

NABU Schleswig-Holstein · Färberstraße 51 · 24534 Neumünster

An den Vorsitzenden
des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Ausschließlich per E-Mail an: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Stellungnahme

Drucksache 20/2195

Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich

Gesetzesentwurf der Landesregierung

Sehr geehrter Herr Claussen,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Stellung zum „Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich“ der Landesregierung vom 04.06.2024.

Zunächst möchten wir uns bei den Fraktionen von CDU, Grünen und SPD für den Vorschlag bedanken, uns die Möglichkeit zur Stellungnahme zu geben. Wir nehmen positiv zur Kenntnis, dass zumindest diese Fraktionen erkannt haben, dass Eingriffe in die Umwelt es erfordern, den Umweltschutz anzuhören.

Nach eingehender und kritischer Prüfung des Gesetzesentwurfs sind wir zu dem Schluss gelangt, dass es aus unserer Sicht nichts grundlegend zu beanstanden gibt.

Das ergibt sich aus dem Folgenden:

NABU Schleswig-Holstein

Alexander Schwarzlose
NABU-Landesvorsitzender

Tel. +49 (0)4321.75720-60
Fax +49 (0)4321.75720-61
Alexander.Schwarzlose@NABU-SH.de

Neumünster, 22.08.2024

NABU Schleswig-Holstein

Färberstraße 51
24534 Neumünster
Tel. +49 (0)4321.75720-60
Fax +49 (0)4321.75720-61
Info@NABU-SH.de
www.NABU-SH.de

USt-ID DE134806301
St.-Nr. 20/292/87034

Spendenkonto

Sparkasse Südholstein
IBAN DE16 2305 1030 0000 2850 80
BIC NOLADE21SHO

Der NABU ist ein staatlich anerkannter Naturschutzverband (nach § 63 BNatSchG) und Partner von Birdlife International. Spenden und Beiträge sind steuerlich absetzbar. Erbschaften und Vermächnisse an den NABU sind steuerbefreit.

I. Forderungen der Landesregierung

Die Landesregierung beabsichtigt, folgende Landesgesetze zu novellieren:

- Straßen- und Wegegesetz
- Landesverwaltungsgesetz
- Landesnaturschutzgesetz
- Landes-UVP-Gesetz

Die Änderungen sind jeweils punktuell und sollen einer Beschleunigung in der Planung und Genehmigung von Infrastrukturprojekten dienen.

Wir verzichten hier auf die Wiedergabe aller beabsichtigten Änderungen im Einzelnen, da wir keine Bedenken gegen sie hegen und daher auch eine umfassende Auseinandersetzung mit ihnen hier nicht weiter erforderlich ist.

Hervorheben möchten wir lediglich die beabsichtigte Einführung eines § 40g WStrG SH sowie die beabsichtigten Änderungen des UVPG SH.

Mit der Einführung eines § 40g WStrG beabsichtigt die Landesregierung, die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder gegen eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Landesstraßen auszuschließen.

Mit den Änderungen der Nummern 2.4 und 2.5 der Anlage 1 des UVPG beabsichtigt die Landesregierung, in bestimmten Fällen die Pflicht zur Durchführung einer allgemeinen bzw. einer standortbezogenen UVP-Vorprüfung entfallen zu lassen. Beide Änderungen betreffen den Bau unselbstständiger Geh- und Radwege entlang von Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder sonstigen Straßen.

II. Bewertung durch den NABU Schleswig-Holstein

1. Grundlegend

Der NABU Schleswig-Holstein erkennt grundsätzlich an, dass eine Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sowohl

im Interesse der Energiewende als auch im Interesse der Wirtschaftsförderung steht. Diese Beschleunigung darf jedoch nicht dazu führen, dass demokratische, rechtsstaatliche und naturschutzrechtliche Standards massiv abgesenkt werden. Jegliche Lösung muss mit höherrangigem Recht vereinbar sein.

Indem der vorgelegte Gesetzesentwurf die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich anstrebt, verfolgt er ein legitimes Ziel. Die beabsichtigten Maßnahmen führen zu keinen erkennbaren schweren Eingriffen in Umwelt- und Klimaschutz. Rechtsverstöße haben wir nicht erkannt. Der Entwurf erscheint ausdifferenziert und ausgewogen.

2. Im Einzelnen

Wir haben alle beabsichtigten Änderungen sorgsam geprüft und haben keine grundlegenden Bedenken.

2.1 Einführung eines § 40g WStrG SH

Potenziell nachteilig ist aus Sicht des Naturschutzes, dass mit Einführung des § 40g WStrG SH die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Landesstraßen keine aufschiebende Wirkung mehr entfalten solle. Nach geltendem Recht hat die Behörde die sofortige Vollziehbarkeit gesondert auszusprechen und zu begründen. Dieser Verfahrensschritt würde damit entfallen.

Die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage muss nun von einer/m Antragstellerin gesondert nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO im Wege vorläufigen Rechtsschutzes beantragt werden. Das Prozess- und Kostenrisiko wird also auf die Antragsteller*innen und Kläger*innen abgewälzt.

Die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs soll hingegen nicht entfallen.

Aus Sicht des Naturschutzes stellt sich die Rechtslage ohne den beabsichtigten § 40g WStrG besser dar. Gleichwohl erkennen wir an, dass das Interesse am schnelleren Ausbau der Landesstraßen das Suspensivinteresse regelmäßig überwiegt. In dieser Wertung ist zu

berücksichtigen, dass umweltbezogene Belange zuvor notwendigerweise bereits zweimal – durch die Ausgangsbehörde und durch die Widerspruchsbehörde – geprüft worden sind. Durch diese differenzierte Behandlung von Widerspruch und Anfechtungsklage halten wir die Einführung des § 40g WStrG für vertretbar.

Anmerken möchten wir an dieser Stelle, dass die Gerichte schon heute massiv überlastet sind. Die beabsichtigte Regelung ist geeignet, diese Arbeitslast weiter zu erhöhen, indem zusätzliche Eilverfahren nach § 80 VwGO auf sie zukommen werden.

Aus unserer Sicht ist die Einführung des § 40g WStrG daher nicht wünschenswert, aber vertretbar.

2.2 Änderung der Nummern 2.4 und 2.5 der Anlage 1 des UVPG SH

Mit den beabsichtigten Änderungen unter den Nummern 2.4 und 2.5 in Anlage 1 zum UVPG sollen die Erforderlichkeiten für allgemeine bzw. standortbezogene UVP-Vorprüfungen eingeschränkt werden, wenn unselbstständige Geh- und Radwege entlang von Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder sonstigen Straßen geplant werden.

Beschränkungen der UVP-Pflicht sehen wir grundsätzlich sehr kritisch. Die UVP ist eine große Errungenschaft des europäischen Rechts, die einen europaweit einheitlichen Mindeststandard im Umweltschutz gewährleisten soll. Die voranschreitende Klimakrise und die voranschreitende Biodiversitätskrise machen die UVP wichtiger denn je. Deshalb beobachten wir es mit großer Sorge, dass die UVP-Pflichten in den vergangenen Monaten und Jahren gesetzlich immer weiter beschränkt worden sind. Und mit noch größerer Sorge beobachten wir, dass dieser Trend weiter anhält.

Auch die beabsichtigte Novellierung der Nummern 2.4 und 2.5 der Anlage 1 ist geeignet, negative Auswirkungen auf die Umwelt hervorzurufen. Zugleich aber begrüßen wir das Bestreben, Geh- und Radwege weiter auszubauen. Geh- und Radwege senken das Risiko für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen, mit dem Kraftverkehr zu kollidieren. Da sie ungeschützt und vergleichsweise langsam sind, sind Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen die schwächsten

Verkehrsteilnehmer*innen. Zugleich erfordert der Klimawandel dringend einen Umstieg vom Individualkraftverkehr auf andere Verkehrsmittel. Das kann nur gelingen, wenn auch endlich für andere Verkehrsmittel attraktive oder zumindest hinnehmbare Bedingungen geschaffen werden. Der Ausbau von Geh- und Radwegen ist damit ein geeignetes und dringend notwendiges Mittel, die Sicherheit und Attraktivität klimafreundlichen Individualverkehrs zu stärken.

Damit sind potenzielle Beeinträchtigungen der Umwelt durch den Bau oder Ausbau von Geh- und Fahrradwegen gegen die Sicherheit und gegen klimafreundliche Wirkungen abzuwägen. In dieser Abwägung zu berücksichtigen ist, dass die Novellierungen nur „unselbstständige“ Geh- und Radwege betreffen. Der Planungsraum ist durch die jeweils bestehende Straße also schon massiv vorbelastet. Überdies schränken die neuzufassenden Nummern 2.4 den Ausschluss wiederum zugunsten besonders schützenswerter Gebiete ein. Der mögliche Wegfall der UVP-Vorprüfung würde also keine besonders schützenswerten Gebiete betreffen. In dieser Abwägung teilen wir das Ergebnis vom Vorrang des Neu- und Ausbaus der Geh- und Radwege.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die beabsichtigten Änderungen des UVPG SH.

3. Ergänzender Vorschlag

Wir sind seit Jahren und Jahrzehnten an verschiedenen Infrastrukturprojekten beteiligt und haben in diesem Zusammenhang einen umfassenden Erfahrungsschatz erlangt. Nach unserer Erfahrung ist ein zentraler Faktor für die langsame Planung und Genehmigung, dass Behörden das erforderliche Personal für eine zügige Bearbeitung fehlt.

Allzu oft stellen wir fest, dass Behörden die von Vorhabenträger*innen vorgelegten Fachgutachten vorbehaltlos übernehmen und die Genehmigung hierauf stützen. Und das selbst dann, wenn die fachlichen und/oder rechtlichen Fehler offen zu Tage treten. Offenbar fehlt hier allzu oft die Zeit für eine kritische Auseinandersetzung und für die nötige Rückabstimmung. In der Folge werden Genehmigungen erteilt, die dann z.T. sogar förmlich zum Widerspruch auffordern.

Widerspruchsverfahren dauern in aller Regel mehrere Monate, ggf. schließt sich dann noch ein langwieriges Gerichtsverfahren, womöglich noch über mehrere Instanzen, an. Die Zeit, die sich die Behörde dadurch erspart hat, dass sie die betreffenden Gutachten nicht oder nur oberflächlich geprüft hat, ist deutlich weniger als die Zeit, die die Rechtsbehelfsverfahren beanspruchen.

Wir unterstellen den Behörden keine böse Absichten, sondern sehen die Überforderungssituationen. Personelle Aufstockungen könnten dem entgegenwirken. Sorgfältigere Prüfungen und mehr Zeit für Abstimmungen mit den Beteiligten führen zu echter Verfahrensbeschleunigung, entlasten daneben die Gerichte und steigern die Wahrscheinlichkeit, dass umweltbezogene Vorgaben richtig umgesetzt werden. Ein Gewinn für Vorhabenträger*innen und für den Naturschutz!

III. Fazit

Wir halten den Gesetzesentwurf für ausdifferenziert und annehmbar. Wir begrüßen es, dass in der Beschleunigung von Infrastrukturprojekten auch der Fuß- und der Fahrradverkehr Berücksichtigung gefunden haben.

Mit freundlichen Grüßen

