

Antrag A008: Falsche Planungsbeschleunigungsmaßnahmen bekämpfen, gute Öffentlichkeitsbeteiligung fordern [neue Version Antragsstellende]

Laufende Nummer: 8

Antragsteller/in:	BAK Verkehr		
Status:	angenommen		
Sachgebiet:	A - Antrag		
Abstimmungsergebnis:	Ja:	(96.850 %)	123
	Nein:	(0 %)	0
	Enthaltung:	(3.150 %)	4
	Gültige Stimmen:		127

Der BUND soll sich auf allen seinen Ebenen gegen Maßnahmen wehren, die unter der Maßgabe „Planungsbeschleunigung“ von Infrastrukturvorhaben verbriefte Beteiligungsrechte einschränken und Umweltrechte zurückdrängen und deutlich machen, welche Politiker*innen hinter solch reaktionären Vorhaben stehen.

Entgegenstellen soll der BUND die **Forderung nach frühzeitiger und transparenter Beteiligung** zur Prüfung vernünftiger und umweltverträglicher Planungsalternativen, weil dadurch Konflikte frühzeitig gelöst und Planungen beschleunigt werden können. Diese Forderung soll in den Kommunikationen betroffener BUND-Gliederungen einen wichtigen Platz einnehmen. Die anstehenden Herausforderungen des Klima-, Umwelt- und Naturschutzes sind nur mit einer Stärkung der Mitwirkung der Umweltverbände zu bewältigen.

Der BUND Bundesverband soll eine **gerichtliche Klagestrategie** entwickeln, um gegen die Aushebelung seiner Beteiligungsrechte und die Nichtanwendung von EU-Recht jenseits von Gerichtsverfahren gegen Einzelprojekte vorzugehen. Dabei soll der Fokus auch darauf liegen, die mit der Neufassung des UmwRG 2017 ausgeweiteten Heilungsmöglichkeiten für rechtswidrige Verwaltungsentscheidungen und die noch verschärften Nachteile für den Rechtsschutz der Umweltschützenden im Vergleich zu den Möglichkeiten der Umweltnutzenden soweit wie möglich zu beseitigen.

Auf eine **gesetzliche Festlegung des Bedarfs** einzelner Projekte muss, weil sie umweltverträglichere Planungsalternativen ausschließt, verzichtet werden, weil deren Umweltverträglichkeit nicht oder nicht mit der notwendigen Detailliertheit nachgewiesen wurde.

Begründung

Die seit 30 Jahren verabschiedeten zahlreichen Planungs- und Beschleunigungsgesetze CDU/CSU-geführter Regierungen hatten nicht die angestrebten Beschleunigungswirkungen, weil sie primär auf den Abbau von Beteiligungsmöglichkeiten der Umweltverbände, die Verkürzung des Rechtsschutzes und die Schwächung der gerichtlichen Kontrolle des Verwaltungshandelns im Rechtsstaat zielten. Für die Umsetzung z.B. der Verkehrs- und Energiewende ist auch aus der Sicht des BUND eine Beschleunigung von Planungen nötig.

Die Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 8.3.2020 und ein aktuelles Papier aus dem Kanzleramt fordern weitere Einschränkungen der Beteiligungs- und Klagerechte der Umweltverbände. Sie verlangen z.B. die Wiedereinführung der sog. materiellen Präklusion: die Umweltverbände dürften im Gerichtsverfahren nur noch Fakten und Argumente vortragen, die sie schon im Detail in ihren Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren vorgebracht haben. Zudem fordern diese Papiere, praktisch das gesamte EU-Umweltrecht und auch die Rechte der Aarhus-Konvention in Frage zu stellen.

Auf der anderen Seite gab es in der Großen Koalition keine echten Fortschritte bei der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Versprechen der beiden letzten Koalitionsverträge wurden nicht erfüllt. Bis heute fehlen klare Vorgaben und Standards für die EU-rechtlich erforderlich frühe Öffentlichkeitsbeteiligung mit der Aufgabe der Alternativenprüfung.

Betroffen sind viele Arbeitsbereiche des BUND: Bei der Verkehrsinfrastruktur ist die Diskussion am Heftigsten. Aber auch Stromnetzplanung (NEP), Planung von Logistikzentren, Industrieanlagen, Baugebieten etc. sind betroffen. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung muss in Zusammenhang mit Umweltprüfungen durchgeführt werden. Echte Alternativenprüfungen gemäß der SUP-Richtlinie der EU und dem UVP-Gesetz sind aber die absolute Ausnahme. Positiv zu erwähnen sind hier die Dialogforen der DB AG.

Der BUND hat 2012 Kriterien für gute Öffentlichkeitsbeteiligung entwickelt. Besonders geht es dabei um Ergebnisoffenheit (bei Bedarf und Alternativen), Gleichbehandlung der Teilnehmer*innen (auch bei Vergabe von Gutachten), Neutralität und Effektivität des Verfahrens.

Sehr krass sticht die Praxis von Pseudobeteiligungen im Fernstraßenbau hervor. Die Mehrheitspolitik will die 1.360 im Fernstraßenausbau aufgeführten Projekte, 1.080 davon können sofort beplant werden, für alternativlos erklären. Mit dem Argument, die Vorgaben des Gesetzes seien verbindlich, dürfen demnach in den sog. Beteiligungsverfahren Alternativen wie z.B. Ausbau statt Neubau nicht mehr geprüft werden. Damit werden die Rechte der Umweltverbände unwirksam. Hinzu kommt, dass beim Fernstraßenausbaugesetz nicht die EU-rechtlich erforderliche Strategische Umweltprüfung mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wurde.

Der BUND hat zudem in seinem „Fünf-Punkte-Programm des BUND zur Beschleunigung der Planung und Genehmigung großer Verkehrsinfrastrukturprojekte“ und in Zusammenarbeit mit dem DNR Vorschläge für eine wirksame Beschleunigung von Planungen gemacht, die die tatsächlichen Ursachen langer Planungsdauern adressiert: bei der Ausstattung und Weiterbildung der Verwaltungen, beim Projektmanagement, mit Wissensplattformen für Umweltrecht und Umweltbewertungen, mit kooperativem statt konfrontativem Vorgehen. Eine ganz zentrale Rolle spielt dabei eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung auf einem „level playing field“, die Konflikte früh erkennt und löst, indem sie vernünftige und umweltverträgliche Alternativen prüft und die nachfolgenden Planungsstufen von Konflikten entlastet.

Diese Öffentlichkeitsbeteiligung sollte im Rahmen des Raumordnungsverfahren (ROV) stattfinden, und bereits vor der Antragskonferenz beginnen. Vorschlag zum Ablauf:

1. Schriftliche Stellungnahmen zum Projektvorschlag des Vorhabenträgers.
2. Wenn es Planungskonflikte oder Alternativvorschläge gibt: Ausarbeitung vernünftiger Alternativen zusammen mit unabhängigen Verkehrssachverständigen z.B. im Rahmen dialogischer Beteiligungsverfahren (ggf. als informelle Beteiligung).

3. Vergleichende Prüfung der Alternativen und Varianten in einer Projekt-UVP.

4. Empfehlung einer Vorzugsvariante an die Politik evtl. durch das informelle Beteiligungsgremium und die am ROV Beteiligten mit möglichst großer Mehrheit.

Ein „Nationales Kompetenzzentrum Gute Beteiligung“ (NKGB) soll Beteiligungsprojekte begleiten und beraten, Best- Practice- Beispiele sammeln und Empfehlungen für gute Beteiligung ausarbeiten.