Auszug aus Sommer, Jörg (Hg.): KURSBUCH BÜRGERBETEILIGUNG #5, Informationen: https://kursbuch.info

Dr. Michael Zschiesche

Zur Praxis der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Infrastrukturplanung in Deutschland

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Infrastrukturbereich in Deutschland steht unter Stress. Statt sie maßvoll als Element praktisch erlebter Demokratie weiterzuentwickeln, steckt sie seit 2018 im Dilemma der Anforderungen der Beschleunigungsdebatten. Im Beitrag werden neueste empirische Daten zur Öffentlichkeitsbeteiligung in verschiedenen Beteiligungssektoren in Deutschland vorgestellt und eingeordnet. Neben den quantitativen Zahlen geht der Artikel auch auf die Praxis im Umgang mit Erörterungsterminen ein. Abschließend wird ein Ausblick auf die Verbesserungspotentiale der Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Digitalisierung, insbesondere durch das während der Corona-Pandemie erlassene Planungssicherstellungsgesetz, gegeben.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung in Deutschland steht – jedenfalls aus der Sicht der Mehrzahl der Bundestagsparteien – unter enormen Stress. Sie dauere zu lang, sei zu aufwendig, bringe zu wenig und koste zu viel. Bestenfalls will man an ihr festhalten (Bundestag 2020). Niemand im Deutschen Bundestag scheint derzeit über eine Verbesserung nachzudenken, wie das noch alle 2010 im Bundestag vertretenden Parteien nach den Ereignissen um den Bahnhofsbau in Stuttgart reflexartig verkündeten (Merkel, SPD, FDP 2011). Dabei steht die Öffentlichkeitsbeteiligung nach den Jahren des Hin und Her nach Stuttgart, aber insbesondere durch die Corona-Pandemie und durch die Digitalisierung vor gewaltigen Herausforderungen und Umbrüchen (Berlin Institut für Partizipation 2020). Auch wenn diese Art der Mitbestimmung bei Infrastrukturvorhaben bereits im frühen 19. Jahrhundert in Preußen entwickelt und eingeführt wurde, scheint die Relevanz dieser zumeist lokalen

Politik kritisiert Partizipation

oder bestenfalls regionalen Übung in praktischer Demokratie immer weniger wertgeschätzt zu werden. Dabei wird die Leistungsfähigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung – wenn sie überhaupt mal systematisch evaluiert wird – bei allen Mängeln und Unzulänglichkeiten eher tiefgestapelt. Denn nicht nur der Umweltschutz wird nachweislich verbessert, auch Effektivität, Akzeptanz und die Qualität der Verfahren werden durch die Öffentlichkeitsbeteiligung gesteigert (Schütte et al 2022). Und das, obwohl der Gesetzgeber trotz gegenteiliger Versprechen und Absichtserklärungen nach Stuttgart 2010, die strukturellen Defizite der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht wirklich beseitigt hat. Noch immer gibt es kein bundesweites Gesetz, welches die frühzeitige Beteiligung verpflichtend vorschreiben würde (PlVereinhG 2013). Noch immer gibt es keine Institution, die die Erfahrungen der Öffentlichkeitsbeteiligung in Deutschland systematisch auswertet und der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt. Es fehlen verbindliche Standards, ja es ist bis heute nicht einmal bekannt, wie viele Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung in Deutschland pro Jahr angekündigt und durchgeführt werden und wie viele davon tatsächlich mit Stellungnahmen und Einwendungen stattfinden (VDI 2015).

Es fehlen Standards, Verbindlichkeit und Institutionen

Wie viele Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung finden in Deutschland jährlich statt?

Die große Untätigkeit der öffentlichen Stellen in Deutschland im Umgang mit der Praxis der Öffentlichkeitsbeteiligung hat das Unabhängige Institut für Umweltfragen 2019 veranlasst, erstmals die Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu zählen. Bis dahin stammte die einzige valide Abschätzung zur Zahl der jährlichen Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung vom Forscherteam der Hochschule Darmstadt um den renommierten Umweltjuristen Martin Führ. Dieses Team hatte in einer empirischen Untersuchung zur Praxis der Umweltverträglichkeitsprüfungen auch eine Zahl von jährlichen Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung in Deutschland hochgerechnet. Nach dieser fanden 772 +/- 150 derartige Verfahren im Jahr 2005 statt (Umweltbundesamt 2009). Diese Zahl galt

jahrelang als einziger empirischer Befund, zur Praxis der Öffentlichkeitsbeteiligung, ganz im Gegensatz zu den vielen gesetzgeberischen Bemühungen, die Bedeutung dieser Beteiligungsverfahren durch immer neue Beschleunigungsgesetze herunterzuspielen.

Der Umstand, dass die Europäische Union 2014 die UVP-Richtlinie novellierte, damit Deutschland vor die Aufgabe stellte, im Internet eine bundesweite Plattform zu allen in Deutschland jährlich durchzuführenden Zulassungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfungen und eben der Öffentlichkeitsbeteiligung zu etablieren, sollte aufgrund dieser zu veröffentlichten Daten nunmehr fundiertes Material zur Verfügung stellen und die Ermittlung der Zahl der jährlichen Beteiligungsverfahren im Infrastrukturbereich fortan einfach machen. Die UVP-Plattform des Bundes und der Länder, die 2018 zu arbeiten begann (leider gelang es nicht, nur eine Plattform, wie von der EU gefordert, in Deutschland zu etablieren, aber immerhin sind alle UVP-Plattformen untereinander gut verlinkt), wies für 2018 aber leider nur 190 eingetragene Verfahren aus. Für 2019 immerhin schon 409 (Umweltprüfungsportal o. D.).

Zögerliche Transparenz

Aufgrund der Erfahrungen der Stellungnahmetätigkeiten der anerkannten Umweltverbände und aufgrund von Plausibilitätsbetrachtungen war schnell klar, dass die in den UVP-Portalen veröffentlichten Zahlen nicht vollständig sein konnten. Zudem lagen die veröffentlichten Verfahren sehr weit unter der vom Team Führ für 2005 ermittelten Anzahl von UVP-Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung. Daher war die aus den UVP-Portalen ermittelte Anzahl von Verfahren nur ein erster Anhaltspunkt von entsprechenden Zulassungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung. Das UfU stand vor der Aufgabe, die tatsächliche Zahl der Verfahren anders zu ermitteln.

Hierbei halfen die anerkannten Umweltverbände, die jedes Jahr mit ihren Stellungnahmen Vorhaben mit Umweltbezug in den Bundesländern und auf Bundesebene begleiten und so auch über die Daten zu Öffentlichkeitsbeteiligungen verfügen. Diese werden häufig über durchzuführende Infrastrukturvorhaben mit Öffentlichkeitsbeteili-

Auszug aus Sommer, Jörg (Hg.): KURSBUCH BÜRGERBETEILIGUNG #5, Informationen: https://kursbuch.info

gung informiert und wenn nicht, beschaffen sich die Verbände die Informationen über das Sichten von Landesportalen, Behördeneinträgen und auch ganz altmodisch über Gesetz- und Veröffentlichungsblätter der zuständigen Behörden. Das UfU hat dann die Jahresberichte der Verbände gesichtet, Befragungen und überschlägige Abschätzungen sowie Rücksprachen mit Verbandsvertretern dort vorgenommen, wo keine veröffentlichten, statistischen Daten verfügbar waren. So konnten für 2018 und 2019 näherungsweise die entsprechenden Zahlen für die Infrastrukturvorhaben mit Öffentlichkeitsbeteiligung in der Bundesrepublik ermittelt werden.

Danach kommt das UfU für 2018 auf circa 2000 und für 2019 auf circa 1900 Genehmigungs- und Planungsverfahren zu Infrastrukturprojekten mit Öffentlichkeitsbeteiligung in Deutschland (Monitoringreport 2020).

Die ermittelten Zahlen und ihre Größenordnungen verdeutlichen mehrere Befunde: Zunächst dokumentieren sie ein großes Auseinanderklaffen zwischen den tatsächlich stattgefundenen Zulassungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung und den in den UVP-Portalen eingestellten Verfahren. Obgleich die Schere zwischen veröffentlichten Verfahren und tatsächlich stattgefundenen Verfahren 2019 geringer geworden sind als 2018, besteht noch immer eine erhebliche Differenz (2018: 190 zu 2000 und 2019: 409 zu 1900). Die gesetzliche Anforderung, alle Verfahren mit UVP-Bezug und Öffentlichkeitsbeteiligung der Öffentlichkeit online über die UVP-Portale bekannt zu machen, wurde daher 2019, wie auch 2018, deutlich verfehlt. Ein Blick auf die noch nicht vollständig ausgewerteten Daten für 2020 und 2021 zeigt, dass auch hier noch nicht alle Verfahren auf den UVP-Plattformen veröffentlicht wurden.

Ein weiterer Befund ist die hohe Zahl der Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung in Deutschland insgesamt. Besonders wenn man die Zahlen von 2018 und 2019 mit der vom Team Führ ermittelten Zahl für 2005 vergleicht, fällt auf, wie stark die Öffentlichkeitsbeteiligungen im Infrastrukturbereich in Deutschland gestiegen sind.

Auszug aus Sommer, Jörg (Hg.): KURSBUCH BÜRGERBETEILIGUNG #5, Informationen: https://kursbuch.info

Lag die Zahl der Zulassungsverfahren mit formeller Öffentlichkeitsbeteiligung um 2005 noch bei etwa 772 +/- 150 Verfahren, so lag sie etwa 13 Jahre später schon mindestens doppelt so hoch (2018 etwa 2000 Verfahren und 2019 etwa 1900 Verfahren). Für die Öffentlichkeit in Deutschland bedeutet das, sich in sehr vielen Zulassungsverfahren mit Umweltrelevanz beteiligen zu können. Scheinbar sogar in immer mehr Verfahren. Zugleich gibt es zwischen den Verfahrenstypen große Unterschiede in der Zahl der durchgeführten Verfahren.

Die Praxis bei Erörterungsterminen in formellen Zulassungsverfahren

Dokumentation von Erörterungen

Erörterungstermine sind in den formellen Zulassungsverfahren die Gelegenheit, die vorher erhobenen Einwendungen öffentlich zu besprechen. Auch geht es darum, bei bestimmten Einwendungen, bei denen Wissen zur Beantwortung fehlt, dieses zu beschaffen oder zu erörtern, wie dieses ermittelt werden kann. Die Verwaltungswissenschaft weist dem Erörterungstermin daher auch die sogenannte Befriedungsfunktion zu. Auch wenn dies ein sehr hochgestecktes Ziel darstellt, ist dieser Termin mehr als das bloße Abhandeln von Für und Wider zu einem Projekt. Durch das direkte Aufeinandertreffen zwischen Genehmigungsbehörden, Antragstellern und Einwendern erhält dieser Termin, der ab mittelgroßen Vorhaben nicht nur, wie die Bezeichnung suggeriert, einen Tag umfasst, sondern in der Regel länger dauert, eine hohe Relevanz für alle Seiten. Natürlich hängt der „Erfolg“ des Erörterungstermins sehr stark davon ab, wie im Termin die verschiedenen Parteien ins Gespräch kommen, inwieweit eine Bereitschaft besteht, das formell abgesteckte Gebiet der zu erörternden Themen gegebenenfalls zu erweitern, um zu einem produktiven Austausch zu gelangen. Ob das geschafft wurde, kann oftmals in den Protokollen der Erörterungstermine, die nicht immer, aber immer öfter im Internet zu finden sind, herausgelesen werden, denn im Jahr 2019 veröffentlichten Behörden vereinzelt erstmals Präsentationen, Niederschriften und Protokolle zu Erörterungsterminen auf den UVP-Portalen. Auf diese Weise sind auch im

Auszug aus Sommer, Jörg (Hg.): KURSBUCH BÜRGERBETEILIGUNG #5, Informationen: https://kursbuch.info

Nachhinein wichtige Informationen, die beim Erörterungstermin diskutiert wurden, online einzusehen.

Druck auf Erörterungen

Leider hat der Gesetzgeber durch zahlreiche Beschleunigungsgesetze vor allem ab 2008 den Erörterungstermin bei Verfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz und auch bei Planfeststellungsverfahren ins Ermessen der Behörden gestellt (Monitoringreport 2022). Gemäß Aarhus-Konvention und den darauf fußenden europäischen Richtlinien ist dies zwar möglich, verstößt aber gegen die in Deutschland jahrzehntelang entwickelte Kultur der Durchführung dieser Termine, selbst dann noch, wenn sie ein Vorhaben betreffen, welches stark umstritten ist oder durch die schiere Zahl der Einwendungen kaum noch die Gewähr für einen sachlichen Austausch vermuten lassen.

Schaut man sich nun die in den UVP-Portalen herauszulesenden empirischen Daten zu Erörterungsterminen in Zulassungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung in Deutschland an, so stößt man sowohl für 2019 als auch für 2018 auf den Befund, dass die Genehmigungsbehörden nur sehr sporadisch auf den Termin gänzlich verzichteten, obwohl sie dies aus Gesetzessicht hätten tun können. Obgleich die Datenbasis aufgrund nicht eingestellter Informationen in die UVP-Portale hierzu nur etwa halb so groß ist, wie die Zahl der in die UVP-Portale eingestellten Verfahren, so lässt sich für 2019 immerhin feststellten, dass von den 209 Verfahren, die 2019 eine Information über den Erörterungstermin enthielten, nur in fünf Fällen die Behörden von ihrer Verzichtsmöglichkeit Gebrauch machten. In den übrigen 204 Verfahren wurde am Erörterungstermin trotz Ermessen seitens der Zulassungsbehörden festgehalten (Monitoringreport 2022). Für 2018 war die Datenlage hinsichtlich Erörterungstermine noch etwas spärlicher. Die Tendenz aber war ähnlich eindeutig. 2018 lag die Zahl der Zulassungsverfahren, die eine Information über durchzuführenden Erörterungstermine enthielten, bei 190. Verzichtet wurde 2018 nur bei sieben Verfahren auf diesen Termin (Monitoringreport 2020).

Auszug aus Sommer, Jörg (Hg.): KURSBUCH BÜRGERBETEILIGUNG #5, Informationen: https://kursbuch.info

Die fünf Verfahren in 2019, bei denen Zulassungsbehörden auf den Erörterungstermin verzichteten, betrafen zwei Windkraftanlagen, einen Steinbruch, eine Autobahn und eine Klärschlammverbrennungsanlage. Ob bei den fünf Verfahren Einwendungen vorlagen, konnte nicht ermittelt werden. Betroffen waren bei den fünf Verfahren die Bundesländer Brandenburg, Niedersachsen, Baden-Württemberg und Hessen.

Unklare Folgend der Pandemie

Wie während der Corona-Pandemie zwischen 2020 und 2022 Erörterungstermine durchgeführt wurden, ist im Moment noch offen. Durch das Planungssicherstellungsgesetz vom Mai 2020 wurden für 24 verschiedene Zulassungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung auch die Erörterungstermine modifiziert (PlanSiG 2020). Statt eines physischen Termins sollte entweder ein elektronischer Erörterungstermin, alternativ hierzu eine Telefonkonferenz oder ein nochmaliger schriftlicher Austausch der Einwendungsargumente stattfinden. Dieser schriftliche Austausch ohne Nachfragemöglichkeit oder Rückkopplung seitens der Einwender*innen wurde etwas missverständlich auch als Online-Konsultation bezeichnet. Wie erste empirische Untersuchungen nahelegten, gab es nur in wenigen Fällen elektronische Erörterungstermine oder auch Telefonkonferenzen. Im Wesentlichen lag das bereits daran, dass der Gesetzgeber zur Bedingung machte, dass alle Einwender*innen einem solchen Verfahren extra zustimmen mussten (PlanSiG 2020).

In welchen Zulassungsverfahren beteiligt sich die Öffentlichkeit in Deutschland?

Zulassungsverfahren sind nicht die einzigen Verwaltungsverfahren, die eine formelle Öffentlichkeitsbeteiligung vorsehen. Viele tausend Planungsverfahren, angefangen von Raumordnungsverfahren bis hin zur örtlichen Bauleitplanung sehen jedes Jahr ebenfalls eine Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Der Unterschied liegt jedoch in der Unmittelbarkeit der Realisierung. Zulassungsverfahren betreffen konkrete Infrastrukturprojekte, die nach der Zulassung baulich beginnen. Auch sind darunter die politisch zumeist umstrittenen so-

Auszug aus Sommer, Jörg (Hg.): KURSBUCH BÜRGERBETEILIGUNG #5, Informationen: https://kursbuch.info

genannten Großprojekte wie Flughäfen, Bahnhöfe, Kraftwerke oder auch Raffinerien.

Für die Struktur der Zulassungsverfahren lassen sich die Industriegenehmigungen - sogenannte Genehmigungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wie Kraftwerke, Windkraftanlagen, Tiermastanlagen - und die Zulassungen für Infrastrukturprojekte wie Straßen, Häfen, Wasserstraßen, Eisenbahnen und Leitungen, die als Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, unterscheiden. Für das Jahr 2019 führen mit großem Abstand Vorhaben im Bereich „Wärmeerzeugung, Bergbau und Energie“ die Vorhabenliste aller Infrastrukturprojekte in Deutschland an (Monitoringreport 2022). Und innerhalb des Sektors „Wärmeerzeugung, Bergbau und Energie“ entfallen auf die Verfahren für Windenergieanlagen mit Abstand die größte Anzahl von formellen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren. Damit lag der Bereich „Wärmeerzeugung, Bergbau und Energie“ nochmal deutlich höher am Gesamtanteil der Verfahren als noch 2018 (29 Prozent in 2018, 50 Prozent in 2019). Ansonsten sind die Schwerpunktbereiche in den Jahren 2019 und 2018 ähnlich verteilt. Es fällt auf, dass der Anteil von Verfahren für Leitungsanlagen, die für die Energiewende relevant sind, in 2019 im Vergleich zu 2018 sogar abgenommen hat (17 Verfahren in 2018, 12 Verfahren in 2019) (Ebenda 2022). Neben dem Bereich „Wärmeerzeugung, Bergbau und Energie“ (50 Prozent) sind die Bereiche „Verkehrsvorhaben“ (22 Prozent) und „Wasserwirtschaftliche Vorhaben“ (12 Prozent) die größten Bereiche auf der Vorhabenliste aller Infrastrukturprojekte in Deutschland (Ebenda 2022).

Zunahme der Aushandlungsprozesse

Schlussfolgerungen und neue Herausforderungen

Die Öffentlichkeitsbeteiligung in Infrastrukturvorhaben in Deutschland spielt eine zunehmend größere Rolle für demokratische Aushandlungsprozesse vor allem in regionalen Bezügen als noch vor fünfzehn Jahren. Das kann allein – aber nicht nur - aus der gestiegenen Anzahl an Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung in umweltrelevanten Zulassungsverfahren abgeleitet werden. Damit ist die Öffentlichkeitsbeteiligung - neben Wahlen, Plebisziten oder

freiwilligen sogenannten informellen Beteiligungsangeboten - ein wichtiger werdendes Element der praktischen Demokratieerfahrung in Deutschland. Umfragen zur Beteiligung der Bevölkerung in Infrastrukturprojekten bestätigen die Relevanz der Öffentlichkeitsbeteiligung. Wie die Ergebnisse eines 2022 beendeten empirischen Forschungsprojektes zeigten, haben in Deutschland sehr viele Bürger*innen konkrete Beteiligungserfahrungen mit formellen Infrastrukturvorhaben gemacht. Im konkreten Fall bestätigten 380 von 2147 Befragten (circa 18 Prozent), dass sie sich bereits praktisch an formellen Zulassungsverfahren zum Infrastrukturausbau beteiligt haben (Schütte et al. 2022). Allein gemessen an den ohnehin komplexen und immer stärker steigenden inhaltlichen und auch formellen Voraussetzungen zur Beteiligung an derartigen Verfahren erscheint der Anteil der Bevölkerung mit praktischen Beteiligungserfahrungen vergleichsweise sehr hoch und unterstreicht somit die Relevanz dieser Beteiligungsform.

Politische Rahmen nicht ausgeschöpft

Die aus den UVP-Portalen empirisch ermittelten Daten zeigen weiterhin, dass vom Verzicht auf den Erörterungstermin als Kernelement des formellen Austausches trotz der gesetzgeberischen Möglichkeit überwiegend nicht Gebrauch gemacht wird. Dies ist auch deshalb bemerkenswert, weil Zulassungsbehörden offenbar andere Prämissen für die Durchführung von Zulassungsverfahren setzen als die jeweiligen Regierungsparteien im Deutschen Bundestag, die den Erörterungstermin regelmäßig gern abschaffen würden. Die Leistungsfähigkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung in umweltrelevanten Zulassungsverfahren, nach den Ereignissen zum Bau des Bahnhofs in Stuttgart nach 2010 Thema monatelanger öffentlicher Debatten in Deutschland, ist hiermit noch nicht hinreichend analysiert. Aber es gibt mehr als nur Indizien, dass sie leistungsfähiger ist als angenommen. Zudem unterstützt die Öffentlichkeitsbeteiligung in umweltrelevanten Zulassungsverfahren den Umweltschutz, steigert die Legitimität von Verfahren und erhöht die Qualität der behördlichen Entscheidungen (Ebenda 2022).

Nicht erst durch die Corona-Pandemie ist deutlich geworden, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung in umweltrelevanten Zulassungsver-

fahren aber auch dringend weiterentwickelt werden muss. Dabei kommt es darauf an, die Digitalisierung zunächst als Chance zu sehen. Hierfür braucht es mehr als ein Corona-Notgesetz wie das zur Planungssicherstellung aus dem Mai 2020. Auch wenn das Gesetz nun bis Dezember 2023 in nahezu unveränderter Form weitergilt, sollten alle, die an der Öffentlichkeitsbeteiligung Interesse haben, darüber nachdenken, wie es verbessert wird, um die Prinzipien der Beteiligung auch in die digitale Welt so gut wie möglich zu übertragen. Hierfür braucht es zuallererst Lernerfahrung in Form von Pilotprojekten, um Praxiserfahrungen zu gewinnen. Und es braucht endlich auch eine Institution in Deutschland, die die Erfahrungen der Öffentlichkeitsbeteiligung systematisch sammelt, auswertet und in die Praxis zurückspielt. Ein Bundesbeauftragter für Öffentlichkeitsbeteiligung oder eine Kompetenzstelle für Partizipation würde für diesen wichtigen Bereich des demokratischen Diskurses in Deutschland daher künftig hilfreich sein (Berlin Institut für Partizipation 2020).

Es braucht eine bundesweite Kompetenzstelle

Literatur

Angela Merkel (2011): Anlässlich des Festaktes zur Verleihung des ersten Reinhard-Mohn-Preises am 16.06.2011; vgl. Beschluss des SPD-Parteivorstandes vom 25. März 2011: Mehr Demokratie leben bzw. Positionspapier der FDP-Bundestagsfraktion „16 Punkte zur Bürgerbeteiligung und Planungsbeschleunigung“.

Berlin Institut für Partizipation (2020): Das verlorene Jahr? Auswirkungen der Corana-Pandemie auf die Bürgerbeteiligung in Deutschland, Berlin unter: https://www.bipar.de/wp-content/uploads/2020/05/bipar_studie_corona_2020.pdf (Zuletzt aufgerufen am 30.11.2022).

Bundestag (2022): Debatte zur Verlängerung des Planungssicherstellungsgesetzes v. 13.10.2022 unter https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw41-de-planungssicherstellungsgesetz-913004 (Zuletzt aufgerufen am 28.11.2022) sowie redigiertes Wortprotokoll im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag vom 15. Januar 2020 unter: https://www.bundestag.de/resource/blob/679372/ab3c2f7a6ef0f4b8844599f440fd62ad/063_wortprotokoll-data.pdf (Zuletzt aufgerufen am 28.11.2022).

Bundestag (2020): Planungssicherstellungsgesetz vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041).

Bundestag (2013): Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PlVereinhG) v. 31.05.2013 BGBl. I S. 1388 (Nr. 26).

Schütte, Silvia/Wolff, Franziska/von Vittorelli, Laura/Schumacher, Katja/Hünecke, Katja/Zschiesche, Michael/Stolpe, Fabian/Habigt, Lisa/Newig, Jens (2023): Evaluation der Öffentlichkeitsbeteiligung. Bessere Planung und Zulassung umweltrelevanter Vorhaben

durch die Beteiligung von Bürger*innen und Umweltvereinigungen, Umweltbundesamt, Berlin unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_32-2023_evaluation_der_oeffentlichkeitsbeteiligung.pdf (Zuletzt aufgerufen am 27.04.2023).

UFU (2020): Monitoringreport 2018, online Verfügbar unter: https://www.ufu.de/downloads/monitoring-report-2018-oeffentlichkeitsbeteiligung-bei-infrastrukturprojekten-in-der-bundesrepublik-deutschland-ausfuehrlicher-bericht/ (Zuletzt aufgerufen am 20.11.2022).

UFU (2022): Monitoringreport 2019, online Verfügbar unter: https://www.ufu.de/downloads/monitoring-report-2019-oeffentlichkeitsbeteiligung-bei-infrastrukturprojekten-in-der-bundesrepublik-deutschland-ausfuehrlicher-bericht/ (Zuletzt aufgerufen am 20.11.2022).

Umweltbundesamt (2003a): Richtlinie 2003/4/EG vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen und zur Aufhebung der Richtlinie 90/313/EWG des Rates (ABl. Nr. L 41, S. 26).

Umweltbundesamt (2003b): Richtlinie 2003/35/EG v. 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten (ABl. Nr. L 156, S. 17).

Umweltbundesamt (2007): Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten, siehe auch www.aarhus-konvention.de (Zuletzt aufgerufen am 23.01.2023).

Umweltbundesamt (2009): Evaluation des UVPG des Bundes, Auswirkungen des UVPG auf den Vollzug des Umweltrechts und die Durchführung von Zulassungsverfahren für Industrieanlagen und Infrastrukturmaßnahmen, UBA-Texte 3/2009, Dessau, S. 29.

Umweltbundesamt (o. D.): Umweltprüfungsportal, online unter: https://www.uvp-portal.de/ (Zuletzt aufgerufen am 27.04.2023).

VDI (2015): Richtlinie VDI 7000 „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bei Industrie- und Infrastrukturprojekten“ des VDI vom Januar 2015 unter: https://www.vdi.de/fileadmin/pages/vdi_de/redakteure/richtlinien/inhaltsverzeichnisse/2244254.pdf (Zuletzt aufgerufen am 22.11.2022).

Umweltprüfungsportal: https://www.uvp-portal.de/ (Zuletzt aufgerufen am 23.01.2023).