ist eine Befragung nach dem Verkehrsbedürfnis von 1987.
- Frau Flachowsky: Wieso kann schon von einer sich abzeichnenden Vorzugslösung gesprochen werden, wenn weder von verkehrlicher noch von ökologischer Seite Ergebnisse für die anderen Korridore vorliegen?
- Herr Stahl: Der Raum Dresden - Pirna unterliegt heute schon enormen Belastungen. Es ist der größte Ballungsraum, deshalb besteht hier das größte Verkehrsbedürfnis. Das ist z.B. im Raum Löbau - Zittau nicht der Fall.
- Herr Travnschek: Problem: In Dresden wird ein enormer Regionalverkehr mit dem Transitverkehr überlagert.
- Herr Stahl: Die A13 wird nur vierspurig, von 6-spurigem Ausbau ist keine Rede. Es wird durch den Rückenschluß zu Verlagerungs- und Nebenkapfen kommen. Diese werden extra berechnet und ausgewiesen. Veränderungen in der Infrastruktur (Zubringer, Ansiedlung von Gewerbe durch die Autobahn) werden nicht mit betrachtet.
- Herr Travnschek: Fließen andere Untersuchungen zum Verkehr, die in Sachsen derzeit erarbeitet werden, mit ein?
- Herr Stahl: Ja. Zum Grenzübergang hat die tschechische Seite bisher noch keine Wünsche geäußert. Das soll in der nächsten Besprechung mit Bender & Stahl erfolgen.
- Herr Simpfendorfer: In voriger Woche war tschechischer Umweltminister im Umweltministerium in Dresden. Er hat bestätigt, daß die tschechische Seite bezüglich des Übergangs nicht festgelegt ist. Was technisch realisierbar ist, ist denkbar. Das hat er auch vor der Presse geäußert.
- Es wurde eine nächste Besprechung in diesem Kreis für Ende Januar/Anfang Februar vereinbart, wenn die ökologischen Untersuchungen einen entsprechenden Diskussionsstand erreicht haben.
- Von Seiten Herrn Stahls als auch durch Herrn Simpfendorfer wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, daß diese Besprechung internen Charakter trägt, die Aussagen derzeit von den Teilnehmern also nicht öffentlich verwendbar sind.
- Dresden, am 13.12.91
- Karin Flachowsky
Karin Flachowsky

E.2 Die V3: Kuckucksei (7.3.93)

D I E V 3 : K U C K U C K S E I

Ansprache zum 07.02.1993 in Frettal - Hainsberg

Liebe Freunde!

Laßt mich aus einem alten Märchen vorlesen!

Es war einmal ein großer, schöner Wald. In dem lebten viele Vögel: große und kleine, schwarze und rote, gelbe und blau-schwarze und auch ein paar grüne. Die meisten aber waren grau.

Der Winter war gerade vergangen, überall grünte es.

Die Vögel labten sich an gutem Futter und bauten ihre Nester. Am Abend saßen sie auf dem höchsten Baum und stritten mit lautem Zwitschern darüber, wie man das beste Futter findet und am schnellsten die schönsten Nester baut.

Sie kamen überein, sich vom Kuckuck beraten zu lassen, der am anderen Ende des Waldes wohnte.

Der Kuckuck kam mit lieblichen Rufen geflogen. Er war dunkelgrau und hatte eine tiefschwarze Brust. Den Vögeln gab er Ratschläge, wie sie ihre Nester bauen sollten.

Doch was er ihnen riet, es wollte den meisten Vögeln nicht gelingen. Sie wußten nicht, daß er gar keine Nester bauen kann.

Nur wenige - die mit dem grünen und roten Köpfen - wußten, daß er in seinem Bauch ein Ei hatte, das er in ihr Nest legen wollte. In dem Ei waren Autos, Baummaschinen, Stahl und vieles mehr - alles vom anderen Ende des Waldes.

Während der Kuckuck den Vögeln Ratschläge erteilte, hatte er einen Beigeordneten: den kleinen grauen Spatz mit der schmucken schwarzen Feder an der Brust. Der Dolmetscher zwischen Kuckuck und Waldvögeln. Und der wußte auch, daß Autos, Baummaschinen, Stahl und das viele Andere im Bauch des Kuckucks immer mehr und das Ei riesengroß wurden.

Was Munder, daß der Kuckuck das Ei schon 18 Tage vor Frühlingsanfang legte: Das Lieblingsnest aller Vögel im schönsten Baum des Waldes hatte er sich ausgesucht. Über eine Stunde dauerte es, bis er das Ei gelegt hatte. Der Spatz saß dabei auf dem Nestrand und schilppte:

"Das darfst Du nicht, das ist unser Nest!"

"Bau Dir Dein Nest selber in Deinem Wald! Hier sollen unsere Kinder groß werden!"

"Die fetten Raupen hier gehören uns, mit ihnen wollen wir unsere Gäste bewirten!"

Der Kuckuck grüllte und stieß den Spatz vom Nestrand.

Damit er nicht auf seine schmacke Brust fiel, hielt dieser den Schnabel und flatterte in die Bläse.

Durch das Schilpen des kleinen Spatz waren immer mehr Vögel des Waldes stutzig geworden:

Manu, da stimmt doch was nicht! Für einen Augenblick hörten sie auf, fette Maden zu verschlingen und ihre Nester zu bauen.

Sie flogen zu dem Baum mit dem riesengroßen Kuckucksei, sahen und erkannten die Bescherung: "Das brüten wir nicht aus!"

"Aus diesem Ei wird ein Kuckuck, der uns alles wegfrißt. Unsere Kinder wird er aus dem Nest werfen und uns und unseren Gästen die Maden wegfressen!"

"Niemand wird mehr auf unserem schönen Baum einkehren, weil er häßlich und kahl und arm sein wird!"

Ein paar von den mutigsten Vögeln - die mit dem grünen und roten Köpfen - riefen: "Kommt, laßt uns nicht länger klagen! Fliegen wir zu dem Nest und werfen wir das Kuckucksei raus, anstatt es auszubrüten!"

Riefens und flogen zum Nest.

Mit ihnen viele grüne, rote, graue und schwarze. Immer mehr wurden es: Kein einziger Vogel des Waldes fehlte in dem Schwarm, auch die gelben und blau-schwarzen waren dabei. Mit ihren vielen tausend Schnäbeln, Krallen und Flügeln warfen sie das Kuckucksei aus ihrem Nest.

Fortan berieten sie sich untereinander, wie man die fettesten Maden findet und am schnellsten die besten Nester baut.

Günter Siebert

E.3 Schreiben des Vereins der Straßen- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen e. V. (24.3.1993)

Verein der Straßenbau-
und Verkehrsingenieure im
Freistaat Sachsen e.V.
Lehrzeitzentrale 11-17
O - 80035 Dresden

Dresden, 24.03.1993

Sehr geehrter Herr

Die sächsische Staatsregierung hat am 02.03.1993 den Kabinettsbeschluss zur Vorbereitung und zum Bau der A 13 Sachsen - Böhmen gerät, und den Sächsische Landtag hat diesen Beschluss am 18.03.1993 bestätigt.

Unabhängig davon hat sich eine aus den alten Bundesländern gesteuerte und finanziell unterstützte lautstarke Minderheitsgruppe in jedem Autobahnbauprojekt - auch gegen den Ausbau der A 4 - bemerkbar gemacht. Dabei wird zielgerichtet Unsicherheit verbreitet und es werden negative Horrorszenarien in der Folge des Autobahnbaus verbreitet, die Angst und Schrecken verbreiten sollen.

Die Mitglieder des berufsständischen Vereins der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen e. V. haben sich bei jeder Gelegenheit wissen lassen, daß sie und die schweigende Mehrheit der Bevölkerung j e t z t zum Handeln aufgerufen sind.

Ich darf Sie deshalb davon in Kenntnis setzen, daß sich am 18.03.1993 in Pirna die Bürgeraktion für den Bau der A 13 Sachsen - Böhmen gegründet hat. Bisher sind Bürger aus Pirna, Heidenau, Freital, Dresden, Chemnitz und Radebeul anwesend. Ich möchte Sie für die Teilnahme an dieser Bürgeraktion herzlich einladen. Der Bau der A 13 werden möglich und bereit sind, Ihre Erfahrung und Ihren Sachverstand einzubringen und damit der schweigenden Mehrheit der Bevölkerung zum Wort zu verhelfen. Aus meiner Sicht ist dies nicht mit sehr großem Zeitaufwand verbunden. Vielmehr geht es darum, daß die Bürgeraktion koordiniert vorgeht und sich auf verschiedene intelligente Weise bemerkbar macht.

Die 2. Tagung der Bürgeraktion für den Bau einer selbstverständlichen Umweltschutzvertraglichen A 13 findet am


31.03.1993, 18.00 Uhr,

in Pirna, Zehistaer Str. 9.

stattd. Ich wäre Ihnen für Ihre Teilnahme sehr verbunden. Wenn Sie weitere Damen und Herren zur Teilnahme - auch später - ansprechen könnten, wäre ich dankbar.

Mit Freundschaft besteht am 31.03.93, 17.00 Uhr, ab Lohmannstraße 11-17.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Ing. Dietze
Präsident

I Anlage

E.4 Pressemitteilung der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

sas222 4 pl 218 vvvvc lsn 028

Verkehr/

Bündnis 90: Finanzierung der Autobahn nach Prag nicht gesichert =

Dresden (dpa/sn) - Die Finanzierung der umstrittenen Autobahn Dresden-Prag ist nach Darstellung der sächsischen Landtagsfraktion Bündnis 90/Grüne nur zur Hälfte gesichert. Der Abgeordnete Klaus Gaber sagte am Dienstag vor Journalisten in Dresden unter Berufung auf interne Protokolle, der Bund wolle über die beantragten 625 Millionen Mark hinaus keine Zuschüsse bereitstellen. Diese Summe werde jedoch nicht einmal 50 Prozent der voraussichtlichen Kosten decken.

Gaber äußerte zugleich die Befürchtung, daß die stadtnahe Variante für die Trassenführung nahe bei Dresden und weiter über Unkersdorf, Dölzsch, Coschütz und den Plauenschen Grund in Richtung Pirna noch nicht vom Tisch ist. Es verdichteten sich Anzeichen, daß diese Variante Vorzugsvariante der Planer werde, nachdem sich die betroffenen Gemeinden des Kreises Freital fast alle gegen eine Trassenführung über ihr Gebiet ausgesprochen hätten. Der Bündnis 90-Abgeordnete nannte die Planungen für eine stadtnahe Autobahn fatal: Sie werde wertvolle Natur- und Landschaftsräume in unmittelbarer Nähe Dresdens gefährden und zerschneiden und zu einer erheblichen Lärmbelastung von Wohngebieten führen.

Gaber kritisierte weiter die aus seiner Sicht unzureichende Beteiligung der Öffentlichkeit an der Diskussion um den Autobahnbau. An der vom Wirtschaftsministerium gebildeten Projekt- und Lenkungsgruppe, die eine konzentrierte Bearbeitung der in Verzug geratenen Planung sichern solle, sei neben vier CDU-Landtagsabgeordneten nur einer der FDP beteiligt. Andere Parlamentarier, die dem Autobahnprojekt skeptisch gegenüberstehen, würden erst gar nicht einbezogen.

dpa/sn mm tn
151150 Jun 93

E.5 Offener Brief des SMWA-Pressesprechers



SÄCHSISCHES
STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
UND ARBEIT

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT
Bundesplatz Nr. 5 11010 Dresden

Herrn
Klaus Gaber
Fraktion Bündnis 90/Grüne
im Sächsischen Landtag
Holländische Straße
0-8010 Dresden

Dresden, den 22. Juni 1993

Offener Brief zu den Artikeln vom 16. Juni 1993

- Gaber: Finanzierung der A 13 nur zur Hälfte gesichert (DNN)
- "Umstrittene Autobahn A 13 Dresden - Prag. Die Geisterfahrt des Kajo Schommer" (DD MoPo)
- Ministerium will erneut stadtnahe Trasse (SZ)
- Finanzierung der Autobahn scheint nicht gesichert (Döbelner Anzeiger)

Sehr geehrter Herr Gaber,

wie hatten Sie denn nun gern mit der Autobahn Sachsen-Bohmen? Gestern erklärten Sie noch den betroffenen Bürgern in Tharandt und Kreischa im Brustton der Überzeugung, die Sächsische Staatsregierung habe an der Bevölkerung vorbei eine rein "politische Entscheidung" zugunsten der umweltunverträglichsten Variante 3 gefällt. Heute treten Sie als der große Enthüller von geheimen Plänen der Straßenbauer vor die Öffentlichkeit und warnen die Dresdner vor einer "drohenden stadtnahen V-4-Trasse".

Richtig ist, daß die sächsische Staatsregierung am 2. März 1993 für die Trassenführung V 3 votiert hat. Richtig ist auch, daß der sächsische Landtag am 19. März 1993 - übrigens als Reaktion auf einen Dringlichen Antrag der Fraktion Bündnis 90/Grüne - die Staatsregierung ersucht hat, auch die anderen Varianten "in den Abwägungsprozeß mit einzubeziehen". Und nicht mehr und nicht weniger tun wir gerade. Wie das Gesetz uns befiehlt.

Statt Stürmungsrede wider besseres Wissen, hätte ich etwas mehr Objektivität erwartet.

Armin Reck
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit
Sprecher der Abteilung Straßenbau

E.6 Briefwechsel zwischen Umweltminister Vaatz und Pfarrer Christian Burkhardt („Pfarrer gegen A13“)

Christian Burkhardt
Kirchstr.12
01705 Borsdorf
Tel.: 0351/641384 644264

am 13.07.1993

Herrn Minister Vaatz
Sächsisches Staatsministerium
für Umwelt und Landesentwicklung
Ostraallee
01067 Dresden

Sehr geehrter Herr Minister Vaatz !

Im Staatsanzeiger Dresden vom 1.7.1993 habe ich unter der Überschrift „Bewahrung der Schöpfung geht vor Umweltpolitik“ etwas geschrieben. Ich habe mich inzwischen geäußerten Ansichten gelesen. Ich weiß mich inzwischen verbessert, daß sie tatsächlich in dem in diesem Blatt wiedergegebenen Sinn argumentiert haben und möchte das zum Anlaß nehmen, Ihnen ein paar, nach meiner Meinung längst überfällige Gedanken zu der von Ihnen repräsentierten Umweltpolitik zu schreiben.

Sie beklagen die Gegenerschaft, die Ihnen als Umweltpolitiker aus der Umweltbewegung, besonders aus der Bürgerinitiative gegen die Autobahn erwache, mit der im Nacken "sich kein einziger Schritt mehr tun" ließe. Mit Ihnen beschwöre man sich den Widerstand der Mehrheiten herauf. Und damit sei alle Politik für die Umwelt zum Scheitern verurteilt.

Ogleich Politik ja nicht selten unpopuläre Maßnahmen gegen die Mehrheiten verabschiedet, ist mir, wenn ich mich in Ihre Rolle zu versetzen suche, Ihre Apologie verständlich. Dennoch bin ich der Meinung, daß sie nicht dem Gewicht der Aufgabe entspricht, die Sie wahrnehmen. Es kann nicht bestritten werden, daß für die Bewahrung der Umweltverbände und Bürgerinitiativen ein großer gewaltiger Sog der Wirtschaft, dem der auch von Ihnen beklagte Trend zum Konsumleben entspricht, aber auch angesichts der Kompromisse, welche die Umweltpolitik ständig eingehen, wohl nicht anders denkbar. In einer Reduktion der "Bewahrung der Schöpfung" auf die "pragmatischen Schritte", welche die Politik einzuläuten vermag, sehe ich allerdings eine gefährliche Tendenz. Hier wird die wertvolle Einsicht, die wir seit der Wende gewonnen haben und die auch unser künftige Problem keineswegs vertritt, bloß aus einer realpolitisch und pragmatisch geprägten Handlungsperspektive gelöst werden können, nicht sehr ernst genommen. Mindestens der Tendenz nach droht ein Rückfall in altes Denken, das einer offenen Gesellschaft keineswegs entspricht. Man braucht sich dann nicht zu wundern, wenn einige, was natürlich überzogen ist, von einer "neuen Diktatur" sprechen.

Aus meiner Sicht aber möchte ich nun behaupten: Jeder, dem es um die "Bewahrung der Schöpfung" geht, zu der uns Menschen ja weithin die nötige Weisheit abhanden gekommen ist, muß aus ethischer Verantwortung grundsätzlich Zweifel an der Zulänglichkeit repräsentativer Regierung für die Verantwortung gegenüber zukünftigen Lebens hegen. Denn wie sich immer wieder zeigt,

muß sie mit ihren normalen Grundsätzen und Verfahren sich auf gegenwärtige Interessen einlassen, die ihr Gewicht geltend machen und Berücksichtigung erlangen. Die Zukunft aber und die Noch-nicht-Geborenen können in ihrem Rahmen kein Gewicht in die Waagschale werfen. Die ihnen geschuldete Verantwortung hat keine politische Realität im gegenwärtigen Machtverhältnis. Sie ist eine geistige Größe, die als mit Wehrheiten nicht zu vereinbaren ist. (Obrigens, gerade als mit Wehrheiten nicht vereinbar, wird sie nicht mehr da sein, wenn die Nachwachgeborenen sie einmal einfordern. (Das alles können Sie viel besser studieren bei Hans Jonas, Prinzip Verantwortung). Umweltpolitik und Umweltbewegung mag zersplittern sein. Ein gesunder Zweifel ist sicher hier. Darum kann man einander nicht in die Arme schließen und als "Töricht" etikettieren. Das haben Sie aber mit denen getan, die sich sehr benehzt gegen das neue Autobahnprojekt engagieren. (Und das ehrenamtlich, ohne die satten Steuergelder der Bürger selbst noch die Trassen zu prüfen vorzudenken Sie bitte, daß diese Initiative eine Lobby für die Zukunft des Lebens auf dieser Erde bilden möchte. Ist das nicht für die Zukunft ist das nicht der Größe der Ethik zu suchen, durch die eben sich die Ermöglichung zukünftigen Lebens bei heutigen Entscheidungen einfach mit ins Kalkül gezogen werden muß? Was soll da eigentlich der Graben zwischen pragmatischen Umweltilösungen und den prinzipiellen Anliegen, die heute schon gegen Mehrheiten - auch gegen Wehrheiten im "Landtag" ! - zur Sprache gegen Mehrheiten werden müssen ?

Das Problem aller Bemühungen um die Umwelt besteht doch darin, daß die Menschen meistens noch nicht wissen, was zukünftig auf dem Spiel steht, solange ihnen die Auswirkungen nicht selbst schmerzlich auf der Haut brennen. Gebote werden fast immer erst formuliert, nachdem irgendwo ein Ernstfall eingetreten ist. Eine Autobahn - aus welchen Interessen auch immer - durch ein naheswese noch unberührte Natur zu ziehen, hat bereits jeder einsehen können. In j oder anderen wesentlichen Ballungsgebieten mangelt es nicht. Daher erwarte ich wenigstens vom Umweltminister, daß die gravierenden Verkehrsprobleme mit einer Autobahn zu lösen nichts anderes heißt, als "den Teufel mit Beelzebub, den Obersten der Teufel", auszutreiben. "Töricht" finde ich in diesem Zusammenhang nur, wenn man dieses Monstrum bloß vom eigenen Garten weghaben möchte und sich dort eine alternative Verkehrsart sucht, wie das jetzt schon der Verkehr auf ein so fragwürdiges Weise beschwört. Man muß sich aber vergeist auf ein so fragwürdiges Unerfüllbarkeitskonzept eines völlig neuen Verkehrskonzepts, das auch vor sinnvollen, unpopulären Einschränkungen nicht halt macht. Aber dagegen läuft im Moment fast alles, z.B. durch einen S-Bahn-Nahverkehr, der bald im Moment fast alles, z.B. durch einen wird, aufs Auto umzusteuern. Aber über solche Einzelheiten gebe es viel Stoff zum Gespräch, das im Rahmen der Freitaler Bürgerinitiative zu führen Sie übrigens jederzeit herzlich eingeladen sind.

Mit freundlichen Grüßen
Christian Burkhardt

Arnold Vaatz
Mitglied des Sächsischen Landtages



Sächsischer Landtag
Holländische Str. 2
O - 8010 Dresden
Tel. (0351) 4855 0

Staatsministerium für Umwelt
und Landesentwicklung
Ostra-Allee 23, PSF 121
O - 8012 Dresden
Tel. (0351) 486 2200

Wahlkreisbüro der CDU
Langestr. 40
O - 8028 Dresden
Tel. (0351) 432 1857

Herrn
Christian Burkhardt
Kirchstr. 12

01705 Freital

Dresden, 26. Juli 1993

Sehr geehrter Herr Burkhardt!

Ihren sympathischen Brief vom 13. 7. habe ich aufmerksam gelesen und möchte ihn - obwohl er eigentlich dem Charakter nach keine Fragen enthielt, die für Sie wirklich offen sind - auch gleich selbst beantworten, denn es ist schon 23 Uhr und ich habe Zeit.

Im großen und ganzen sind Sie von Sorgen getrieben, auf die ich auch keine Antwort weiß. Aber unsere Haltungen sind sehr gegensätzlich, und das reizt mich.

Sie schreiben "die wertvolle Einsicht" u.a. des Ministerpräsidenten, daß "soziale und ökologische Probleme keineswegs bloß aus einer realpolitisch und pragmatisch geprägten Handlungsperspektive gelöst werden können" würde "nicht sehr ernst genommen". Darf ich Sie fragen, welche Wege Sie selbst vorschlagen und welche Erfolge im Sinne Ihrer - wie ich nicht zweifle - ehrenhaften Motive Sie auf diesen Wegen erwarten? Ich bin sofort bereit, solche Wege zu gehen. Nur bitte ich Sie, mir nur dann zu antworten, wenn Sie wirklich praktikable Rezepte außerhalb der "realpolitisch und pragmatisch geprägten Handlungsebene" anbieten können, denn Ratschläge, an die die Ratgeber selber nicht glauben, bekomme ich genug, und solche zu lesen ist überflüssige Arbeit, wenn man täglich einen halben Meter Papier absolvieren muß.

In allen öffentlichen Aussagen, wo dieses Thema berührt ist, habe ich mich stets eindeutig ausgedrückt: Umweltpolitik ist nur dann Umweltpolitik, wenn sie die Daseinsfürsorge für jene im Auge hat, die augenblicklich noch nicht geboren sind und demzufolge nicht in den Parlamenten sitzen und Mehrheiten bilden können. Sie muß also nichts weniger als aus dem Interessenrahmen der heutigen Generationen ausbrechen und den Interessenrahmen kommender Generationen schon heute politisch umsetzen.

Die Frage ist, ob so etwas gelingen kann. Hier habe ich einen fatalen Optimismus. Ich glaube - ja. Nur wir alle müssen entscheiden, um welchen Preis es geschieht. Gelingt es im Wege politischer Einsicht, für die wir werden sollen oder ist dazu nötig, daß der drohende Daseinsenzug in den konkreten Erwartungshorizont einer gerade lebenden Generation rückt und die Einsicht durch 10-500 Millionen Tote erzwungen wird?

Gegen eine solche Entwicklung ist die Autobahn Sachsen-Böhmen - verzeihen Sie - ein Kinkerlitzchen. Auch wird diese Entwicklung durch die Autobahn (ja oder nein) kaum beeinflusst. Aber - da haben Sie recht - sie könnte ein Mosaiksteinchen sein.

Ein viel größeres Mosaiksteinchen der Umweltpolitik sind aber glaubhafte und nicht gläubhafte Umweltschützer. Umweltschützer, die es schaffen, bis in die winzigsten Nuancen der Ausdragsvergabe für Gütesichten für die Autobahn zu gehen, ohne sich auch nur einmal die Mühe zu machen, den unerrätlichen Ist-Zustand zur Kenntnis zu nehmen, ohne nur die geringste wirklich praktikable Alternative angeben zu können und - noch eins draufsetzend - sogar noch die Suche nach praktikablen Wegen dadurch erschweren, indem sie öffentlich sagen, eben dies sei der Fehler aller Politik, daß überhaupt pragmatisch gedacht würde - diese fügen durch ihre törichte Haltung jeder noch so bemühten Umweltpolitik irreparablen Schaden zu. Es ist ein Genuß für jene politischen Kontrahenten von mir, die ökologische Restriktionen prinzipiell bekämpfen, wenn sie den Eindruck erwecken könnten, ich sei mit solchen Umweltschützern gleichzusetzen.

Im Übrigen leidet deren Glaubwürdigkeit gelegentlich durch offensichtliche Inkonsistenz. Als ich einmal in Tharandt von einigen Studenten wegen der beabsichtigten Autobahnführung so recht nach Herzenslust heruntergeputzt worden war, da sah ich nach der Veranstaltung, daß aber nahezu jeder mit dem Auto so dicht wie möglich an den Hörsaal herangefahren war - ohne Rücksicht auf Grünanlagen oder Parkverbote. Ein Professor sagte mir, die meisten von ihnen hätten höchstens zwanzig Minuten Fußweg. Ich sprach einen von ihnen an, der gerade einsteigen und nach Hause fahren wollte, und der sagte mir, da sei eben die Politik schuld, weil sie keine Absperrungen angebracht habe.

Verzeihen Sie, ich halte eine Autobahn zwischen Sachsen und Böhmen für vernünftig und verträglich gemessen an den sonst in Kauf zu nehmenden Alternativen, die größtenteils nicht realisierbar sind.

Sie setzen das Wort "Landtag" in Ihrem Brief in Anführungszeichen. Warum das? Nur weil es für andere Mehrheiten steht, als Sie sie sich wünschen? Was wollen Sie anstelle des Landtags? Volkskammern? Oberste Sowjets? Wohlfahrtsausschüsse? Reichsschrifttumskammern?

Vielleicht denken Sie an ein wenig mehr direkte Demokratie. Aber direkte Demokratie sieht die sächsische Verfassung ja vor! Es ist Ihnen unbenommen, jederzeit nach Artikel 71 Absatz 1 einen Volksantrag gegen die Autobahn in

Gang zu setzen. Es genügen 40 000 Stimmen. Diese werden Sie in Sachsen gegen die Autobahn spielend erreichen. Warum tut es keine von den inzwischen logistisch bestens ausgestatteten Anti-Autobahn-Bürgerinitiativen? Ich kann es mir denken; man weiß, daß die so hoch gelobte direkte Demokratie - einmal wirklich praktiziert - mit einem für sie schockierenden Ergebnis enden könnte.

Obwohl ich der Überzeugung bin, daß eine Autobahn zwischen Prag und Dresden grundsätzlich vernünftig ist, gibt es gewiß auch viele Punkte, in denen ich von der öffentlichen Meinung abweiche. Dort bedaure ich, daß nicht genügend Aufklärungsarbeit stattfindet und gerade Umweltbewegungen sich hinstellen und diese Aufklärungsarbeit von der Regierung verlangen. Da die Glaubwürdigkeit der Regierung aber andererseits fast genügend diskreditiert wird, wo immer das möglich ist, und auch Sie (siehe letzter Abschnitt meines Briefes!) die sich dazu bietende Gelegenheit gern nutzen, müßte die Regierung manchmal gerade das Gegenteil von dem betreiben, was sie glaubhaft machen möchte, um das Bedächtigste zu erreichen. Nein: Wenn das ökologische Bewußtsein das Glaubensgut einer verschwindenden Minderheit ist und - trotz seiner Überlebensnotwendigkeit - von der Mehrheit nicht akzeptiert wird, dann versagt die Umweltschützer, -vereine, -bewegungen, Kirchen und Schulen versagt und niemand anderes. Was dort nicht stattfindet, können Regierungen nicht ersetzen.

Sie sagen, sie hätten "Zweifel an der Zulänglichkeit repräsentativer Regierungen". Freilich - solche Zweifel habe ich auch! Aber in selbsternannte Regierungen und in Regierungen, die in einer "Sportpalastatmosphäre" von einem trunkenen Volk direkt ermannt werden, habe ich noch viel mehr Zweifel. Wie wollen Sie zu einer Regierung kommen, die "zulänglich" ist? Wenn Sie es wissen, dann sagen Sie es mir, aber nur dann!

Mit freundlichen Grüßen

Arnold Vaatz



E.7 „Die Autobahn ist der Hauptschlüssel für die Entwicklung der Stadt Usti n. L.“ Interview mit dem Vizeprimator Jiri Bavor

berichtet von: CDU-Fraktion
EMPFENUMER 2 0. Feb. 1995

„Die Autobahn ist der Hauptschlüssel für die Entwicklung der Stadt“ - sagt Jiri Bavor
(aus: Ostrecky denik, Usti n. L., 16.02.1995)

Wie wir in unserer Zeitung bereits informierten, besuchten in den vergangenen Tagen Vertreter des Aussiger Magistrats eine Sitzung des Dresdener Stadtrats zur geplanten Autobahn. Weil das Thema des Autobahnbaus auch eine der wichtigsten Fragen für Aussig ist, traf Jiri Bavor und mit dem Vertreter des Aussiger Primators Ing. Jiri Jenik und mit dem Leiter des Aussiger Stadtbüros Jiri Bavor eine Vereinbarung über die Fortführung der Vorbereitungsarbeiten für den Bau zu erkräftigen. Auf die Frage nach der Dresdner Sitzung antwortete Jiri Bavor:

J. B.: Im Dresdner Stadtrat wurde über den Bau der Autobahn und ihren Einfluß auf die Stadt Dresden beraten. Ähnlich wird auch bei uns über den Einfluß der Autobahn auf die Stadt Usti n. L. beraten. In der Stadt Usti n. L. sind die Meinungen der verschiedenen Experten pro und kontra Autobahn anhörend und daß die Vertreter der politischen Parteien Fragen stellten.

Wie aus der Diskussion hervorging, gehen die Parteien rechts von der Mitte einmütig davon aus, daß die Autobahn ein wichtiger Faktor für die Entwicklung der Stadt Usti n. L. ist. Die wichtigste Entwicklung für die Verbesserung der Umwelt ist die Geographie der Autobahn in Dresden gebären entweder in den linken Teil des politischen Spektrums oder zu den Grünen, beispielsweise zu den sogenannten unabhängigen ökologischen Initiativen, von denen einige sehr radikal sind und völlig einseitig das Verbot aller Autos und Straßen fordern.

Ust. D.: Welche Argumente wurden in Dresden am häufigsten gebraucht?

J. B.: Die Hauptargumente zugunsten der Autobahn wiesen darauf hin, daß die Autobahn ein Schlüssel für die Entwicklung der ganzen Region ist. Sie soll eine europäische Nord-Süd-Achse schaffen, sie senkt die Arbeitslosigkeit, und sie kann ein wichtiger Weg sein, um eine wirtschaftlichen einfluß auf die unterstützen, die in der Folge einen günstigen einfluß auf die Umwelt ausübt.

Umgekehrt gingen die Argumente gegen die Autobahn davon aus, daß die Autobahn den Verkehr aus einer weiteren Region in einen Korridor hineinzieht und daß die besseren Verkehrswege den Verkehr in diesem Gebiet verstärken. Die Autobahn führt strecken weise auch über Dresdner Gebiet, wo mehrere Industriezweige sind, und die Region Usti n. L. Die Autobahn wird werden sollen, und die Energie Fachleute erklärten, die Autobahn werde nicht nur den Verkehr selbst nicht genutzt, andere behaupteten das Stadtbüro selbst nicht genutzt, andere behaupteten das Gegenteil. Die Umweltschützer wiesen zum Beispiel auf den

derzeitigen Stand der Autos hin. In diesem Zusammenhang müssen wir allerdings darauf hinweisen, daß die Autos eine beträchtliche Entwicklung erfahren werden. Es ist sicher, daß die Autos, die vor zwanzig Jahren durch Dresden führten, die Luft sehr, sehr verschmutzen. So wird der Betrieb der Autos in weiteren zwanzig Jahren viel sauberer sein.

Ust. D.: Die Argumente gegen den Bau sind also ausschließlich ökologischer Natur?

J. B.: Wir führen nach Dresden auf der üblichen Straße, die praktisch die einzige Verbindung zwischen der sächsischen Hauptstadt Dresden mit einer Halbmillion Einwohnern und der Hunderttausend-Einwohner-Stadt Aussig ist. Schon die Tatsache, daß diese Städte durch ein solches „Sträßlein“ verbunden sind, ist unerträglich. Es steht so aus, als solle auch künftig zwischen Dresden und Aussig ein solches „Sträßlein“ verbleiben, während die Veränderung dieses Verkehrsnetzes nach so vielen Jahren ein revolutionäres ist. Also der Wunsch, separat, abgesondert zu sein.

Während der Beratung erklärten die ökologischen Gruppen nur, was sie nicht wollen. Sehr schnell gesellten sich zu ihnen die Kommunisten, allerdings aus einem recht anderen Grund. Denn sie sind sehr empfindlich gegenüber dem Verkehr und der schlechten wirtschaftlichen Lage existieren, ist für die Kommunisten ideal. Einerseits deshalb, weil es ihnen zu beweisen hilft, wie sie es früher besser gemacht haben, und andererseits, weil die Menschen in einer Zeit schlechter wirtschaftlicher Situation eher geneigt sind, die Kommunisten zu wählen. So sind die Kommunisten in Dresden gegen den Bau der Autobahn und, ich glaube, das es schlechte geht. Nur in diesem Fall hat nämlich die kommunistische Ideologie eine gewisse Chance. Was andererseits ein weiterer Beweis dafür ist, daß der Autobahnbau ein richtiger Schritt ist.

Ich sprach etwa gegen halb zehn Uhr abends, und meine Rede war eine Kritik der Fortsetzung des Autobahnbaus, ich führte aus, daß wir eine schlechte Umwelt haben, und daß man diesen verändern kann und daß wir uns darum bemühen.

Ust. D.: Kam es auf der Beratung zu einem Beschluss?

J. B.: Wir verließen den Dresdner Stadtrat um halb elf. Zuvor war uns gesagt worden, daß die Beratung, wenn sie bis um zehn nicht in dieser Meinung führen wir ab und bitten die Vertreter der Stadt, uns über das Ergebnis zu informieren. Schon am Montag riefen sie an, daß sie uns für die Hilfe danken, aber daß letztlich die Vorlage der Kommunisten beschlossen worden war, für die auch alle Ultragrünen und die Parteien links von der politi-

Kombination von Tunnel und oberirdischer Streckenführung vor. Es geht nicht so, daß die Autobahn das Erzgebirge vollständig unterfahren würde. Das ist technisch nicht real. Streckenweise verläuft sie an der Oberfläche, einige Berge überwindet sie mit einem Tunnel, und dazwischen verläuft sie z. B. über ein Gerüstbrückensystem.

Diese Tassan wurden vom Verkehrsministerium als die zwei günstigsten akzeptiert, und jetzt bekommt hier die Prüfung nach dem Gesetz über den Einfluß von Bauwerken auf die Umwelt. Im wesentlichen sollte die gleiche Beratung wie in Dresden vor unserem Stadtrat ablaufen. Also eine öffentliche Beratung des Einflusses der Autobahn auf die Stadt Aussig an der Elbe.

Ust. D.: Warum unterstützt der Magistrat die Autobahn so eindeutig?

J. B.: Wir haben diese Stadt als eine vollständig heruntergewirtschaftete, einseitig auf Schwerindustrie ausgerichtete Stadt geerbt. Von hier nach Prag führte eine Eisenbahn, wir haben aber keine Straßen. Auch jetzt, führt nach Prag nur eine "Keilsstraße". Das ist aber kein angemessenes Modell. Wir haben das im Wahlprogramm gesagt, und es ist auch Bestandteil des Entwicklungsprogramms der Stadt, das vom vorigen Stadtrat im Juni 1993 als Dokument beschlossen wurde. Es ist dies ein langfristiges programmatisches Dokument, das anzeigt, wohin sich die Stadt orientieren will. Wir haben gesagt, daß die Schwerindustrie eine wichtige Orientierungspol ist, und daß die Stadt in diese Richtung gehen will. Wir wollen schrittweise von der Schwerindustrie wegkommen und zur Mittel- und Leichtindustrie, dem Bankwesen, dem Handel und dem Fremdenverkehr übergehen. Wenn Aussig etwas Vollkommenes hat, so sind es seine Lage und die Verkehrsverbindungen. Wir liegen auf halbem Wege zwischen Prag und Dresden, zwischen Prag und Berlin, nahe an der Grenze zu Jütischland. Wir haben eine sehr günstige Lage, es gibt einen ganz realen Plan zum Bau einer Autobahn. Die Stadt hat eine große Chance, sich zu befreien von der kommunistischen Vergangenheit, als von hier nur eine Eisenbahn für die Kohle sowie Stromleitungen ausgingen, und eine wirtschaftliche Entwicklung mit dem Aufbau von Handel und Leichtindustrie zu beginnen. Dafür sind aber auch Verkehrswege erforderlich. Die geflügelten Worte aller ausländischen Investoren lauten: "Bad is the key out of the East". Wir haben die Möglichkeit, das Bad in der Hauptstadt für die Entwicklung der Stadt Aussig an der Elbe.

Interview: Aleš Horáček

schon Mitte gestimmt hatten. Der angenommene Beschluß besagt, daß die Stadt Dresden die Variante der Autobahn ablehnt und daß sie gegen den Freistaat Sachsen und die Bundesregierung klagen muß, wenn diese den Bauplan genehmigen.

Über den Bau der Autobahn entscheidet die Bundesregierung. Die Stadt Dresden ist nur ein Beteiligter des Verfahrens. Es ist möglich, daß der Dresdner Oberbürgermeister über diese Frage noch ein Referendum ausschreibt, aber letztlich bleibt es die Entscheidung der Regierung, wie sie sich festlegt. Obwohl die Kommune sich bemüht, die ungünstige Situation zu bewältigen. Nach vorangehenden Untersuchungen ist nämlich klar, daß die Mehrheit der Dresdner Einwohner die Autobahn will und ihren Bau unterstützt.

Ust. D.: Kehren wir jedoch in die Tschechische Republik zurück. Wo wird die Autobahn die Grenze überschreiten?

J. B.: Die deutsche Autobahn A 13 soll direkt an unsere Autobahn D 8 anbinden. Der Grenzpunkt ist im Intervall etwa eines Kilometers festgelegt, und zwar in Krásný Les am Spišák. Es ist jedoch noch nicht exakt festgelegt, ob die Trasse rechts oder links um den Spišák herumführen wird. Auf deutscher Seite ist sie schon eindeutig festgelegt.

Ust. D.: Wie ist die Beziehung des Aussiger Magistrats zum Autobahnbau?

J. B.: Wir wollen die Autobahn bei uns mit dem Zusatz, daß sie sparsam im Umweltverbrauch ist. Der Gedanke einer Autobahn bei Aussig ist keineswegs neu, und hauptsächlich der Führer Primátor der Planung einer optimalen Trasse wirkte. Ja, die Stadt Aussig war Initiator der Gründung der Vereinigung zur Optimierung der Autobahn D 8. Deren Aufgabe war es, Vorteile und Nachteile der einzelnen Trassenvarianten auf unserem Territorium zu bewerten mit dem Ziel, diese Trasse der Landschaft und der Ökologie anzupassen. Ursprünglich war nämlich die Autobahntrasse vom Militärischen Projektionsinstitut projektiert worden, das ideale Trasse für eine Autobahn und mit geringeren Respekt vor menschlichen Siedlungen und der Landschaft.

Die Vereinigung für die Optimierung schlug insgesamt sieben Trassen vor. Es war dies kein amateurhafter Versuch, sondern eine professionelle Arbeit, die Kosten von einigen Millionen Kronen verursachte. Dies leistete die Vereinigung eigentlich ganz zum Nutzen der Stadt. Die Kosten der Trassen sind ebenfalls in der Trassenliste des Verkehrsministeriums akzeptiert. Die Bewertung der einzelnen Varianten begann. Aus dieser Bewertung gingen zwei Varianten hervor, die der Vereinigung vorgelegt wurden. Beide sehen bei der Überwindung des Erzgebirges eine

F Auswertung der Leserbriefe

Bei den Leserbriefen, die kein Sammelschwerpunkt waren, handelt es sich um eine Zufallsstichprobe, weshalb kein Anspruch auf Repräsentativität erhoben werden kann. Gefunden wurden 113 Leserbriefe in den Jahren 1992 bis 1995, davon in der SZ 53 und in den DNN 60.

Jahr	Anzahl	SZ	DNN	pro	kontra	+/-
1992	15					
1993	11					
1994	28					
1995	59					
Summe	113	53	60	48 SZ 16, DNN 32	62 SZ 36, DNN 26	3 SZ 1, DNN 2

Dabei sprachen sich 48 Leser für die A 17 aus, 62 dagegen, nur 3 plädierten für eine Abwägung der Vor- und Nachteile oder diskutierten Trassenvarianten. Die DNN druckte doppelt so viele Pro-Briefe (32) wie die SZ (16) ab, die Kontra-Briefe verteilten sich auf die SZ mit 36 und die DNN mit 26 Briefen. Bei den abwägenden Briefen fanden sich 2 in den DNN, einer in der SZ. Die A 17 beschäftigte die Leserbriefschreiber mehr als jedes andere aktuelle Thema und füllte zeitweise mehrere Leserbriefseiten. Nur sehr wenige Frauen äußerten sich. Hauptmotivation des öffentlichen Schreibens war eine starke emotionale Anteilnahme. Oft waren es durch ihren Wohnort Betroffene. Wie bei den Artikeln häuften sich die Funde im Jahr des Bürgerentscheides, dem Höhepunkt des Entscheidungsprozesses. 1995 lag eine ausgeglichene Verteilung vor, jedoch fanden sich oft dieselben Namen wieder. Anfangs dominierten die Leserbriefe kontra A 17, was einige Befürworter zu ärgerlicher Gegenrede veranlaßte:

„Kein Wochenende [...] vergeht, ohne daß die Autobahngegner ihr Traktat darauf wiederfinden, eine konzertierte Aktion, die den Eindruck vermitteln soll, eine breite Basis stünde gegen den Autobahnbau. (Jürgen Fischer, Dresden, DNN 28./29.1.95)

„Zu der Art, wie Sie das Thema in Ihrer (und meiner) Zeitung präsentieren, muß ich mich sehr wundern. Schon durch die Überschrift stellen Sie sich pauschal auf die Seite der Gegner der Autobahn Dresden-Prag. [...] Da meine ich doch, daß ich nicht länger gewillt bin, ständig Artikel über Leute zu lesen, die vom Autobahnbau betroffen sind.“ (Rainer Griebach, DNN, 28./29.1.95)

Sachliche, argumentative Leserbriefe waren gegenüber ideologiebehafteten und teilweise diffamierenden Briefen wie z.B. im Falle der „A13-Derricks“ (Armin Reck, Pressesprecher SMWA, DNN, 12./13.3.94) in der Minderheit:

„Daran krankt die Polemik der Autobahngegner. Sie haben nur realitätsfremde, ominöse Vorstellungen, den anerkanntermaßen unerträglichen Istzustand zu verändern. [...] Netzwerkjugend, Grüne Liga und dergleichen erinnern mich an die 68er Studentenrevolte, als so ziemlich alles angefeindet wurde, was nur irgendwie einen Hauch des Bürgerlichen oder Etablierten innehatte. [...] Die A13 ist zwar momentan ein gefundenes Fressen, in Wirklichkeit aber nur ein Angriffsziel derer, die alles bestreiten, nur nicht ihren Lebensunterhalt“ (Zitat Bundeskanzler).“ (Jürgen Fischer, Dresden, DNN, 28./29.1.95)

„Schwer zu verkraften ist, daß dieselben Leute, die 40 Jahre lang den Willen des Volkes mit Füßen getreten haben, das immer noch tun dürfen.“ (Werner Schmiedel, Dresden, DNN, 18.2.95)

„Auch stört sehr die außerordentliche Unsachlichkeit dieser Autobahngegner. [...] Und dann vermißt man jegliche wissenschaftliche Beweisführung. [...] Und noch etwas: Solange es noch einen sogenannten „Grünen“ mit Auto statt eines Fahrrades gibt, bitten wir uns tiefstes Schweigen aus.“ (Dr. Helmut Schulze, FDP-Kreisvorstand, Pirna, DNN, 10./11.10.92)

Autobahngegner forderten Toleranz ein:

„Zu einer Demokratie gehört auch, in Sachfragen, wie beim geplanten Bau der A13, nach einem Kompromiß zwischen Mehrheiten und Minderheiten zu suchen. Wozu sonst das Grundrecht auf Meinungsfreiheit, wenn sowieso nicht versucht wird, aufeinander zuzugehen? [...] Ein solches Projekt mit seinen jahrzehntelangen Folgen kann doch nicht durch verantwortungslose Blitzentscheidungen auf den Weg gebracht werden.“ (Matthias Karich, SZ, 3./4.9.94)

Nur vereinzelte Leserbriefe riefen zum Meinungs austausch auf, bei dem kritische Fragen gestellt werden dürfen und müssen:

„Ich kann mir auch vorstellen, einem solchen Autobahnneubau zuzustimmen, aber nur, wenn einer diesbezüglichen Entscheidung tatsächlich eine ehrliche, verantwortungsbewußte, informative und umfassende Diskussion vorausging. Der gegenwärtige Meinungs austausch erfüllt meine Erwartungen kaum. [...] Eine A17-Diskussion darf sich heutzutage nicht mehr auf das Motto „Arbeit, Aufschwung, Verkehrs entlastung“ reduzieren. [...] Die A17-Diskussion ist ernst zu nehmen, wenn endlich nach unserern wirklichen Absichten und den Wirkungen unserer Handelns geforscht wird. [...] Auf jeden Fall gibt es mit mir kein 'Augen zu und durch'“. (F. Wildenhain, Dresden, DNN 11./12.3.95)

„Ich erwarte von Stadt und Land als Voraussetzung für einen Bürgerentscheid eine rückhaltlose tendenzfreie Information.“ (Wolfgang Schütze, DNN, 25./26.2.95)

Die Mehrzahl der befürwortenden Leserbriefe sprach sich für die Durchsetzung hauptsächlich privater Interessen aus, z.B.:

„Sie sollten erkennen lassen, daß zwar Kritik nicht schadet, dann aber helfend mit konkreten Hinweisen und nicht dieses Geschrei von Opfern, Betroffenen, Schadstoffen, Störungen. Ich leiste meine Arbeit per Auto und klage dementsprechendes Recht ein, auf fortschrittlichen Straßen zu fahren.“ (Rainer Griebach, Dresden, DNN, 28./29.1.95)

Die Auseinandersetzungen weiteten sich schnell in Richtung einer Glaubensfrage mit festen Erwartungshaltungen und änderungsresistenten Präferenzen aus:

„Es sind Grundüberzeugungen, die uns bei der Antwort auf die Frage nach der Autobahn leiten. [...] Diese persönliche Dimension ist mir aber wichtig. Sie führt zu der viel entscheidenderen Frage, wie wir uns unser zukünftiges Leben in dieser Stadt und in diesem Land überhaupt vorstellen.“ (Andreas Horn, Landesjugendpfarrer, DNN, 4./5.11.95)

„Der bisherige staatliche Entscheidungsprozeß zur Autobahn Sachsen-Böhmen [...] wurde von veralteten verkehrspolitischen Vorstellungen, Vorurteilen für die Autobahn und mangelhaften Untersuchungen, aber auch von Informationsunterdrückung geprägt. Wiederholt stand Machtpolitik vor Vernunft und Seriösität. [...] Notwendig erscheint uns aber [...] auch, daß die schon vorliegenden fachlichen Erkenntnisse und die Ergebnisse noch zu erstellender Untersuchungen den Bürgern der Stadt zugänglich gemacht werden - wohl als eine Voraussetzung, um dem noch verbreiteten irrationalen Glauben an die Autobahn, der das Manipulieren mit unaufgeklärten Teilen der Bevölkerung möglich macht, zu begegnen und eine fortschrittliche Verkehrskonzeption auf solide Basismehrheiten zu gründen.“ (Christian Burckhardt, Peter Hildebrand, Pirna, SZ, 15.2.95)

Anders als von den Autobahnbefürwortern behauptet

(„Und dann liest man bei den Autobahngegnern, daß Autobahnen nicht mehr zeitgemäß seien, vermißt dann aber im Nachfolgetext jeglichen Hinweis darauf, was denn nun dafür zeitgemäß sei.“ Dr. Schulze, FDP-Kreisvorstand Pirna, DNN 10./11.10.92),

fanden sich unter den Zuschriften der Autobahngegner verschiedene Lösungsvorschläge zum Verkehrsproblem. Das geschah fast immer auf sachlicher Ebene:

„Statt die Gegend mit Autobahnen zu verschandeln, sollte der grenzüberschreitende Güterverkehr zwischen Dresden und Außig ausnahmslos auf die Eisenbahn verwiesen werden.“ (Gerhard Lanckau, Pirna, SZ, 17.3.94)

„Umweltkarte für einen Monatspreis zwischen 40 und 50 Mark, mit der ich alle Verkehrsmittel des ÖPNV im Raum Dresden nutzen kann. Das wäre eine Alternative zum ständig wachsenden Autoverkehr.“ (Heinz Möbius, SZ, 29.9.93)

„Und wenn da Herr Jürgen Fischer [...] entsprechende Experten bzw. deren Glaubwürdigkeit infrage stellt und nicht akzeptiert, dann ist das intolerant und arrogant. Eine Alternativlösung besagt, daß der Ausbau der bestehenden Bundesstraßen und Schienenwege durchaus einem Autobahnneubau wirtschaftlich und verkehrstechnisch nicht nachsteht. Diese Lösung würde nur ein Drittel der Autobahnkosten benötigen, keine weiteren, jahrelang gewachsenen, Landschaften zerschneiden und den Verkehr statt auf eine Linie zu konzentrieren, mehr verteilen (was eine Wirtschaftsförderung anderer Gebiete als positiven Nebeneffekt zur Folge hätte). Weiterhin würde diese Lösung nicht mindestens zehn Jahre dauern.“ (Stephan Wöllner, Dresden, DNN, 11./12.2.95)

„Nulllösung, das heißt - Verzicht auf die Autobahn und damit Verzicht auf eine 'Kanalisation' des Straßenverkehrs, die internationalen Durchgangsverkehr zusätzlich anzieht, die zusätzlichen Verkehr im Umfeld der Autobahnauf- und -abfahrten provoziert [...], die zur Verlagerung sächsischer Produktion in die Billiglohnländer [...], aber auch zum Import aus diesen Ländern geradezu animiert, d.h. die Lebensfähigkeit der sächsischen Wirtschaft untergräbt - Splitten und Vernetzen des ohnehin dichten sächsischen Straßennetzes einschließlich Ausbau von Ortsumfahrten.“ (Christian Voigt, Dresden, DNN, 15.10.93)

In der überwiegend fachlichen Argumentation fanden vereinzelt auch Aspekte wie die Sorge um eine gesunde Zukunft der Kinder oder die Zerstörung des Dresdner Landschaftsraumes Eingang in die Leserbriefseiten. Gefahr für eine demokratische Entscheidung sahen Leser sowohl in der herrschenden politischen Streitkultur als auch im Entscheidungsfindungsprozeß selbst:

„Wer (CDU-Landtagsabgeordnete, d.A.) einen mehrfachen und klaren Parlamentsbeschluß, basierend auf bewundernswert geduldiger Expertenanhörung wie lange nicht, durch ein 'überwältigendes Votum' liquidieren will, ist längst in der Spur jener, die das Parlament nur gelten lassen, wenn es spurt. Das ist es, was die Weimarer Republik aushöhlte und einer Diktatur Vorschub leistete. [...] Herr Heitmann [...], sprechen Sie dafür, daß sich die Demokratie mit dem Geist der Aufklärung verbindet. Sonst hebt Demokratie sich selbst auf. Gerade das schon mehrfach zerstörte Dresden hat Grund im Übermaß, sich der Welt gerade in solchen Fragen sensibel zu zeigen.“ (Veit Luceyer, Pirna, SZ, 28.2.95)

Die BILD-Zeitung ermittelte in einer Umfrage unter ihren Lesern die Stimmung zur Autobahn und fand 65,9 % Befürworter (3686 Befragte). Zur Begründung für dieses Votum fand sich u.a. folgende Meinung:

„Jeder hier war doch dankbar, als er nach der Wende auf den Autobahnen in den Westen fahren konnte“ (Marianne Abendrot, 9.2.93).

Zusammenfassend kann für die Leserbriefe festgehalten werden, daß sie die Stimmung der Bevölkerung facettenreich widerspiegeln. Schreiber, die sich mehrfach zu Wort meldeten, gehörten oft auch zu denjenigen, die sich in Bürgerinitiativen oder Gremien engagierten. Seit der A17-Diskussion gab es bislang keine solche öffentliche intensive Auseinandersetzung, die auch die Hürde des Zum-Stift-Greifen derart häufig überwinden ließ. Die Anteilnahme der Bevölkerung zählte zu den positiven Auswirkungen dieses politischen Prozesses. Das Geschehen wurde leidenschaftlich, nicht immer sachlich, aber interessiert und kontinuierlich verfolgt. Wie bei den politischen Entscheidungsträgern ließ sich jedoch auch bei den Bürgerinnen und Bürgern erkennen, daß Selbstbestätigungsprozesse stattfanden und eine stimmige Entscheidungswelt angestrebt wurde.

G Chronologische Presseauswertung der Argumente beider Gruppen

In den Übersichten stehen die genannten Argumente von Gruppe A (Befürworter) und Gruppe B (Kritiker) gegenüber. Werden hinter den Argumenten Namen genannt, bedeutet das, daß sie in der Presse bei chronologischer Abfolge das erste Mal von der betreffenden Person genannt wurden. Über die Häufigkeit des benutzten Argumentes generell wird damit keine Aussage gemacht.

1. Verkehr

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
Lösung Dresdner Verkehrsprobleme	x Matthias Wissmann	
Lückenschluß im europäischen Straßennetz	x Armin Reck	x Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz (SSI)
Verkehrsentlastung	x	
Verkehrsbündelung	x Kurt Biedenkopf	
Staubeseitigung	x	
Senkung des Verkehrsaufkommens auf B 170 und B 172	x	
Mobilität in der Region gewährleisten	x Rolf Wolgast	
Beseitigung chaotischer Straßenzustände so schnell wie möglich	x BI für A13	
Stadtautobahn wird durch V3 überflüssig, A13 ist beste Umgehungsstraße	x BI für A13	
Anbieten modernster technischer Lösungen	x Dr. Bernd Rohde	
Konzepte gegen Autofahrer sind weltfremd, Alleingang Dresdens oder Sachsens bei Entwicklung alternativer Verkehrspolitik irrsinnig	x Reinhard Keller	
Nullvariante wird europäischer Dimension einer Verkehrslösung nicht gerecht, löst Dresdner Verkehrsprobleme nicht	x Staatssekretär Münch,	
	Dr. B. Rohde	
Verbesserung der Autotechnik	x Dietrich Evers	
Meilenstein auf dem Weg zur Schaffung einer verkehrspolitischen Infrastruktur	x Dr. Kajo Schommer	
Transitverkehr aus Stadt bannen	x	
Verlagerung innerstädtischen Verkehrs	x	
engere Verbindung zu Tschechien	x Jan Strasky	
Verkehr läßt sich nicht reglementieren	x Verband der Spediteure	
Autobahn ist sicherste Straße	x	
Eisenbahn und Nahverkehr können Verkehrsaufkommen nicht bewältigen	x Dr. B. Rohde	
Ganzheitlicher Ansatz bei Suche nach neuen Verkehrslösungen	x Dr. B. Rohde	
Eisenbahn ist kein Ersatz für A13	x CDU Sachsen	
Verkehrsbereich ist Wachstumsbereich	x	
Dresden im Mittelalter am Kreuzweg	x Bernd Ihme	
„...damit die Brummis immer rollen können“	x Mercedes-Niederlassung	

Fortsetzung nächste Seite

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
Möglichkeit eines Autobahnringes um Dresden	x BM für Verkehr	x Umweltschützer
Lagerhaltung auf der Strasse		x SSI
Zunahme des Transitverkehrs		x SSI
Keine Entlastung, nur Verlagerung		x Prof. Hertel
Gesetz von der Erhaltung des Staus		x Ingolf Roßberg,
Verstopfung der Straßen auf höherem Niveau		Prof. Udo Becker
Anrechnung des Stadtverkehrs auf Trassenbelegung		x Maria Jacobi
2/3 des Autobahnverkehrs sind selbsterzeugt (Umwegverkehr)		x Ulrich Hundsdörfer

2. Wirtschaft

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
Schaffung von Arbeitsplätzen	x	
Wirtschaftlicher Aufschwung durch Betriebsansiedlungen entlang der Trasse	x	
Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit	x OB Wagner	
gleiche Lebensverhältnisse in allen Bundesländern	x Johannes Nitsch	
Arbeit und Wohlstand	x Günter Krause	
Grundlage für Investitionen	x Herr Lyhs	
Verbesserung der Wirtschaftsentwicklung in Sachsen	x Verband der Sächs. Bauindustrie	
Zwang durch EU-Grenze = Wohlstandsgrenze	x Dr. Dieter Reinfried	
ehrgeiziger Testfall für Privatinitiativen	x Dr. Kajo Schommer	
Wiederherstellung der alten Wirtschaftssachsen	x Georg Milbradt	
V2 wäre Auftrag für Bergbau	x Herr Kohlstock	
Arbeitsplatzverlagerung ins Ausland		x SSI
nur Transitverkehr profitiert, nicht Sachsen und Böhmen		x Stadtrat
Kein Aufschwung für Mittelstand		x SSI
Fernerreichbarkeit nicht verbessert		x DIW [29.12.93]
Wirtschaftliche Effekte nur da, wo Verkehr anhält - AB stärkt Region nicht		x Prof. Knoflacher
rücksichtslose Spekulation, Vermehrung von Profit auf Kosten der Öffentlichen Hand		x Prof. Knoflacher

3. Tourismus

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
Wettbewerbsvorteil für Kurstädte durch bessere Erreichbarkeit	x Dr. B. Rohde	
Gefahr für Kurortentwicklung und Tourismus (Kuren an der Autobahn?)		x H. Presl

Fortsetzung nächste Seite

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
Kurzzeit-PKW-Tourismus		x SSI
Menschenmassen in der Sächsischen Schweiz		x SSI
Touristen fahren durch bis Prag	x Erich Iltgen	
Nachteile für Kulturstadt Dresden		x Peter Hildebrand

4. Stadtplanung und Raumentwicklung

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
Erhöhung der Attraktivität Dresdens als Wirtschaftsstandort und Kulturmetropole durch A17 (Dresdens Zukunft)	x OB Wagner	
Erreichbarkeit Dresdens von A17	x Herr Fischer	
A17 als Stadtmauer	x OB Wagner	
Zersiedlung		x Klaus Gaber
Aufschwemmung des Raumes, Auflösung der Strukturen, Zerstörung der dörflichen Peripherie Dresdens		x Prof. Knoflacher
Verlust an Wohnbauland		x Dr. Christian Korndörfer
widersprüchliche Prognosen zur Auswirkung der A17 auf Dresden		x Ingolf Roßberg
Zubringer durch Ortschaften		x Anwohner

5. Entscheidungsprozeß und politische Rahmenbedingungen

(a) politische Rahmenbedingungen

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
Verkehr spielt zentrale Rolle in Politik des Freistaates	x Dr. Kajo Schommer	
Politik, die keine Staus produziert	x Reinhard Keller	
Verpflichtung, für Bürger wettbewerbsfähige Infrastruktur herzustellen	x Hermann Henke	
EU-Verkehrsprojekt, Fördermittel, Sachsen als Brückenland	x Arnold Vaatz	
Gesetz lt. Bundesverkehrswegeplan (vordringlicher Bedarf)	x Bundestag	
Projekt von europäischer Bedeutung	x BM für Verkehr	
Notwendigkeit und Dringlichkeit der A17 unbestritten	x Matthias Wissmann	
Zwangsmaßnahmen passen nicht in europäischen Kontext	x Matthias Wissmann	
Frühere Fehler bundesdeutscher Straßenplanung werden wiederholt		x Sachsenforum
Politik in Abhängigkeit der Wirtschaft, die auf Auto setzt		x Dr. Richter
Zielkonflikt zwischen Ökologie und Verkehr		x Dr. Petzold
Verkehrspolitisches Verbrechen, da ökon. und ökol. Verluste Nutzen der A17 übersteigen		x Peter Hildebrand

Fortsetzung nächste Seite

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
Autobahnen sind Schneisen, aus denen man nicht aussteigen kann		x Klaus Gaber
vernünftige Ressourcennutzung als Beispielwirkung für ärmere Völker		x Umweltschützer

(b) Entscheidungsprozeß

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
keine Alternative	x Günter Krause	
Trasse ist seit 60 Jahren geplant	x	x Albrecht Leonhardt
Wenn eine Entscheidung getroffen wurde, muß der Weg fortgesetzt werden	x OB Herbert Wagner	
Ökologische Nachteile können verkehrstechnischen und finanziellen Vorteilen nicht gegenübergestellt werden	x Dr. B. Rohde	
Allen kann man es nicht recht machen.	x Herr Strobel	
Historisch gewachsener Königsweg kann geschlossen werden.	x OB Wagner	
Teilstücke auf tschechischer Seite fertig	x Günter Krause, Armin Reck	
Überregionale Bedeutsamkeit trotz erheblicher Bedenken ausschlaggebend	x SMU	
Grenzübergänge sind ausgehandelt	x	
Fördermittel aus Bonn nur für Linie 441	x CDU Dresden	
Leipzig ist bei Ablehnung Dresdens an Geldern interessiert	x Klaus-D. Rentsch	
unredliche und irreführende Argumentation K. Gabers	x Dr. Kajo Schommer	
Entscheidung für 441 durch Kabinett erst nach Zustimmung OB Wagners	x Arnold Vaatz	
unseriöses Vorgehen und Bedenken zur 441 durch Planer nicht ausgeräumt		x Stadtverwaltung
Druck von Staatsregierung und SMWA auf Stadt Dresden		x Stefan Schönfelder
Zittauer Trasse als günstigste vorzeitig fallengelassen		x Ulrich Hundsdörfer
„Roßtäuschertricks“ der Staatsregierung		x Klaus Gaber
ohne Rücksicht auf Alternativen entscheiden, nur wenige verkehrliche und administrative Argumente zur Begründung		x Ökologischer Rat
Planungsfehler	x Winfried Oettel	
Schlechtrechnung anderer Trassen, Zahlenschaufeln mit methodischen Fehlern, manipulierte Verkehrsplanung		x Grüne Liga, Ingolf Roßberg, Klaus Gaber
mangelnde Sachkenntnis der Abgeordneten		x Peter Hildebrand
unzureichende Berücksichtigung ablehrender Studien		x Bürgerinitiative

Fortsetzung nächste Seite

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
zu schnelle, schwer korrigierbare Entscheidung, technokratischer Entscheidungsstil, der Folgen für Allgemeinheit nicht beachtet		x Friedrich Boltz, Hubert Weinzierl
ausschließlich wirtschaftliche Argumentation		x SSI
vorzeitige Korridor-Festlegung auf Dresdner Süden		x Klaus Gaber
bequeme, ideologisch gehemmte oder fachlich unfähige Entscheider		x Peter Hildebrand

6. Mensch, Natur und Landschaft

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
Verbesserung der Lebensqualität in Durchfahrtsorten	x CDU Weißeritzkreis	
Nullvariante geht zu Lasten der Menschen, der Partner im Nachbarland, der Natur	x Dr. Kajo Schommer	
A17=Umweltschutz, da gegen Verkehr auf Bundesstraßen gerichtet	x Reinhard Keller	
Keine Betonwüste wird errichtet!	x Günter Krause	
Umweltbelastungen müssen hingenommen werden.	x Günter Krause	
Ohne A17 entsteht Mauer-Mentalität	x Johannes Nitsch	
unverhältnismäßiger Flächenverbrauch		x Umweltschützer
Zerschneidung und Verlust von Naturschutzgebieten und Landschaft		x Herr Meyer
Flächenversiegelung für Jahrhunderte		x Fa. Vieregg & Rösler
Verlust von Ackerflächen		x Gemeinde Breitenau
Abwertung der Landschaft		x Gemeinde Liebenau
Überbrückung des Weißeritztales		x Gemeinde Liebenau
Gefährdung von Trinkwasserschutzgebieten		x Gemeinde Braunsdorf
Gefährdung von Naturdenkmälern und Bachläufen		x
Zerstörung der Dresdner Kulturlandschaft und Identität		x SSI
Frevel an Gottes Schöpfung		x Gemeinde Lockwitz
Verlust von Erholungsgebieten		x SSI
Waldsterben		x SSI
Klimaveränderungen, Gefährdung des Ökosystems		x SSI

7. Partizipation

Argumente	A17-Befürworter	A17-Gegner
Bei Autobahnbau geht es nicht um Meinung einiger Umweltschützer, sondern um demokratische Mehrheitsentscheidungen	x A. Vaatz [8.7.92]	
43,6 % von 507 Dresdnern stimmen für die A13	x SZ	
Wer die Autobahn und Verantwortung ablehnt, ist nicht nur ein Egoist, sondern stellt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Landes in Frage.	x K. Biedenkopf	
Früher schwiegen Kritiker, heute sind sie gegen alles. Bau der A13 entspringt christlichem Verantwortungsgefühl	x Pfarrer Berthold	
Öffentlichkeit und Experten werden zu wenig einbezogen		x SSI
Schadstoffmessungen sind „Behördenmessungen“, nicht kindgerecht		x Initiative gegen Verletzung ökologischer Kinderrechte
1/10 von 507 Dresdnern ist gegen A13, 1/3 gegen die stadtnahe Trasse		x SZ
demokratischer Entscheidungsprozeß fand nicht statt, sondern Diskussionsverhinderung		x Maria Jacobi

H Plakataktionen zum Bürgerentscheid 1995



Mit diesem Plakat ruf die Stadt zur Teilnahme am Bürgerentscheid zur Autobahn A 17 auf.
Foto: Michael Duntig



Vom Geiern der Autobahn A 17 Dresden-Prag mußte sich jetzt auch das Supermodel Naomi Campbell einsparen lassen. Die Schönheit, die zur Zeit großformatig für Dresdner wirbt, bekam kurzerhand einen Proteststegen untergejubelt. Aber wer weiß, welche Unterstützung sie das Anliegen segnet. Die Chancen dafür stehen fifty-fifty.
Foto: AP

I Informationsmaterial pro und kontra A 17

Autobahn A17

Wie können Sie sich für die Autobahn engagieren?

Informieren Sie sich umfassend. Nehmen Sie an Einwohnerversammlungen zum Thema Autobahn teil. Stellen Sie Ihre Fragen und artikulieren Sie Ihre Meinung. Schreiben Sie auch an die Presse. Sprechen Sie mit Ihren Verwandten, Nachbarn, Freunden, Kollegen. Werben Sie dafür, daß alle am Bürgerentscheid teilnehmen. Er ist nur erfolgreich, wenn sich mindestens 90.000 Dresdner Bürger für die Autobahn entscheiden. Autofahrer und andere Bürger Dresdens, Dippoldiswalde, Pirna und vielen anderen Orten, Parteilose, Mitglieder von CDU, DSU und FDP Vertreter mittelständischer Verbände und Vereinigungen haben sich zu den Vereinigten Bürgeraktionen für die A 17 zusammengeschlossen. Sie werben mit Spendenmitteln für den Bürgerentscheid zur A 17. Auch Sie können dabei sein. Rufen Sie an oder schreiben Sie uns.

Vereinigte Bürgeraktionen für die A17

Mitglied der Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung e.V.
 Büro Dresden: Linnemühllee 3 · Raum 2228 · 01069 Dresden
 Telefon 03 51 / 4 85 98 58
 Telefax 03 51 / 4 85 93 99

Sprecher Dresden: Cornelius Neumann
 Bankverbindung: Stadtparkasse Dresden
 BLZ 850 551 42 · Kto. 351 05 11 95

Autobahn A17

Warum Bürgerentscheid über die Autobahn?


Eine von PDS und Bündnis 90/Grüne angeführte Mehrheit im Dresdner Stadtrat hat beschlossen, daß der Oberbürgermeister alle möglichen Schritte gegen den Bau der Autobahn A 17 auf der festgelegten Trasse unternehmen und gegen die Planfeststellung klagen soll. Dies kann angesichts des knappen Etats des Bundesverkehrsministers mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Blockierung des Baus führen.

Die Mehrheit der Dresdner will die Autobahn.

Nehmen Sie am Bürgerentscheid teil und fördern Sie die unverzügliche Realisierung der Autobahn A 17.

Ihre Stimme ist wichtig.

- **Es gibt nur diese Linienführung** (leichte Modifizierungen sind nachträglich möglich.)
- **Die Finanzierung übernimmt der Bund nur für die A 17** (Die Bundesstraßen werden aus anderen Fonds finanziert.)
- **Wenn Sie für die Autobahn Dresden - Prag sind, gehen Sie mit Ihrer Stimmkarte zum Bürgerentscheid und stimmen Sie mit "JA".**



Informationen zur
Autobahn A17

**Bürgerentscheid
am
5. November 1995**

Autobahn A17

Wie wird der innerstädtische Verkehr entlastet?

Der Transitverkehr - rund 50.000 Fahrzeuge pro Tag - kommt aus Dresden heraus. Viele LKWs fahren nicht mehr über Carolabrücke und Pirnaischen Platz. 50.000 Kraftfahrzeuge aus der Region Oberes Elbtal, die täglich durch Dresden fahren, rollen nicht mehr auf langen Wegen durch dichtbesiedeltes Stadtgebiet, sondern fahren auf stadtnaher Trasse auf der Autobahn so nahe wie möglich an ihr Ziel heran. Die Entlastung im Jahr 2010 liegt zwischen 12 und 20 %. Die A 17 bewahrt die Stadt vor dem Verkehrskollaps.



Stau am Carolaplatz – ein tägliches Bild und ein tägliches Ärgernis.

Autobahn A17

Wie trägt die Autobahn zum wirtschaftlichen Aufschwung bei?

Ohne gute Infrastruktur ist die beständige wirtschaftliche Entwicklung einer Landeshauptstadt nicht denkbar.

Die A 17 ist für die Versorgung bestehender und für die Ansiedlung weiterer Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen in Dresden eine wesentliche Voraussetzung.

Die A 17 sichert bestehende und schafft neue Arbeitsplätze.

Autobahn A17

Wie wird die Autobahn finanziert?

Wie alle Bundesautobahnen wird die A 17 einschließlich der Anschlußstellen vom Bund finanziert. Dies betrifft auch die Tunnel, Grünbrücken und Lärmschutzwände, die zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gebaut werden.

Eine Alternative dazu gibt es nicht. Eine innerstädtische Umgehungsstraße auf der gleichen Trasse könnte die Stadt nie bezahlen.

Die A 17 ist die einzige Chance für eine wirksame Verkehrsentlastung Dresdens.



Zum Tag des Bürgerentscheides wurde der 5. 11. 1995 bestimmt.

Die zur Abstimmung gestellte Frage lautet:
Sind Sie für den Bau der Autobahn Dresden - Prag entsprechend der abgebildeten Linienführung?

Das sächsische Kabinett beschloß am 20.4.'94, in Bonn die Linienfestlegung für den Neubau der Bundesautobahn A13 in der sogenannten "Variante 441" zu beantragen.

Was wird die A13 bringen?

Verkehrszunahme in Dresden	
Bergstraße	1992 19.600 Fahrzeuge / Tag
Bergstraße	2010 38.800 Fahrzeuge / Tag
	(32.900 ohne Autobahn)
Königsbrücker Str.	1992 10.200 Fahrzeuge / Tag
Königsbrücker Str.	2010 43.200 Fahrzeuge / Tag
	(48.200 ohne Autobahn)

Der Verkehr wird sich also nach dem Willen der Politiker bis zur Fertigstellung der A13 in Dresden fast verdoppeln. Die Autobahn zieht davon herzlich wenig nach außen.

Lärm und Gift

Die Lärmbelastung wird im Umkreis von 100 bis 200m um die Strecke erheblich zunehmen, die Werte für Stickoxide, Staub und Ruß ebenfalls. Vielleicht werden die Grenzwerte eingehalten, niemand weiß aber bis jetzt, wie das z.B. an den Tunnelöffnungen zu schaffen sein soll und wer will sein Leben lang an den Grenzwerten entlang leben und wer will das den viel empfindlicheren Kindern, Alten und Kranken zumuten (Grenzwerte gelten für den gesunden Erwachsenen)?

Verlust an Flächen für die Stadtentwicklung

Durch den Autobahnbau wird der Bau von etwa 8.000 Wohnungen auf ca. 48 ha wegen zunehmender Lärm- und Luftbelastung verhindert. Bestehende Wohnungen werden stärker verlärmert und einige Häuser werden geräumt werden müssen.

Verlust an Erholungsflächen

Alle grünen Täler im Westen und Süden der Stadt werden im Jahr 2005 durch Brücken zerschneiden, durch Wälle geteilt, durch Lärm und Abgase entwertet sein. Frischluft aus den Tälern z.B. der Weißeritz, des Kaltzbaches, des Nothnitzbaches und der Zschauke werden Dresden nicht mehr erreichen.

Steuermittelverschwendung

Für die kaum spürbaren "entlastenden" Effekte werden um die 2 Milliarden DM ausgegeben werden müssen, sind weniger zur Verfügung, fallen zuerst die Lärm- und Emissionschutzmaßnahmen fort.

Verlust der wirtschaftlichen Attraktivität der Region

Die touristische Attraktivität wird mit Zerschneidung, Verlärmung, Verstärkung und Waldsterben rasch sinken, Wirtschaftsunternehmen können sich durch gute Erreichbarkeit in Osteuropa ansiedeln, der Aufschwung rast an Sachsen vorbei.

Was dann?

Ausbau und Erweiterung des Schienennetzes
Wiederbelebung der Strecken Prag-Zittau-Berlin und Leipzig-Chernitz-Marienberg-Reitzenhain-Chomutov-Prag
Nutzung der Strecke Chomutov-Bärenstein-Chernitz und über Bad Brambach für den Güterverkehr
Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Strecke Dresden-Bad Schandau-Prag

Eventuell Neubau einer Strecke Dresden-Liebstadt-Most-Prag
Verlagerung des Güterverkehrs von Straße auf Schiene
Einrichtung von „Rollenden Landstraßen“ über längere Distanzen

Spernung von Fernverkehrsstraßen für Schwerlastverkehr
Verlagerung von Schlittguttransporten auf das Schiff
Ausbau von Fernverkehrsstraßen

- B174 südlich von Chernitz
- B177 Radeberg-Pima
- B178 Bautzen-Löbau-Zittau mit nörd. Verlängerung über B115 oder B96

Bau von Ortsumgehungen und „Pfortnerfahrungen“ für Ortschaften

Verkehrsvermeidung durch nachhaltige Strukturpolitik
Diese Maßnahmen würden insgesamt nur ein Drittel des Autobahnebaus kosten, sind ohnehin erforderlich und sind schneller wirksam als die Autobahn.

Was also jetzt tun?

Seit Mitte Juni liegen die Antragsunterlagen für die A13 in Bonn bei Bundesverkehrsminister Wissmann. Er soll den Bau noch vor den Bundestagswahlen genehmigen. Schreiben Sie deshalb jetzt an ihn, teilen Sie ihm Ihre Bedenken und Forderungen mit! Nutzen Sie die speziellen Postkarten der Umweltverbände "Kinder der Erde" aus Tschechien und GRÜNE LIGA Sachsen oder schreiben Sie eigene Briefe! Engagieren Sie sich in den Netzwerken der Bürgerinitiativen gegen den Autobahnbau!

Wenn die Trasse genehmigt ist, geht es nur noch um die Feintrassierung der Strecke mit einem Spielraum von ca. 300m links und rechts der festgelegten Linie. **Tun Sie also jetzt etwas, tun Sie es für Ihre Kinder und Enkel!**

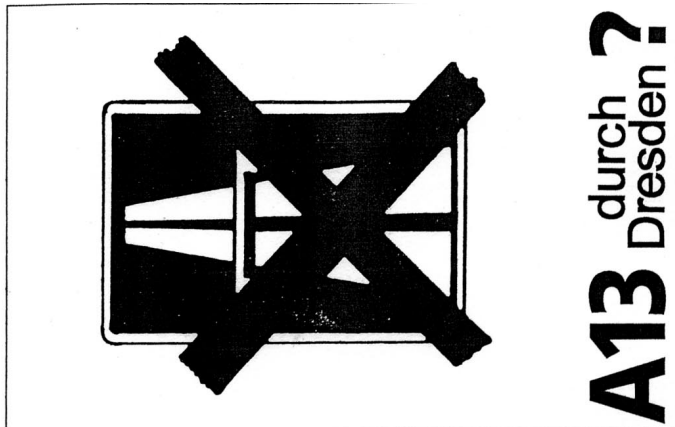
Adressen

GRÜNE LIGA Sachsen e.V. Bundesminister für Verkehr
Friedrichstraße 57 Robert-Schumann-Platz 1
01067 Dresden 53090 Bonn
Tel: 0351-496 18 75

Spenden bitte an: Landeskirchliche Kreditgenossenschaft
BLZ 850951 64, Ktnr.: 101231 135, Kennwort "Autobahn"

GRÜNE LIGA SACHSEN E.V.
Information

SOS AUTOBAHN



A13 durch Dresden ?

Netzwerk
GRÜNE LIGA
Ökologischer
Bewegungen

J Einladung zur 3. Autobahnwanderung, 24.3.1995

3. AUTOBAHNWANDERUNG

am Sonnabend, dem 24. April 1993
Treff: 10.00 Uhr am Bahnhof Freital - Hainsberg

10.15 Uhr Auftakt Sportplatz Hainsberg (Rabenuer Str. / Kirchstraße)

Wanderroute:
Freital - Hainsberg - Backofenfelsen - Schäferewiesen - Opitzer Höhe - Großopitz - Tharandt

Transparente können mitgebracht werden. Verpflegung aus dem Rucksack.

KEINE AUTOBAHN DURCH UNSERE HEIMAT! FÜR UMWELTVERTRÄGLICHERE VERKEHRLÖSUNGEN!

Anfahrt mit der Eisenbahn: 9.30 Uhr ab Dresden Hbf.,
Rückfahrt mit der S - Bahn ab Tharandt.



Rauchschadensgroßversuch Tharandt 2005

Es laden herzlich ein: Netzwerk Bürgerinitiativen Autobahn und Landnetzwerk Bürgerinitiativen Autobahn

Netzwerk BI Autobahn Dresden über
Ökumen. Informationszentrum
Kreuzstr. 7, PSF 225
0-8010 Dresden

Landnetzwerk Bürgerinitiativen Autobahn über
Umweltzentrum Freital
August - Bebel - Str. 3, Tel. 645007
0-8210 Freital

K Pressebericht zur Protestdemonstration gegen die A 17, 30.10.1995

DRESDNER NEUESTE NACHRICHTEN

MONTAG, 30. OKTOBER 1995

1500 Demonstranten radelten gegen die A 17 – Biedenkopf warnt vor Egoismus



Ewa 1500 Bürger haben am Sonnabend in Dresden gegen die stadtnahe Variante der geplanten Autobahn A 17 Dresden-Prag protestiert. Auf Fahrrädern und mit Transporten wie „Bus, Rad, Bahn statt Autowahn“ oder „Auch ohne Auto mobil“ zogen sie auf dem Weg der früheren Montagsdemonstrationen durch die Innenstadt. „1989 protestierten wir dabei gegen die Borniertheit des Systems und heute gegen die Verkehrspolitik der Stadt und des Landes“, sagte Wolfgang Schütze vom Allgemeinen

Deutschen Fahrradclub. Ministerpräsident Kurt Biedenkopf (CDU) setzte sich am gleichen Tag vor dem CDU-Landesparteitag in Pirna mit Nachdruck für den Bau der Autobahn ein. Die Politik habe hier eine große Verantwortung. Wer diese Verantwortung ablehne, weil damit eine Störung des eigenen Lebens verbunden sei, „ist nicht nur ein Egoist, sondern stellt die wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes in Frage“, sagte Biedenkopf.

Foto: Flechtner

L Der Bürgerentscheid zur A 17 – Ausführliche Darstellung des Prozesses

Ablauf der Stadtratssitzung vom 27. Januar 1995 (Expertenanhörung)

Auf der längsten Dresdner Stadtratssitzung seit 1990 am 27. Januar 1995 mit achtstündiger Expertenanhörung entschied sich das Parlament mehrheitlich (mit den Stimmen von PDS, SPD, Bündnis90/Die Grünen und Bürgerfraktion) für die Ablehnung der Linie 441. Beschlossen wurde der Antrag der PDS, womit der Oberbürgermeister beauftragte wurde,

„... gegenüber der Landesregierung, dem Bundesverkehrsminister und Bund die Ablehnung der stadtschneidenden Variante 441 der Linienführung der Autobahn A 13 durch den Stadtrat als katastrophalen Einschnitt für die zukünftige Stadtentwicklung deutlich zu machen und den Einspruch der Stadt zu bekräftigen ... , alle rechtlichen Möglichkeiten im Rahmen des Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahrens gegen den Bau der stadtschneidenden Variante 441 der A 13, einschließlich des Klageweges, zu nutzen.“

Daraufhin beantragte die DSU ein Bürgerbegehren, was von FDP und CDU unterstützt wurde. Dieser Antrag wurde abgelehnt. Die Morgenpost (30.1.95) brachte eine emotionale Schilderung des Abends:

„Samstag, 28. Januar, 0.44 Uhr. Atemberaubende Stille im Plenarsaal des Rathauses. OB Herbert Wagner erhebt sich, setzt an: '38 Stadträte haben für...' Weiter kommt er nicht. Tosender Applaus braust auf. 150 Autobahngegener jubeln, trampeln mit den Füßen. Dresdens PDS-Chefin Ostrowski springt auf, trommelt wildfremden Zuhörern auf die Brust. Die Stadträte von SPD und Grünen umarmen sich, weinen vor Freude. Es ist das Ende der A 17 durch Dresden - und eine Sternstunde der Opposition im Stadtrat: PDS, Grüne, SPD und Bürgerfraktion haben sich einmütig gegen den OB verschworen.“

Eine Empfehlung folgte:

„Das Verkehrsministerium täte deshalb sehr gut daran, schon jetzt eine andere Trasse zu planen. Noch ist es dazu nicht zu spät - und Alternativen gibt es genug.“ Der von einer Stadtratsmehrheit abgelehnte Bürgerentscheid war Anlaß zum Vorwurf an die Sieger des Abends, „Defizite in ihrem Demokratieverständnis zu haben“ (SZ, 31.1.95).

OB-Veto und Initiierung eines Bürgerbegehrens ¹⁸

Oberbürgermeister Dr. Wagner legte sein Veto ein. In der Stadtratssitzung am 9. Februar 1995 wurde der Beschluß allerdings nochmals bestätigt. Daraufhin initiierte die CDU eine Unterschriftenaktion zum Bürgerbegehren für die A 13, die mit einer Fragestellung verbunden war, deren rechtliche Zulässigkeit es zu prüfen galt. OB Wagner erklärte, daß zuerst die Unterschriften gesammelt werden sollten und danach im Stadtrat über die Rechtmäßigkeit der Fragestellung „Sind Sie für den Bau der Autobahn Dresden-Prag - entsprechend der abgebildeten Linienführung?“ befunden würde. Die Fragestellung war von Beginn an umstritten:

¹⁸ Aus Übersichtsgründen sei auf das vollständige Quellenverzeichnis hierzu im Anhang E verwiesen

„Die CDU kann (der Formulierung der SPD: Sind Sie für diese Trassenführung einer Autobahn Dresden- Prag innerhalb des Stadtgebietes?, d.A.) nicht zustimmen. Die Fragestellung ist unzulässig, sie suggeriert, daß es Alternativen zur Trasse gibt. In zahlreichen Voruntersuchungen wurden diese jedoch ausgeschlossen.“ (Dr. Reinfried (CDU), SZ, 23.3.95)

Peter Berauer (DSU) erwartete ein Ergebnis, bei dem

„die Linken zwar für einen Bürgerentscheid sind, aber ihre Fragestellung durchbekommen wollen. Und das dürfte eine Fangfrage sein.“ (DNN, 3.2.95)

An die Fragestellungsdebatte wurde auch in den Interviews nachdrücklich erinnert:

„So, wie die Frage im Bürgerbegehren gestellt ist, muß sie auch beim Bürgerentscheid kommen. Da sind wir froh, daß wir gerade so eine Mehrheit hatten. Daß sich die Vernunft an der Stelle durchgesetzt hat [...] daß ich gut beraten bin, auf den gesunden Bürgerverstand zu setzen [...] Das ist schon das Entscheidende, nicht unbedingt das politische Spektrum [...], diese rot-grüne Verhinderungsmehrheit im Stadtrat [...] Bei der Expertenanhörung - Herr Hundsödorfer und wie sie alle heißen, nur wenige, Herr Trawnicek ist da in Ordnung, nur wenige, wo man sagen kann, das ist wirklich ausgewogen. Ich hab ja nichts dagegen, wenn überzogen wird, aber dann muß in beiden Richtungen überzogen werden. . . Die Meinung (des Stadtrates, d.A.) stand vorher fest. Man hätte es sparen können [...] Es gab da so viele Widerstände. [...] Und dann gab's die Versuche, die Fragestellung zu verändern, die grüne Fraktion, vom Demokratieverständnis, die haben den Antrag gestellt, die Frage anders zu formulieren: Sind Sie auch gegen den Autobahnbau in dieser Trasse? Das ist ja völlig anders. Man darf diese Frage nicht ins Gegenteil verkehren!“ (A-B)

Die Unterschriftenaktion für das Bürgerbegehren

Diese Unterschriftenaktion stand bald unter dem Verdacht der Manipulation: „Arbeitnehmer zur Unterschrift für A 13 nach Prag genötigt - Neutralitätsgrundsatz gefährdet - Auch in Dresdner Behörden kursieren die Listen“ (SZ vom 3.3.95); „Sammlung von Unterschriften in Betrieben abgebrochen - Rathausbeamte organisieren Bürgerbegehren“ (SZ, 4./5.3.95); „Unternehmer bezahlen für das Bürgerbegehren zur A 13“ (SZ, 9.3.95). Das Organisationsbüro A 13 (unter Leitung von Viola Winkler) äußerte sich dazu nicht. Die Sächsische Zeitung kommentierte:

„CDU-Politik galt vielen bisher als ein Garant für Stabilität in der Stadt. Jetzt bringt sich die Partei für die A 13 selbst in den Ruf politischen Abenteuerertums. Als 1994 um die Dresdner Regeln für ein Bürgerbegehren gerungen wurde, hieß es noch: So etwas kommt für uns nie in Frage [...] Doch kaum ist die gewohnte Mehrheit einmal dahin, fliegen alle Grundsätze über Bord. Plötzlich fordert die CDU Basisdemokratie, die von einer Minderheit geknebelte Mehrheit der Bürger brauche ein Forum. Diese Minderheit, wie sie die CDU bezeichnet, ist im Stadtrat die Mehrheit und hat gegen die A 13 gestimmt. Mit der Basisdemokratie ist es aber sofort wieder vorbei, wenn der politische Gegner selbst einen Volksentscheid anstrebt [...] Doch nicht genug: Kein Fettnäpfchen wird ausgelassen [...], da werden Leitungsstrukturen in Betrieben für Politik funktionalisiert. Und auch die Verwaltung zieht wieder ein bißchen mit. Das hatten wir schon einmal.“ (SZ, 9.3.95)

Die CDU wurde mit dem Vorwurf unberechtigt ausgestellter Parteispendenquittungen an Bürger, die das Bürgerbegehren finanziell unterstützten, konfrontiert. Die PDS stellte Strafanzeige, da

Spenden an eine Bürgerinitiative in Parteispenden umfunktioniert wurden - der Dresdner CDU-Kreisvorsitzende Reinfried wertete dies als „eine getürkte Aktion des politischen Gegners“, da sich die CDU als „Träger des Bürgerbegehrens“ sähe. Laut sächsischer Gemeindeordnung können jedoch nur Bürger ein Bürgerbegehren beantragen. Die SZ vermutete die Auseinandersetzungen um den Trassenverlauf deshalb „endgültig in den Niederungen einer kommunalpolitischen Affäre zwischen PDS und CDU gelandet“ (SZ, 29.3.95). Im Zusammenhang mit den beschriebenen Stadtratssitzungen agierten im Februar verstärkt die Parteien. Die SPD-Fraktion, interessiert an einer Rückführung des Bürgerentscheides, beantragte einen Formulierungsvorschlag mit Skizze: „Sind Sie für diese Trassenführung Dresden-Prag?“

„Ich bin nie ein Autobahngegner gewesen, nur eben dieser Trasse und deswegen fand ich die Befragung der Bevölkerung so dämlich. Weil, sie hatte ja keine Wahl. Es wurde gefragt, bist du für diese Autobahn, eben genau explizit für diese und nu klar hat sie mehrheitlich mit ja geantwortet. Es hätte ja die Wahl der Trassen vorgegeben werden müssen.“ (B-M)

Mobilisierung im Vorfeld des Bürgerentscheides

In Annoncen wurden die Bürger zu Meinungsäußerungen zum Dresdner Verkehrskonzept aufgerufen (PDS) oder in anderer Form agitiert (CDU)¹⁹. Aber auch die Interessengruppen wurden aktiv: Der Vorstand der Verkehrswacht Dresden unterstützte mit ganzseitigen Anzeigen den Bürgerentscheid. Die „Bürger für A 13“ warben in Großanzeigen für die Linie 441. Der Ökologische Rat benannte in einem Offenen Brief negative Auswirkungen der A 17 weit über Dresden hinaus. Infasdata veröffentlichte Daten einer Telefonbefragung, nach denen 57 % der DresdnerInnen für eine Linie 441, 27 % dagegen seien. In anderen Umfragen forderte eine Mehrheit der Sachsen, die Planungen aufgrund der Proteste nochmals zu überdenken.

„Wie Regierungssprecher Michael Sagurna [...] sagte, wird dies allerdings keine Auswirkungen auf die Politik der Staatsregierung haben, die vorgesehene Autobahnplanung voranzutreiben. 'Unsere Linie steht fest. Das Ergebnis zeigt aber, daß es ein Akzeptanzproblem und erheblichen Aufklärungsbedarf gibt.'“ (SZ, 18.7.95)

Die Bürgerinitiative Kaitz-Mockritz forderte,

„statt trotzig auf alten Positionen zu bestehen und mit einem Plebiszit zu drohen, über Parteigrenzen hinweg nach alternativen Lösungen unter besserer Berücksichtigung städtischer Interessen“

zu suchen sowie für umfassende Information zu sorgen, die

„alternative Lösungsmöglichkeiten sowie deren Vor- und Nachteile mit darstellt.“ (SB, 4.3.95)

Der Vorschlag des Entwicklungsforums Dresden, mit einem Bürgerseminar oder einer Planungszelle die Konflikte zu lösen und mit der Autobahndiskussion entstandene Feindbilder schnell abzubauen (DNN, 19.3.95), fand keine Mehrheit. Politiker aus Usti n.L. sprachen sich für einen zügigen Bau der Autobahn aus, um die Wirtschaft in Usti und Dresden zu fördern („road is

¹⁹ vgl. Rede des Vizeprimators Bavor aus Usti n.L., von der CDU-Stadtratsfraktion verteilt, im Anhang E 7

the key”), und riefen die Dresdner Einwohner auf, für das Projekt zu votieren. Die tschechische Bürgerinitiative Deti Zeme schlug am 5. Juli nochmals eine ökologisch verträglichere Trasse vor. Die Schnellstraße E55 sollte in Richtung Prag-Slany- Chomutov und in Sachsen östlich von Freiberg Richtung Nossen verlaufen.

Die Hürden der selbstgeschaffenen Bürokratie erwiesen sich als schwer zu nehmen:

„FDP/DSU-Fraktionschef Berauer, dienstlich im Innenministerium angesiedelt, bemüht sich seit Wochen darum, einen der inzwischen gen Westen zurückgereisten Ex-Leihbeamten ausfindig zu machen, die Sachsens Gemeindeordnung ausgetüftelt haben. Der Mann soll ihm Klarheit zu Fragen rund um die Bürgerbefragung verschaffen. Müssen wir daraus schließen, daß mit den Leihbeamten auch der Sachverstand abgewandert ist? Oder gibt es hier zu viele Staatsdiener, denen das Parteibuch näher ist als ihr Diensteid erlaubt? Und wenn zutrifft, daß städtische Beamte im Dienst auf Unterschriftenjagd für das Bürgerbegehren von CDU/DSU/FDP gehen, dann drängt sich die Frage auf: Haben einige Leute nichts gelernt? Loyalität zum Dienstherrn bedeutet nicht Loyalität zu einer Partei, auch wenn man ihr seinen Posten verdankt” (Manfred G. Stütting, DNN, 4.3.95).

Die Oppositionsmehrheit wollte einem Bürgerentscheid erst zustimmen, wenn die Landesregierung Sachsens eine Verfahrensvorschrift für einheitliche und dauerhafte Regelungen erarbeitete.

„Für die CDU-Fraktion war klar: Die Autobahngegner haben Angst vor hoher Bürgerbeteiligung. Hans- Jürgen Schumacher (CDU): 'Das ist ein Schlag gegen die von den Grünen ständig eingeforderte Basisdemokratie.'” OB Wagner „blickte dennoch hoffnungsvoll voraus: 'In der Gesamtheit lassen sich die Dresdner Bürger nicht austricksen.'” (SZ, 20./21.5.95)

Das Innenministerium legte im August fest, daß ein Bürgerentscheid entsprechend einer Oberbürgermeisterwahl mit dem Gang zur Wahlurne oder einer Briefwahl am 5. November 1995 verbunden sein müsse. Die Frage lautete unverändert: „Sind Sie für den Bau der Autobahn Dresden- Prag entsprechend der abgebildeten Linienführung?” Die DSU/FDP-Stadtratsfraktion stellte den Antrag, die Kosten von rund 800 000 Mark für den Bürgerentscheid dadurch zu sparen, daß der Stadtrat sofort mit Mehrheit für die Trasse 441 votierte. Das Ergebnis fiel mit 31 Nein- und 28 Ja- Stimmen knapp aus.

Die Wanderung entlang der geplanten Trasse

Die DNN kommentierte, daß sich trotz Endlosdebatten nichts mehr bewege:

„Die Ablehnung der Verfahrensvorschrift grenzt schon an Feigheit. Glaubte man im geheimen, daß die Mehrheit der Dresdner den Bau der A17 befürwortet? [...] Es ist schon grotesk, wenn eine Mehrheit des auf Eigenständigkeit bedachten Stadtrates auf den Segen von oben wartet [...] Die Damen und Herren Stadträte sollten sich am Himmelfahrtstag in den Biergarten setzen und sich darüber unterhalten, wie notwendige Entscheidungen befördert werden, anstatt diese ständig auszubremsen.” (DNN, 20./21.5.95)

Ludwig-Dieter Wagner (CDU) bezeichnete den PDS-Antrag zur Wanderung des Parlamentes entlang der stadtnahen Trasse als

„blödsinnige Vorlage. Der Stadtrat hat sich doch bereits wiederholt zur Autobahn positioniert.“ (SZ, 29.4.95)

Diese Wanderung bildete dann jedoch einen aus entscheidungspsychologischer Sicht interessanten Höhepunkt, denn

„so friedlich-fröhlich waren die von OB Wagner angeführte Dezernentenriege und Dresdens Stadtrat noch nie beieinander.“ (SZ, 25.5.95) „Die Landschaft und Fakten, von im Rathaus angestellten Fachleuten geäußert, wurden anerkannt. Selbst hartnäckige Stadtnah-Verfechter erkannten das an. Militante Umweltschützer wiederum ließen ab von sonst üblichen Schimpfkanonaden. Wie gesagt, ein schönes, friedliches Bild. Fernab von trockener Ämterluft. Und wenn es dann der Eindruck der saftigen Natur vermag, auch noch zum Nachdenken anzuregen - nicht auszudenken. Möglicherweise kann man dann auch noch in Zukunft stadtnah wandern.“ (Peter Redlich, SZ, 25.5.95)

Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit aller Akteure – Die Informationsausstellung im Rathaus

Die Bürger zur Teilnahme am Bürgerentscheid zu bewegen, nahm einen großen Teil der zunehmend professionalisierten Öffentlichkeitsarbeit in Anspruch.

„Das Schlimmste, was hätte passieren können, war ja: die Bürger wären ni zu ihrem Bürgerentscheid gegangen... Ich hab also immer wieder gesagt: Geht hin und selbst, wenn ihr nur dagegen stimmt!“ (A-J)

Im Sommer fanden in Dresden zahlreiche Informations- und Protestveranstaltungen statt²⁰. Alle Parteien bereiteten Kampagnen vor. Die aus CDU, DSU, FDP und Verein Pro A 17 bestehende „Bürgeraktion für A 17“ sowie das Netzwerk „Bürgerinitiativen gegen A 17“ richteten Büros ein. Die Linienführung erfuhr Korrekturen, die die Befürworter begrüßten, die Gegner als nicht weitgehend genug betrachten²¹. Im September entschied die PDS, gegen den Bürgerentscheid zu klagen, weil das Begehren zu spät eingeleitet worden sei. Die CDU setzte am 6. Oktober im Landtag eine Aktuelle Debatte zur A 17 auf die Tagesordnung, um die „gefährliche Ruhe“ aufzustören und das Projekt in Erinnerung zu bringen, begleitet von Demonstrationen für und gegen die Autobahn. Die Dresdner Stadtverwaltung organisierte Informationsveranstaltungen, die von verschiedenen Seiten kritisiert wurden:

„Die Pro-Argumente waren sehr stümperhaft. Alternativen wurden gar nicht erst dargestellt. Der Bürger ist nach wie vor unsicher“, faßte ein junger Mann zusammen. Für ihn bleibt die Abstimmung eine Art Glaubensbekenntnis, vorgefaßte Meinungen wurden in der Diskussion meist bestätigt, neue Fakten kamen kaum. Experten vom Autobahnamt nehmen an den Informationsveranstaltungen nicht teil.“ (SZ, 13.10.95)

²⁰ Z.B. das Mahnfeuer von 200 Jugendlichen des „Jugendnetzwerkes gegen Autobahn“ in Altfranken. Die Philippus-Gemeinde Gorbitz rief zur Beschäftigung mit der „Fortbewegung des Irrtums der Fortbewegung - Die Autobahn hinter unserm Haus“ auf.

²¹ So sollte der Coselgrund nicht mehr überquert, das Flächennaturdenkmal Heidenschanze unberührt bleiben, der Autobahnanschluß statt in Kaitz an der Stadtgrenze (also 200 m weiter südlich) erfolgen.

„Waren viele Veranstaltungen eindeutig ideologisiert auch. An manchen war sehr deutlich zu spüren, daß dort organisiert Beteiligung da war [...] Die PDS hat versucht zu organisieren eine Kontrabeteiligung. Oder diese Veranstaltung zu politisieren.“ (A-K)

„Es wurde sehr stark genutzt von Autobahngegnern, die ja auch immer wieder Platz in den Medien bekommen haben. Es wurden meiner Ansicht nach den Argumenten der Autobahngegner zu wenig sachliche Argumente der planenden Behörde entgegengesetzt [...] Das war ein Sammelsurium von sachlichen und wirklichen Problemen, die hier natürlich gelöst werden müssen, die man aber nicht lösen kann zum Teil, verquickt mit viel Polemik. Man war erstmal grundsätzlich gegen die Autobahn und von dieser Seite her hat man sich auch nicht gescheut, aus Gutachten [...] immer genau das herauszuziehen, was paßt. Ich muß den Gegnern vorhalten, daß sie klar ihr Ziel verfolgt haben, die Autobahn zu kippen, aber nicht das [...] hehre Ziel, [...] die Bürger zu informieren, sondern meiner Ansicht nach wurde auch durch die ganze Politik der Medien, Sächsische Zeitung, die ich da an erster Stelle nennen muß, da haben Gegner mit ihren teilweise falschen Argumenten breitesten Raum gefunden. [...] Man hat einen eignen Pressesprecher im SMWA für Verkehrsbelange, und der hat [...] zuviel durchgehen lassen. Es hätte so viele gute Argumente gegeben.“ (A-C)

„Was meinen Sie, wie ich gekämpft hab, nicht nur für die Autobahn, sondern um die Information. Ich weiß doch, was die Leute da interessiert: Wo verläuft die Trasse, wo ist meine Wohnung, wo der Garten? [...] Die Bürger erwarten, daß die Politiker sagen, wo es langgeht. Die besten Veranstaltungen hatte ich in Pieschen, aber auch in Gorbitz, wenn Vorstellungen geäußert werden. Schlimm ist es in so grünen Gebieten, Blasewitz, Loschwitz, die kümmern sich nur um sich. [...] Wenn man nur die Zeitung gelesen hat, da ist die Mehrheit der Dresdner entschieden gegen die Autobahn. Aber es waren nur 16 % [...] Die Zeitungen informieren schlecht, sie sind eine unkontrollierte Macht. Sie machen tendenziöse Berichterstattung.“ (A-U)

„Das war ganz interessant (Diskussionsabende in betroffenen Gemeinden, d.A.), ´ne gute Lernstrecke, weil man ganz saftige Argumente von Befürwortern kriegte. Also der LKW-Fahrer, der unbedingt die Autobahn braucht. Es ist gar nicht so einfach, an so ´nem Abend zu bestehen [...] Aber die (Leserbriefe, d.A.) brachten eben zum Ausdruck, wie die Menschen denken. Daß wir die Autobahn dringend brauchen, weil ich jeden Tag im Stau stehe von Pirna nach Dresden, die Wirtschaft braucht das. Mit diesen einfachen Argumenten, [...] ist zwar völlig dumm, widerspricht dem gesunden Menschenverstand und allem verkehrspolitischen modernen Denken, aber es ist so drin in der Bevölkerung. [...] Und wenn dann auch noch Biedenkopf sich so äußert in seiner Annonce, dann wird die Katastrophe eben komplett.“ (B-S)

Die im Rathaus geplante Informationsausstellung stellte Stadtrat und Stadtentwicklungsausschuß vor Zerreißproben. Fehlende Arbeitsunterlagen und der Streit um die Ausgewogenheit führten zum Eklat.

„Sehr aufschlußreich waren die Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung, die stritten ewig, was darf in die Ausstellung, was nicht. [...] Das heißt, wie geht Politik damit um und ist bereit, die Leute zu informieren. Da konnte man den Eindruck haben, daß nicht alle den Anspruch haben, die Bürgerinnen und Bürger zu informieren.“ (B-F)

Die umstrittene Informationsausstellung wurde am 16. Oktober 1995 im Lichthof des Rathauses unter großer öffentlicher Anteilnahme eröffnet. Auf 35 Tafeln, von den Ämtern der Stadtverwaltung und dem Autobahnamt zusammengestellt, wurde über die Auswirkungen der stadtnahen Linienführung auf Verkehr, Wirtschaft, Finanzierung, Stadtplanung, Raumordnung, Umwelt sowie über alternative Verkehrslösungen informiert.

Showdown vor dem Bürgerentscheid

Unmittelbar vor dem Bürgerentscheid brach eine Informationsflut über die Bürgerinnen und Bürger herein. Die Parteien warben mit Plakaten²², Faltblättern oder gingen wie z.B. die PDS mit Aktionen (Autocorso, Zeitung, Umfragen u.a.) in die Öffentlichkeit. Das Ordnungsamt ließ die ersten PDS-Plakate²³ unberechtigterweise entfernen und mußte sie wieder anbringen. Die „Vereinigte Bürgeraktion für A17“ nutzte Informationsstände und Werbematerialien, um

„für die Autobahn mobil zu machen [...] Es geht nicht, wie die PDS behauptet, um die Linienführung, sondern um die Frage: Diese Trasse oder keine Autobahn. Lehnt Dresden ab, gibt Bonn das Geld für andere Städte aus, und bei uns ist in den nächsten 40 Jahren wieder Ruhe.“ (SZ, 19.10.95)

Das „Netzwerk gegen A 17“ schloß sich u.a. mit Faltblättern, Aufklebern, Plakaten, Partys, Polit-Frühshoppen, einer Zeitung und Infoständen an.

Der Wahlkampf trat in die Schlußphase. Die Autobahnbefürworter gaben 170000 DM für Werbung aus:

„Das Geld kommt aus der Wirtschaft.“ (Werbeleiter Wolfgang Engert, DNN, 28./29.10.95)

Die Informationsmaterialien waren Gegenstand harter Auseinandersetzungen. Die PDS unterstellte

„der sächsischen Regierung, mit einem Faltblatt gesetzwidrig in die Meinungsbildung einzugreifen [...] Damit macht die Staatsregierung Werbung für die Autobahn. [...] Den Hinweis in dem Informationsblatt, daß es von Parteien nur zur Information der eigenen Mitglieder und nicht zur Wahlwerbung benutzt werden darf, hält Christine Ostrowski für 'kabarettreif'. Armin Reck, Pressesprecher im Wirtschaftsministerium sieht das anders: 'Für mich ist das Bürgerinformation und dazu haben wir sogar die Pflicht.'" (DNN, 28./29.10.95)

In der Argumentation spielte die Finanzierung immer wieder eine große Rolle: Die Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen machte auf ihrer Meinung nach unhaltbare Versprechungen aufmerksam, da die Bonner Auflagen zur Kostenreduzierung v.a. den Umweltschutzbereich trafen. Autobahnbefürworter argumentierten dagegen mit dem Konzessionsmodell (SZ, 21./22.10.95). Dr. Rohde (SMWA) hätte die Aufforderung des Bundesverkehrsministeriums vom 31. Oktober 1994, am Umweltschutz zu sparen, bis dato verschwiegen, um „die Bevölkerung nicht zu beunruhigen“. In dieser Phase der festgefahrenen Diskussion wurde das Modell Planungszelle für die A17 noch einmal vergeblich vorgeschlagen:

„Der Lobbyismus hat die Politik und das Spezialistentum die Verwaltung zur Kapitulation gezwungen. Die Frage, ob die stadtschneidende Trassierung der A17 dem Gemeinwohl entspricht oder nicht, soll nun ein Bürgerentscheid beantworten. Egal, wie er ausgeht, eine vernünftige Antwort kommt dabei nicht heraus. Denn der Bürger ist überfordert. Viel zu komplex ist das Thema, zu unüberschaubar sind die Konsequenzen. Entschieden wird folglich aus dem Bauch, gemäß der jeweiligen Interessenlage. Und die korrespondiert höchstens

²² Die CDU plakatierte z.B.: „Auffahrt Zukunft“ und „Gegen Stau in Dresden“.

²³ z.B. „OB Wagner: Mein Arbeitsplatz - Mein Kampfplatz für die A 17“

zufällig mit dem Gemeinwohl. Der Streit um die Autobahn ist zum erbitterten Glaubenskrieg geworden [...] Stünden nicht Machtinteresse und Besitzstandsdenken davor, wäre die Planungszelle vielleicht in Dresden den Versuch wert gewesen. Die Alternative Fraktion hatte dies vorgeschlagen. Erfolglos.“ (SZ, 30.10.95)

Der Stadtschülerrrat hatte eine Befragung von 10 000 Schülern im Alter von 14 bis 18 Jahren an 109 Schulen Dresdens initiiert, die das Oberschulamt mit der Begründung „Die Schule ist kein Podium für politische Diskussionen“ untersagte (SZ, 25.10.95). Die Schüler sahen das anders: „Die Schule muß sogar Podium für derartige Diskussionen sein, da dies einen Teil des Bildungsauftrages der Schule erfüllt“ und führten die Befragung durch. Im Ergebnis lehnten rund 48 % aller befragten Schüler die stadtnahe Trasse ab, knapp 45 % stimmten dafür (DNN, 2.11.95). Da man die Abstimmung Jugendlicher beim Bürgerentscheid aus rechtlichen Gründen ablehnte, einigte sich der Stadtrat auf eine Mobilitätsumfrage bei 16- bis 18jährigen. Diese ergab, daß von 256 Schülern 63 % gegen die stadtnahe Variante waren.

„Alt sind auch die Dresdner Stadträte. Im Durchschnitt 48 Jahre, nur zwei der 70 sind unter 30. Die Jungen werden noch nicht befragt [...] Heute bestimmt das Denken der Politiker, unter welchen Bedingungen Kinder und Jugendliche morgen zu leben haben. Doch das Denken ist alt. Nur wenn man die Jungen an den Entscheidungen beteiligt, gibt es die Chance auf etwas Neues.“ (SZ, 21.8.95)

OB Wagner hielt dagegen:

„Dieselben Jugendlichen, die heute an der Fahrraddemo teilgenommen haben, werden in zehn Jahren dankbar auf der Autobahn fahren. Da bin ich mir sicher.“ (taz, 1.11.95)

Die „Netzwerkjugend gegen A 13“ hatte Politikern schon 1994 ein Moratorium sowie Diskussionen um Umweltschutz, Lebensqualität und umweltgerechten Ausbau des Verkehrsnetzes angeboten, das aus „rechtsverbindlichen Gründen“ abgelehnt wurde (DNN, 5.12.94). Gruppe B unterstützte die Jugendlichen:

„Für die SPD warnte Johannes Gerlach, daß junge Menschen mehrheitlich gegen die Autobahn seien: 'Sie ahnen etwas von der Ignoranz und Saturiertheit der älteren Generation.'“ (Morgenpost, 7.10.95)

Auf dem Weg der früheren Dresdner Montagsdemos protestierten am 28. Oktober 1500 Bürger mit Slogans wie „Bus und Bahn statt Autowahn“ oder „Auch ohne Auto mobil“ gegen die Autobahn. Politiker riefen zum Wahlgang auf²⁴. In einem SZ-Streitgespräch faßte Umweltdezernent Gaber die Situation zusammen:

„Die CDU hat den Bürgerentscheid v.a. deswegen initiiert, weil sie ein verkehrspolitisches Prestigeobjekt in Gefahr sieht. Ich halte es für fragwürdig, vom demokratischen Recht des Bürgerentscheides zu sprechen, wenn Sie, Herr Reinfried, davon ausgehen, daß die Bundesregierung doch sowieso einen Staatsvertrag zur Autobahn abschließt. Ich appelliere an die Staatsregierung, auch widersprechenden Bevölkerungswillen zu respektieren und Autobahngegner nicht, wie leider geschehen, zu diffamieren.“ (SZ, 3.11.95)

²⁴ Ministerpräsident Biedenkopf schaltete am Tag vor der Abstimmung eine halbseitige Anzeige: „Sachsen braucht die Autobahn. Auch ich stimme dafür!“

Ausgang des Bürgerentscheides

Am ersten Bürgerentscheid in der Geschichte Dresdens am 5. November 1995 beteiligten sich 51,2 % der Wahlberechtigten (187 177 von 365 270 Einwohnern). Davon stimmten für die Trasse 68,5 %, dagegen 31,5 %. In den betroffenen Stadtgebieten entschied sich insgesamt eine knappe Mehrheit von 52,4 % für den Bau. Das westliche betroffene Stadtgebiet Naußlitz/Wölfnitz/Dölzschen/Roßthal blieb insgesamt unter 50 % Ja-Stimmen. Gebiete wie die Äußere Neustadt, Alt-Mockritz/Gostritz, Hohenplauen, Altnaußlitz, Roßthal und Dölzschen stimmten mit überwiegendem Nein. Größte Zustimmung erfuhr das Projekt in Wilschdorf, Rähnitz, Zschieren, (Alt-)Niedersedlitz und Luga. Mehr Männer, v.a. zwischen 45 und 59 Jahren, und Ältere ab 44 Jahren votierten für die Autobahntrasse. Mit dem Ergebnis waren die Stadtratsbeschlüsse aufgehoben und OB Wagner davon entbunden, gegen seinen Willen im Planfeststellungsverfahren klagen zu müssen. Die offensichtlich starken Befürchtungen der Gruppe A betreffs der Akzeptanz wurden mit dem Bürgerentscheid nicht bestätigt, eine knappe Mehrheit (ca. 35 % aller stimmberechtigten Dresdner) stärkte ihnen den Rücken.

„Mit dieser Rückendeckung läßt sich gut weiterplanen, und sie ist ein Signal an den Bundesverkehrsminister, daß die Akzeptanzprobleme in Dresden längst nicht so groß sind wie vielleicht angenommen [...]. Das Verkehrsproblem der Landeshauptstadt wurde mit dem [...] Bürgerentscheid allerdings nicht gelöst. Es verlangt nach komplexeren und moderneren Überlegungen [...]. Wie überhaupt die Folgen der gestrigen Entscheidung nur schwer abzuschätzen sind.“ (SZ, 6.11.95)

„Ich beobachte immer wieder, daß viele Dresdner zwar außerordentlich interessiert sind an dem, was hier in der Stadt geschieht. Daß es hier ein Interesse an dieser Stadt gibt, wie anderswo kaum zu beobachten. Aber soweit es Dinge sind, die sich ein wenig von der Stadt bewegen, dazu gehört also die Problematik Autobahn, da läßt das Interesse doch deutlich nach.“ (B-P)

„Grünes Gedankengut hat sich in unserer Bevölkerung noch nicht wesentlich verbreitet. Aber beim Rinderwahnsinn wachen sie wahrscheinlich auf. [...] Aber das bleibt nur kurzgeschlossen. Man wird da nicht viel Hoffnung verbinden, daß eine größere Volksbewegung entfacht wird. Die Volksbewegung gibt's nur immer, wenn die Menschen unmittelbar betroffen sind [...]. Es waren letztlich, das ist das Traurige, immer dieselben da [...] So viel die auch erschienen, so sind's doch nur wenige...“ (B-A)

Die Informationsflut hatte manche Bürger derart überfordert, daß sie deshalb nicht am Bürgerentscheid teilnahmen (SZ, 21./22.10.95). Der hohe Anteil von Nichtwählern war für Unterstützer wie Kritiker ein dramatisches Signal.

Bürgerentscheid zur A17 am Sonntag, dem 05.11.1995



**Umfassend informieren,
sachlich prüfen,
verantwortungsbewußt
entscheiden**

Fassung vom 21.09.1995

M Synoptische Darstellung der Konfliktpotentiale der geplanten BAB A 13 (Linienführungen 341 und 441)

Anlage 5

Synoptische Darstellung der Konfliktpotentiale der geplanten BAB A 13 (Linienführungen 341 und 441)

Kriterium	Amt 61 Stadtplanungsamt	Amt 86 Amt für Umweltschutz	Amt 66 Straßen- und Tiefbauamt	Amt 80 Amt für Wirtschaftsförderung
1. GRUNDSÄTZLICHE VORBEMERKUNGEN ZU DEN VARIANTEN 341 u. 441	Die verkehrspolitische Zielstellung des Verkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden besteht in der Herausbildung eines sozial-, umwelt- und ortsverträglichen Stadtverkehrs. Aus Sicht des Dezernates für Stadtentwicklung kann dieser Forderung nur mit der Linie 341 Rechnung getragen werden. Die Linie 441 erschwert die Umsetzung der verkehrspolitischen Ansätze der Stadt Dresden zur Verminderung und Beseitigung des Verkehrs. Aus Sicht der Flächennutzungs- / Bauleitplanung in die raumordnerischen Belange der Stadt Dresden ein und führt zu erheblichen Beeinträchtigungen von Baulandentwicklung Stadt / Umland, vorhandenen und geplanten Wohnbauflächen, Denkmalschutzgebieten, Gemeindeflächen, Landschafts- und Erholungsbereichen sowie Grün- und Freiflächen.	Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens BAB A 13 auf die Landeshauptstadt wurden in den vorgelegten Unterlagen des Autobahnbaues Sachsen nicht oder nur unzureichend dargestellt. Es wurden deshalb weitere Untersuchungen zu den Immissionen und den klimatischen Auswirkungen nachgefordert. Statt dieser Aufwertung der Untersuchung werden in der Behandlung der Stellungnahme der Stadt Dresden die Konflikte der Linie 441 herabgespielt. Mit diesem Vorgehen wird man der Forderung nach Forderung einer konfliktarmen Linie nicht gerecht und räumt die in der Stellungnahme des Dezernates Umwelt ausgesprochenen Bedenken zur Linienführung 441 nicht aus.	Das verkehrspolitische Ziel der Landeshauptstadt, wesentliche Teile der Innenstadt und anderer Stadtgebiete verkehrlich zu beruhigen, wird ganz entschieden mit einer stadtnahen Trasse gefördert. Darüber hinaus ist mit einer stadtnahen Linienführung eine wesentliche Minimierung des Aufwandes für die Autobahnaufzubringer verbunden. Aus diesem Grunde wird seitens des Dezernates Bauverwaltung der stadtnäheren Linie 441 zugestimmt, jedoch unter dem Vorbehalt, daß die erforderlichen Eingriffe minimiert und ausgeglichen sowie die Auswirkungen auf die Bewohner, die Flora und Fauna soweit als möglich reduziert und abgebaut werden. Dazu werden konkrete Vorschläge unterbreitet.	Das Dezernat für Wirtschaft befürwortet die Linie 441. Die vom Autobahnamt nachgereichten verlaufenden Gutachten bestätigen die Trendaussagen bezüglich des Prognoseverkehrs, der Verkehrs- und damit der Emissionsbelastung der Dresdner Innenstadt. Die im Süden, Westen und Norden liegenden Gewerbegebiete werden durch die stadtnah Linie 441 erheblich Dozarmates Bauverwaltung der stadtnäheren Linie 441 zugestimmt, jedoch unter dem Vorbehalt, daß die erforderlichen Eingriffe minimiert und ausgeglichen sowie die Auswirkungen auf die Bewohner, die Flora und Fauna soweit als möglich reduziert und abgebaut werden. Dazu werden konkrete Vorschläge unterbreitet.

- 2 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
2. VERKEHRLICHE ASPEKTE				
2.1 Generelle Befürwortung des Baues der BAB A 13 "in der Nähe der Stadt Dresden"	ja	ja	ja	ja
2.2 Ablehnung der stadtfremden Korridore V 1 und V 2	Die o. g. Ämter sind übereinstimmend der Meinung, diese beiden Korridore nicht in die weiteren Untersuchungen einzubeziehen. Aus Sicht der Stadt Dresden ist deren Verkehrswirksamkeit zu gering.			
2.3 Akzeptanz der Ergebnisse der "Verkehrsuntersuchung BAB A 13" (Planungsbüro PSV vom 02.12.93) für den Planungs-Nulfall	Die Grundlage der Verkehrsuntersuchung BAB A 13 bildet die im Rahmen der Verkehrswegeplanung erarbeitete Gesamtverkehrsprognose des Freistaates Sachsen. Die von PSV vorgelegte Verkehrsprognose wird von den Ämtern vom Grundsatz her akzeptiert.			

- 3 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
2.4 Akzeptanz der in der "Verkehrsuntersuchung BAB A 13" ausgewiesenen Be- und Entlastungseffekte für das Dresdner Straßennetz	Die von PSV erarbeiteten Nullfall werden von den Ämtern grundsätzlich akzeptiert.	Die Entlastungsdifferenzen zwischen den Linien 341 und 441 sind unerheblich. Die vom Gutachter angegebenen Entlastungen werden nur relativ - d. h. bezogen auf den Nullfall - spürbar. Bei Linie 441 wird auf die erhebliche zusätzliche Belastung des Autobahnzubringers Bergstraße verwiesen.		
2.5 Umsetzbarkeit "Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden"	Beide Linien der A 13 sind geeignet, die im Verkehrskonzept enthaltene Zielvorstellung des Hauptverkehrsstraßennetzes umzusetzen.		Die Linie 441 bietet auf Grund ihrer stärkeren Entlastungsfunktion für die Stadt günstigere Voraussetzungen.	Die Linie 441 ist zur Erschließung der Gewerbegebiete und Industriestandorte besser geeignet.

- 4 -

3. RAUMORDNUNG	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
3.1 Beeinträchtigung geplanter Wohnungsbaustandorte	Die in Stadtrandlage vorgesehenen Wohnungsbaustandorte Pestervitz, Altfranken, Gomplitz und Bratschütz werden bei der Linie 441 entscheidend beeinträchtigt. Die potentiellen Siedlungsgebiete des Ballungsraumes Dresden liegen nach dem Jahr 2000 im Süden und Westen der Stadt. Eine BAB der Linie 441 führt zwangsläufig zu einer weiteren Verlagerung der Standorte in das Umland und somit zur weiteren Suburbanisierung mit ihren verkehrserzeugenden Folgeerscheinungen.	Die Bedenken des Amtes 61 werden vom Amt 86 geteilt.		

- 5 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
3.2 Erschließung vorhandener und geplanter Gewerbestandorte	Die verkehrliche Erschließung vorhandener bzw. von der Stadt Dresden geplanter Gewerbegebiete ist bei beiden Linienführungen gesichert.			Die Linie 441 dient der Verbesserung der Infrastruktur als Voraussetzung für eine bessere wirtschaftliche Entwicklung der Standorte West-Süd-Ost einschließlich der Standorte im Ballungsgebiet Heidenau-Pirna. Die derzeitigen und die in der Planung bzw. im Bau befindlichen Wirtschaftsstandorte werden durch die Linie 441 wesentlich aufgewertet und für die Ansiedlung von Investoren ergeben sich bessere Bedingungen.

- 6 -

4. SIEDLINGSSTRUKTURELLE ASPEKTE	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
4.1 Konflikte BAB A 13 / Flächennutzungsplan (Vorentwurf)	Die Linie 441 weist erhebliche Konfliktbereiche zum Vorentwurf des Flächennutzungsplanes auf (Wohnbaulandreserven, Erhaltungssatzungen für Dörkerne, Kallutströmungsgebiete, Renaturierung des Kalzbaches). Der Vorentwurf des Flächennutzungsplanes stellt eine ernst zu nehmende Planungsabsicht der Stadt Dresden dar.		Eine Änderung des derzeitigen Entwurfes des Flächennutzungsplanes ist generell möglich.	
4.2 Verlust an Wohnbaulandreserven	Eine Realisierung der Linie 441 bedeutet einen Verlust an Wohnbaulandreserven von ca. 65 ha, bezogen auf den derzeitigen Planungsstand. Der vom Autobahnamt Sachsen angegebene Wert von ca. 44 ha beruht lediglich auf einer Streifenbreite von insgesamt 100 m. "Ausreichende Möglichkeiten zur Berücksichtigung der Autobahntrasse" (i. Stellungnahme Autobahnamt) bestehen nach Auswertung der Beteiligung zum Flächennutzungsplan entsprechend § 3/4, Abs. 1 Bau GB nicht.			

- 7 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
5. SIEDLUNGSSTRUKTURELLE FOLGEWIRKUNGEN AUF STANDORTVORHABEN IM STADTGEBIET DRESDEN		siehe Pkt. 9 und 10		
5.1 Wohnungsbau Pestervitz		Der Freistaat Sachsen hat größere Flächen des Volksgutes Pestervitz zum Zwecke des Wohnungsbaus erworben. Die Rahmenplanung Pestervitz / Roßthal ist abgeschlossen. Bei Realisierung der Linie 441 werden diese Flächen erheblich entwertet.		
5.2 Erweiterung Landwirtschaftsschule Roßthal		Die Linie 441 weist zur geplanten Erweiterung einen Abstand von weniger als 100 m auf. Die vom Autobahnamt in Aussicht gestellte mögliche Trassenverschiebung nach Süd-Westen bedeutet eine stärkere Belastung des Wohngebietes Pestervitz (siehe 5.1)		

- 8 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
5.3 Wohnbebauung Neumptscher / Saalhausener Str.		Das derzeit einzige Vorhaben der Landeshauptstadt im sozialen Wohnungsbau wird durch die Linie 441 beeinträchtigt. Ein Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss hierzu steht unmittelbar bevor.		
5.4 Wohnpark Dölzchen		Die Linie 441 unterquert zwar das geplante Wohngebiet in Tunnelanlage, jedoch treten im Bereich des Tunnelmundes erhebliche Abgaskonzentrationen auf, die zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität führen.		

- 9 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
5.5 Autobahnanschlussstelle Kleinnaundorf (Linie 441)	Die der Landeshauptstadt hierzu bisher offiziell vorliegenden Lagepläne stehen im Widerspruch zum B-Plan "Coschütz / Gittersee". Unabhängig von der konkreten Gestaltung der Anschlussstelle ergeben sich folgende Bedenken: - Auswirkungen auf das geschützte Dorfgebiet Altkaltz (Erhaltungssatzung Denkmalschutz) - Beeinträchtigung der Kaltluftströmungsgebiete - Renaturierung Kaltzbach nicht durchführbar			
5.6 Bauvorhaben im Bereich Saarbrückener Str.	Die Realisierung der bereits genehmigten 1- und 2-Familienhäuser ist bei Linie 441 auf Grund der außerordentlich geringen Entfernung zum Tunnelmund in Frage gestellt (Lärm, Abgase).			

- 10 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
6. DENKMALPFLEGERISCHE FOLGEWIRKUNGEN				
6.1 Dorfkern	Der dörflich-landschaftliche Kontext wird vom Autobahnamt Sachsen bisher falsch interpretiert. Es geht nicht nur darum, ein Durchschneiden der Dorfkern zu unterbinden, sondern vielmehr darum, den Umgebungsschutz (Zusammenhang Dorf / Landschaft) als Bestandteil des Denkmalschutzes zu gewährleisten. Die Linie 441 steht im Widerspruch zu den beschlossenen Erhaltungssatzungen für die Dorfkern • Alt-Gorbitz • Alt-Roththal • Alt-Coschütz • Alt-Kaltz • Alt-Nickern			
6.2 Naturdenkmal "Heidenschanze"	Eine Vermeidung der Durchquerung des Heidegebietes Gittersee mit der Linie 441 führt zu einer völligen Entwertung dieses Naturdenkmals.			

- 11 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
8. GRUNDWASSERSCHUTZ		Die Linie 441 beeinträchtigt die Grundwasserbildung in Gebieten des für Dresden bedeutsamen Grundwasserleiters in den Ortslagen Roththal, Dötzschen, Goppeln und Sobrigau.		

- 14 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
9. LUFTSCHADSTOFFE		§ 50 des Bundesimmissionschutzgesetzes beinhaltet grundsätzlich die Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Gebiete. Den Einwirkungen auf die Schutzgüter (Immissionen) ist demzufolge mindestens der gleiche Stellenwert einzuräumen wie den Quellen dieser Einwirkungen (Emissionen). Das vom Autobahnamt Sachsen beauftragte Planungsbüro postuliert jedoch den Vergleich von Emissionsmengen als vorrangiges Bewertungskriterium. Die Bewertung der Immission durch das Planungsbüro erfolgt nur in Relation zu den Grenzwerten, nicht jedoch zu den Vorsorge- und Leitwerten. Im vorliegenden Linienbestimmungsverfahren ist die Beeinträchtigung darüberhinaus vergleichend zu betrachten. Die Emissionen aus den Tunnelportalen werden bisher nicht in die Untersuchung einbezogen.		

- 15 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
7. LANDSCHAFTS- UND NATURSCHUTZ		Die Beeinträchtigung der wertvollen Naturräume ist bei den Linien 341 und 441 gleichermaßen schwerwiegend einzuschätzen. Die Vorbelastung der Naturräume durch die Stadtnähe kann keine Begründung für eine weitere Zerstörung der stadtnahen Räume durch die Linie 441 sein, zumal gerade diese Gebiete eine besondere Bedeutung für die Stadtbewohner erlangen.		
7.1 Linkselbige Täler	Die Linie 441 beeinträchtigt sehr stark bzw. zerstört alle linkselbigen Täler (Ausnahme Zschonergrund).	-	-	-
7.2 Landschaftsbild / Hangbereiche	Dammerschüttungen und Brückenbauwerke im Zuge der Linie 441 führen zu Zerschneidungseffekten und somit erheblichen – nicht nur optischen – Beeinträchtigungen.	-	-	-

- 12 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
7.3 Erholungspotential Talräume		Die Qualität der Talräume ist das Erholungspotential für die Dresdner Bevölkerung von außerordentlicher Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist auf die zahlenmäßig weit höhere Betroffenheit der Bevölkerung durch die Linie 441 hinzuweisen.		
7.4 Biotope		Die Erfassung und Bewertung der im Bereich der Linie 441 zahlreich vorhandenen und geschätzten Biotope ist dringend erforderlich.		

- 13 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
10. LÄRMSCHUTZ		Es wird eingeschätzt, daß der Nachtgrenzwert für Wohngebiete (16. Bundesimmissionschutzverordnung) ohne aktiven Lärmschutz bis zu einem Abstand von 550 m überschritten wird. Günstigste Umstände für den aktiven Schallschutz unterstellt, kann dieser Abstand auf ca. 240 m verringert werden. Im Gegensatz zu Linie 341 liegen bei der Linie 441 Siedlungen, beispielsweise in Altfranken und Kauscha, in diesem nicht schützbareren Bereich.		

- 16 -

	Amt 61	Amt 86	Amt 66	Amt 80
11. BIOKLIMA		Die Linie 441 umfaßt die für die Landeshauptstadt klimatisch wirksamsten Bereiche. Diese Trasse hätte – bedingt durch Windrichtung und Kaltluftflüsse – lokalklimatische und lufthygienisch negative Auswirkungen auf die Stadt. In dem vom Autobahnamt Sachsen bisher vorgelegten Unterlagen blieb dieser Aspekt außer Betracht.		

- 17 -

Stadtverwaltung Dresden
Dezernat Kultur und Jugend
Denkmalschutzamt

Dresden, 16.01.1995
Bearb.: Dr. Sterra
Sitz: Königstr. 15
Tel.: 488 89 58
GZ: (48)414.3/255/K

Dezernat Stadtentwicklung und Bau
z.Hd. Herrn Wendt

BAB A 13

Zusammenstellung der städtischen Belange - Belange des Denkmalschutzamtes -

Durch die vorgesehene Trassenführung der BAG A 13 - stadtnahe Variante 441 - sind Belange des Denkmalschutzes wie folgt berührt:

Gemäß der "Erhaltungssatzung für historische Dorfkern im Stadtgebiet Dresden", in Kraft seit dem 09.04.1993, ist die städtebauliche Eigenart der zahlreichen in Dresden überlieferten Dorfkern nach § 172 BauGB geschützt. Das Landesamt für Denkmalpflege hat darüber hinaus die Schutzrelevanz dieser Gebiete nach dem Denkmalschutzgesetz festgestellt.

Die städtebauliche bzw. siedlungs- und kulturgeschichtliche Eigenart bildet mit der umgebenden Kulturlandschaft eine Einheit.

Gerade in Dresden ist die unmittelbare Wirkung des Landschaftsraumes in die Stadtgestalt ein Motiv, das seit jeher die städtische Identität wesentlich geprägt hat. Die Stadtgestalt, deren Entwicklung immer auch als ein Antworten auf diese landschaftlichen Vorgaben zu sehen ist, ist vor diesem Hintergrund ein vorrangiger Gegenstand der städtebaulichen Denkmalpflege. Wirksam ist diese Einheit nicht nur an den den Stadthorizont umschließenden Eibhängen, sondern auch in den Dorfkernen, die sich insbesondere in den Bezirken südlich der Elbe an die großstädtische Struktur anlehnen und in die offene Landschaft überleiten. Die Ablesbarkeit des Kontextes Landschaft - Siedlungsstruktur bildet ein wesentliches Element des Zeugnischarakters der vorhandenen dörflichen Strukturen und ist, soweit noch vorhanden, entsprechend zu bewahren. Dies gilt ausdrücklich für die Bereiche Roßthal, Coschütz und Kaitz, wo die vorgesehene Trassenführung der BAB A 13 den formulierten denkmalpflegerischen Interessen zuwiderläuft.

Darüber hinaus stellt die Heidenschanze eines der zentralen Bodendenkmale im Stadtgebiet Dresdens dar und wurde bereits 1936, wiederholt 1960, unter Bodendenkmalschutz gestellt. Nach geltendem Recht wird dieser Schutzstatus aufrechterhalten. Jegliche Bodeneingriffe können demzufolge untersagt werden.

N Dokument Stadtratsbeschluß 2388-74-93 „Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden zur Linienführung der geplanten Bundesautobahn 13“, 21.10.1993

- 8 -

TOP 3, Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden zur Linienführung der geplanten Bundesautobahn 13

Beschluß Nr. 2388-74-93

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt mit 65 Ja-Stimmen und 19 Nein-Stimmen:

1. Die Landeshauptstadt Dresden hält den Bau einer Autobahn Dresden - Prag für unabdingbar und erwartet die zügige Verwirklichung.
2. Die Linienführung 441 wird als internationale Autobahn abgelehnt.
3. Die Stadt Dresden beteiligt sich aktiv und konstruktiv an den erforderlichen Untersuchungen zu der verkehrspolitisch günstigsten Linienführung, der Lage der Anschlußstellen und der umwelttechnisch optimierten Gestaltung der BAB 13. Die Abwägung der Vor- und Nachteile wird unter Beachtung der Belange der benachbarten Kreise und Gemeinden vorgenommen.
4. Vor der endgültigen Bestätigung der Linienführung durch die Stadtverordnetenversammlung sind folgende Nachweise vorzulegen:
 - Nachweis der Verkehrsentlastung Dresdens nördlich und südlich der Elbe
 - Einhaltung der technischen Vorschriften für die Lärmbeeinträchtigung im Stadtgebiet
 - Einhaltung der technischen Vorschriften für die Luftbelastung im Stadtgebiet.
5. Die Stadtverordnetenversammlung fordert die Ergänzung der Stellungnahme hinsichtlich der Wirtschafts- und Stadtentwicklungsforderungen der Stadt Dresden.
6. Die Stellungnahme der Stadtverwaltung vom 13. 10. 1993 ist Bestandteil der Beschlußvorlage.

O Personenregister mit Angabe der Funktion im Untersuchungszeitraum

Abraham, Peter (Sächsisches Ministerium für Wirtschaft und Arbeit (SMWA), Abteilung Straßenbau)
Bavor, Jiri (Vizeprimator (stellv. OB) von Usti n.L.)
Biedenkopf, Kurt, Prof. (Ministerpräsident Sachsen 1990-2001)
Biele, Hartmut (Regierungspräsidium Dresden, Regierungsvizepräsident)
Boltz, Friedrich (Freier Journalist, PDS-Stadtratsabgeordneter)
Brähmig, Klaus (Bundestagsabgeordneter (SPD))
Burkhardt, Christian (Pfarrer in Freital, Mitglied der „Pfarrer gegen A 13“)
Dlouhy, Vladimir (tschechischer Minister für Handel und Verkehr)
Franke, Dietmar (Umweltpolitischer Sprecher der CDU-Landtagsfraktion, Vorsitzender des Umweltausschusses)
Friedrich, Andreas (Vorsitzender Entwicklungsforum, Architekt)
Gaber, Klaus (MdL Bündnis90/Die Grünen, Fraktionsvorsitzender 1990-1994, Dezernent für Umwelt und Kommunalwirtschaft der Landeshauptstadt Dresden 1994-2001)
Gerlach, Johannes (verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion)
Gibtner (Verkehrsminister der DDR)
Henke, Hermann (Verkehrs- und Stadtentwicklungssprecher der CDU-Stadtratsfraktion)
Hermenau, Antje (Bundestagsabgeordnete Bündnis90/Die Grünen)
Hildebrand, Peter (Sekretär der Schutzgemeinschaft Sächsische Schweiz, Mitglied des Ökologischen Rates)
Huber, Dr. (Leiter der Abteilung Straßenbau des Bundesverkehrsministeriums)
Hundsörfer, Ulrich (Verkehrsplaner und Gutachter des SMUL, Baden-Württemberg)
Iltgen, Erich (Präsident des sächsischen Landtags)
Jäger, Renate (Bundestagsabgeordnete (SPD))
Jacobi, Maria (Koordinatorin des Ökologischen Arbeitskreises der Dresdner Kirchenbezirke, Begründerin des Netzwerkes „Bürgerinitiativen gegen die A13“)
Jähnigen, Eva (Stadträtin (Bündnis90/Die Grünen))
Jobst, Dionysos ((CSU), Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Bundestages)
Just, Gunter (Dezernent für Stadtentwicklung 1994-2001)
Kanis, Hellmut, Prof. („Sachsenforum e.V. Vereinigung gemeinschaftlichen Planens“)
Künzel, Gerd (Rathaussprecher)
Keller, Reinhard (Baudezernent, Landeshauptstadt Dresden (1990-1994))
Kläß, Erkbrecht (Industrie- und Handelskammer Dresden, Geschäftsbereich Volkswirtschaft, Referat Bauleit- und Regionalplanung)
Knoflacher, Hermann, Prof. (Verkehrsexperte, Wien)
Korndörfer, Christian, Dr. (Amtsleiter Amt für Umweltschutz - Landeshauptstadt Dresden)
Krause, Günter (Bundesminister für Verkehr 1990-1994)
Leonhard, Albrecht, Dr. (Fraktionsvorsitzender der SPD-Stadtratsfraktion)
Mannsfeld, Karl, Prof. (umweltpolitischer Sprecher der CDU, MdL)
Mattern, Ingrid (verkehrspolitische Sprecherin der PDS-Landtagsfraktion)
Mehlhorn, Achim, Prof. (Rektor TU Dresden)
Naumann, Klaus, Dr. (Amtsleiter Amt für Wirtschaftsförderung, Landeshauptstadt Dresden)
Neumann, Cornelius ((CDU) Sprecher der „Bürgerinitiative für A 17“, Ortsbeirat Prohlis)
Nitsch, Johannes ((CDU) MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr)
Ostrowski, Christine (Stadträtin (PDS))
Pohl, Johannes ((CDU), Umweltdezernent 1990-1994)
Presl, Rudolf (Geschäftsführer Klinik Bavaria Kreischa)
Rade, Ludwig Martin (verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Landtagsfraktion 1990-1994)

- Reck, Armin (Pressesprecher des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit)
- Reinfried, Dieter, Dr. (Parlamentarischer Staatssekretär im sächsischen Ministerium für Umwelt und Landesentwicklung)
- Ritscher, Gerhard (Abteilungsleiter Verkehr im Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Dresden)
- Rohde, Bernd, Dr. (Sächsisches Ministerium für Wirtschaft und Arbeit (SMWA), Leiter der Abteilung Straßenbau)
- Roßberg, Ingolf ((FDP) Stadtverwaltung Radebeul, Erster Bürgermeister, Stadtentwicklungsdezernent der Landeshauptstadt Dresden 1990-1994)
- Schönfelder, Stefan (Geschäftsführer Grüne Liga Sachsen)
- Schulze, Helmut, Dr. (Kreisvorstand Pirna der FDP)
- Stolle, Claus-Dieter (Beauftragter des Bundesverkehrsministeriums für die neuen Länder)
- Strobel, Volker (Präsident des Autobahnamtes Sachsen)
- Sylla, Miroslav (tschechischer stellvertretender Minister für Verkehr)
- Trawnicek, Edgar, Dr. (Leiter Referat 63 Landesplanung/Regionalplanung - Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung)
- Wagner, Herbert, Dr. (Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Dresden 1990-2001)
- Wagner, Ludwig-Dieter (Vorsitzender CDU-Stadtratsfraktion)
- Walter, Jörn (Amtsleiter des Stadtplanungsamtes Dresden 1991-1999)
- Weidelehner, Helmut (Regierungspräsident Dresden)
- Wissmann, Matthias (Bundesverkehrsminister 1994-1998)
- Woldt, Johannes (Pfarrer in Kreischa, „Pfarrer gegen A 13“)
- Wolgast, Rolf (Wirtschaftsdezernent der Landeshauptstadt Dresden (1990-2001))
- Zeller, Wolfgang (Staatssekretär, SMWA)