

**Festvortrag zur Verleihung des Preises der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen 2009 von Landrat Hermann Bröring, Thema: „Infrastrukturpolitik zwischen staatlicher Regulierung und regionaler Eigeninitiative“, 21. Januar, 17.30 Uhr, Kastens Hotel Luisenhof, Luisenstraße, Hannover**

- Anrede -

Zwei Bemerkungen möchte ich meinem Vortrag voran stellen:

1. Dies ist ein Erfahrungsbericht und ein Plädoyer für mehr Eigenverantwortlichkeit und es ist
2. kein Vortrag, der auf Gefälligkeit angelegt ist.

Aber Stromlinienförmigkeit dürfte auch kaum dazu geführt haben, dass mir der Preis der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen 2009 zugesprochen wurde. Die offizielle Begründung für die Vergabe der Auszeichnung liegt im Lückenschluss der A 31, dem vertraglich terminierten Ausbau eines strukturpolitisch äußerst wichtigen Abschnittes der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals und den Planungen für den vierstreifigen Ausbau der Europastraße 233 – und keines dieser Infrastrukturprojekte wurde oder kann auf herkömmliche Art umgesetzt werden, sondern nur mit innovativen Lösungen hinsichtlich Finanzierung und Ausführung.

Das Projekt „Lückenschluss Bundesautobahn 31“ - und das gilt gleichermaßen für die anderen genannten Projekte - ist nicht die Leistung eines Einzelnen, sondern eine beachtliche Gemeinschaftsleistung der emsländisch-ostfriesischen Region im Land Niedersachsen. Dabei habe ich sicherlich, und das sage ich durchaus selbstbewusst, die Rolle des „Frontmannes“ inne gehabt, der gemeinsam mit den ostfriesischen und dem Grafschafter Kollegen, den betroffenen Anrainer-Gemeinden und den Kammern der Region diese Idee durchgesetzt hat. Aber es war auch ein Projekt, bei dem überall die große Unterstützung der Bevölkerung insbesondere im Emsland und in der Grafschaft zu spüren war. Ich möchte in diesem Zusammenhang auch stellvertretend für die Ostfriesen den Unternehmer Rolf Trauernicht nennen, der, nachdem die Grundlagen geschaffen waren und das Finanzierungsmodell im wesentlichen stand, für das Projekt insbesondere im ostfriesischen Raum geworben

und uns als gestandener Unternehmer das notwendige Medieninteresse verschafft hat.

Lassen Sie mich auch gleich zu Beginn meiner Ausführungen klar sagen: Das Modell A 31 ist nicht eins zu eins übertragbar auf andere Projekte und wäre wohl in dieser Form nicht zu wiederholen. Aber es macht deutlich, warum ich bei meinem Vortrag die Überschrift „Infrastrukturpolitik zwischen staatlicher Regulierung und regionaler Eigeninitiative“ gewählt habe. Daher nun ein kleiner Exkurs zur A 31.

Der Lückenschluss der A 31 drohte Anfang der 1990er Jahre im Zuge der Deutschen Einheit zu einer „Never-Ending-Story“ zu werden. Die jährlichen Resolutionen der Kammern und der Kreistage wurden mit Höflichkeit beantwortet. Besuche, insbesondere im Verkehrsministerium in Bonn, mit der nachhaltig vorgetragenen Aufforderung, die A 31 kurzfristig lückenlos zu schließen, wurden dort dem Gefühl nach eher als unwillkommene Störung betrachtet. Im Ergebnis sind es drei Faktoren, die mich dann veranlasst haben, das Heft des Handelns Anfang 1999 endgültig in die Hand zu nehmen:

1. In einer emsländisch-ostfriesischen Erklärung hatten sich 1995 die ostfriesischen Landkreise, die Kammern Ostfriesland und Osnabrück-Emsland, der Landkreis Grafschaft Bentheim und der Landkreis Emsland zusammengeschlossen und verpflichtet, gemeinsam die großen Infrastrukturprojekte Straße (A 31), Schiene (Münster-Emden) sowie Wasser (Dortmund-Ems-Kanal) in das transeuropäische Netz hinein bringen zu wollen. Über die Ems-Dollart-Region gab es zudem zahlreiche Kontakte zu unseren niederländischen Nachbarprovinzen Groningen und Drenthe. Es war der ehemalige niederländische Wirtschaftsminister und Vorsitzende der nach ihm benannten Kommission zur Stärkung der nördlichen niederländischen Provinzen, Hartger Langmann, der in seinem Bericht zur Entwicklung der drei Nordprovinzen der Reichsregierung vorschlug, sich mit 50 % an den Ausbaurkosten der deutschen Autobahn (A) 31 zu beteiligen, weil diese auch eine wesentliche strukturelle Erschließungsfunktion für die Nordniederlande habe. Allein dieser Vorschlag, nicht national, sondern europäisch zu denken, zeigt die Offenheit und Kreativität unserer niederländischen Nachbarn. Es sollte sich später zeigen, wie wichtig dieser Denkansatz bei der Verwirklichung des Projektes sein sollte.

2. Vor der Bundestagswahl 1998 ließ der damalige Verkehrsminister Matthias Wissmann den Landkreis Emsland wissen, dass der abschnittsweise Weiterbau der A 31 erst ab 2003 erfolgen und mit der Fertigstellung der verbliebenen 42 km bis zum Jahr 2010 gerechnet werden könne. Das kam praktisch einem Baustopp gleich, denn bei näherer Betrachtung des Schreibens wurde klar, dass 40% der damals dem Land Niedersachsen jährlich zur Verfügung stehenden Mittel für den Neubau von Bundesfernstraßen für 7 Jahre in den Bau der A 31 hätten fließen müssen. Die A 31 hätte unter diesen Bedingungen niemals bis zum Jahr 2010 fertig gestellt werden können. Gespräche in den Landes- und Bundesministerien ließen eine Fertigstellung erst jenseits von 2015 erwarten. Das konnte und wollte das Emsland nicht hinnehmen. Also galt es, die Region zu mobilisieren.
3. Die Eigeninitiative A 31 hatte einen Vorgänger: Der Ausbau der Bundeswasserstraße Ems auf eine Tiefe bis zu 7,30 m war für die Überführung der Kreuzfahrtschiffe der Meyer Werft im emsländischen Papenburg Anfang der 90er Jahre zwingend erforderlich. Die rot-grüne Landesregierung unter Leitung des späteren Bundeskanzlers Gerhard Schröder und der damalige Bundesverkehrsminister Krause waren uneins, wer denn nun die Planfeststellung für den Ausbau der Ems vorantreiben sollte. Nach all dem Gezänk: Im Ergebnis hat der Landkreis Emsland zur Sicherung der rund 2000 Arbeitsplätze auf der Werft selbst das Planfeststellungsverfahren für die 42 km lange Bundeswasserstraße (wovon lediglich 200 m im Landkreis Emsland liegen) in die Hand genommen. Das gesamte Verfahren wurde in zwei Jahren gerichtsfest umgesetzt. Das Bundesverkehrsministerium hatte dafür einen Zeitraum von fünf Jahren vorgesehen.

Dass ein Landkreis Planfeststellungsinhaber an einer Bundeswasserstraße ist – noch dazu außerhalb der eigenen Landkreisgrenzen – war und ist übrigens ein einmaliger Vorgang.

Zweifelsohne war das Projekt Emsvertiefung hinreichend Ermunterung und Motivation, den Lückenschluss von 42 km Autobahn selbst umzusetzen.

Unsere Idee und das Modell waren simpel: Der damalige Bundesverkehrsminister Franz Müntefering verkündete Anfang 1999, dass die Vorfinanzierungsmodelle für die vorzeitige Fertigstellung von Autobahnen - hier volle Vorfinanzierung durch die Bauunternehmen - keine Zukunftsmodelle seien. Deshalb entstand die Idee - und ich bin noch heute froh, dass meine Kollegen sofort mitgegangen sind – ,dass die Regi-

on die Autobahn selbst baut und bis 2005 fertig stellt und konsequenter Weise damit die gesamte Finanzierung einschließlich der Zinsleistungen trägt. Der Bund sollte später mit den Jahresraten, die er andernfalls für den Bau der Autobahn zur Verfügung gestellt hätte, der Region die von ihr gebaute Autobahn sozusagen wieder „abkaufen“.

Dass dieser Vorschlag im Bundesverkehrsministerium auf Ablehnung stieß, ist heute nur noch eine Erinnerung. Auch die Niedersächsische Landesregierung konnte sich mit dieser Idee zunächst nicht anfreunden. Insbesondere weil Grundlage des von uns vorgelegten Finanzierungsmodells war, dass das Land sich zur Festlegung von 10 bzw. 15 Jahresraten in bestimmter Höhe verpflichten musste. Dem damaligen Ministerialdirigenten Dr. Jagl sowie Herrn MR Pfeiffer bin ich noch immer in Dank verbunden, dass sie dem damaligen Minister Fischer vorgeschlagen haben, eine Arbeitsgruppe ins Leben zu rufen.

Dass man von dem Projekt auch zu diesem Zeitpunkt nicht ganz überzeugt war, lässt sich vielleicht daran erkennen, dass die Leitung dieser Arbeitsgruppe nicht im eigenen Hause lag, sondern mir als emsländischem OKD übertragen wurde. Im Fall eines Scheiterns wäre das unrühmliche Licht auf den Landkreis gefallen.

Das Vorhaben wurde untermauert durch ein durch die IHKs in Auftrag gegebenes Gutachten. Im Ergebnis stand die Erkenntnis, dass es – so die damaligen Zeitungsschlagzeilen – einer „unterlassenen Hilfeleistung“ gleichkommen wäre, die Autobahn nicht zu bauen. Eine Verzögerung des Lückenschlusses wäre laut Gutachten mit erheblichen volkswirtschaftlichen Verlusten verbunden gewesen. Dieses Gutachten war das Signal für die Wirtschaft, sich zu beteiligen und damals 16,3 Mio. DM beizusteuern.

Seit 1997 war der Lückenschluss der A 31 in Eigeninitiative **das** öffentliche Thema in der Region. Beispielhaft dafür steht eine Versammlung von über 700 emsländischen und ostfriesischen Unternehmern mit namhaften Rednern in Papenburg, allen voran Herrn Sipke Swierstra, Vorsitzender des Samenwerkingsverband Noord Nederland und Deputierter der niederländischen Provinz Drenthe, der sich mit einer fulminanten Rede dafür einsetzte, im deutsch-niederländischen Schulterchluss gemeinsam anzutreten.

Nach all dem waren wir umso fester entschlossen, die Autobahn selber zu bauen. Dass am Ende auf Vorschlag des Landes Niedersachsen aus den 105 Mio. DM an Vorfinanzierungskosten ein Investitionszuschuss wurde und das Autobahnneubauamt den Lückenschluss als Baumaßnahme durchführen sollte, war uns Akteuren mehr als recht. Wir wurden damit aus dem Risiko der tatsächlichen Baukosten entlassen. Die Akteure verständigten sich auf folgende Summen:

Landkreis Emsland: 35 Mio. DM

Landkreis Grafschaft Bentheim: 19,5 Mio. DM

Landkreise Aurich und Leer, Stadt Emden; 10,9 Mio. DM

Niederländische Partner aus der Region; 23,3 Mio. DM und wie bereits erwähnt die Deutsche Wirtschaft mit 16,3 Mio. DM.

Meine Damen und Herren,

ich ziehe noch heute meinen Hut vor der Bevölkerung, die uns Akteure beflügelt und unser Projekt ohne Wenn und Aber mitgetragen hat. Zu Recht waren wir alle bei der Verkehrsfreigabe der A 31 am 19. Dezember 2004 ungemein stolz und glücklich. Aber ohne unsere niederländischen Nachbarn und deren Denkanstöße, aus ausgetretenen Pfaden heraus zu treten und neue Wege zu gehen, wäre dieses Projekt wohl nicht zustande gekommen.

Die Fertigstellung der A 31 ist eine Erfolgsgeschichte. Am Anfang stand die Erkenntnis der Kommunalpolitik, dass ohne eine exzellente Verkehrsinfrastruktur regionales Wirtschaftswachstum und eine ausreichende regionale Beschäftigung nicht zu erreichen sind. Es war und ist demzufolge notwendig, diesem Dreiklang absolute Priorität einzuräumen, und zwar sowohl was den eigenen Arbeitseinsatz als auch das Haushaltsbudget angeht. Beides ist traditionell im Emsland unproblematisch zu realisieren. Dazu gehört aber auch die bewährte Kooperation in Netzwerken, die aufgrund persönlicher Bekanntheit und dem daraus erwachsenen Vertrauen über politische und administrative Grenzen hinweg zu dieser gemeinsamen Problemlösung geführt hat. Hinter diesem Erfolg stand ein gelungenes Motivationsmanagement, das die Wirtschaft eine konstruktive und flexible Region erleben ließ.

Aus der Geschichte des Landkreises Emsland wissen wir um die Kostbarkeit eines Arbeitsplatzes. Daraus ist die Haltung entstanden, dass nur Förderung erhält, wer sie verdient, d. h., sich einbringt. Diese Mentalität, ausgedrückt in Fleiß, Zielstrebigkeit, harter Arbeit, der Mitwirkung heimattreuer Unternehmerpersönlichkeiten ist, was viele Studien belegen, ein entscheidender Erfolgsfaktor.

Halten wir fest: Will eine Region etwas bewegen, darf sie sich nicht von Regularien abschrecken lassen und nicht nur den Mund spitzen, sondern sie muss auch pfeifen. Das heißt: Ein für die Region wichtiges Infrastrukturprojekt in der Zuständigkeit des Staates ist dann nicht kommunal mit zu gestalten, wenn nicht gleichzeitig die Bereitschaft besteht, sich „einzukaufen“. Dies verlangt von den zuständigen Ministerien eine große Bereitschaft – Zuständigkeit hin, Kompetenz her – sich darauf einzulassen, sich zugunsten der Gemeinsamkeit zurückzunehmen und sich als Vertragsgemeinschaft zu verstehen, weil sich die unterschiedlichen Interessensfelder der Beteiligten – die Ordnung des Verkehrs einerseits und die regionale wirtschaftliche Entwicklung andererseits – überschneiden bzw. deckungsgleich sind.

Damit bin ich beim vierstreifigen Ausbau der E 233 von der A 31 bei Meppen bis zur A 1 östlich Cloppenburg, der im Bundesverkehrswegebedarfsplan nur durch eine gemeinsame Kraftanstrengung des Landes, des deutsch-niederländischen Städterings, des Landkreises Cloppenburg und des Landkreises Emsland als weiterer Bedarf, allerdings mit Planungsrecht, eingestuft wurde.

Was nützt aber diese Ausweisung, wenn das Land Niedersachsen aufgrund seiner Finanzenge und damit fehlender Planungsmittel die Planung nicht in Angriff nehmen kann? Also haben sich Land und Region im Wege einer Vertragsgemeinschaft darauf verständigen können, dass die Landkreise Cloppenburg und Emsland die Planung bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens voran treiben können und dafür gleichzeitig Kostenverantwortung in Höhe der notwendigen 6 Mio. Euro übernehmen. Dass wir dafür wiederum unsere niederländischen Nachbarn mit ins Boot nehmen und neben den Eigenmitteln auch europäische Drittmittel generieren, bestätigt noch einmal, wie wichtig es ist, intakte Netzwerke zu schaffen und zu pflegen.

Wenn ich auch hier den Blick in die Niederlande lenke und mir dort den Ausbau der E 233 bis zur deutsch-niederländischen Grenze ansehe, wo eine Verbreiterung der Trasse aufgrund der vorausschauenden Planungen und des vorzeitigen Grunderwerbs problemlos möglich war, offenbare ich damit, dass dort ein völlig anderes Denken den Ton angibt. Es besteht eine Offenheit der Provinzen für von außen herangetragene Ideen und Vorschläge für die weitere Entwicklung von Regionen, gepaart mit der Bereitschaft zur Umsetzung und zum finanziellen Engagement. Dieses System beinhaltet die hierzulande eher fremde Philosophie, staatliche Regulierungsmechanismen, wo immer es möglich ist, zurückzunehmen. Dieses System wird von der Bereitschaft getragen, parallel zum Gesetz und parallel zu den Verordnungen, neue Wege zu beschreiten. Von daher erscheint es nicht verwunderlich, dass in Verbindung mit Planungen zum Bau einer neuen großen Schnellverbindung aus der Randstad in die Provinzen Groningen, unkonventionelle Überlegungen zur Umsetzung dieses Projekts nachhaltig untersucht worden sind, nämlich: für den Bau einer Schnellverbindung zwischen der Randstad und Nordholland. Man dachte dabei an ein visionäres Modell, bei dem der Staat für diese große Infrastrukturmaßnahme eine entsprechende Dienstleistung ausschreibt. Diese sollte lediglich Vorgaben wie Anfang- und Endpunkt, maximale Fahrzeit und Haltepunkte festlegen. Der konkrete Verlauf der Trasse, die Planfeststellung, der Betreiber und die Art des Betriebes - ob Rad-Schiene-Technik oder Transrapidschwebetechnik – sollte über die Funktionalausschreibung entschieden werden. Dieses Modell, Verkehrsinfrastruktur als Dienstleistung zu betrachten, die der Staat einkauft, bedeutet in extremer Form den Rückzug des Staates mit seinen Regulierungsmöglichkeiten und überlässt der Wirtschaft einen außerordentlich großen Gestaltungsspielraum. Ich bin mir nicht sicher, ob es bei gleichem Vorgehen bei der Umsetzung einer neuen Schnellverbindung von Frankfurt nach Köln tatsächlich zu einem ICE-Betrieb gekommen wäre. Mag die Raumordnung für eine solche große Infrastrukturstrecke noch in den Händen des Staates liegen, stellt sich die Frage, ob nicht das Modell der Zukunft darin besteht, konkrete Planung und Umsetzung als Dienstleistung nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten anzugehen.

Meine Damen und Herren,

als Zwischenfazit ist festzuhalten: Die Grenzen der tradierten Staatsfinanzierung sind erkannt und Allerorten ist man unterwegs, um neue Wege der Infrastruktur auszu-probieren.

Beim Staat manifestiert sich diese Neuausrichtung in den auch Ihnen gut bekannten Modellen: dem A-, F- oder PPP-Modell.

Auch die Regionen – also Kommunalpolitik und Wirtschaftskammern – sind unterwegs mit neuen Lösungen. Daher plädiere ich ausdrücklich dafür, dass Staat und Region gemeinsam antreten. Dabei kommt es am Ende darauf an, welcher Spielraum bei der Abstimmung mit dem Staat bei den dort vorgegebenen Anforderungen für die regionalen Interessen bleibt, um ein gemeinsames Ziel definieren zu können.

Greife ich zurück auf den Bundesverkehrswegeplan, stelle ich fest, dass in seiner Kosten-Nutzen-Analyse der Verkehrsinfrastruktur wesentliche volkswirtschaftliche Faktoren fehlen. Infrastrukturprojekte dürfen nicht nur aus verkehrlichen Gründen, sondern müssen mit gleichrangiger Bedeutung ebenso aufgrund erwarteter Struktureffekte, mit denen eine erhebliche Wirtschaftsförderung verbunden ist, gebaut werden. Sie sollten Angebots- und nicht Nachfrage orientiert sein.

Aus meiner Sicht fließen gesamtwirtschaftliche Wertschöpfungseffekte noch nicht hinreichend in die Bewertung ein. Bruttoinlandsprodukt, das Bruttosozialprodukt, die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und Imagegewinn sollten als Kennziffern Berücksichtigung finden. Die Nutzen-Kosten-Analyse springt zu kurz, weil sie die Verkehrsbelastung in den Vordergrund stellt und keine Gesamtbetrachtung der Wertschöpfungskette anstellt.

Es ist notwendig, zu einer Output-Betrachtung zu gelangen und den Nutzen einer Infrastrukturmaßnahme als gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu begreifen. Die gerade beim Staat vorherrschende Input-Betrachtung, die sich aus der Jährlichkeit des zur Verfügung stehenden Budgets ergibt, führt zu erheblichen Einschränkungen und lässt den Gesamtwertschöpfungseffekt für die Region außer Acht. Daher plädiere ich mit Nachdruck dafür, vor allem zu einem ressortübergreifenden Denken zu kommen

wie dieses z. B. beim so genannten Verfügbarkeitsmodell in Ansätzen zu erkennen ist.

Hier übernimmt ein privater Auftragnehmer Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb einer Verkehrsinfrastruktur im Auftrag des öffentlichen Auftraggebers. Die Finanzierung speist sich aus einem monatlichen Leistungsentgelt, das an die Verfügbarkeit einer Straße und/oder die Qualität der Leistung geknüpft ist, und aus verlorenen Investitionszuschüssen. Dieses Entgelt kann aus unterschiedlichen Töpfen gespeist werden. Hierzu können (EU)-Fördermittel, Mittel aus der LKW-Maut und systemrelevante Steuereinnahmen gehören

Ein weiter entwickeltes Verfügbarkeitsmodell wäre ein guter Weg, staatliche und kommunale Interessen zur Übereinstimmung zu bringen. Es könnten alle Beteiligten unmittelbaren oder mittelbaren Nutzen aus dem konkreten Projekt ziehen. Die Kombination, das Heranziehen von Finanzmitteln aus unterschiedlichen Fördertöpfen ist volkswirtschaftlich betrachtet eine sehr sinnhafte Lösung, weil es nicht den Einschränkungen des Ressortprinzips unterliegt. Der Ansatz des V-Modells liegt in der Heranziehung der verschiedenen Ressorts für eine gemeinsame Wertschöpfung. Dazu zählen Verkehr, Städtebau und Landwirtschaft.

Aber soweit sind wir noch nicht. Ressortübergreifendes, ganzheitliches Denken fehlt – das mahne ich an. Denn: „Wer sich nur auf Innensichten stützt, wird der Komplexität der Welt nicht gerecht werden“, sagt Berthold Leibinger, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Trumpf GmbH, richtigweise. Die Verständigung auf gemeinsame Ziele über unterschiedliche Gruppen hinweg werde immer schwieriger, wenn nicht gar unmöglich und die Gesellschaft erstarre, stellt er fest.

„Im engen Kreis verengt sich der Sinn“, wusste schon Friedrich Schiller. Konsequenz ist, dass in Deutschland fast nichts mehr geht, was Veränderung bedeutet. Wir können keine neuen Technologien einführen, keine Flüsse tiefer und keine Straßen breiter machen. Was fehlt ist ein Austausch, das Miteinanderreden und die Kunst des offenen und vorurteilsfreien Zuhörens über die Gruppe, der man selbst angehört, hinweg. Nur so ist Überzeugungsarbeit zu leisten und sind andere mit ins Boot zu

holen. Wir dürfen nicht zulassen, dass nackte Rechenmodelle und Gesetze das Gespür von Entscheidungsträgern für ein wichtiges Projekt und dessen Vorteile für eine Region, die ja auch immer ein Teil des Ganzen ist, ersetzen.

Die großen Infrastrukturprojekte sind ohne eine kluge Selbstbescheidung des Staates nicht mehr zu lösen. Die formale Kompetenz liegt beim Staat, aber es ist unklug, Wissen und Wollen der Region zur Umsetzung von Infrastrukturprojekten nicht zu nutzen. Hier ist der Mut der Politik gefordert. Die kommunale Selbstverwaltung ist eine große Errungenschaft, sie setzt auf örtliche Kompetenz, Verantwortungsbeusstsein und ist äußerst leistungsfähig; sie gilt es zu nutzen.

Dem Landkreis Emsland und seinen Nachbarn ist es immer wieder gelungen, trotz aller Widrigkeiten eine gestaltende Kraft frei zu setzen und einen Ausweg aus dem Dilemma zwischen staatlicher Bürokratie und regionaler Weiterentwicklung zu finden. Die Umsetzung des Lückenschlusses der A 31 war, wenn man so möchte, die Eröberung von Freiräumen.

Eine selbstbewusste Kommunalpolitik, selbstbewusste Unternehmer und eine selbstbewusste Bevölkerung sind durchaus in der Lage, in Eigeninitiative Infrastrukturpolitik zu betreiben. Eine Infrastrukturpolitik, die einen Mehrwert und einen Entwicklungsschub für die gesamte Region mit sich bringt, weil die vorhandene örtliche Sachkenntnis und wirtschaftliche Kompetenz durch nichts aufzuwiegen sind.

Die ostfriesische-emsländische Region hat am Beispiel der A 31 unter Beweis gestellt, dass eigenverantwortliches Handeln und partnerschaftliche Zusammenarbeit funktionieren und glänzende Ergebnisse hervorbringen können. Darum sage ich: Traut den Regionen etwas zu, lasst Eigeninitiative zu und reduziert die Bürokratie aufs Nötigste! Es kann nicht sein, dass gesetzliche Zementierung und Überregulierung, wie sie derzeit vorherrschen, als Entschuldigung dafür dienen, kreative Lösungsvorschläge abzublocken. Wie gesagt: Die Überschneidung von Interessensfeldern sollte dazu führen, dass nicht top-down, sondern bottom-up – also von unten nach oben – verfahren wird. Regionen mit Ideen sollten nicht als Störenfriede, sondern mit offenen Armen empfangen werden.

Die Verleihung des Preises der Bauindustrie Niedersachsen-Bremen 2009 empfinde ich als große Ehre und ich spreche den Juroren meinen herzlichen Dank aus. Die Vergabe des Preises verstehe ich als Bestätigung unseres Tuns und unserer Auffassung, dass es vermehrt darum gehen muss, der Kooperation den Vorrang zu geben und das Beharren auf Zuständigkeiten und Kompetenzen aufzugeben.

Ich danke Ihnen.