



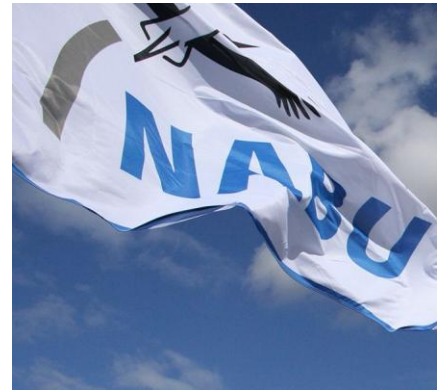
# Planung verbessern, Naturschutz beachten

## Rechtssicher und umweltverträglich die Verkehrsinfrastruktur von morgen schaffen

Bauvorhaben sind in der Regel mit Eingriffen in die Natur verbunden und müssen entsprechend sorgsam geplant werden, um mögliche, negative Auswirkungen auf ein Minimum zu reduzieren. Gleichzeitig dauern Planungs- und Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben im Bereich der Verkehrsinfrastruktur oftmals Jahre oder gar Jahrzehnte. Daran hat grundsätzlich niemand ein Interesse, denn die Qualität von Planung und Umsetzung, die zugrunde liegenden rechtlichen, ökologischen und verkehrlichen Ausgangslagen verändern sich stetig. Besonders deutlich wird dies nicht zuletzt bei der sogenannten Mobilitätswende, für die eine klimagerechte sowie eine der rasanten technologischen Entwicklung angepasste Verkehrsinfrastruktur benötigt wird. Insbesondere Rad- und Gehwege sowie das Schienennetz müssen zügig ertüchtigt, aus- und zu einem kleinen Teil auch neu gebaut werden. Für Naturschutzverbände wie den NABU steht gleichzeitig die Abwendung der Beeinträchtigungen von Natur- und Umwelt im Vordergrund. Daher führt der Bau von Verkehrsinfrastrukturprojekten immer wieder zu Interessenskonflikten.

Die Bundesregierung hat in den letzten Jahren zahlreiche Versuche unternommen, durch Gesetzesinitiativen Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Diese Vorstöße haben primär auf die Einschränkung von Klage- und Beteiligungsmöglichkeiten der Umweltverbände abgezielt, da hier der wesentliche Grund für Verzögerungen vermutet wurde. Belegen lässt sich diese These indes nicht – im Gegenteil: Wie eine kleine Anfrage der FDP aus dem Juni 2020<sup>1</sup> ergab, kamen gerade einmal 20 von 239 eingereichten Klagen gegen Bundesautobahnen im Zeitraum von 2010 – 2019 von Umweltverbänden, bei den Bundesstraßen waren es sogar nur 11 von 255. Die ergangenen Urteile sprechen ebenfalls eine klare Sprache: Lediglich bei rund einem Viertel der beklagten Projekte wurden die Einwände als unbegründet zurückgewiesen, also von den Gerichten keine erheblichen Fehler in der fachlichen wie rechtlichen Bewertung von Planungen festgestellt.

Daraus ergibt sich, dass Naturschutzverbände mit ihren Klagerechten verantwortungsvoll umgehen und auf diesem Wege zum Erreichen einer Planungsqualität beitragen, die bereits ohne juristische Schritte vorliegen müsste. Entsprechend darf auch bezweifelt werden, dass Vorstöße, die die Genehmigung auf parlamentarischem Weg per



### Kontakt

#### NABU Bundesverband

Daniel Rieger  
Leiter Verkehrspolitik

Tel. +49 (0)30.28 49 84 19 27  
Fax +49 (0)30.28 49 84 3927  
Daniel.Rieger@NABU.de

Stefan Petzold  
Referent für Siedlungsentwicklung

Tel. +49 (0)30.28 49 84 16 46  
Fax +49 (0)30.28 49 84 36 46  
Stefan.Petzold@NABU.de

<sup>1</sup> Drucksache 19/20328

Maßnahmengesetz<sup>2</sup> erteilen, zielführend, geschweige denn mit europäischem Recht vereinbar sind.<sup>3</sup>

Entscheidend für eine zügige und rechtskonforme Realisierung von Projektvorhaben ist aus Sicht des NABU vielmehr die gute Qualität einer Fachplanung, denn mangelhaft geplante Bauvorhaben sind oftmals mit erheblichen, gleichwohl unnötigen Eingriffen in Natur und Umwelt verbunden. Eine unzureichende Beachtung fach- und rechtsbezoglicher Vorschriften führt zu längeren Beteiligungsverfahren und gibt in der Folge den Betroffenen oftmals Anlass, Rechtsmittel einzulegen. Hierzu zählt insbesondere auch die Klärung der grundsätzlichen Bedarfsfrage mit der Zielstellung, eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur aufzubauen sowie eine ernsthafte Berücksichtigung von Umweltbelangen.

Gute Planung benötigt Zeit. An einer langen Planungsphase besteht jedoch grundsätzlich kein Interesse – nicht zuletzt auch aufgrund des hohen finanziellen und personellen Ressourcenaufwands. Wenn bei einer Planung jedoch offenkundig Mängel vorliegen, ist der Rechtsweg das letzte Mittel, um diese beheben zu können und wichtige Umwelt-Schutzgüter zu wahren. Erst wenn die politische Meinungsbildung abgeschlossen ist und im üblichen Beteiligungsprozess zu einzelnen Planungsschritten keine für den Natur- und Umweltschutz befriedigende Lösung gefunden wird, ist unter Abwägung des juristischen Aufwands sowie der fachlichen Schwere der Einwendungen die Klage für Naturschutzverbände in einem Genehmigungsverfahren das letzte rechtlich mögliche Mittel<sup>4</sup>.

Damit es möglichst nicht dieses letzten Mittels bedarf, Infrastrukturprojekte jedoch gleichzeitig rechtssicher und umweltverträglich umgesetzt werden können, bedarf es einer Reihe von Verbesserungen der bisherigen Planungspraxis, die im Folgenden dargestellt werden:

#### Verbesserungsvorschläge

1. Verbindliche und frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung
2. Kompetenzstelle „Bessere Planung und Bürgerbeteiligung“
3. Gemeinsame Gutachter-Auswahl
4. Digitalisierung von und Zugänglichkeit zu Planunterlagen
5. Bedarfsüberprüfung Bundesverkehrswegeplan
6. Überprüfung von Bedarfs- und Auswirkungsprognosen
7. Vereinfachte Verfahren und UVP-Pflicht
8. Verhältnis von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren
9. Bessere Führung gerichtlicher Verfahren

## Vorschläge des NABU zur Planungsverbesserung

### 1. Verbindlichkeit einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zu Beginn des Raumordnungsverfahren

<sup>2</sup> vgl. Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz <https://www.gesetze-im-internet.de/magvg/BJNR064000020.html>

<sup>3</sup> vgl. Rechtsgutachten von Rüdiger Nebelsieck zum Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) von Januar 2020 im Auftrag des NABU. <https://schleswig-holstein.nabu.de/imperia/md/content/schleswig-holstein/gutachtenstellungennahmen/gutachten/2020/gutachten-mgv-20200117.pdf>

<sup>4</sup> vgl. Ludwichowski, I. (2014): Klagerechte für Naturschutzverbände. NABU Positionspapier. <https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/naturschutz/naturschutzrecht/140408-nabu-info-klagerechte.pdf>

Neben erforderlicher umfangreicher Information der Öffentlichkeit muss eine tatsächliche Beteiligung mit Einflussmöglichkeiten auf die Planung frühzeitig stattfinden. Der Umstand, dass die verbindliche Öffentlichkeitsbeteiligung erst im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erfolgt, ermöglicht nur noch graduelle Anpassungen einer im Regelfall festgelegten Vorzugsvariante. Eine ernsthafte Prüfung möglicher Alternativen in gebotener Tiefe inklusive eines eventuell vollständigen Verzichts (sogenannte „Nullvariante“) hingegen ist zu diesem Zeitpunkt in der Regel nicht mehr möglich. Dies führt zu einem hohen Frustrationspotenzial bei den Betroffenen und dazu, dass viele Auseinandersetzungen am Ende vor Gericht landen. Eine **verbindliche und ergebnisoffene Öffentlichkeitsbeteiligung bereits im Zuge des Raumordnungs- oder Scoping-Verfahrens** kann daher unter dem Strich zu erheblich beschleunigten Verfahren führen, weil Bedenken adäquat adressiert und alternative Trassenführungen und Bauausführungen in die weitere Planung integriert werden können. Um sprachliche Hürden zu überwinden, sollten bereits im Zuge informeller Informationsveranstaltungen kommunikative Mittler eingesetzt werden, die die Projektplanung auch Laien zugänglich machen. Außerdem empfiehlt es sich, alternative Vorschläge durch eine/n Verkehrsgutachter\*in ausarbeiten zu lassen. Ein informelles Beteiligungsgremium sollte im Rahmen einer „Projekt-Konferenz“ dann für die beste volkswirtschaftliche Alternative vorlegen können.

## 2. Zentrale „Kompetenzstelle bessere Planung und Bürgerbeteiligung“

Wir empfehlen die Einrichtung einer zentralen **„Kompetenzstelle des Bundes für bessere Planung und Bürgerbeteiligung“**, die der Bündelung von Kompetenzen und Erfahrungen im Bereich der öffentlichen Planungsbegleitung dient. Die Kompetenzstelle übernimmt Aufgaben der Verfahrensentwicklung und -evaluation für verbesserte Beteiligungsverfahren im Sinne der Aarhus-Konvention und berät Planungsbehörden auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene.

Dazu gehört, den Bürger\*innen den Zugang zur Komplexität von Planungen zu erleichtern. Momentan stellen die sprachlichen und fachlichen Barrieren eine zu große Hürde für eine breite Beteiligung dar. Um diese Hürde zu überwinden, sind Kommunikationsexperten notwendig, die eine allgemeinverständliche „Übersetzung“ der Fachsprache vornehmen. Eine Erweiterung der „allgemeinverständlichen, nichttechnischen Zusammenfassung des UVP-Berichts“ (gem. § 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG) auf alle relevanten Planungsunterlagen sowie der barrierefreie Zugang erscheinen hier sinnvoll. Die Kompetenzstelle schafft somit die Voraussetzungen für eine Kommunikation auf Augenhöhe und trägt so wesentlich zur Deeskalation bei. Ein anzufertigender Beteiligungsbericht gewährleistet, Abwägungen transparenter abzubilden.

Des Weiteren werden die gewonnenen Erfahrungen evaluiert und in einer zentralen Datenbank zur Praxis (erfolgreicher) Beteiligungsverfahren gesammelt. Auf Basis einer systematischen Auswertung vergangener sowie der Begleitung laufender Verfahren können Erkenntnisse aus „Best Practice“-Beispielen gewonnen werden, die in standardisierte Prozessabläufe übersetzt und zur Beratung der Verwaltungen angewendet werden können. Die Kompetenzstelle schafft somit Standards und stellt Dokumente aus früheren Verfahren Verwaltung und Öffentlichkeit zur Verfügung. Ein regelmäßiger Bericht gewährleistet, öffentliche Beteiligungsprozesse an Planungsverfahren transparent und nachvollziehbar auch bzgl. der Entscheidungsfindung darzustellen.

### 3. Ernennung von unabhängigen Gutachtern durch die zuständige Planungsbehörde

Derzeit sind Verfahren auch deshalb stark konfliktbeladen, weil beide Seiten – Projektbefürworter\*innen wie –gegner\*innen – die Fachgutachten der jeweils anderen Seite als fachlich zweifelhaft ansehen. Gutachter\*innen können besser ihre Objektivität wahren, wenn kein finanzielles Abhängigkeitsverhältnis zum/zur Auftraggeber\*in besteht. Denn Tatsache ist, dass „Gutachterstreitigkeiten [...] oft zu späteren Klagen [führen] und diese wiederum noch häufiger [prägen] als der Streit um Rechtsfragen“<sup>5</sup>. Ein sinnvolleres Vorgehen wäre daher, eine **gemeinsame Einigung auf Fachgutachter von Vorhabenträger, Genehmigungs- wie Umweltbehörden und Umweltverbänden** – etwa im Rahmen eines Scoping-Termins nach § 15 UVPG – um für Transparenz zu sorgen und damit das Vertrauen in die fachliche Bewertung der Gutachter zu erhöhen. Außerdem ist es notwendig, ein Einvernehmen über die Eingangsannahmen für zu erstellende Gutachten herzustellen oder im Falle von Meinungsverschiedenheiten die Auswirkungen der jeweils unterschiedlichen Eingangsannahmen auf das Endergebnis mit zu untersuchen. Die Kosten für die Gutachter würden weiterhin von dem/der Vorhabenträger\*in übernommen werden müssen. Dieses Vorgehen ist bereits heute rechtlich zulässig und könnte künftig verpflichtend festgelegt werden, wie ein Rechtsgutachten von NEBELSIECK UND FOCKE im Auftrag des NABU zeigt<sup>6</sup>. Für die Lösung des Gutachter-Problems jedoch nicht zielführend ist es, fachlich orientierte „Gütesiegel“ zu priorisieren, da so das skizzierte Grundproblem nicht gelöst wird. Zusätzlich spricht sich der NABU dafür aus, ein staatliches Gutachtenamt (angesiedelt beispielsweise beim Umweltbundesamt) einzurichten. Dieses Gutachtenamt soll die für das Vorhaben vorgelegten Gutachten bewerten und ggf. ergänzen sowie im Rahmen gerichtlicher Verfahren fachliche Fragen des Gerichts beantworten.

### 4. Digitalisierung

Die **digitale Aufbereitung beziehungsweise Bereitstellung der Planungsunterlagen** für die Öffentlichkeit verbessert deren Zugänglichkeit und Handhabung. Dies erhöht die Transparenz des Prozesses, was wiederum Grundstein für die Akzeptanz von Planungsverfahren ist. Alle Dokumente müssen sich auf digitalem Weg nach Stichworten durchsuchen lassen. Auf Wunsch müssen Planungsunterlagen und großformatiges Kartenmaterial weiterhin in Papierform ohne größeren eigenen Aufwand zur individuellen Verfügung gestellt werden, um eine inklusive Beteiligung zu ermöglichen.

### 5. Verbindliche Überprüfung des Bedarfs von Projekten im Bundesverkehrswegeplan nach fünf Jahren

In einer sich fortwährend weiterentwickelnden Welt ändern sich auch die Rahmenbedingungen für Bauvorhaben permanent. Der Klimawandel und die Notwendigkeit einer Mobilitätswende stellen neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und damit auch an ihre Planung. Gleichzeitig steht für uns fest, dass ein Großteil der im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführten Ortsumgehungen, Bundesstraßen und Autobahnen nicht geeignet sind, die Grundlage eines zukunftsfähigen Verkehrssystems zu bilden. Ihr Flächenverbrauch geht meist zu Lasten des Naturhaushaltes und der durch sie geschaffene Verkehr beschleunigt die Klimakrise. Denn längst ist klar, dass nur eine deutliche Trendwende beim (Fern)straßenausbau, Pkw-Bestand und seiner Nutzung im Einklang mit den Klima- und Biodiversitätszielen steht.

<sup>5</sup> vgl. Nebelsieck, Rüdiger/Focke, Karin (2020): Rechtsgutachterliche Stellungnahme zur Beauftragung von Fachgutachten in umweltrechtlichen Zulassungsverfahren. S. 3

<sup>6</sup> LINK ergänzen! Nebelsieck-Gutachten, nach Veröffentlichung (BV + Ingo, NABU SH)

Eine Anpassung der Politik an neue wissenschaftliche Erkenntnisse oder veränderte gesellschaftliche und politische Ziele (z.B. verschärfte Klimaziele) erfordern, dass Infrastrukturprojekte in regelmäßigen Abständen auf die veränderte Sachlage geprüft werden und dahingehend festgestellt werden muss, ob der Bedarf für diese Projekte noch aktuell ist. Mit Blick auf CO<sub>2</sub>-Minderung, veränderte Mobilitätsansprüche oder sich verschlechternde Nutzen-Kosten-Verhältnisse muss die Liste geplanter Infrastrukturprojekte einer regelmäßigen Prüfung unterzogen werden. Es ist deshalb notwendig, alle Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans 2030, deren Planungen noch nicht begonnen haben oder sich noch in frühen Phasen befinden, in regelmäßigen Zeitabschnitten von fünf Jahren auf ihren tatsächlichen Bedarf, die mit ihnen erwarteten Ziele, die Vereinbarkeit mit Klimawandelanpassungen sowie den volkswirtschaftlichen Nutzen zu prüfen. Neue Autobahnen und Fernstraßen passen nicht mehr in die Zeit.

## 6. Überprüfung von Bedarfs- und Auswirkungsprognosen

Jedem größeren Projekt liegt eine Bedarfs- und Auswirkungsprognose zugrunde, beispielsweise die Prognosen aus dem Verkehrswegeplan, bei anderen Projekten aber auch zukunftsgerichtete Aussagen zum Bedarf oder zu den Auswirkungen eines Vorhabens. Vorhabenträger bzw. Genehmigungsbehörden werden künftig verpflichtet, in einem bestimmten Zeitraum nach Inbetriebnahme eines Vorhabens (beispielsweise fünf und zehn Jahre) zu überprüfen, ob sich die Prognosen bewahrheitet haben. Daraus können Rückschlüsse auf Prognosen für neue Vorhaben gezogen werden, die Qualität der Planung würde sich verbessern. Außerdem würde sich der Blickwinkel der Ersteller von Prognosen verändern, wenn sie regelmäßig damit rechnen müssten, dass ihre Prognosen anhand der Realität überprüft werden. Gravierende Fehlleistungen würden künftig erkannt werden.

## 7. Vereinfachte Verfahren für Schieneninfrastruktur (Elektrifizierung, Oberleitung), Ersatzneubauten und Radinfrastruktur – Kein genereller Wegfall der UVP-Pflicht:

Wenn es um den Bau klimafreundlicher Infrastruktur geht, fordern einige Akteure, den Bau solcher Projekte durch ein vereinfachtes Verfahren zu beschleunigen. Im Investitionsbeschleunigungsgesetz der Bundesregierung sind einige begrüßenswerte Maßnahmen enthalten, die im Bereich Schieneninfrastruktur beschleunigende Wirkung entfalten sollen. Das Beschleunigungspotential ist mit diesen Instrumenten weitgehend ausgeschöpft.

Ob für ein Infrastrukturprojekt die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht, wird während der UVP-Vorprüfung anhand eines Fragenkatalogs geprüft, der durch den/die Vorhabenträger\*in ausgefüllt wird. Eine generelle UVP-Pflicht gilt nach den Neuerungen des Investitionsbeschleunigungsgesetzes nicht mehr für Projekte, die Ersatzneubauten und die Elektrifizierung und Oberleitung von Schieneninfrastruktur betreffen. Stattdessen ist je nach Umfang des Eingriffs eine standortbezogene bzw. allgemeine Vorprüfung zur Beurteilung der UVP-Pflicht durchzuführen.

Es ist zu erwarten, dass die Neuregelung Verfahren für diese Art von Infrastruktur vereinfacht und für die gewünschte Beschleunigung sorgt. Aufgrund dieser neuen Rechtslage kommen weitere Ausnahmen für die UVP-Pflicht derzeit kaum in Frage. Ein genereller Wegfall der UVP-Vorprüfung hingegen würde einer Abschaffung der UVP-Pflicht im Allgemeinen gleichkommen und damit ein großes Risiko für die Schutzgüter des Umwelt- und Naturschutzes darstellen. Stattdessen kann eine Standardisierung der

Vorprüfung durch eine Vereinfachung der Prüfkataloge helfen, den Arbeitsaufwand noch effizienter zu gestalten. Solche Formulare werden heute bereits genutzt.

Selbiges gilt auch für den Bau von Radwegen: Hier schreibt das Bundesrecht ohnehin keine Pflicht zur UVP beziehungsweise zur UVP-Vorprüfung vor, was kritisch zu bewerten ist. Entsprechend ergibt sich weiteres Verbesserungspotenzial an dieser Stelle einzig aus den generellen Empfehlungen, die in diesem Papier aufgeführt sind. Dies gilt auch trotz des Umstands, dass eine Verbesserung der Radwegeinfrastruktur sowohl dringend nötig wie auch erwünscht ist. Hinsichtlich der Überprüfung auf potenzielle Auswirkungen auf den Natur- und Artenschutz kann nicht zwischen erwünschter (Fuß- und Radwege) und unerwünschter Verkehrsinfrastruktur (Straßen) unterschieden werden.

## 8. Verhältnis von Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren

Die Umweltauswirkungen von Infrastrukturprojekten werden in zwei wesentlichen Verfahrensschritten geprüft: auf Ebene der Raumordnung und anschließend auf Projektebene. Bei ersterem werden die raumbedeutsamen Umweltauswirkungen eines Plans oder Programms mitsamt Planungsalternativen als strategische Umweltprüfung (SUP) dargestellt – dabei kann es beispielsweise um die Eruiierung eines geeigneten Standorts gehen. Im späteren Planungsprozess werden mit der UVP in einem schärferen Detaillierungsgrad konkrete Umweltauswirkungen, die durch Bau, Anlage oder Betrieb entstehen können, analysiert.

Häufig ist in diesem Kontext von einer „doppelten Umweltverträglichkeitsprüfung“ die Rede und einige Akteure fordern, solche möglichen Dopplungen im Verfahren zu streichen. Der Annahme liegt offenkundig das Missverständnis zugrunde, dass die SUP auf der übergeordneten Ebene von Plänen und Programmen dieselben Prüfinhalte abbildet, wie die UVP auf konkreter Projektebene. Tatsächlich unterscheiden sie sich jedoch grundsätzlich in Detaillierungsgrad und der zeitlichen Abfolge. Um vermeintliche Doppelprüfungen zu vermeiden und Prüfabläufe zu beschleunigen, können mittels des Prinzips der Abschichtung, das bereits der Praxis entspricht, Erkenntnisse in andere Prüfverfahren zu Umweltauswirkungen gebündelt und übernommen werden. Das gilt für die Übernahme zwischen SUP und Prüfungen auf Projektebene, wie beispielsweise UVP oder FFH-VP (vertikale Abschichtung) gleichermaßen wie für die Übernahme aus anderen Plänen und Programmen (horizontale Abschichtung).

## 9. Bessere Führung gerichtlicher Verfahren

Bei größeren Projekten tragen die Kläger alles vor, was irgendeine Rolle spielen könnte. Vorhabenträger und Genehmigungsbehörde erwidern auf alles. Der Aufwand ist immens.

Um dies zu verhindern und gerichtliche Verfahren zu verbessern, werden die Gerichte verpflichtet, in einem bestimmten Stadium des Prozesses (beispielsweise nach Vorlage der Klagebegründung und der Klageerwidern) den Parteien eine vorläufige Schwerpunktsetzung an die Hand zu geben. Es würde zu einem früheren Zeitpunkt absehbar sein, worum es in einem Rechtsstreit vor allem gehen wird. Jede Partei kann dann entscheiden, ob sie die anderen Punkte fallen lässt. Dies würde in vielen Fällen zu einer Verringerung des Aufwands für und der Dauer von Klageverfahren führen. Dies soll nicht bedeuten, dass andere Punkte, die in der vorläufigen Schwerpunktsetzung des

Gerichts nicht enthalten sind, nicht trotzdem vorgetragen werden dürfen. Trotzdem gäbe die Schwerpunktsetzung eine wichtige Orientierung.

Gleichzeitig wird die Klagebegründungsfrist von zehn Wochen wieder abgeschafft, weil gerade diese Klagebegründungsfrist dazu führt, dass die Kläger vollständig und detailliert alles vortragen müssen, was möglicherweise eine Rolle spielen könnte. Diese Klagebegründungsfrist hat also genau den gegenteiligen Effekt und führt zu einer Aufblähung der Gerichtsverfahren.

**Fazit:**

Die bisherigen Versuche des Gesetzgebers, Planungen zu beschleunigen sind fehlgeschlagen, denn sie ignorieren die wesentlichen Ursachen einer langen Verfahrensdauer und gerichtlicher Prozesse. Planungsverfahren sind komplex und benötigen für eine rechtssichere Durchführung Zeit. Dennoch kann bessere Planung die Verfahrensdauer verkürzen, indem sie durch höhere Akzeptanz und bessere Qualität das Risiko gerichtlicher Verfahren minimiert. Die Ursache schlechter Planung liegt hingegen vor allem in der mangelnden Unabhängigkeit von Gutachter\*innen, einer unzureichenden personellen Ausstattung der Behörden sowie einer zu späten und damit hinsichtlich des Ziels der Verkürzung von Verfahren unwirksamen Beteiligung der Öffentlichkeit.

Die nachfolgende Grafik zeigt den wünschenswerten Ablauf eines idealtypischen Planfeststellungsverfahrens mit frühzeitiger Öffentlichkeitsbeteiligung.

