

Antrag

des Freistaates Bayern

Gesetz zur Änderung verkehrswegerechtlicher Vorschriften (VerkVÄndG)

Punkt 6 der 756. Sitzung des Bundesrates am 10. November 2000

Der Bundesrat möge beschließen, zu dem Gesetz die Einberufung des Vermittlungsausschusses gemäß Art. 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus folgendem Grund verlangen:

Zu Artikel 1 Nr. 0 -neu- (§ 17 Abs. 1_{0a} -neu- FStrG)

In Artikel 1 ist vor Nummer 1 folgende Nummer 0 einzufügen:

0. Vor Absatz 1a wird folgender Absatz 1_{0a} eingefügt:

„(1_{0a}) Die Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist abweichend von § 3 Abs.1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Verbindung mit Nr.8 der Anlage zu § 3 durchzuführen für

1. den Bau einer Bundesautobahn oder einer Bundesstraße, wenn diese Bundesstraße eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15.11.1975 ist;
2. den Bau einer sonstigen Bundesstraße, wenn der zu bauende Straßenabschnitt
 - a) eine durchgehende Länge von mindestens 5 km aufweist oder

...

- b) eine durchgehende Länge von mindestens 2,5 km aufweist und ein ausgewiesenes Schutzgebiet gemäß der Richtlinie 92/43/EWG oder der Richtlinie 79/409/EWG oder auf einer Länge von mehr als 5 v.H. ausgewiesene Naturschutzgebiete, Nationalparke, Biosphärenreservate oder Biotope mit einer Fläche von mehr als 1 ha oder Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, die nach § 2 Abs. 2 Nr. 5 Raumordnungsgesetz in den Raumordnungsplänen der Länder ausgewiesen sind, durchschneidet.
3. die Änderung einer Bundesfernstraße, auch durch Anbau eines weiteren Fahrstreifens, wenn der zu ändernde Straßenabschnitt oder der anzubauende Fahrstreifen
- a) eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist oder
 - b) eine durchgehende Länge von mindestens 5 km aufweist und ein ausgewiesenes Schutzgebiet gemäß der Richtlinie 92/43/EWG oder der Richtlinie 79/409/EWG oder auf einer Länge von mehr als 5 v.H. ausgewiesene Naturschutzgebiete, Nationalparke, Biosphärenreservate oder Biotope mit einer Fläche von mehr als 1 ha oder Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, die nach § 2 Abs. 2 Nr. 5 Raumordnungsgesetz in den Raumordnungsplänen der Länder ausgewiesen sind, durchschneidet.“

Begründung:

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht in Artikel 1 Nummer 1 vor, dass eine Plangenehmigung für Fernstraßenbauvorhaben u.a. nur dann erteilt werden darf, wenn ein solches Vorhaben nicht UVP-pflichtig ist. Zur Bestimmung der UVP-Pflicht wird neben dem Verweis auf die zwingend UVP-pflichtigen Projekte des Anhangs 1 der UVP-RL (Nr.7 b und c: Autobahnen, Schnellstraßen und sonstige mindestens 4-streifige Bundesstraßen), die eindeutig anhand Straßenklasse oder Schwellenwert bestimmbar sind, gerade für die Vielzahl der einbahnigen Bundesstraßen auf mögliche „erheblich nachteilige Auswirkungen auf eines der in § 2 Abs.1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung genannten Schutzgüter“, abgestellt. Dadurch wird das Erfordernis einer u.U. zeitaufwändigen und in jedem Falle mit Rechtsunsicherheiten behafteten Einzelfallprüfung (sog. Screening) begründet.

Zwar verwies die Bundesregierung bezüglich der Forderung, stattdessen schon im Rahmen des VerkVÄndG Kriterien und Schwellenwerte zur Bestimmung der UVP-Pflicht einzuführen, im Gesetzgebungsverfahren bereits mehrfach darauf, dass insoweit dem ebenfalls in Kürze zu behandelnden Artikelgesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie und der IVU-Richtlinie nicht vorgegriffen werden solle. Doch gerade der Gesetzentwurf zum VerkVÄndG tut dies gleich in doppelter Hinsicht: Er enthält ebenso wie der Regierungsentwurf zum Artikelgesetz eine Einzelfallprüfung für die sogenannten Anhang 2-Projekte, also im wesentlichen für den Bau einbahniger Bundesstraßen sowie für die Änderung von Bundesfernstraßen. Des weiteren sieht er ebenso wie Artikel 13 des Entwurfs

eines Artikelgesetzes (Änderung von §17 Bundesfernstraßengesetz), der bereits einen entsprechenden „Platzhalter„ für das VerkVÄndG vorsieht, künftig Plangenehmigungen nur noch für nicht UVP-pflichtige Vorhaben vor. Insoweit besteht sogar bereits weitgehend Wortgleichheit. Zudem beziehen sich beide Gesetzentwürfe hinsichtlich ihre Eilbedürftigkeit auf eine drohende Zwangsgeldverurteilung in Folge eines EUGH-Urteils wegen mangelhafter Umsetzung der UVP-Richtlinie 1985 im Verkehrsbereich. Es wird also insoweit durch das VerkVÄndG – untermauert durch die Betonung dessen besonderer Eilbedürftigkeit – eindeutig bereits ein Präjudiz geschaffen. Eine nochmalige ergebnisoffene Diskussion – insbesondere mit der Bundesregierung - in der in wenigen Wochen anstehenden Beratung des Artikelgesetzes ist daher kaum zu erwarten.

Gerade bei den oft umstrittenen Straßenbauprojekten können bei einer Einzelfallprüfung in erheblichem Umfang Verfahrensschritte notwendig sein, die auch bei der eigentlichen UVP erforderlich sind. Es ist letztlich in jedem Einzelfall der Prüfkatalog des Anhangs 3 der UVP-RL „abzuarbeiten„, der nunmehr durch den Regierungsentwurf zum Artikelgesetz konkretisiert wird (Art. 1 Nr.26 des Entwurfs: Anlage 2 zum UVPG neu). Insbesondere dann, wenn eine sorgfältige Einzelfallprüfung letztlich zum Ergebnis geführt hat, dass keine UVP-Pflicht besteht, können etwaige verfahrenserleichternde Aufwands- und Zeitvorteile daher bereits entfallen sein. Im übrigen wird zur Vermeidung von vermeintlichen Rechtsfehlern in einer Vielzahl der Fälle mit der Durchführung einer formellen UVP zu rechnen sein, zumal nach Art. 1 Nr. 5 des Entwurfs zum Artikelgesetz (neuer §3a UVPG) diese Vorabentscheidung stets bereits für sich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden muss. Nach den Regierungsentwürfen zum VerkVÄndG wie zum Artikelgesetz hat die Durchführung einer UVP stets auch die Einleitung eines aufwändigen Planfeststellungsverfahrens zur Folge, was dem Gebot der Deregulierung zuwiderläuft. Aus Gründen der Rechtsklarheit und Verfahrensvereinfachung wird daher der durchgängigen Einführung von Schwellenwerten der Vorzug gegeben, wie dies bereits auch in mehreren Landesstraßengesetzen erfolgt ist.

Der vorliegende Änderungsantrag enthält für den Bau von Bundesfernstraßen, die weder Bundesautobahnen noch Schnellstraßen (bereits nach Anhang 1 Nr. 7b der UVP-RL zwingend UVP-pflichtig) sind, sowie für die Änderung von Bundesfernstraßen durchgehend Kriterien und Schwellenwerte zu Bestimmung der UVP-Pflicht unabhängig von der Verfahrensart (Planfeststellung oder Plangenehmigung). Ausgehend davon dass, Anhang 1 Nr.7 lit c der UVP-RL für die Herstellung neuer vier- oder mehrstreifiger Straßen einen Schwellenwert von 10 km vorsieht, entsprechen die hier vorgesehenen z.T. mit umweltbezogenen Standortfaktoren kombinierten Schwellenwerte insbesondere für die typischerweise erheblich weniger umweltrelevanten Vorhaben wie Bau oder Änderung einbahniger Bundesstraßen (Anhang 2-Projekte) den Anforderungen der UVP-RL sowie auch der neueren Rechtsprechung des EuGH. So wird mit einem Eintrittsschwellenwert von 2,5 km (zuzüglich Standortfaktoren) bereits auch der Bau von „umweltsensiblen„ Ortsumfahrungen im Zuge von Bundesstraßen erfasst. Anders als etwa die im sog. Irland – Urteil des EuGH vom 21.09.1999 angesprochenen Rodungen oder der unkontrollierte Torfabbau unterliegen gerade Fernstraßenbauprojekte oftmals sogar auf mehreren Ebenen einer detaillierten Prüfung von Umweltbelangen (nach der zu erwartenden sog. Plan-UVP-RL künftig ggf. sogar bereits auf der Ebene der Aufstellung des Bedarfsplans; gem. §§ 15, 16 UVPG bei der Linienbestimmung oder im Raumordnungsverfahren; zusätzlich im konkreten Planfeststellungsverfahren).

Werden die hier vorgesehenen Kriterien und Schwellenwerte erreicht oder überschritten, ist eine UVP durchzuführen. Auch wenn die Schwellenwerte nicht erreicht werden, kann in

...

besonders gelagerten Einzelfällen gleichwohl eine UVP durchgeführt werden; dies z.B. dann, wenn bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung auch ohne detailliertes screening offensichtlich ist, dass ein Fernstraßenbauvorhaben unter 2,5 km Länge gleichwohl zu einer nicht ausgleich- oder ersetzbaren erheblichen Beeinträchtigung etwa eines großflächigen Biotops führen würde und daher über die sorgfältige Prüfung der einschlägigen naturschutzrechtlichen Bestimmungen und der für die fachplanerische Abwägung ohnehin durchzuführenden Ermittlung und Bewertung hinaus eine formelle Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach dem UVPG erforderlich erscheint.

Um nicht im Hinblick auf den ebenfalls in absehbarer Zeit zu erwartenden Erlass des Artikelgesetzes bereits jetzt eine erste Änderung insbesondere der Anlage zum UVPG vornehmen zu müssen, sieht der Änderungsantrag eine vorübergehende spezielle Aufnahme der Kriterien und Schwellenwerte für Bundesfernstraßen im Bundesfernstraßengesetz als Fachrecht vor. Die Regelung kann dann später unproblematisch im Zuge des Artikelgesetzes in den Anhang zum UVPG neu überführt werden.