

Antrag

der Abgeordneten Sören Bartol, Florian Pronold, Hans-Joachim Hacker, Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Martin Dörmann, Garrelt Duin, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalk, Michael Groß, Michael Hartmann (Wackernheim), Hubertus Heil (Peine), Rolf Hempelmann, Gustav Herzog, Ulrich Kelber, Ute Kumpf, Dr. Matthias Miersch, Thomas Oppermann, Andrea Wicklein, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Für einen neuen Infrastrukturkonsens: Gemeinsam Zukunft planen – Infrastruktur bürgerfreundlich voranbringen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland braucht eine leistungsfähige Infrastruktur, um auch künftig als moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort wirtschaftlich erfolgreich zu sein und eine hohe Lebensqualität zu sichern. Es muss deshalb in Modernisierung und Ausbau der Energie- und Kommunikationsnetze und der Verkehrswege investiert werden. Neue Vorhaben 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.

Dazu ist ein neuer gesellschaftlicher Konsens für eine moderne Infrastruktur notwendig. Ein solcher Konsens wird nur erreicht, wenn die Bürgerinnen und Bürger in die Planung von Infrastrukturvorhaben von Anfang an einbezogen sind. Am Ende wird zwar auch weiterhin die zuständige Behörde eine rechtsverbindliche Planungsentscheidung treffen müssen. Aber es müssen alle Bürgerinnen und Bürger, die dies wünschen, an diesem Entscheidungsprozess mitwirken können, und zwar nicht als Pro-forma-Beteiligung, sondern indem echte Mitwirkungsmöglichkeiten geschaffen werden. Entscheidungen, die unter breiter Beteiligung der Bevölkerung gefunden worden sind, müssen am Ende auch von allen mitgetragen werden.

Bürgerbeteiligung steht nicht im Gegensatz zu, sondern ist Bestandteil einer modernen Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik. Sie bietet nicht nur den Kritikern, sondern auch den Befürwortern die Chance, für ein Infrastrukturprojekt und seine Vorteile zu werben. Gleichzeitig erhalten Planungsträger die Möglichkeit, ihre Pläne offensiv zu vertreten und frühzeitig Akzeptanz und Planungssicherheit zu erreichen.

Mehr Bürgerbeteiligung steht auch nicht im Widerspruch zum wirtschaftlichen Interesse nach kurzen Planungs- und Bauzeiten; im Gegenteil: Nur eine breite Akzeptanz der Bauvorhaben sichert deren rasche Umsetzung. Deshalb gehören Planungsbeschleunigung und Bürgerbeteiligung zusammen. Eine verbesserte Beteiligung der Bürger kann dazu beitragen, die Dauer von Planungsverfahren insgesamt zu verkürzen. Und umgekehrt tragen kurze Planungszeiten zu mehr

Akzeptanz bei, indem sie verhindern, dass sich die Kinder und Enkel mit der Umsetzung der Planung ihrer Vorfahren konfrontiert sehen.

Beteiligungsformen sollten so gestaltet sein, dass sie möglichst vielen Menschen die Teilnahme ermöglichen. Es gilt insbesondere, auch benachteiligte Bevölkerungsgruppen zum Mitmachen zu motivieren. Diese sind von den Auswirkungen von Baumaßnahmen oftmals überproportional betroffen, etwa durch Verkehrslärm, bei Beteiligungsverfahren bisher aber unterrepräsentiert.

Beteiligungsprozesse müssen ergebnisoffen sein. Dies bedeutet einen grundlegenden Wechsel in der Planungskultur: Transparenz statt Diskussionen hinter verschlossenen Türen, eine umfassende Öffnung der Planungsverfahren und ein neues, auf Dialog ausgerichtetes Selbstverständnis von Politikern und Verwaltungen. Dazu gehört vor allen Dingen, frühzeitig darüber zu informieren, welche Vorhaben geplant werden. Die Öffentlichkeit muss in jeder Planungsphase ausführlich über den Planungsstand sowie die Argumente von Verwaltung, Fachexperten und Politik informiert werden. Zugleich muss die Verständlichkeit der Planungsprozesse und Planungsunterlagen verbessert werden.

Bürgerbeteiligung darf nicht zum Mittel degradiert werden, um nachträglich Akzeptanz zu schaffen für vorher unter Ausschluss der Öffentlichkeit gefasste Beschlüsse. Eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, wie sie heute praktiziert wird, setzt zu spät ein, um Planungen entscheidend verändern zu können. Deshalb müssen die Bürgerinnen und Bürger künftig bereits bei der Frage einbezogen werden, ob ein Projekt überhaupt gebaut wird. Auch müssen sie an den Vorplanungen beteiligt werden, die dem Planfeststellungsverfahren zum Neubau von Verkehrswegen und Leitungstrassen vorausgehen und in denen alternative Trassen und Ausführungsvarianten geprüft und festgelegt werden. Dafür müssen klare rechtliche Standards festgelegt werden. Welche Formen der Bürgerbeteiligung konkret gewählt und wie sie ausgestaltet werden, sollte hingegen vor Ort entschieden werden – in einem „lernenden Verfahren“, in dem Verwaltungen zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern Elemente ausprobieren und weiterentwickeln.

Reformbedürftig sind auch das Planfeststellungsverfahren beim Aus- und Neubau von Flughäfen sowie das Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugrouten. Nicht selten kommt es vor, dass beim Planfeststellungsverfahren noch nicht feststeht, wer überhaupt von den Lärmauswirkungen eines neuen Flughafens oder einer neuen Start- und Landebahn betroffen ist. Denn die Festlegung der Flugrouten ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens, sondern wird per Rechtsverordnung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung erst kurz vor Eröffnung eines Flughafens oder der Landebahn festgelegt. So kann es, wie im Falle des Berliner Flughafens geschehen, vorkommen, dass bei der endgültigen Festlegung der Flugrouten im Ergebnis plötzlich neue Bevölkerungsgruppen von den Auswirkungen des geplanten Flugbetriebes betroffen sind, die am Anfang davon nichts ahnen konnten. Dies gilt es, künftig zu verhindern. Daher muss sichergestellt werden, dass die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig bei der Festlegung der Flugrouten beteiligt werden. Außerdem müssen sämtliche potenziell betroffenen Gemeinden und ihre Bürgerinnen und Bürger beim Planfeststellungsverfahren einbezogen werden, unabhängig von der jeweils aktuellen Flugroutenplanung.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. im Bereich der Beschleunigungen von Planungen und ihrer gerichtlichen Überprüfung
 - sicherzustellen, dass Planfeststellungsverfahren nach den Regeln modernen Projektmanagements gemanagt und der Erörterungstermin durch Vorgaben für seine Strukturierung effizienter gestaltet werden. Dazu sollten

den Genehmigungs- und Anhörungsbehörden von der Bundesregierung entsprechende Leitfäden an die Hand gegeben werden;

- für eine ausreichende Personalausstattung der Genehmigungsbehörden, soweit es sich um Bundesbehörden handelt, zu sorgen. Die Personalentwicklungskonzepte im nachgeordneten Bereich der Bundesministerien für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie für Wirtschaft und Technologie sind daraufhin kritisch zu überprüfen;
- im Zuge der anstehenden Evaluation der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts für gesetzlich festgelegte Infrastrukturprojekte zu prüfen, ob diese beibehalten werden soll. Dies darf allerdings nicht zur Überlastung des Bundesverwaltungsgerichts führen;
- zusammen mit den Ländern gemeinsam weitere Beschleunigungsmöglichkeiten bei der Planung von Infrastrukturvorhaben zu prüfen, insbesondere eine mögliche Integration des Raumordnungs- in das Planfeststellungsverfahren;
- einen Gesetzentwurf vorzulegen, der sicherstellt, dass
 - Planfeststellungsverfahren beschleunigt werden, indem mögliche Alternativplanungen unter Beteiligung der Öffentlichkeit schon in der Vorphase vor Eröffnung des Verfahrens geprüft werden;
 - zeitraubende Doppelungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung vermieden werden. Hat bereits im Rahmen des Raumordnungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung stattgefunden, so sollte sich im nachfolgenden Zulassungsverfahren die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf die noch nicht untersuchten Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränken;
 - für jene Vorhaben, bei denen die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Einzelfall geprüft werden muss (§ 3c Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung), Bagatellschwellenwerte für die einzelnen Vorhabensmerkmale (Anhang 2 Nummer 1) definiert und die vorhandenen Kriterien für die Erforderlichkeit präzisiert werden, um langwierige Detailprüfungen zu vermeiden;
 - die Spielräume der Genehmigungsbehörden zur Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen für Beeinträchtigungen der Anwohnerinnen und Anwohner, z. B. durch Verkehrslärm oder siedlungsnahe Energietrassen, erweitert werden. Dazu sollte auch für Verkehrsprojekte die Möglichkeit eigener – von den Naturschutzausgleichsmitteln unabhängiger – Ausgleichsfonds geprüft werden, mit denen über gesetzliche Standards hinausgehende Maßnahmen bezahlt und Betroffene für Belastungen entschädigt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie den Planungsbehörden mehr Spielraum zum frühzeitigen Aushandeln individueller Ausgleichslösungen gegeben werden kann;
 - bei Enteignungsverfahren im Zuge von Planungen soziale Härten vermieden werden. Selbstbewohntes Wohneigentum sollte künftig nicht mehr nach dem Verkehrswert entschädigt, sondern es sollte funktionaler Ersatz für das verlorene Heim zur Verfügung gestellt werden. Entschädigungszahlungen für den Bau von Energieleitungen sollten nicht nur, wie bisher, an Gemeinden, sondern auch direkt an betroffene Anwohnerinnen und Anwohner gezahlt werden können. Darüber hinaus sollten für Stromfreileitungen der Höchstspannungsebene verbindliche Mindestabstände von Wohngebäuden festgesetzt werden, bei deren Nichteinhaltung die Eigentümer auf der Grundlage von Ersatzbeschaffung/Totalverlust entschädigt werden müssen;

- das Klagerecht der Umweltverbände entsprechend den Vorgaben des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 12. Mai 2011 zum Kohlekraftwerk Lünen) auf alle Umweltvorschriften ausgeweitet wird, unabhängig davon, ob sie dem Schutz der Rechtsgüter Einzelner dienen oder im Interesse der Allgemeinheit stehen;
 - die gerichtliche Überprüfung von Planungsergebnissen sich künftig darauf konzentriert, ob die vorgeschriebenen Bewertungs-, Abwägungs-, Beteiligungs- und Entscheidungsverfahren eingehalten worden sind;
 - bei Umweltverbandsklagen jede Partei ihre außergerichtlichen Kosten – wie heute schon bei arbeitsrechtlichen Auseinandersetzungen der Fall – selbst trägt;
2. im Bereich der Netz- und Bedarfsplanung für Bundesverkehrswege und Energieleitungen
- den Bedarf für Infrastrukturprojekte transparent und unter Mitwirkung der Öffentlichkeit zu ermitteln;
 - der Öffentlichkeit über Internet alle Planungs- und Berechnungsgrundlagen der Bundesverkehrswegeplanung und Bundesnetzplanung für Energienetze zugänglich zu machen;
 - die methodischen Grundlagen und Detailannahmen der Bedarfsermittlung (z. B. Szenarienrahmen) offenzulegen und nachvollziehbar zu erläutern. Zu diesem Zweck ist bei der Auftragsvergabe von Prognosen und Nutzen-Kosten-Analysen dafür Sorge zu tragen, dass die verwendete Methodik ins Eigentum der öffentlichen Hand übergeht und damit offengelegt werden kann;
 - die Mitwirkungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit bei der Netzplanung und Bedarfsfestlegung deutlich zu verbessern;
 - nur noch solche Projekte in die Netzplanung für Bundesverkehrswege aufzunehmen, deren Akzeptanz der jeweilige Anmelder in den vom Projekt betroffenen Gebietskörperschaften (z. B. durch Bürgerbefragung, Anhörung oder andere Beteiligungsverfahren) geprüft hat und im Anmeldebogen nachvollziehbar dokumentiert. Die Anmelder sollten verpflichtet werden, die Projekte vor der Anmeldung zu veröffentlichen und der Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Stellungnahme zu geben;
 - bei der Ermittlung des Bedarfs an Bundesverkehrswegen in allen Phasen – beginnend mit der Zieldiskussion und Szenarienentwicklung – eine qualifizierte Verbändebeteiligung sicherzustellen. Hierzu sollte ein permanentes Beratungsgremium aus Verbands- und Wissenschaftsvertretern eingesetzt werden, das bei allen Entscheidungen frühzeitig einbezogen wird und das breite Spektrum der gesellschaftlichen Interessen von Ökonomie bis Ökologie abbildet;
 - der Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Bundesverkehrsnetzplanung und dem zugehörigen Umweltbericht zu geben, bevor diese von der Bundesregierung beschlossen werden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung darf sich nicht allein auf die Umweltverträglichkeitsprüfung beziehen, sondern muss alle Aspekte der Netzplanung, insbesondere deren Ziele, Prioritäten und mögliche Netzalternativen, sowie ökonomische Fragen umfassen. Die Beteiligung der Länder und Behörden muss parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden, und alle Stellungnahmen sollten im Internet veröffentlicht werden;

- das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Bundesverkehrsnetzplanung in einem Bericht an den Deutschen Bundestag zusammenzufassen, in dem die vorgeschlagene Netzplanung nicht nur hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit, sondern – als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – auch hinsichtlich ihrer Akzeptanz bewertet wird;
 - bereits in der Bundesverkehrswegeplanung die Voraussetzungen für eine wirkliche Bürgerbeteiligung vor Ort zu schaffen. Die Bundesverkehrswegeplanung muss künftig hinreichende Planungsspielräume eröffnen, damit in späteren Verfahrensschritten noch über grundsätzliche Gestaltungsvarianten (z. B. Neubau einer Bundesautobahn oder Ausbau einer bestehenden Bundesstraße) sowie über die Dimensionierung eines Projektes entschieden werden kann;
 - die Öffentlichkeit auch bei der Erarbeitung sowie der Überprüfung der Bedarfspläne für Bundesverkehrswege zu beteiligen. Auch diese Beteiligung darf sich nicht allein auf die strategische Umweltprüfung beziehen, sondern muss alle Aspekte der Bedarfsplanung umfassen, insbesondere die Frage von Planungsprioritäten und Planungsalternativen. Das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung ist in einem Bericht an den Deutschen Bundestag zu dokumentieren;
 - regelmäßig einen Verkehrsinfrastrukturbericht vorzulegen, der die Öffentlichkeit detailliert über den Unterhaltungszustand aller Verkehrswege informiert und den Unterhaltungsbedarf transparent macht;
 - bei der Erarbeitung des Szenarienrahmens für die Netzentwicklungsplanung für Energieleitungen eine qualifizierte Verbändebeteiligung sowie die Transparenz des Verfahrens und die Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse sicherzustellen;
 - einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem auch auf Bundesebene Volksinitiativen, Volksbegehren und Volksentscheide zu Gesetzesvorhaben des Bundes ermöglicht werden. Dabei sollen auch finanzwirksame Volksentscheide zulässig sein, soweit sie finanzverfassungsrechtlich geprüfte Kostendeckungsvorschläge enthalten und nicht das Haushaltsgesetz als solches betreffen;
 - darauf hinzuwirken, dass die Regulierungsbehörde
 - die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Bestätigung des Netzentwicklungsplans (§ 12c Absatz 3 des Energiewirtschaftsgesetzes) für Energienetze nicht auf Fragen der Umweltverträglichkeit beschränkt, sondern alle Fragen der Netzplanung, einschließlich z. B. der Bedarfsermittlung, umfasst;
 - die Öffentlichkeit auch bei der Erarbeitung des Bundesbedarfsplans für Energienetze beteiligt, sofern er sich materiell vom Netzentwicklungsplan unterscheidet;
3. im Bereich des Fachplanungsrechts
- einen Gesetzentwurf vorzulegen, der sicherstellt, dass
- Genehmigungsbehörden bzw. öffentliche Planungsträger einen Bürgeranwalt mit entsprechendem Etat einsetzen, der die Bürgerinnen und Bürger in allen Fragen der Beteiligung berät und auf die Einhaltung der Beteiligungsrechte im Verfahren achtet;
 - verbindliche Qualitätsstandards für die Bürgerbeteiligung festgelegt werden, so dass die Bürgerbeteiligung nicht in das Belieben von Behörden oder Vorhabenträgern gestellt ist. Die Öffentlichkeit – also alle interessierten Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände, Initiativen und sonstige

- Institutionen – muss bei Infrastruktureubaumaßnahmen in jedem Fall beteiligt werden und bei Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen immer dann, wenn deutliche Auswirkungen auf Menschen (z. B. Lärm) oder auf Natur und Landschaft zu erwarten sind (z. B. bei Unterhaltungsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen);
- die Öffentlichkeit schon im Vorfeld der Planfeststellung umfassend informiert und in alle wichtigen Entscheidungsprozesse, insbesondere die Alternativenprüfung, einbezogen wird. Diese Öffentlichkeitsbeteiligung kann, muss aber nicht im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens erfolgen;
 - im Vorfeld der Planfeststellung allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben wird, also nicht nur den in ihren Rechten unmittelbar Betroffenen. Im Planfeststellungsverfahren selbst kann die Beteiligung weiterhin auf unmittelbar Betroffene und die Umweltverbände begrenzt bleiben;
 - der Vorhabenträger verpflichtet wird, das Ergebnis des Vorverfahrens öffentlich zu dokumentieren. Das Ergebnis muss bei der Linienbestimmung (bei Bundesfernstraßen) sowie beim Planfeststellungsantrag berücksichtigt werden;
 - die Beteiligung bei Planungsverfahren nicht auf Fragen der Umweltverträglichkeit beschränkt bleibt, sondern sie alle Aspekte der Planung umfasst, also z. B. auch wirtschaftliche, soziale und verkehrliche Fragestellungen. Die Öffentlichkeit muss insbesondere bei der Festlegung der Planungsziele, möglicher Planungsalternativen und des Untersuchungsumfangs am Anfang des Verfahrens beteiligt werden. Sie ist zudem immer dann zu informieren und ggf. aktiv einzubinden, wenn im Verlauf des Planungsprozesses strategische Zielentscheidungen getroffen werden (z. B. zur Dimensionierung oder Auswahl von Planungsalternativen zur Trassierung);
 - ergänzend zur schriftlichen Beteiligung zumindest ein Vorerörterungstermin in Form einer Bürgerversammlung verbindlich vorzusehen ist, der einer von der Genehmigungsbehörde unabhängigen Stelle übertragen werden kann;
 - Genehmigungsbehörden die Möglichkeit erhalten, externe Moderatoren (nicht zwangsläufig aus einer Behörde) mit dem Verfahrensmanagement der Öffentlichkeitsbeteiligung zu beauftragen;
 - Mediationsverfahren rechtlich geregelt werden, indem vorgeschrieben wird, dass
 - diese unter unabhängiger, externer Moderation stattfinden,
 - ihr Ergebnis von der Genehmigungsbehörde bei der endgültigen Planungsentscheidung berücksichtigt wird und Abweichungen davon zu begründen sind;
 - die Genehmigungsbehörde bzw. (in der Vorplanungsphase) der Vorhabenträger verpflichtet werden, Vorschläge für Alternativplanungen (z. B. alternative Trassen, andere Dimensionierung) prüfen zu lassen, soweit diese nicht offenkundig unrealisierbar sind oder sich von bereits geprüften Alternativen nur unwesentlich unterscheiden;
 - die Genehmigungsbehörde bzw. der Vorhabenträger gegenüber der Öffentlichkeit schriftlich dokumentieren müssen, dass und in welcher Weise sie sich mit den Vorschlägen der Bürgerinnen und Bürgern auseinandergesetzt haben;

- verbindliche Transparenzstandards bei Genehmigungsverfahren eingeführt werden, um die Verständlichkeit der Planungsprozesse und Planungsunterlagen zu verbessern;
- sämtliche der Genehmigungsbehörde vorliegenden Unterlagen jeweils unverzüglich und für die gesamte Verfahrensdauer der Öffentlichkeit sowohl per Internet zugänglich gemacht als auch an einem öffentlichen, leicht zugänglichen Ort ausgelegt werden (Ausnahmen bei personenbezogenen Daten, Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen und Gefahren für die öffentliche Sicherheit);
- den Planungsunterlagen eine Zusammenfassung des Projekts beigelegt wird, die in verständlicher Sprache den Inhalt der Planung, mögliche Planungsalternativen, Kosten sowie mögliche Projektauswirkungen darlegt und darüber informiert, welche Möglichkeiten der Beteiligung und Einflussnahme bestehen;
- für größere Projekte eine Visualisierung von Planungsalternativen und ihrer Auswirkungen (Computersimulation) vorgeschrieben wird;
- alle Anhörungs-, Erörterungs- und Scopingtermine grundsätzlich öffentlich sind;
- zu Beginn jedes Planungsverfahrens die Planung (einschließlich möglicher Planungsalternativen, Kosten sowie möglicher Projektauswirkungen) sowie die Einflussmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger in einer öffentlichen Veranstaltung erläutert werden;
- von Enteignungen betroffene Bürgerinnen und Bürger bei Planfeststellungen künftig, versehen mit einer verständlichen Rechtsbehelfsbelehrung, schriftlich benachrichtigt werden, damit sie ihr Recht frühzeitig wahrnehmen können;
- digitale Stellungnahmen und Einwendungen bei Planungsverfahren ermöglicht werden;
- die Kosten für die Bürgerbeteiligung von vornherein in die Planungskosten eingepreist werden.

Darüber hinaus fordern wir die Bundesregierung auf, die Einrichtung einer Bürgerstiftung zu prüfen, die Bürgerinnen und Bürger bei komplexen Verfahren unterstützt, z. B. durch Finanzierung von Gutachten oder eines juristischen Fachbeistands.

4. im Bereich der Flughafen- und Flugroutenplanungen

die rechtlichen Grundlagen dafür zu schaffen, dass

- bei der Planfeststellung von Flughäfen und neuen Landebahnen länderübergreifend alle von den An- und Abflugrouten betroffenen Gemeinden und deren Bürgerinnen und Bürger frühzeitig beteiligt werden;
- den Planungsunterlagen künftig eine Zusammenfassung vorangestellt wird, in der eindeutig und unmissverständlich darauf hingewiesen wird, dass die Flugroutenfestlegungen sich ändern können, und in der die Auswirkungen möglicher Flugroutenänderungen erläutert werden. Ungeachtet dessen muss das Ziel sein, dem Planfeststellungsverfahren ein möglichst realistisches An- und Abflugroutenkonzept zugrunde zu legen;
- bei der Festlegung der An- und Abflugrouten an Flughäfen künftig die Öffentlichkeit bereits bei der Vorplanung für Streckenführungen durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH beteiligt wird. Die Fluglärnkommision, in der u. a. betroffene Kommunen und Verbände vertreten sind, sollte als beratendes Gremium bestehen bleiben;

- beim Neu- und Ausbau von Flughäfen Nachbarschaftsräte als begleitendes Gremium der Öffentlichkeitsbeteiligung eingesetzt werden, in denen die vom Vorhaben berührten Kommunen, Bürgerinitiativen und Verbände sowie der Flughafenbetreiber und die Flughafenutzer vertreten sind.

Berlin, den 27. März 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion