



Berlin, 21. September 2011

Dialogpapier der Projektgruppe „Infrastrukturkonsens“ der SPD-Bundestagsfraktion

## **Gemeinsam Zukunft planen – Infrastrukturvorhaben bürgerfreundlich voranbringen**

### **1. Mehr Bürgerbeteiligung – Kernelement eines neuen Infrastrukturkonsenses**

Deutschland braucht eine leistungsfähige Infrastruktur, um auch künftig wirtschaftlich erfolgreich zu sein und eine hohe Lebensqualität zu sichern. Wir müssen deshalb in die Energie- und Kommunikationsnetze, in Verkehrswege, in die Stadtentwicklung und den Gebäudebestand investieren. Neue Infrastrukturprojekte brauchen aber die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger, sie müssen umwelt- und sozialverträglich sein, und sie dürfen nicht über die Köpfe der Betroffenen hinweg durchgesetzt werden. Deshalb arbeiten wir an einem neuen gesellschaftlichen Konsens für eine moderne Infrastruktur.

Uns ist bewusst, dass eine bessere Beteiligung der Bevölkerung allein nicht automatisch zu größerer Akzeptanz von Infrastrukturprojekten führt. Vielmehr muss für die Bürgerinnen und Bürger erkennbar sein, dass die Projekte, mit denen sie vor Ort konfrontiert sind, Teil einer gut begründeten, strategisch ausgerichteten Infrastrukturpolitik sind. Ein solches Konzept muss auch der wachsenden Bedeutung der Instandhaltungs- und Modernisierungsinvestitionen gerecht werden und Möglichkeiten einer optimierten Nutzung der bestehenden Infrastruktur aufzeigen. Die aktuelle Situation krankt gerade daran, dass ein solches stringentes Konzept vermisst wird.

Unser Ziel ist es deshalb, in einem breit angelegten gesellschaftlichen Dialog ein strategisches Konzept für unsere Infrastruktur zu erarbeiten – ein Konzept, das klare Prioritäten setzt und aus dem sich örtliche Projekte überzeugend erklären und legitimieren lassen. Und in dem wir eine glaubwürdige und tragfähige Antwort auf die Frage der Finanzierung unserer Infrastruktur geben. Genau dies ist der Inhalt unseres Projektes „Infrastrukturkonsens für Deutschland“.



Ein Kernelement eines solchen neuen Konsenses ist die umfassende Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei der Planung neuer Infrastrukturvorhaben. „Mehr Demokratie wagen“ ist beste sozialdemokratische Tradition. Mehr Demokratie – mehr Beteiligung – steht nicht im Widerspruch zum wirtschaftlichen Interesse nach kurzen Planungs- und Bauzeiten, im Gegenteil: Nur eine breite Akzeptanz der Infrastrukturvorhaben sichert deren rasche Umsetzung. Deshalb gehören Planungsbeschleunigung und Bürgerbeteiligung für uns zusammen: Wir wollen Infrastrukturvorhaben künftig *schneller* mit *mehr Beteiligung* der Bürgerinnen und Bürger umsetzen. Unser Ziel ist es, die Menschen in ganz Deutschland von Betroffenen zu Beteiligten von Planungsverfahren zu machen. Wir wollen Akzeptanz durch aktive Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger. Dabei geht es uns nicht um eine Pro-Forma-Beteiligung und nicht allein um eine bessere Information der Betroffenen. Wir wollen vielmehr wirkliche Mitwirkungsmöglichkeiten schaffen. Dazu erarbeiten wir konkrete Vorschläge im Dialog mit Wirtschaft und Wissenschaft, mit Verbänden, Bürgerinitiativen, Gewerkschaften, der Landes- und Kommunalpolitik. Wir werden diese umsetzen, sobald wir in Regierungsverantwortung kommen.

Das vorliegende Papier stellt ein erstes Zwischenergebnis dieses Dialogs vor, den die SPD-Bundestagsfraktion mit Sachverständigen und Vertreterinnen und Vertretern der Zivilgesellschaft führt. Es enthält eine Bestandsaufnahme der derzeitigen Formen der Bürgerbeteiligung, benennt Herausforderungen und Defizite und stellt konkrete Lösungsvorschläge zur Diskussion.

## **2. Bürgerbeteiligung und Planungsbeschleunigung bei Infrastrukturvorhaben im geltenden Recht**

Im Baurecht wird schon lange gesetzlich eine umfassende Bürgerbeteiligung praktiziert. So heißt es in § 3 des Baugesetzbuches: „Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben.“



In den für Infrastrukturprojekte relevanten Planfeststellungsverfahren ist eine vierwöchige öffentliche Auslegung der Planungsunterlagen vorgeschrieben. Bürgerinnen und Bürger, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, können schriftliche Einwendungen vorbringen, die in einem anschließenden Erörterungstermin erörtert werden.

In den vergangenen beiden Jahrzehnten sind eine Reihe gesetzlicher Initiativen ergriffen worden, um Planungsverfahren zu beschleunigen. Auslöser waren zunächst die Deutsche Einheit und die mit ihr einhergehende Herausforderung, die Verkehrsinfrastruktur im Osten des Landes innerhalb kürzester Zeit zu modernisieren. Mit dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz vom 16.12.1991 wurden die Planungszeiten für Verkehrswege in den neuen Bundesländern erheblich verkürzt. Ebenso diente das Planungsvereinfachungsgesetz vom 17.12.1993 der weiteren Beschleunigung von Planungen, z.B. durch die Straffung des Anhörungsverfahrens und die Kürzung von Verfahrensfristen. Die Erfahrungen aus der Anwendung dieser Gesetze waren schließlich Grundlage für eine Überleitung von gesetzlichen Beschleunigungsregelungen auf das ganze Bundesgebiet im Jahre 2006 im Rahmen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes. Mit seinem Inkrafttreten endete zugleich die Geltungsdauer des nur für die Neuen Länder geltenden Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes von 1991. Ein wichtiges Element der Novellierung des Planungsrechts war die Verkürzung des Rechtswegs bei prioritären Verkehrsprojekten, indem das Bundesverwaltungsgericht als erste und letzte Instanz für zuständig erklärt wurde. Eine Evaluation steht noch aus.

Zuletzt hatte die Bundesregierung den Entwurf eines Planungsvereinheitlichungsgesetzes vorgelegt, ihn jedoch nach heftiger Kritik wieder zurückgezogen. Ziel war die Übertragung vereinfachender und beschleunigender Regelungen zum Planfeststellungsverfahren aus den Fachgesetzen in die Verwaltungsverfahrensgesetze und damit eine Vereinheitlichung des Planfeststellungsverfahrensrechts. Umstritten war vor allem die Absicht, die Durchführung eines Erörterungstermins bei Planfeststellungsverfahren in das Ermessen der Anhörungsbehörde zu stellen und damit die Beteiligungsrechte der Bürgerinnen und Bürger massiv zu beschneiden.



Weitere Regelungen für ein möglichst bürgernahes und modernes Verwaltungshandeln sollen in einem E-Governmentgesetz getroffen werden, das die Bundesregierung derzeit offensichtlich vorbereitet.

Im Bereich der Energieleitungen wurde in der vergangenen Legislaturperiode das „Gesetz zur Beschleunigung des Ausbaus der Höchstspannungsnetze“ beschlossen, in dessen Kern das Energieleitungsausbaugesetz (EnLAG) steht. Das Gesetz definiert einen vordringlichen Bedarf für 24 Leitungen, der für die Planfeststellungen und die Plangenehmigungen verbindlich ist.

Mit dem „Gesetz über Maßnahmen zur Beschleunigung des Netzausbaus Elektrizitätsnetze“ (NABEG) vom Sommer 2011 wird zudem eine bundeseinheitliche Prüfung der Raumverträglichkeit für länderübergreifende Höchstspannungsleitungen durch die Bundesnetzagentur vorgenommen. Außerdem wird die Bundesnetzagentur für noch festzulegende Leitungsprojekte auch die Planfeststellungsverfahren durchführen. Hiervon wird eine weitere Planungsbeschleunigung erwartet.

### **3. Mehr Bürgerbeteiligung und schnellere Planungsverfahren – Herausforderungen für die Zukunft**

Die Anfang der neunziger Jahre umgesetzten Vorschläge zur Planungsbeschleunigung waren historisch notwendig und richtig, um die Infrastruktur in den neuen Ländern auszubauen. Die SPD-Bundestagsfraktion setzt sich weiterhin für eine Beschleunigung der Planungen von Infrastrukturvorhaben ein. Allerdings müssen Wege beschränkt werden, damit diese Planungsbeschleunigung nicht auf Kosten von Umweltstandards und nicht zu Lasten der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern geht. Vielmehr gilt es, Planungen dadurch zu beschleunigen, dass die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und umfassend an ihnen beteiligt werden: bei der Frage des „Ob“ einer Infrastrukturmaßnahme, bei der Frage von Alternativen zur vorgelegten Planung und zur konkreten Ausgestaltung sowie bei der Veröffentlichung von Informationen über Planungsstand und -hintergründen. Eine breite Unterstützung in der Bevölkerung erachten wir als unabdingbare Voraussetzung, um Infrastrukturprojekte künftig in überschaubaren Zeiträumen umsetzen zu können. Denn nur wenn Vorha-



ben von den Bürgerinnen und Bürgern akzeptiert werden, können Verfahrensverzögerungen durch langwierige Gerichtsverfahren oder öffentliche Proteste vermieden werden.

Neue Bundesstraßen, Autobahnen, Flughäfen bzw. Startbahnen, Stromtrassen und sogar neue Schienenwege – sie alle sorgen bei der Planung und in der Realisierungsphase in der Bevölkerung häufig für Verunsicherung. Welche Beeinträchtigungen gehen mit ihnen dauerhaft einher? Steigt die Lärmbelastung auf ein unzumutbares Maß? Wird die Umwelt durch Abgase sowie Zerschneidung und Flächenverbrauch zusätzlich belastet? Und benötigen wir die neue Straße, den Flughafen oder die Stromtrasse überhaupt? In vielen Fällen wird bisher nicht deutlich, welchen Nutzen die Menschen in der betroffenen Region von dem geplanten Infrastrukturprojekt haben. Die Bürgerinnen und Bürger empfinden neue Infrastrukturprojekte als eine Bedrohung, deren negative Auswirkungen sie vor Ort zu tragen haben, ohne einen persönlichen Nutzen erkennen zu können. Diese grundsätzlichen Fragen stellen sich viele Bürgerinnen und Bürger, die von neuen Infrastrukturvorhaben betroffen sind. „Stuttgart 21“ oder die Proteste um den neuen Berliner Hauptstadtflughafen sind prominente Beispiele hierfür. Sie zeigen, dass Bürgerinnen und Bürger bei Planungen großer Bauvorhaben mitreden, dass sie nicht nur über Planungen ausreichend informiert werden, sondern mitgestalten wollen.

Unzureichende Einbindung der Bevölkerung und die dadurch verursachten Proteste führen nicht selten zu Verzögerungen beim Ausbau der Infrastruktur. Lange Planungszeiten schaden nicht nur den Projekten selbst, sondern sorgen zugleich für eine anhaltende Verunsicherung und für eine Verhärtung der Fronten sowohl in der Bevölkerung als auch in der Wirtschaft und bei den planenden Behörden. Hinzu kommt: Die Bevölkerung in betroffenen Orten bzw. Regionen hat sich bei Planungsprozessen von ein oder zwei Jahrzehnten teilweise ausgetauscht. Eine wie auch immer geartete Bürgerbeteiligung vor 20 Jahren überzeugt die aktuell betroffenen Bürgerinnen und Bürger oft nicht mehr. Bürgerbeteiligung ist daher ihrerseits darauf angewiesen, dass Planungen in Zeiträumen ablaufen, die für den Einzelnen überschaubar bleiben. Kurze Planungszeiten und Bürgerbeteiligung bedingen sich also gegenseitig.



Bei zahlreichen umstrittenen Infrastrukturprojekten hat sich gezeigt, dass die Bürgerbeteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, wie sie heute praktiziert wird, entweder zu spät kommt, um eine Planung entscheidend zu verändern, oder aber wesentliche Aspekte der Planung gar nicht erfasst. Zur Planfeststellung reicht der Planungsträger eine fertige Projektplanung ein, der oft jahrelange Vorplanungen – z.B. im Hinblick auf Trassenführung, mögliche Alternativen und raumordnerische Gesichtspunkte – vorausgegangen sind. Bei diesen Vorplanungen ist die Öffentlichkeit oftmals nicht oder nur unzureichend eingebunden. Der Planungsträger wiederum hat ein hohes Interesse, dass die Festlegungen der Vorplanungen im Planfeststellungsverfahren nicht mehr in Frage gestellt werden. Denn jede Neuplanung – etwa die Wahl einer alternativen Trassenführung – würde zu einer deutlichen Planungsverzögerung führen, da ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich würde. Bürgerbeteiligung muss daher, wenn sie zur Beschleunigung von Planungen beitragen soll, früher als bisher einsetzen. Und sie muss sich dabei auch auf grundsätzliche Fragen wie die Notwendigkeit eines Projekts, mögliche Alternativen (bei Verkehrsprojekten auch z.B. den Ausbau alternativer Verkehrsträger) sowie die Dimensionierung und Trassenführung erstrecken.

Daneben gibt es bislang Beteiligungsdefizite, wenn beim Planfeststellungsverfahren noch nicht eindeutig feststeht, wer überhaupt von den Auswirkungen eines Infrastrukturprojekts betroffen ist. Dies ist vor allem beim Neu- und Ausbau von Flughäfen der Fall, so jüngst im Falle des neuen Berliner Hauptstadtflughafens. Denn die Festlegung der Flugrouten ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens zum Flughafenaus- oder -neubau, sondern wird per Rechtsverordnung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung erst kurz vor Flughafeneröffnung festgelegt. Trotz der immensen Auswirkungen auf die Lebensqualität vieler Menschen ist eine direkte Bürgerbeteiligung nach derzeitiger Rechtslage in diesem Verfahren nicht vorgesehen. Im Planfeststellungsverfahren wird lediglich informatorisch über die möglichen Flugrouten informiert. Bei der späteren konkreten Festlegung der An- und Abflugrouten von Flughäfen sind die betroffenen Kommunen und Gemeinden lediglich über ihre politischen Repräsentanten in der Fluglärnkommision vertreten. So sind nach jahrzehntelanger Planung bei der endgültigen Festlegung der Flugrouten im Ergebnis plötz-



lich neue Bevölkerungsgruppen von den Auswirkungen des geplanten Flugbetriebes betroffen, die am Anfang davon nichts ahnen konnten.

#### **4. Auf dem Weg zu mehr Bürgerbeteiligung und schnelleren Planungsverfahren – Worüber wir diskutieren wollen.**

Wir wollen die genannten Defizite beheben und auf diese Weise eine bessere Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei Planungsverfahren wie auch eine Beschleunigung der Verfahren ermöglichen. Das gilt für alle Phasen der bundesweiten Infrastrukturplanung – von der politischen Prioritätensetzung, welche Projekte Teil eines deutschlandweiten Bundesinfrastrukturplanes sein sollen, über die Raumordnung und Linienbestimmung bis hin zur endgültigen Planfeststellung. Unser Ziel ist es, Lösungen zu finden, die von einem möglichst großen gesellschaftlichen Konsens getragen sind. Aus dem bisherigen Dialog mit Vertretern von Verbänden und der Zivilgesellschaft sehen wir dazu mehrere Ansatzpunkte, die wir zur Diskussion stellen.

##### **4.1 Mehr Transparenz**

Wir wollen mehr Transparenz bei den Entscheidungen zu Infrastrukturvorhaben sichern. Dazu gehört vor allen Dingen, frühzeitig darüber zu informieren, welche Vorhaben geplant werden und den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, rechtzeitig darüber beraten zu können, ob ein geplantes Infrastrukturprojekt überhaupt für notwendig erachtet wird oder Alternativen bestehen. Dazu muss die Öffentlichkeit in jeder Planungsphase ausführlich über den Planungsstand sowie die Argumente von Verwaltung, Fachexperten und Politik informiert werden. Die Bürgerinnen und Bürger müssen die Möglichkeit erhalten, die Argumente nachprüfen zu können und eigene Vorstellungen in den Prozess einbringen zu können. Dies muss ein ergebnisoffener Prozess sein, an dessen Ende eine Entscheidung steht, ob an dem Infrastrukturvorhaben festgehalten wird oder nicht, ob Alternativen verwirklicht bzw. geprüft werden sollen und welche Bedingungen bei der konkreten Planung und Realisierung aus Bürgersicht beachtet werden müssen.



Dazu muss auch die Verständlichkeit der Planungsprozesse und -unterlagen verbessert werden: Die Planungsphase muss öffentliche Veranstaltungen einschließen und im Internet aufbereitet werden. Dafür muss eine bürgerfreundliche Sprache und Darstellung gewählt werden. Aber auch Modelle und Simulationen sollten genutzt werden, um Planungen und die Dimensionen von Projekten visualisieren zu können. In jeder Planungsphase muss transparent gemacht werden, welche Möglichkeiten der Einflussnahme für die Bürgerinnen und Bürger bestehen.

- 1) Welche Veröffentlichungsstandards müssen vorgeschrieben werden, damit Planung, Planungsalternativen, Kosten und mögliche Projektauswirkungen für die Bürgerinnen und Bürger tatsächlich transparent und verständlich nachvollziehbar sind (einschließlich z.B. Planungssimulationen)?**
- 2) Brauchen wir detailliertere oder weitergehende Vorschriften dazu, welche Unterlagen den Bürgerinnen und Bürgern zugänglich zu machen sind?**
- 3) Sollte verbindlich gemacht werden, dass alle gesetzlich zur Offenlegung vorgeschriebenen Planungsunterlagen auch im Internet (während des gesamten Genehmigungsverfahrens oder nur für die Zeitspanne der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung) digital zur Verfügung stehen?**
- 4) Sollte auch die Möglichkeit zu digitalen Stellungnahmen bei Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit oder der bei Planfeststellungsverfahren unmittelbar Betroffenen verpflichtend festgeschrieben (generell oder nur bei bestimmten Projekttypen) oder sollte dies der Abwägung der Genehmigungsbehörde überlassen werden?**
- 5) Können im Gegenzug Beteiligungsfristen gekürzt werden oder ist eher eine Verlängerung sinnvoll, um die Qualität der Bürgerbeteiligung zu verbessern? Welche Voraussetzung müssen geschaffen werden, um Planungsfristen ohne Qualitätseinbußen bei der Bürgerbeteiligung verkürzen zu können?**
- 6) Wie kann die Transparenz bei der Bundesverkehrswegeplanung verbessert werden (z.B. Einstellen aller Planungsgrundlagen einschließlich des Ergebnisses der Kos-**





**ten-Nutzen-Analyse ins Internet, Offenlegung der methodischen Grundlagen und Detailannahmen der Verkehrsprognosen)?**

**7) Wie kann die Transparenz über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur (Stand von Bauprojekten, Mängel an der Infrastruktur) verbessert werden?**

#### **4.2 Bürgerbegehren und Bürgerentscheide – auch auf Bundesebene!**

Als Ergänzung zu parlamentarischen Entscheidungsverfahren treten wir für direkte Entscheidungsformen auch auf Bundesebene ein. Wir stehen deshalb zu unserer Forderung nach Volksentscheiden auf Bundesebene. Bereits 1993 hat die SPD-Bundestagsfraktion nach den Beratungen der Gemeinsamen Verfassungskommission einen entsprechenden Gesetzentwurf vorgelegt. In der rot-grünen Koalition haben wir erneut einen Gesetzentwurf zur Einführung von Volksinitiative, Volksbegehren und Volksentscheid eingebracht. Er scheiterte an der fehlenden Zwei-Drittel-Mehrheit in Bundestag und Bundesrat. Wir geben dieses Ziel nicht auf. Es war sowohl im Wahlprogramm 2005 als auch 2009 enthalten und ist auch in unserem Hamburger Parteiprogramm von 2007 als Forderung aufgenommen worden. Dort heißt es: „Der Verbindung von aktivierendem Staat und aktiver Zivilgesellschaft dient auch die direkte Mitsprache der Bürgerinnen und Bürger durch Volksbegehren und Volksentscheide. In gesetzlich festzulegenden Grenzen sollen sie die parlamentarische Demokratie ergänzen, und zwar nicht nur in Gemeinden und Ländern, sondern auch im Bund.“ Volksentscheide auf Bundesebene ermöglichen auch neue Perspektiven für eine gesamtstaatliche Sicht von Planungen.

**8) Sollte die Möglichkeit eröffnet werden, mit Hilfe direktdemokratischer Verfahren auf Bundesebene über die Bundesverkehrswegeplanung und damit über die Frage abzustimmen, welches Verkehrskonzept und welches Verkehrsnetz wir grundsätzlich in Deutschland haben wollen?**



Eine direktdemokratische Entscheidung in einem frühen Planungsstadium kann dazu beitragen, die Planungssicherheit für ein Vorhaben zu erhöhen. Wir wollen direktdemokratische Abstimmungsmöglichkeiten deshalb während des gesamten Planungsprozesses von Infrastrukturen ermöglichen. Wo Abstimmungen auf regionaler Ebene stattfinden, sind hier die Länder gefordert.

- 9) Sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, über ein Bürgerbegehren einen Bürgerentscheid zu bestimmten Infrastrukturvorhaben herbeizuführen? Wenn ja, in Bezug auf welche Vorhaben und auf welcher Planungsebene (z.B. Möglichkeit zum Bürgerbegehren gegen Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan, Raumordnungsplan, Linienbestimmung, Planfeststellung)?**
- 10) Oder sollte stattdessen lediglich das Instrument der Bürgerbefragung genutzt werden, deren Ergebnisse in die Planung einfließen, aber nicht formalrechtlich verbindlich sind?**
- 11) Auf welcher staatlichen Ebene müssen direktdemokratische Verfahren zu Bundesverkehrswegeprojekten stattfinden, die vom Bund finanziert werden und bundesweite Bedeutung haben, zugleich aber auch die Bevölkerung vor Ort – in regional sehr unterschiedlicher Weise – betreffen? Müssen Abstimmungen hierüber auf Bundesebene oder auf regionaler Ebene stattfinden und wer ist im Falle regionaler Abstimmungen einzubeziehen (z.B. Bürgerinnen und Bürger derjenigen Gebietskörperschaften, die von potenziellen Trassenalternativen betroffen sind)? Sind bundesgesetzliche Vorgaben sinnvoll/notwendig?**
- 12) Sollen verbindliche Bürgerentscheide während des gesamten Planungsverfahrens oder nur nach Abschluss eines Verfahrens (z.B. Raumordnungsverfahren) und vor Einleitung des nächsten Verfahrensschritts (z.B. Planfeststellung) möglich sein?**
- 13) Sollen direktdemokratische Verfahren auch im Hinblick auf Elektrizitätstrassen ermöglicht werden, oder besteht hier die Gefahr, dass der Bau notwendiger Trassen dadurch unmöglich wird, dass – anders als bei Verkehrsprojekten – die Anwohner von Energieleitungsstrassen fast nie zu den Nutznießern gehören und daher gegen jede Trasse in ihrer Nähe stimmen werden?**



Direktdemokratische Beteiligungselemente müssen von staatlicher Seite unterstützt werden. Vielfach ist bei Bürgerbegehren und -entscheiden nicht die Hürde gesammelter Unterschriften oder erreichter Stimmzahlen das Problem, sondern die rechtssichere und verbindliche Formulierung der Anliegen, über die zu entscheiden ist. Dazu ist es notwendig, Beratung anzubieten und dadurch sicherzustellen, dass die Durchführung von Bürgerentscheiden nicht an rechtlichen Fragen scheitert.

**14) Sollte ein staatlicher Ansprechpartner / Ansprechpartnerin eingesetzt werden, der Initiator von Bürgerbegehren bei der rechtssicheren Formulierung und Durchführung von Bürgerbegehren berät?**

#### **4.3 Neue Formen der Bürgerbeteiligung**

Die konkrete Ausgestaltung der Bürgerbeteiligung bei Infrastrukturvorhaben sollte in einem „lernenden Verfahren“ ablaufen, in dem Verwaltungen zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern Elemente ausprobieren und weiterentwickelt werden. So können Fachgespräche, Dialogforen, Planungsdialoge, Bürgerkonferenzen oder auch Bürgergutachten zu einer wirkungsvollen Einbindung der Öffentlichkeit beitragen.

In Konfliktfällen können Mediationsverfahren mit externem Mediator zwischen dem Vorhabenträger und den Bürgerinnen und Bürgern vermitteln und, wenn dies von den Beteiligten gewünscht wird, in eine Schlichtung münden. Daneben bietet das Internet neue Möglichkeiten zu einer intensiveren Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.

**15) Sollen bestimmte Teilnahmeverfahren bundesgesetzlich festgeschrieben werden, oder lediglich – z.B. im Rahmen einer Verwaltungsvorschrift oder eines Pflichtenheftes – formale Standards formuliert werden, entlang deren die Genehmigungsbehörden selbst über das geeignete Teilnahmeverfahren entscheiden können?**



- 16) **Wie könnten solche formalen Standards aussehen?**
- 17) **Welche Verbindlichkeit sollten Ergebnisse von Mediationsverfahren für die folgenden, rechtlich verbindlich geregelten Planungsverfahren haben?**
- 18) **Ist es sinnvoll, der Verwaltung in Form einer Öffnungsklausel eine Art „optionalen Instrumentenkasten“ an die Hand zu geben, aus dem sie geeignete Verfahren auswählen kann? Es läge dann im Ermessen der Verwaltungsbehörde, ein Beteiligungsverfahren wie z.B. ein Mediationsverfahren zu eröffnen. Wer sollte das Recht haben, ein Mediationsverfahren anzustrengen und wer entscheidet über die zu Beteiligten?**
- 19) **Sollte vorgesehen werden, dass neue Beteiligungsverfahren (z.B. Mediation) in der Planfeststellung den Erörterungstermin ersetzen können?**
- 20) **Ist eine formelle Regelung notwendig, die die Genehmigungsbehörde ermächtigt, externe Stellen mit dem Verfahrensmanagement bei der Öffentlichkeitsbeteiligung (z.B. bei Mediationen) zu beauftragen?**

Wir wollen die Beteiligungsverfahren dahingehend öffnen, dass „Interessierte“ genauso wie von der Planung in ihren Schutzrechten unmittelbar „Betroffene“ die Möglichkeiten bekommen, sich an Planungsverfahren beteiligen zu können und gleichberechtigt angehört und berücksichtigt zu werden. Dabei wollen wir zugleich sicherstellen, dass auch bei der Anwendung neuer Formen der Bürgerbeteiligung und bei direktdemokratischen Entscheidungsverfahren die Belange der unmittelbar Betroffenen weiterhin angemessen berücksichtigt werden.

- 21) **Sollten die Öffentlichkeitsbeteiligung bei Planfeststellungsverfahren künftig generell für alle Bürgerinnen und Bürger geöffnet werden, also nicht mehr auf den Kreis der unmittelbar Betroffenen und der Umweltverbände beschränkt sein? Oder ist es sinnvoller, die Bürgerinnen und Bürger bereits im Vorfeld (also z.B. im Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren) zu beteiligen, während im Planfeststellungsverfahren, in dem es um Einzelheiten der Planung geht, weiterhin nur direkt Betroffene und die Umweltverbände beteiligt werden?**



**22) Sollte dennoch den Genehmigungsbehörden die Möglichkeit eröffnet werden, auch im Planfeststellungsverfahren bei Bedarf die gesamte interessierte Öffentlichkeit zu beteiligen?**

**23) Wie kann gesichert werden, dass Planungsentscheidungen, die auf Basis einer umfassenden Bürgerbeteiligung getroffen werden, nicht bestehende Schutzrechte von Planungsbetroffenen (z.B. den Anwohnern einer geplanten Verkehrsstrasse) oder Umwelt- und Naturschutzvorschriften aushebeln und dass sie gerichtsfest sind?**

#### **4.4 Frühzeitige Beteiligung**

Planung muss als ergebnisoffener Prozess gestaltet werden, in dem ein Projekt nicht gegen alle Widerstände „durchgeboxt“, sondern gemeinsam entwickelt wird. Auch das „Ob“, also die Notwendigkeit einer Planung, muss öffentlich diskutiert werden. Dazu wollen wir die Bürgerinnen und Bürger möglichst früh an den Entscheidungen über die Planung von Infrastrukturprojekten beteiligen und greifen damit eine Idee auf, die im politischen Raum unter den Stichworten „Vorerörterung“ und „Absichtsbürgerbeteiligung“ diskutiert wird. Ziel ist es, dass ein Projekt bereits in einem Stadium, in dem es nur als „Absicht“ oder „Idee“ existiert, der Öffentlichkeit vorgestellt und mit ihr erörtert wird: Politik und Verwaltung haben z.B. die Absicht, eine Straße oder eine Schienenverbindung von X nach Y zu bauen. Indem sie diese Idee öffentlich zur Diskussion stellen, wird frühzeitig erkennbar, ob ein Vorhaben bei seiner weiteren Verfolgung umstritten sein wird oder nicht. Gibt es vielleicht eine Einigkeit oder große Zustimmung für ein solches Projekt? Oder steht im Mittelpunkt nicht das „Ob“ sondern das „Wie“: also z.B. zur die konkrete Linienführung oder – bei Verkehrsprojekten – der Lärmschutz.

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur stellen sich diese Fragen auf zwei der Planfeststellung vorgelagerten Planungsebenen, der Bundesverkehrswege- bzw. Bedarfsplanung und dem Raumordnungsverfahren bzw. der Linienbestimmung. Auf beiden Ebenen wollen wir die Öffentlichkeitsbeteiligung massiv verbessern.



24) Auf welcher Planungsebene ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung zum „Ob“ einer Planung sinnvoll, also zur Frage, ob ein Verkehrsprojekt notwendig ist und verwirklicht werden soll: im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) oder des Raumordnungsverfahrens / der Linienbestimmung?

25) Auf welcher Planungsebene sollte die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Frage erfolgen, welche grundsätzlichen Alternativen es gibt (z.B. Ausbau eines anderen Verkehrsträgers, Aus- statt Neubau, anderer Korridor oder andere Trasse, andere Dimensionierung)?

Ein massives Beteiligungs- und Transparenzdefizit besteht aus unserer Sicht derzeit bei der Erstellung der **Bundesverkehrswege- und Bedarfsplanung**. Hier müssen Wege gefunden werden, Bürgerinnen und Bürger angemessen an den Grundsatzentscheidungen über das künftige Verkehrswegenetz zu beteiligen.

Ebenso wollen wir die Bürgerinnen und Bürger an der Erstellung der Bundesnetzplanung für Energietrassen beteiligen. Aufgrund der Dringlichkeit des Ausbaus der Energienetze ist es dabei zugleich unser Ziel, Verzögerungen bei der Aufstellung der Bundesnetzplanung zu vermeiden.

26) Kann die EU-rechtlich vorgeschriebene strategische Umweltprüfung (SUP), bei der zu jedem Projekt auch Alternativen zu prüfen sind, genutzt werden, um die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zu verbessern?

27) Sollte bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans eine Internetkonsultation sowohl über Zielsetzung, Verkehrs- und Netzkonzeption als auch über konkrete Projekte, deren mögliche Alternativen sowie die Frage, welche Projekte prioritär sind, vorangeschaltet werden? Zu welchem Zeitpunkt sollte diese Konsultation erfolgen, z.B. unmittelbar nach Vorlage des Regierungsentwurfs des BVWP und damit noch vor der formellen Abstimmung mit den Ländern oder erst nach der Länderabstimmung, z.B. nach Vorlage des im Rahmen der strategischen Umweltprüfung geforderten Umweltberichts?



- 28) Sollte es zur Voraussetzung für die Aufnahme eines Verkehrsprojekt in den Bundesverkehrswegeplan gemacht werden, dass der jeweilige Vorhabenträger bzw. Anmelder die Akzeptanz des gemeldeten Infrastrukturprojekts in den vom Projekt unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften (z.B. durch Bürgerbefragung, Anhörung oder andere Beteiligungsverfahren) nachgewiesen hat? Sollte daneben ein permanentes Beratungsgremium aus Verbands- und Wissenschaftsvertretern eingerichtet werden, das das Vorhaben während des mehrjährigen Prozesses begleitet?
- 29) Ist es sinnvoll, nach Schweizer Vorbild das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung in einem Bericht des Bundesverkehrsministeriums an den Bundestag zusammenfassen, in dem die vorgeschlagenen Verkehrswege nicht nur hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit, sondern – als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – auch hinsichtlich ihrer Akzeptanz bewertet werden (einschließlich der verkehrsträgerübergreifend zur Verfügung stehenden Alternativen)?
- 30) Sollte die Öffentlichkeitsbeteiligung (und damit die öffentliche Diskussion zur verkehrlichen Notwendigkeit von Projekten) nur für neu in die Bundesverkehrswegeplanung aufzunehmende Projekte durchgeführt werden oder auch für solche, die bereits im geltenden BVWP enthalten sind, mit deren Bau aber noch nicht begonnen wurde?
- 31) Sollte auch bei der Erstellung der Bedarfspläne (also bei der Übertragung der Ergebnisse des BVWP in verbindliche Listen, die vom Bundestag als Anhang zu den Ausbaugesetzen beschlossen werden) eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen werden, da es hier zu deutlichen Änderungen gegenüber dem BVWP kommen kann?
- 32) Sollte bei der alle fünf Jahre anstehenden Überprüfung der Bedarfspläne eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen werden? Wie könnte diese aussehen (z.B. Diskussion über neue Prioritäten und Projektalternativen im Lichte der aktualisierten Kosten-Nutzen-Werte)?
- 33) Sollte eine gesetzliche Verankerung der Bedarfspläne im 5-Jahresrhythmus vorgesehen werden (Inkraftsetzen des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung durch



das Parlament nach Beteiligung der Öffentlichkeit)? Oder ist es sinnvoller, die aufgrund der Bedarfspläne zu erarbeitenden Investitionsrahmenpläne gesetzlich zu verankern und hierbei die Öffentlichkeit zu beteiligen?

34) Sollte in Zukunft über die Projekte der Bundesverkehrswegeplanung, die aus Bundessicht nicht zum überregional vorrangigen Kernnetz gehören (z.B. Ortsumgehungen), künftig in den jeweiligen Bundesländern entschieden werden, in denen sich das Projekt befindet? Oder muss der Bund, der diese Projekte finanziert, hier sein Letztentscheidungsrecht behalten?

35) Wie kann die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der neu eingeführten Bundesnetzplanung für Energieleitungen gewährleistet werden, ohne dass dies zu erheblichen Verzögerungen führt?

Potenzial, um die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig an Planungen zu beteiligen, sehen wir daneben vor allem beim **Raumordnungsverfahren** bzw. bei der für Verkehrsprojekte nachfolgenden **Linienbestimmung**, bei denen über die Dimensionierung und den Trassenverlauf von Infrastrukturprojekten entschieden wird. Hierbei stellt sich unter anderem die Frage der Abgrenzung zum Planfeststellungsverfahren und der dort bereits heute vorgesehenen Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger.

36) Sollte das Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren künftig in die Planfeststellung integriert werden – und wenn ja, wie?

37) Oder ist es sinnvoller, für Bundesverkehrswege- und Energienetzprojekte obligatorisch ein Raumordnungsverfahren samt umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung als Voraussetzung für die Durchführung der Linienbestimmung bzw. Planfeststellung vorzuschreiben und in diesem Rahmen die Frage möglicher Alternativen (andere Trassen, Ausbau anderer Verkehrsträger, ggf. auch Nullvariante) und der grundsätzlichen Ausgestaltung (Dimensionierung, Linienbestimmung, Lärmschutz etc.) öffentlich zu diskutieren? Welche Vorgaben können hierfür – angesichts der Zuständigkeit der Länder für die Raumordnung – bundesgesetzlich festgelegt werden (z.B. Festlegung im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz oder in den Fach-





gesetzen, die die Linienbestimmung regeln)?

- 38) Genügt bei Raumordnungsverfahren die bisherige im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung? Wie kann sie verbessert werden?
- 39) Sollte die Bürgerbeteiligung bei Raumordnungsverfahren schriftlich oder über einen (obligatorischen?) öffentlichen Erörterungstermin erfolgen? Kann beides miteinander kombiniert werden?
- 40) Ist ein öffentlicher „Vorerörterungstermin“ vor Beginn des Raumordnungsverfahrens bzw. des um Raumordnungsaspekten erweiterten Planfeststellungsverfahrens sinnvoll oder sollte der Erörterungstermin zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen werden?
- 41) Wie sollen die Ergebnisse des öffentlichen Erörterungstermins festgehalten werden (z.B. Bericht im Internet)? Soll der Erörterungstermin von der Genehmigungsbehörde oder durch von ihr beauftragte unabhängige Dritte durchgeführt werden?
- 42) Sollten bei obligatorischem Raumordnungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung die Ergebnisse des Verfahrens Außenwirkung bekommen (also nicht nur für die Behörden, sondern für alle Bürgerinnen und Bürger verbindlich sein) – mit der Folge, dass die Festlegungen des Raumordnungsverfahrens für das Planfeststellungsverfahren verbindlich sind, also nur noch gerichtlich angefochten werden können?
- 43) Sollte eine gerichtliche Überprüfung wie bisher sich nur auf die Verletzung der Rechte des Klägers beziehen oder sollte sie – entsprechend der Ausweitung der Beteiligung auf Personen, die nicht in ihren eigenen Rechten unmittelbar betroffen sind – auf sämtliche einzuhaltenden Rechtsvorschriften ausgeweitet werden?
- 44) Welche Rolle können Bürgerentscheide und Bürgerbefragungen bei raumordnerischen Grundsatzentscheidungen über das Ob und Wie (Trassenverlauf) eines Projekts spielen? Sollen sie (für bestimmte Projekttypen) verbindlich als Voraussetzung der Linienbestimmung vorgeschrieben oder als optionales Interventionsrecht der Bürgerinnen und Bürger ermöglicht werden? Auf welcher Ebene sollen sie bei



**Bundesverkehrswegeprojekte erfolgen: auf Bundes- oder Landesebene (wegen überregionaler Bedeutung der Projekte) oder in denjenigen Gebietskörperschaften, deren Territorium von der geplanten Trasse berührt ist (Betroffenenprinzip)? Bedarf es bundesgesetzlicher Vorgaben?**

**45) Welche Verbindlichkeit kommt dem Ergebnis einer Bürgerbeteiligung zu? Fließt es in die abschließende Abwägung der Genehmigungsbehörde ein (Abweichungen sind begründungspflichtig) oder bindet es sie?**

**46) Sollte die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung der für ein Verkehrsprojekt durchzuführenden Umweltverträglichkeitsuntersuchungen („Scoping“) verbessert werden? Sollte der Scoping-Termin, bei dem der Untersuchungsumfang erörtert wird, bei bestimmten Vorhaben verpflichtend sein oder im Gegenteil die Durchführung dieses Termins ausschließlich in die Entscheidung des Vorhabenträgers (statt wie bisher der Genehmigungsbehörde) gestellt werden?**

Beim **Planfeststellungsverfahren** ist bereits heute eine Beteiligung der Betroffenen vorgesehen. Eine Verschlechterung dieser Beteiligungsmöglichkeiten, wie sie die Bundesregierung mit dem Wegfall des obligatorischen Erörterungstermins plant, lehnen wir ab. Beim Neu- oder Ausbau von Flughäfen wollen wir sicherstellen, dass die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig bei der Festlegung der Flugrouten beteiligt werden.

**47) Ist eine umfassende Beteiligung aller Bürgerinnen und Bürger bei Planfeststellungsverfahren notwendig oder sollte sich die Beteiligung bei der Planfeststellung wie bisher auf die unmittelbar in ihren Rechten Betroffenen (z.B. Grundstückseigentümer, Anwohner) sowie die Umweltverbände beschränken und die interessierte Öffentlichkeit bereits zu einem früheren Zeitpunkt eingebunden werden?**

**48) Sollte die Beteiligung der Betroffenen im Planfeststellungsverfahren verbessert werden (z.B. persönliche Benachrichtigung betroffener Grundstückseigentümer) oder genügt das bisherige Verfahren? Welche Verbesserungsvorschläge für das**



**Planfeststellungsverfahren gibt es?**

**49) Wie kann eine rechtzeitige Bürgerbeteiligung über die örtlichen Fluglärmkommissionen hinaus bei der Festlegung von Flugrouten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) rechtlich verankert werden? Wie kann sichergestellt werden, dass die Festlegung der Flugrouten beim Neu- und Ausbau von Flughäfen so frühzeitig erfolgt, dass sie verbindlich in das Planfeststellungsverfahren einfließen kann, andererseits aber neue Erkenntnisse zu technisch möglichen Anflugverfahren sowie neue Anforderungen an die Kapazität des Flughafens auch zu einem späteren Zeitpunkt noch berücksichtigt werden können?**

#### **4.5 Planungsbeschleunigung**

Wir wollen Planungsverfahren weiter beschleunigen. Lange Planungszeiten und die verzögerte Fertigstellung von Verkehrs- und Energieleitungsstrassen haben nicht nur negative Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort und für die Menschen, die auf Verkehrswege und eine sichere Energieversorgung angewiesen sind. Sie führen auch wegen Baupreissteigerungen auch zu einer Verteuerung von Bauprojekten.

Planungsbeschleunigung soll aber nicht auf Kosten der Bürgerbeteiligung und von Umwelt- und Naturschutzstandards gehen. Wir sind vielmehr der Überzeugung, dass eine verbesserte Beteiligung der Bürger neben der Straffung von Verfahrensabläufen auf Seiten der Genehmigungsbehörden dazu beitragen kann, die Dauer von Planungsverfahren insgesamt zu verkürzen und gleichzeitig Umwelt- und Naturschutzbelange angemessen zu berücksichtigen.

**50) Sollte die Umweltverträglichkeitsprüfung, soweit sie bereits im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durchgeführt worden ist, künftig im Rahmen der Planfeststellung entfallen – es sei denn, dass sich neue, im Raumordnungsverfahren noch nicht berücksichtigte Aspekte ergeben?**

**51) Wo sind Fristverkürzungen bei Genehmigungsverfahren machbar, ohne das Ziel**



einer verbesserten Bürgerbeteiligung zu gefährden?

- 52) Kann der Erörterungstermin bei Planfeststellungsverfahren durch Vorgaben für seine Strukturierung effizienter gestaltet werden? Welche Möglichkeiten gibt es hierzu?
- 53) Durch welche rechtlichen Vorgaben können Verfahrensabläufe auf Seiten der Genehmigungsbehörde beschleunigt werden? Sollte z.B. eine Frist festgelegt werden, innerhalb deren eine Genehmigungsbehörde Antragsunterlagen für die Planfeststellung auf Vollständigkeit überprüfen muss?
- 54) Wie kann sichergestellt werden, dass die bereits heute vorgesehene Dreimonatsfrist für den Abschluss des Erörterungstermins bei Planfeststellungsverfahren auch tatsächlich von der Planfeststellungsbehörde eingehalten wird?
- 55) Sollten zur Vermeidung aufwändiger Einzelfallprüfungen Schwellenwerte und Kriterien für die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung eingeführt werden? Wie könnten diese aussehen?

Besonderen Beschleunigungsbedarf sehen wir infolge des Atomausstiegs beim Bau umweltfreundlicher Kraftwerke. Wir wollen deshalb ein Kraftwerksneubaubeschleunigungsgesetz, das die Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren für Kraftwerksneu- und -umbauten verkürzt.

- 56) Wie kann gesetzlich sichergestellt werden, dass zeitnah die als notwendig erkannten zusätzlichen Versorgungsanlagen tatsächlich beschleunigt gebaut werden?
- 57) Welche Beschleunigung im Genehmigungsverfahren ist notwendig, um zu diesem Ziel zu kommen? Kann der Bund gesetzliche Regelungen treffen, die zu einer Beschleunigung der in Landeskompentenz liegenden Raumordnungsverfahren beitragen?

Ein Problem stellt bei Infrastrukturprojekten die Dauer des Rechtsweges dar. Gleichzeitig sind die Möglichkeiten sehr eingeschränkt, im Rahmen von gerichtlichen Aus-



einandersetzungen auf neue Gesichtspunkte bzw. Konfliktschlichtungsalternativen einzugehen, ohne z.B. ein ganz neues Planfeststellungsverfahren zu riskieren. Hier müssen Lösungen gefunden werden, die eine größere Flexibilität garantieren.

**58) Soll die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes für bestimmte Verkehrsinfrastruktur-Großprojekte ausgeweitet oder im Gegenteil – wegen potenzieller Überlastung des Gerichts – eingeschränkt werden?**

**59) Soll am Grundsatz der so genannten „materiellen Präklusion“ festgehalten werden, wonach bei der gerichtlichen Überprüfung nur solche Aspekte berücksichtigt werden können, die von den Bürgerinnen und Bürgern bereits während des formellen Beteiligungsverfahrens als Einwendungen vorgebracht worden sind?**

**60) Wie kann eine weitere Beschleunigung gerichtlicher Überprüfungsverfahren erreicht werden?**

**61) Können Gerichte bei der Überprüfung von Planungsverfahren mit neuen Möglichkeiten der Konfliktschlichtung ausgestattet werden, so dass sie das Ergebnis eines Planungsverfahrens in Frage stellen können, ohne dass die Durchführung eines vollständigen neuen Verfahrens erforderlich wird?**

#### **4.6 Künftige Rolle der Umweltverbände**

Den Umweltverbänden kommt neben den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Vorhabenträgern bei Planungen eine Schlüsselposition zu. In seinem Urteil vom 12.05.2011 zum Kohlekraftwerk Lünen hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) deutlich gemacht, dass er die im deutschen Recht verankerten Befugnisse der Umweltverbände für nicht ausreichend hält. Dabei geht es vor allem um das Verbandsklagerecht, das der EuGH auf die Überprüfung aller Umweltvorschriften erweitert hat, unabhängig davon, ob die Vorschriften dem Schutz der Rechtsgüter Einzelner dienen oder im Interesse der Allgemeinheit stehen.

Unser Ziel ist es, einerseits angesichts des Urteils des EuGH die Rolle der Umweltverbände als Vertreter der Interessen der Allgemeinheit neu zu definieren, anderer-



seits dabei aber nicht das berechnete Interessen der Investoren nach Planungssicherheit aus dem Auge zu verlieren.

**62) Wie kann das Verbandsklagerecht (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz) angesichts des EuGH-Urteils vom 12.05.2011 im Bereich der Allgemeinvertretungsrechte der Umweltverbände weiterentwickelt werden, ohne die Planungssicherheit bei Infrastruktur- und sonstigen Investitionsprojekten zu gefährden?**

#### **4.7 Finanzierung von Bürgerbeteiligung**

Wir wissen, dass mehr Transparenz und mehr Bürgerbeteiligung Auswirkungen auf die Kosten und damit auf die Finanzierung von Infrastrukturprojekten haben. Zum einen kostet die Bürgerbeteiligung selbst Geld. Zum anderen führen Beteiligungsverfahren nicht selten zur Entscheidung für teurere Planungsvarianten, wie z.B. zum Bau zusätzlicher Lärmschutzwände oder Tunnel. Dennoch sind wir überzeugt, dass Bürgerbeteiligung sich volkswirtschaftlich auszahlt, alleine schon deshalb, weil viele wichtige Infrastrukturprojekte ansonsten nicht mehr oder nur noch mit großer Verzögerung durchsetzbar sein dürften.

Ein haushaltrechtliches Problem ergibt sich bisher allerdings, wenn im Zuge von Bürgerbeteiligungen Lösungen zum Beispiel Lärmschutz gefunden werden, die über das gesetzlich geforderte Maß hinausgehen und die deshalb von der öffentlichen Hand nicht finanziert werden dürfen. Hier gilt es flexiblere Lösungen zu finden, ohne das Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgebot der Bundeshaushaltsordnung zu verletzen.

**63) Sollten die Kosten für die Bürgerbeteiligung bei Projekten in öffentlicher Trägerschaft von vornherein in die Planungskosten eingepreist werden? Sollen Bürgerinitiativen staatliche Hilfen erhalten, um die Mitwirkungsmöglichkeiten von Bürgerinnen und Bürgern zu verbessern, und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen?**

**64) Um wie viel verteuern sich damit schätzungsweise die Planungskosten?**



**65) Sollte ein nicht-projektbezogener Haushaltstitel für Bundesverkehrswegeprojekte eingerichtet werden, mit dem Ausgleichsmaßnahmen für betroffene Anwohner, insbesondere zum Lärmschutz, finanziert werden, die über das gesetzlich geforderte Maß hinausgehen?**

## **5. Einladung zum Dialog**

Wir laden alle Interessierten zum Dialog über die Frage ein, wie wir die Bürgerbeteiligung bei Infrastrukturplanungen konkret verbessern können. Deshalb sind wir an Stellungnahmen zu den vorgenannten Fragen sehr interessiert.

Wir werden auf der Basis dieser Stellungnahmen ein Konzept erarbeiten, das auf einem möglichst breiten gesellschaftlichen Einvernehmen fußt und eine der Säulen bildet für den von uns angestrebten umfassenden Konsens zu Fragen der künftigen Gestaltung unserer Infrastruktur.