

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/3886 –**

Weiterentwicklung der Öffentlichkeitsbeteiligung bei Infrastrukturprojekten

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 31. Mai 2013 verabschiedete der Deutsche Bundestag das Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG). Ausgelöst durch die Ereignisse um den Bahnhofsneubau von Stuttgart im Jahr 2010 wurde in Deutschland eine Debatte um die Beteiligung an Infrastrukturprojekten geführt, die vom Befund getragen war, dass die formale Beteiligung deutlich weiterentwickelt werden müsse.

Ziel ist die frühzeitige Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit, bei der die Planungsziele und Planungsgrundlagen transparent gemacht werden.

Auch die praktische Unterstützung durch finanzielle Kompensationen sowie die Weiterbildung und temporäre personelle Aufstockung von Zulassungsbehörden sind beispielsweise wichtige Elemente zur Verbesserung der Praxis der Öffentlichkeitsbeteiligung.

1. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirkungen des Gesetzes zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren ein?

Welche Impulse konnten bisher durch das Gesetz ausgelöst werden, und welche konkreten Verbesserungen sind nachweislich auf das Gesetz zurückzuführen?

Das Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) trat am 7. Juni 2013 in Kraft. Einige Fachgesetze des Bundes wurden allerdings erst zum 1. Juni 2014 (verlängert bis 1. Juni 2015 durch Artikel 1b des Ersten Gesetzes zur Änderung des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes vom 24. Mai 2014) geändert, um den Ländern ausreichend Zeit zu geben, die eigenen Verwaltungsverfahrensgesetze anzupassen. Noch nicht in allen Ländern sind entsprechende Landesgesetze in Kraft.

Die Bundesregierung schätzt die Wirkungen des PIVereinhG als positiv ein. Konkrete, nachweisliche Verbesserungen der Beteiligungspraxis durch das Gesetz werden sich erst über einen längeren Zeitraum bemerkbar machen. Dies begründet sich insbesondere durch die weiten Planungshorizonte und die Dauer der Zulassungsverfahren bei Verkehrsinfrastrukturvorhaben.

2. Wie viele Zulassungsverfahren bei Infrastrukturvorhaben des Bundes wurden in den Jahren 2013 und 2014 in Deutschland öffentlich ausgelegt (bitte nach Vorhaben der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen und Projekten im Bundeswasserstraßennetz aufschlüsseln)?

Welche Entwicklung der Anzahl öffentlicher Beteiligungen ist feststellbar?

Nach Auskunft der Länder, des Eisenbahn-Bundesamtes und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wurden in den Jahren 2013 und 2014 Planfeststellungsverfahren entsprechend der folgenden Tabelle durchgeführt und öffentlich ausgelegt:

	Anzahl Planfeststellungsverfahren mit öffentlicher Auslegung	
	2013	2014
Straße	44 ¹	60
Schiene	74	127
Wasserstraße	5	4

¹ Der Wert enthält für Bayern die Anzahl der Verfahren seit Inkrafttreten des PIVereinhG am 7. Juni 2013.

Das PIVereinhG hatte seit Inkrafttreten nach Erkenntnis der Bundesregierung und der Länder keinen feststellbaren Einfluss auf die Anzahl öffentlicher Auslegungen.

3. In welchen öffentlich durchgeführten Zulassungsverfahren für Infrastrukturvorhaben des Bundes sind frühzeitige Beteiligungen im Sinne des Gesetzes zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden (bitte unter Benennung der Vorhaben und des prozentualen Anteils)?

Das Element der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung i. S. v. § 25 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) wurde seit Inkrafttreten des PIVereinhG bereits vielfach genutzt. Der Bundesregierung wurden konkret die Vorhaben der nachfolgenden Liste gemeldet. Diese befinden sich teilweise noch nicht im förmlichen Zulassungsverfahren.

Überdies ist darauf hinzuweisen, dass üblicherweise auch unabhängig von der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung i. S. v. § 25 VwVfG von den für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße zuständigen Behörden Bürgerinformationsveranstaltungen u. Ä. durchgeführt werden.

Straße:

- A 1/A3 – Ausbau bei Leverkusen
- A 5 – Ausbau zwischen dem NWK Frankfurt am Main und der AS Friedberg
- A 5 – Umbau Autobahnanschlussstelle Rastatt Nord
- A 5 – Anschlussstelle Walldorf/Wiesloch bis Autobahnkreuz Walldorf

- A 5 – Tank- und Rastanlage March
- A 6 – Neckartalübergang
- A 8 – Pforzheim/Süd bis Pforzheim/Nord (Enztalquerung)
- A 8 – Verflechtungsstreifen AK Stuttgart–AS Leonberg Ost
- A 8 – sechsstreifiger Ausbau AS Ulm-West–AK Ulm/Elchingen
- A 14 – VKE 4
- A 44 – Ausbau AK Kassel-West bis zum AD Kassel-Süd (Berghäuser Brücke)
- A 44 – T&R-Anlage „Am Haarstrang“
- A 45 – Ersatzneubau der Talbrücke Sechshelden
- A 52/A 40 – Umbau AD Essen-Ost
- A 52 – AK Essen-Nord (B 224)–AD Essen/Gladbeck
- A 98.6 – Neubau
- A 656 – Brücke Mannheim-Friedrichsfeld
- B 3/L 723 – kreuzungsfreier Ausbau bei Wiesloch (Bahnhof Walldorf-Wiesloch)
- B 19 – Sperbersbachbrücke
- B 31 – Stadttunnel Freiburg
- B 32 – Neckartalbrücke Horb
- B 39/L 722 – Knotenumbau beim Lußhof
- B 71n – Neubau, Haldensleben–A 14, OD Vahldorf
- B 87 – Ortsumfahrung Lübben
- B 96 – Ortsumfahrung Teschendorf/Löwenberg
- B 158 – Ortsumfahrung Ahrensfelde
- B 167 – Ortsumfahrung Finowfurt/Eberswalde
- B 292 – Ausbau zwischen Helmstadt-Bargen und Waibstadt
- B 293 – NOU Berghausen
- B 293 – Ortsumfahrung Jöhlingen
- B 296 – Kernstadtentlastung Calw
- B 304 – Ortsumfahrung Obing
- B 462 – Beseitigung Bahnübergang Baiersbronn
- B 462 – Nachrüstung Tunnel Gernsbach
- B 462 – Radweg Weisenbach–Hilpertsau
- B 492 – Hermaringen-Brenz

Schiene:

- ABS/NBS Karlsruhe–Basel, PFA 8.1
- Umbau Bahnhof Waren
- Umbau Bahnhof Neubrandenburg
- Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung

- Änderung der Eisenbahnüberführung Ottendorfer Viadukt, km 54,450 der Strecke Riesa–Chemnitz in der Gemeinde Lichtenau
- Beseitigung des Bahnüberganges ehemalige B 175 in Döbeln und Bau einer Ersatzstraße zum Bahnübergang an der Hauptstraße, km 26,286–km 30,530 der Strecke Riesa–Chemnitz
- Ausbaustrecke Berlin–Dresden, Projektabschnitt 5, Abzweig Kottewitz (a)–Großenhain Berliner Bahnhof (a), km 29,200–km 33,248 der Strecke Dresden–Elsterwerda
- Ausbaustrecke Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden, Abschnitt Dresden–Altstadt (a)–Freital-Ost (a), km 1,914–km 3,442 der Strecke Dresden–Werdau
- Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven: PFA 1 Oldenburg
- Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven: PFA 4 Varel–Sande
- Güterumgehungsbahn Hannover: EÜ „Lange-Feld-Straße“, „Hermann-Löns-Park“ und „Tiergarten“
- zwölf Planfeststellungsverfahren der ABS 46/2 Oberhausen–Emmerich
- EÜ km 26,449 Beratzhausen, Strecke Regensburg–Nürnberg
- BÜ-Auflassung km 4,098, Strecke Passau–Neumarkt St. Veit
- VDE 8.1, Abschnitt 23/24 Hallstadt–Zapfendorf
- Reaktivierung Strecke Selb–Asch
- PFA 18/19 ABS Nürnberg–Ebensfeld
- sechs Lärmsanierungsvorhaben (Obersinn, Obernbreit, Marktbreit, Ochsenfurt, Ochsenfurt-Goßmannsdorf, Winterhausen)
- zwei Planänderungsverfahren (Regensburg-Prüfening 2013, Straubing 2014)
- Strecke Berlin–Stralsund, PFA Nordkreuz-Karow
- Strecke Berlin–Küstrin, Reaktivierung Ostbahn zwischen Lichtenberg und Ostkreuz
- Vorhaben Ostkreuz, EÜ Wiesenweg
- Zugbildungsanlage Friedrichsfelde der Berliner S-Bahn
- „Erdinger Ringschluss, Planfeststellungsabschnitt 4.1: Lückenschluss Erding–Flughafen München“
- Projekt Rhein-Ruhr-Express PFA 2.1; PFA 3.0; PFA 3.1

Wasserstraße:

- Wendestelle Hunte
- Vertiefung der Außenems
- Uferwand Hermann-Ehlers-Straße in Oldenburg
- neue Schleuse am ESK in Lüneburg
- Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) bei km 62,405 und km 62,423 (Ersatz der Prinz-Brücke Nr. 66 in Münster-Hiltrup)
- Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) von km 36,140 bis km 36,380 und Neubau der Eisenbahnbrücke Lüdinghausen Nr. 45N bei DEK-km 36,260
- Ausbau des Rhein-Herne-Kanals (RHK) von km 38,420 bis km 42,460 (Querschnittserweiterung Strecke Herne-Ost I–Los 6)

- Bau zweiter Schleuse in Lehmen (Mosel)
- Schleusenverlängerung Schwabenheim und Bau einer Wendestelle (Neckar)
- Bau der Fischaufstiegsanlage in Lauffen (Neckar)
- Errichtung einer Fischaufstiegsanlage, Verlängerung der Schleuse, Sicherung des Seitenkanals und Ausbau des Vorhafens in Kochendorf (Neckar)
- Donauausbau Teilabschnitt 1 (Straubing–Deggendorf)
- Neubau Dammverteidigungswege MLK/WKM
- Berlin Nordtrasse
- Fahrrinnenanpassung Flusshavel
- Instandsetzungsmaßnahmen Oder Reitwein bei Od – km 604,6 bis 605,5
- Ausbau der HOW inkl. Planänderungsverfahren
- Neubau Wehr und Fischaufstiegsanlage Himmelpfort
- Vorhäfen Schleuse Brandenburg.

Bei Vorhaben, die derzeit ein Zulassungsverfahren durchlaufen, wurden teilweise bereits vor Inkrafttreten des PIVereinhG frühe Öffentlichkeitsbeteiligungen durchgeführt, sodass dem gewünschten prozentualen Anteil der o. g. Verfahren an allen Verfahren nur eine geringe Aussagekraft für die Wirkungen des PIVereinhG zukommt.

4. Welche Erfahrungen mit frühzeitiger Beteiligung sind nach Verabschiedung des neuen Gesetzes konkret gemacht worden, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung mit Blick auf eine weitere Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung daraus?
7. In welchen Bereichen und in welchen Fällen gelang diese Verbindung formeller und informeller Beteiligungsformate, und was unternimmt die Bundesregierung, um die Praxis in den Bundesländern hierbei wirksam zu unterstützen?

Die Fragen 4 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zuständigen Behörden haben überwiegend positive Erfahrungen mit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gesammelt. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten. Insoweit kann eine Bewertung der frühen Beteiligung infolge des PIVereinhG durch die Bundesregierung, insbesondere im Hinblick auf dessen Wirkungen für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren, noch nicht abgegeben werden.

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

5. Wie ist in diesem Zusammenhang – getrennt nach den verschiedenen Arten und Bereichen der Planfeststellungsverfahren – die Entwicklung der Erörterungstermine?
6. Nutzen die Zulassungsbehörden eher wieder verstärkt das konsultative Element der Erörterungstermine, und wenn ja, welche generellen Erfahrungen sind seit 2010 gemacht worden?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Erörterungstermine wird verkehrsträger- und länderübergreifend grundsätzlich nur nach gründlicher Abwägung verzichtet, insbesondere wenn alle Betroffenen in einem Verfahren direkt beteiligt werden können oder keinerlei Einwendungen vorliegen. Spürbare Veränderungen hinsichtlich der Nutzung von Erörterungsterminen seit Inkrafttreten des PIVereinhG und generell seit 2010 wurden der Bundesregierung von den zuständigen Behörden nicht übermittelt. Das Gesetz trifft auch keine neuen Regelungen hinsichtlich der Durchführung oder des Entfallens von Erörterungsterminen.

8. Wie schätzt die Bundesregierung ganz generell die Wirksamkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung seit Beginn der 17. Legislaturperiode ein?

Das Interesse an intensiver Beteiligung der von Infrastrukturvorhaben im Verkehrsbereich Betroffenen hat seit Beginn der 17. Legislaturperiode deutlich zugenommen. Angesichts der praktischen Erfahrungen bei Großprojekten erachtet die Bundesregierung eine frühe und kontinuierliche Öffentlichkeitsbeteiligung als zentralen Bestandteil einer erfolgreichen Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten.

9. Welche praktischen Maßnahmen zur Flankierung des Gesetzes zur Öffentlichkeitsbeteiligung, insbesondere zur Unterstützung des Vollzugs der Länderbehörden, sind seitens der Bundesregierung in Vorbereitung bzw. angedacht?

Die Bundesregierung hat im Jahr 2012 das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“ bei Großvorhaben im Verkehrssektor veröffentlicht, das sich an Vorhabenträger, Behörden und die Bürger selbst richtet. Es stellt einen „Werkzeugkasten“ zur Verfügung, aus dem die Verantwortlichen einzelfallbezogen passende Beteiligungsinstrumente für die verschiedenen Projektphasen und Anforderungen vor Ort auswählen können. Eine stärkere und frühere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bürger ist Kernanliegen des Handbuchs.

In der jetzigen Legislaturperiode will die Bundesregierung unter anderem eine Fachveranstaltung zur gegenwärtigen Praxis der Bürgerbeteiligung durchführen. Dabei soll geprüft werden, inwieweit eine Weiterentwicklung des Handbuchs sinnvoll wäre.

10. Gibt es zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei Infrastrukturprojekten Begleitforschungsvorhaben, und wenn ja, von wem werden diese durchgeführt?

Am 13. Februar 2015 kam zum ersten Mal das „Dialogforum Schiene Nord“ in Celle zusammen. Ein interdisziplinärer universitärer Projektverbund zur „Eskalationsforschung zur Kommunikation großer Infrastruktur- und Bauvorhaben“ begleitet das Forum wissenschaftlich. In ihm wirken Forscherinnen und Forscher der Universitäten Braunschweig, Göttingen und Hannover mit.

Hinsichtlich der abgeschlossenen Begleitforschung im Auftrag der Bertelsmann Stiftung zum „Bürgerdialog A 33 Nord“ verweist die Bundesregierung auf die Antwort zu Frage 11. Ebenfalls im Auftrag der Bertelsmann Stiftung wurde im Jahr 2013 das Modellprojekt „Bürgerbeteiligung Ortsumgehung Waren“ wissenschaftlich evaluiert.

11. Welche Zwischenergebnisse sind der Bundesregierung zum Pilotprojekt bei der Planung der A 33 Nord im Rahmen des Modellprojektes der Bertelsmann Stiftung bekannt, und welche dort gesammelten Erfahrungen sind übertragbar auf andere Vorhaben?

Die Bertelsmann Stiftung hat kürzlich einen Projekt- sowie einen Evaluationsbericht zum Modellprojekt „Bürgerdialog A 33 Nord“ veröffentlicht. Die Publikationen enthalten umfangreiche Informationen zu Ergebnissen des Projekts und zur Übertragbarkeit der Erfahrungen auf andere Vorhaben. Sie sind auf der Website der Bertelsmann Stiftung abrufbar.

