

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/2895 –**

Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Konflikte um die Planung des neuen Hauptbahnhofs in Stuttgart („Stuttgart 21“) führten 2010 bundesweit zu einer monatelangen gesellschaftlichen Debatte zum Thema Partizipation und adäquate Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger bei Infrastrukturvorhaben. Seitdem sind von Seiten des Bundesgesetzgebers, aber vor allem auch von Landesgesetzgebern einige Anstrengungen unternommen worden, um die gesetzlichen Beteiligungsmöglichkeiten in Zulassungsverfahren und Infrastrukturvorhaben zu verbessern. Trotz zahlreicher Forschungsvorhaben und Fallstudien gibt es jedoch bislang keine übergreifende, statistische und empirische Daten und Berichte über die tatsächliche Beteiligung in umweltrelevanten Zulassungsverfahren und Infrastrukturvorhaben seit 2010.

Bereits im Sommer 2017 präsentierte die Bundesregierung ihre „Strategie Planungsbeschleunigung“, mit der sie unter anderem beabsichtigt, Planungsprozesse zu straffen und Genehmigungsverfahren zu verkürzen. Allerdings sind aus Sicht der Fragesteller Zweifel angebracht, ob die in der besagten Strategie benannten Maßnahmen tatsächlich geeignet sind, um Planungsverfahren nennenswert zu verkürzen und dabei gleichzeitig die Bürgerbeteiligung zu verbessern. Vielmehr sieht es bisher danach aus, dass die Bürgerbeteiligung nicht wesentlich erweitert wird.

1. Wie viele Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung wurden auf Bundesebene pro Jahr seit 2010 in den verschiedenen Bereichen durchgeführt (u. a. § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, § 14 des Bundeswasserstraßengesetzes, § 2 der Seeanlagenverordnung, § 18 des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes Übertragungsnetz)?

Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes wurden seit 2010 insgesamt 890 Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen.

Im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wurden seit 2010 insgesamt 56 Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Die Anlagen gemäß § 2 SeeAnlV unterliegen erst seit dem 31. Januar 2012 der Planfeststellung. Seitdem werden 19 Planfeststellungsverfahren für Offshore-Windparks und Konverter in der ausschließlichen Wirtschaftszone in der Nord- und Ostsee durchgeführt.

Im Bereich des NABEG wurden seit 2010 keine Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

2. Wie gestaltet sich im Allgemeinen das Verhältnis zwischen Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren für jeden Infrastrukturbereich pro Jahr (bitte die Zahl der Plangenehmigungsverfahren bzw. Zahl der Planfeststellungsverfahren angeben)?

Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes wurden seit dem Jahr 2010 6128 Plangenehmigungsverfahren und 890 Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wurden seit dem Jahr 2010 elf Plangenehmigungsverfahren und 56 Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Im Bereich Offshore-Windparks und Konverter in der ausschließlichen Wirtschaftszone in der Nord- und Ostsee wurden seit dem 31. Januar 2012 neun Plangenehmigungsverfahren und 19 Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

3. In wie vielen der Planfeststellungsverfahren seit 2010 auf Bundesebene hat sich die Öffentlichkeit mit Einwendungen an den Zulassungsverfahren tatsächlich jährlich beteiligt?

Die Öffentlichkeit beteiligt sich fast immer mit Einwendungen an den Zulassungsverfahren.

4. In wie vielen der Planfeststellungsverfahren lagen sogenannte Masseneinwendungen vor?
5. Wie hoch liegt die durchschnittliche Zahl von Einwendungen in Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung seit 2010 in den jeweiligen Infrastrukturbereichen ohne die Verfahren mit Masseneinwendungen?
6. Hat sich die Zahl von Einwendungen in umweltrelevanten Zulassungsverfahren und Infrastrukturvorhaben sowie die Art von Einwendungen nach den Ereignissen in Stuttgart im Jahr 2010 verändert?

Wenn ja, wie?

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl der Einwendungen und deren Inhalte werden nicht gesondert erfasst. Es gibt keine Erkenntnisse darüber, ob sich die Art der Einwendungen verändert hat.

7. Wie viele Erörterungstermine wurden seit 2010 jährlich in den mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführten umweltrelevanten Zulassungsverfahren und Infrastrukturvorhaben durchgeführt?

Die Zahl der Erörterungstermine wird nicht zentral erfasst.

8. Wenn die Erörterungstermine trotz öffentlicher Bekanntmachung und öffentlicher Auslegung der Unterlagen nicht durchgeführt wurden, welche spezifischen Gründe zum Absehen vom Erörterungstermin gab es?

Gründe waren u. a., dass im Einzelfall keine Einwendungen erhoben wurden, die vorgebrachten Einwendungen kein hohes Konfliktpotential aufwiesen oder alle offenen Fragen mit dem jeweiligen Träger öffentlicher Belange geklärt werden konnten.

9. Sind die Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger in den Zulassungsverfahren und Infrastrukturvorhaben seit 2010 übergreifend inhaltlich ausgewertet worden?

Wenn ja, wogegen richteten sich die Einwendungen seitens der Bürgerinnen und Bürger hauptsächlich?

Gibt es hierbei seit 2010 Veränderungen, und wenn ja, worin bestehen diese?

Eine übergreifende inhaltliche Auswertung liegt nicht vor.

10. Welche der Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger und der anerkannten Umwelt- und Naturschutzverbände wurden im Allgemeinen in Planfeststellungsbeschlüssen berücksichtigt?

Kann man hierbei Änderungen seit den Ereignissen in Stuttgart im Jahr 2010 feststellen?

Die Planfeststellungsbehörde befasst sich im Planfeststellungsbeschluss vollumfänglich mit allen vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, sofern sie nicht bereits im Anhörungsverfahren abgearbeitet worden sind. Änderungen sind seit 2010 nicht festzustellen.

11. Wie viele Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung auf Länderebene (bitte nach Bundesländern auflisten) pro Jahr seit 2010 durchgeführt (u. a. § 17 des Bundesfernstraßengesetzes, § 28 des Personenbeförderungsgesetzes, § 8 des Luftverkehrsgesetzes, § 52 des Bundesberggesetzes, § 31 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes, § 41 des Flurbereinigungsgesetzes, §§ 8 u. 14 des Gentechnikgesetzes, §§ 7, 7a, 8 u. 9 des Wasserhaushaltsgesetzes, § 43 des Energiewirtschaftsgesetzes; für den Fall, dass diese Daten der Bundesregierung nicht vorliegen, bitte die Daten zu Verfahren, an denen der Bund beteiligt ist, beispielsweise im Falle der Auftragsverwaltung, nennen)?
12. Wie gestaltet sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Allgemeinen in den Bundesländern das Verhältnis zwischen Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren auf Länderebene für jeden Infrastrukturbereich pro Jahr (bitte Zahl Plangenehmigungsverfahren bzw. Zahl Planfeststellungsverfahren angeben)?
13. In wie vielen der Planfeststellungsverfahren auf Länderebene lagen nach Kenntnis der Bundesregierung sogenannte Masseneinwendungen vor?

14. Wie hoch liegt nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Zahl von Einwendungen in Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung auf Länderebene seit 2010 in den jeweiligen Infrastrukturbereichen ohne die Verfahren mit Masseneinwendungen?
15. Hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl von Einwendungen in umweltrelevanten Zulassungsverfahren und Infrastrukturvorhaben sowie die Art von Einwendungen nach 2010 in den Verfahren auf Länderebene verändert?
Wenn ja wie?
16. Wie viele Erörterungstermine wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2010 jährlich in den mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführten umweltrelevanten Zulassungsverfahren und Infrastrukturvorhaben auf Länderebene durchgeführt?
17. Welche spezifischen Gründe haben nach Kenntnis der Bundesregierung zum Absehen von Erörterungsterminen in Verfahren auf Länderebene geführt?
18. Sind die Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger in den Zulassungsverfahren und Infrastrukturvorhaben nach Kenntnis der Bundesregierung in Verfahren auf Länderebene seit 2010 übergreifend inhaltlich ausgewertet worden?
Wenn ja, wogegen richteten sich die Einwendungen seitens der Bürgerinnen und Bürger hauptsächlich?
Gibt es hierbei seit 2010 Veränderungen, und wenn ja, worin bestehen diese?
19. Welche der Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der anerkannten Umwelt- und Naturschutzverbände wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Allgemeinen in Planfeststellungsbeschlüssen auf Länderebene berücksichtigt?

Kann man hierbei Änderungen seit dem Jahr 2010 feststellen?

Die Fragen 11 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für die Durchführung von Planfeststellungsverfahren auf Landesebene liegt bei den zuständigen Landesbehörden. Der Bundesregierung liegen für die erbetenen Informationen keine eigenen Erkenntnisse vor.

20. Was versteht die Bundesregierung unter der in der „Strategie Planungsbeschleunigung“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur genannten Forderung „Präklusion wiedereinführen – Rechtssicherheit schaffen“ konkret?
21. Wie will die Bundesregierung dabei gewährleisten, dass das EuGH-Urteil vom 15. Oktober 2015 – mit dem die bisherige Präklusionsregelung de facto abgeschafft wurde – dabei angemessen berücksichtigt wird?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung will sich, entsprechend der Vorgabe des Koalitionsvertrages für die 19. Legislaturperiode, auf EU-Ebene unter Berücksichtigung des EuGH-Urteils vom 15. Oktober 2015 für die Wiedereinführung der Präklusion einsetzen.

22. Welche Änderungen plant die Bundesregierung beim Verbandsklagerecht, und was ist mit der Formulierung „das Verbandsklagerecht in seiner Reichweite überprüfen“ (s. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode) konkret gemeint?

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode wurde vereinbart, auf Grundlage europäischen Rechts das Verbandsklagerecht in seiner Reichweite zu überprüfen. Das heißt, dass die geltenden Regelungen des deutschen Rechts zur Umweltverbandsklage vor dem Hintergrund zwingender völker- und unionsrechtlicher Vorgaben der UN ECE Aarhus-Konvention und des EU-Rechts überprüft werden.

23. Plant die Bundesregierung eine Evaluierung der Dialogforen, die vor allem bei Schienenprojekten eingerichtet wurden?

Nein.

24. Für welche Pilotvorhaben plant die Bundesregierung die in der „Strategie Planungsbeschleunigung“ genannten integrierten Genehmigungsverfahren?

Die entsprechenden Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen.

25. Für welche fünf Pilotprojekte will die Bundesregierung das Baurecht durch Maßnahmengesetze (s. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode) erproben, und was verspricht sich die Bundesregierung davon in Bezug auf Verbesserung der Akzeptanz und Verfahrensdauer?

Es wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen.

26. Hält es die Bundesregierung angesichts der unterschiedlichen Aufgaben von Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren für zielführend, beide Verfahren zu „vermischen“, und sieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang nicht die Gefahr, dass dadurch die Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern eher abnimmt?

Diese Frage kann erst nach Durchführung entsprechender Pilotvorhaben beantwortet werden.

27. Welche „vorbereitenden Baumaßnahmen“ sollen im Sinne der „Strategie Planungsbeschleunigung“ künftig vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses von den Vorhabenträgern umgesetzt werden dürfen, und wie sind die „Vorabmaßnahmen“ konditioniert?

28. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass mit der Formulierung „wenn mit einer positiven Genehmigungsentscheidung zu rechnen ist“ dem Vorhabenträger ein zu weitgehender Entscheidungsspielraum eingeräumt wird, der die Akzeptanz von Verkehrsinfrastrukturprojekten eher verschlechtert, da vor der endgültigen Genehmigung praktisch mit dem Bau begonnen würde?

Wenn nein, warum nicht?

29. Welche Abgrenzung des Begriffs „Ersatzneubauten“ will die Bundesregierung bei den „vereinfachten Genehmigungsverfahren“ für Bestandsnetzinvestitionen zugrunde legen?

Die Fragen 27 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat einen Gesetzentwurf zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich erarbeitet. Dieser wird derzeit mit den Ressorts abgestimmt. Die genaue Ausgestaltung des Gesetzentwurfs steht erst mit dem Kabinettsbeschluss fest.

30. Für welche Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes plant die Bundesregierung eine „stärkere Einbindung des Bundestags“, indem etwa über die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung und die Vorzugsvariante informiert wird?

Die Bundesregierung wird den Deutschen Bundestag bei allen neu begonnen Bedarfsplanvorhaben über das Ergebnis der Vorplanung (inklusive der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Absatz 3 VwVfG) unterrichten.

31. Welche Instrumente will die Bundesregierung anwenden, um Trassen im Vorfeld „unanfechtbar festzulegen“ (vgl. „Strategie Planungsbeschleunigung“)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

32. Welche weiteren Änderungen im Zusammenhang mit der Bürger- und Verbände-beteiligung in Planfeststellungsverfahren plant die Bundesregierung darüber hinaus, und bis wann soll ein entsprechender Gesetzentwurf dazu vorgelegt werden?
33. Was unternimmt die Bundesregierung, um Planfeststellungsverfahren von Vorhaben des Bedarfsplans Schiene zu beschleunigen?
34. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Kompetenzen als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zu bündeln, und damit dem EBA die Gesamtverantwortung im Planfeststellungsverfahren zu übertragen?

Die Fragen 32 bis 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 27 bis 29 verwiesen.

35. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass aufgrund der wachsenden fachlichen Anforderungen in Planfeststellungsverfahren und der anwachsenden Investitionslinie beim Bedarfsplan Schiene und dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (S-Bahn-Projekte) ein Personalaufwuchs im Bereich Planfeststellung des EBA notwendig ist?

Wenn nein warum nicht?

36. Plant die Bundesregierung einen Stellenaufwuchs beim EBA im Bereich Planfeststellung?

Wenn ja, wie viele neue Stellen sollen in diesem Bereich geschaffen werden (bitte Personalbestand und geplanter Aufwuchs für die einzelnen EBA-Außenstellen angeben)?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planfeststellungskapazitäten beim Eisenbahn-Bundesamt sind in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht worden. Die Bundesregierung wird angesichts der anwachsenden Investitionslinie beim Bedarfsplan Schiene und dem GVFG-Bundesprogramm (S-Bahn-Projekte) die Notwendigkeit einer weiteren Personalverstärkung im Bereich Planfeststellung des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen kommender Haushaltsaufstellungsverfahren prüfen.

Bezüglich des Personalhaushalts des EBA wird auf den Bundeshaushaltsplan verwiesen.

37. Beabsichtigt die Bundesregierung, Dialogverfahren für alle raumbedeutsamen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene, Straße und Wasserstraße verpflichtend zu machen, also gesetzlich zu regeln?

Wenn nein warum nicht?

Nein. Die Auswahl der Maßnahmen und Instrumente der Öffentlichkeitsbeteiligung hängt vom Einzelfall ab.

38. Für welche Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes wird das Programm „Building Information Modeling“ (BIM) angewendet, und für welche Vorhaben ist dies derzeit konkret geplant?

„BIM-Pilotvorhaben“ im Bereich Schiene:

- NBS Wendlingen–Ulm, Filstalbrücke (Baden-Württemberg)
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel, Tunnel Rastatt (Baden-Württemberg)
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel, Abschnitt 1 (Baden-Württemberg)
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel, Abschnitt 7 (Baden-Württemberg)
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel, Abschnitt 8 (Baden-Württemberg)
- ABS 46/2 Emmerich–Oberhausen (Nordrhein-Westfalen)
- RRX Rhein-Ruhr-Express (Nordrhein-Westfalen)
- ABS Stendal–Uelzen, zweite Baustufe (Sachsen-Anhalt/Niedersachsen)
- Schienenanbindung feste Fehmarnbeltquerung (Schleswig-Holstein)
- Zweigleisiger Ausbau Homburger Damm (Hessen)
- ABS Berlin–Dresden, zweite Baustufe (Brandenburg)
- VDE 8.1, ABS Knoten Bamberg bis Breitengüßbach (Bayern)
- ABS Hamburg/Bremen–Hannover, Abschnitt 2 (Niedersachsen)
- DB Station & Service AG: Derzeit werden 209 Projekte in der BIM-Methodik geplant. Davon befinden sich elf Projekte bereits im Bau.

Laufende BIM-Projekte im Bereich Schiene:

- DB Netz AG: Neben den o. g. 13 „BIM-Pilotvorhaben“ werden sechs Bestandsnetz-projekte gemäß LuFV in Eigenregie in der BIM-Methodik geplant.
- DB Energie GmbH plant momentan einzelne Leistungsphasen an zwei Unterwerken (Aalen und Elsfléth) mit der BIM-Methodik parallel zur konventionellen Planung.

„BIM-Pilotvorhaben“ im Bereich Straße:

- A 1/B 5, Ersatzneubau der Brücke Bergedorfer Straße (Hamburg)
- A 7, Neu- und Umbau der Tank- und Rastanlage Ellund (Schleswig-Holstein)
- A 19, Ersatzneubau der Brücke Petersdorfer See (Mecklenburg-Vorpommern)
- A 40, Erhaltungsentwurf, Grenzübergang Straelen–ASt. Wachtendonk (Nordrhein-Westfalen)
- A 44, Neubau Tunnel Holstein + Neubau Tunnel Spitzenberg (Hessen)
- A 100, Ersatzneubauten Rudolf-Wissell-Brücke + Westendbrücke (Berlin)
- B 31 Ost, Neubau Abschnitt Immenstaad–Waggershausen (Baden-Württemberg)
- B 31 West, Neubau 2. Gauchachtalbrücke im Zuge der OU Döggingen (Baden-Württemberg)
- B 87n, Neubau Abschnitt Eilenburg–Mockrehna (Sachsen)
- B 107n, Neubau der Auenbachtalbrücke (Sachsen)
- B 259, Aus- und Neubau Ortsumfahrung Eschwege (Hessen)

Laufende BIM-Projekte im Bereich Straße:

- A 1, 8-streifiger Ausbau im Abschnitt Nord (Niedersachsen)
- A 3/A 4/A 59, AD Köln-Heumar, Erhaltungsmaßnahme (Nordrhein-Westfalen)
- A 7, 8-streifiger Ausbau zwischen ASt. HH-Othmarschen–AD HH-Nordwest im Abschnitt Altona [„Deckel Altona“] (Hamburg)
- A 7, Rader Hochbrücke, Ersatzneubau + Ausbau (Schleswig-Holstein)
- A 10/A 24, 6-streifiger Ausbau im Abschnitt AD Pankow–Wolfslake + im Abschnitt ASt. Kremmen–ASt. Neuruppin (Brandenburg)
- A 44, Neubau PWC-Anlage ASt. Sontra (Hessen)
- A 100, AD Funkturm, Umbau (Berlin)
- B 111, Neubau der Brücke Peenestrom [VKE 2041] (Mecklenburg-Vorpommern)
- B 178n, Abschnitt Nostitz–A 4 [BA 1.1] (Sachsen)
- B 247, Ausbau im Bereich Dingelstädt (Thüringen)

„BIM-Pilotvorhaben“ im Bereich Wasserstraße:

- Schleuse Wedtlenstedt im Zuge des Stichkanals Salzgitter, Ersatzneubau der Westkammer (Niedersachsen)
- Schleuse Lüneburg-Scharnebeck im Zuge des Elbe-Seitenkanals, Ersatzneubau (Niedersachsen).

Geplante BIM-Projekte im Bereich Schiene:

- DB Station & Service AG: Gemäß der prognostizierten Hochlaufkurve werden bis zum Jahresende 2018 ca. 300 Projekte in der BIM-Methodik geplant werden, also ca. 90 zusätzliche Projekte ggü. dem derzeitigen Stand.
- DB Netz AG: Nach Abschluss der wissenschaftlichen Begleitung der o. g. „BIM-Pilotvorhaben“ (ca. Mitte 2019) und der damit verbundenen Finanzierungssicherheit sollen alle neuen Projekte mit der BIM-Methodik starten. Im Bereich des Bestandsnetzes (LuFV) sollen gemäß dem für 2019 avisierten Hochlauf 70 Brückenprojekte mit der BIM-Methodik geplant werden.

Geplante BIM-Projekte im Bereich Straße:

- A 14, Neubau Abschnitt Landesgr. ST–ASt. Wittenberge [VKE 3.2b] (Brandenburg)
- A 14, Neubau Abschnitt ASt. Wittenberge–ASt. Karstädt [VKE 4] (Brandenburg)
- B 1/B 55, Neubau Ortsumfahrung Erwitte (Nordrhein-Westfalen)

Geplante BIM-Projekte im Bereich Wasserstraße:

- Elbe-Lübeck-Kanal, Ausbau

39. Wird die Bundesregierung die Vorschläge des Innovationsforums Planungsbeschleunigung aufgreifen, für den Verkehrsbereich eine Wissensplattform zum Umweltschutz einzurichten und eine verkehrsträgerübergreifende Datenbanken für Kartier- und Artendaten aufzubauen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung strebt an, wie in der Strategie Planungsbeschleunigung des BMVI angekündigt, die für den Verkehrsbereich relevanten Umweltinformationen in einer Wissensplattform zu bündeln und den Vorhabenträgern zur Verfügung stellen.

40. Wird die Bundesregierung den Vorschlag des Innovationsforums Planungsbeschleunigung aufgreifen, eine ergänzende elektronische Auslegung der Planfeststellungsunterlagen verbindlich zu machen?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 27 bis 29 verwiesen.

