

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/1295

Prof. Dr. Martin Kment, LL.M.
Lehrstuhl für Öffentliches Recht und
Europarecht, Umweltrecht und
Planungsrecht

Universitätsstraße 24
86159 Augsburg
Zi 2060

Telefon +49 (0) 821 598 – 4535
Telefon +49 (0) 821 598 – 4536 (Skr.)
Telefax +49 (0) 821 598 – 4537

martin.kment@jura.uni-augsburg.de
<http://www.jura.uni-augsburg.de/fakultaet/lehrstuehle/kment/>

Postfach
86135 Augsburg

06.09.2018

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung

zur Änderung des Landes-UVP-Gesetzes v. 14.6.2018

(Drucksache 19/787)

I. Gesetzgebungsanlass

Das Recht der Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfung und Strategische Umweltprüfung) haben durch die Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 124 v. 25.4.2014, S. 1 ff.) ein neues Gepräge erhalten. Hinzu kamen strengere Vorgaben für den Störfallschutz durch die Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24. Juli 2012, S. 1 ff. Durch die europäische Richtlinienbestimmung wurde ein nationaler Anpassungsbedarf ausgelöst. Auf die europäischen Vorgaben hat der Bundesgesetzgeber reagiert und das Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2017 (BGBl. 2017 I S. 2808 und 2018 I S. 472) erlassen. Einige kleinere Fehler wurden zudem in der

Folge noch auf Bundesebene korrigiert und Anpassungen des UVPG an die Änderung des Raumordnungsgesetzes vorgenommen. Diese veränderte bundesrechtliche Rechtslage zwingt zu einer Anpassung des hierauf bezogenen Landesrechts.

II. Gesetzgebungsziel

Es gibt für die Änderung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung auf Bundesebene keine ausdrückliche Gesetzgebungskompetenz. Vielmehr ist der Bund darauf angewiesen, auf der Grundlage eines ganzen Bündels von Vorschriften seine Gestaltungsvorstellungen zu verwirklichen. So stützt der Bund die angesprochenen Änderungen des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Vorgaben des Art. 73 Abs. 1 Nr. 1, 6, 6a und 14 GG (Verteidigung, Luftverkehr, Eisenbahnen und Kernenergie) sowie auf Art. 74 Abs. 1 Nr. 11, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 29, 31 und 32 GG (Recht der Wirtschaft, Förderung der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugung, Hochsee- und Küstenfischerei, Küstenschutz, Bodenrecht, Seewasserstraßen und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen, Bau und Unterhaltung von Landstraßen für den Fernverkehr, Schienenbahnen, Abfallwirtschaft, Luftreinhaltung, Naturschutz, Raumordnung und Wasserhaushalt).

Der Bund möchte eine möglichst umfassende und in sich geschlossene Regelung erlassen, die bundesweit einheitliche Vorgaben zum Recht der Umweltverträglichkeitsprüfung schafft. Eine „Rechtszersplitterung“ soll möglichst vermieden werden (vgl. den Entwurf eines Gesetzes der Bundesregierung zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 13. März 2017, BT-Drs. 18/11499, S. 61 f). Vor diesem Hintergrund richtet sich die Änderung des Landesrechts zur Umweltverträglichkeitsprüfung in Schleswig-Holstein zu Recht darauf, Regelungslücken innerhalb der bundesrechtlichen Vorgaben zu schließen und punktuell erforderliche landesrechtliche Ausgestaltungen (etwa zur landesspezifischen Zuständigkeit) vorzunehmen. Auch sollen überbordende und nach Modifikation des Bundesrechts überflüssige Vorschriften aufgehoben werden. Diese gesetzgeberische Zielsetzung des schleswig-holsteinischen Parlaments ist nachvollziehbar und vor dem Hintergrund der aufgezeigten bundesrechtlichen Veränderungen sachgerecht.

III. Zu den einzelnen Regelungen

Zu den jeweiligen Einzelregelungen des Gesetzentwurfs ist Folgendes anzumerken. Die Anmerkungen beschränken sich dabei auf die Änderungen des Landes-UVPG (LUVPG) und sind zudem unter Sachgesichtspunkten selektiv.

1. Die allgemeine Straffung des § 3 LUVPG ist sachgerecht. Allerdings wird systematisch nicht deutlich, weshalb einige Anteile des ursprünglichen LUVPG (z. B. Anlage 2) nunmehr entfallen unter Hinweis auf eine entsprechende Regelung im (bundesrechtlichen) UVPG. Andere Inhalte allerdings erhalten bleiben, obschon sich entsprechende Regelungen auch im (bundesrechtlichen) UVPG finden. Dies ist insbesondere deshalb bemerkenswert, da bisherige – zumindest sprachliche – Divergenzen bewusst vermieden werden und die Regeln des LUVPG, die trotz einer Regelungsdoppelung im Landesrecht verbleiben sollen, an den Wortlaut des UVPG angepasst werden. Hierzu liefert § 3 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 LUVPG-Entwurf ein Beispiel. Man hätte insofern auch an eine dynamische Verweisung auf das Bundesrecht denken können, wie dies in § 4 LUVPG-Entwurf angedacht ist. Ausweislich der Begründung zum Gesetzentwurf sollen schließlich „Doppelregelungen im Landesrecht vermieden“ werden (vgl. die Begründung zum Gesetzentwurf, LT-Drs. 19/787, S. 25).

2. Die Beibehaltung einer Regelung zur Bestimmung der Zuständigkeiten einer federführenden Behörde in § 6 Abs. 2 und 3 LUVPG-Entwurf ist sachgerecht und unvermeidbar. Es obliegt dem Landesgesetzgeber, die Zuständigkeit der Landesbehörden zu definieren. Insofern ist es begrüßenswert, dass der Landesgesetzgeber zu diesem Thema für Klarheit sorgt.

3. Die geplante Ergänzung der Anlage 1 Nr. 2.4 LUVPG-Entwurf ist sachgerecht. Das Land Schleswig-Holstein ist verpflichtet, landesrechtliche Regelungen an die Vorgaben europäischer Richtlinien anzupassen. Dies gilt insbesondere auch für die Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24. Juli 2012, S. 1 ff. – Seveso-III-Richtlinie). Daher ist es folgerichtig, wenn Straßen, die keine

Bundesstraßen sind und einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von mehr als 10.000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden aufweisen, in den Anwendungsbereich des LUVPG einbezogen werden. Dies zieht eine Öffentlichkeitsbeteiligung und die Eröffnung von Rechtsschutz nach sich, wie er von der Seveso III-Richtlinie gefordert wird (vgl. dazu Kment, in: Hoppe/Beckmann/Kment, UVPG/UmwRG, 5. Auflage 2018, § 8 Rn. 18). Würde die Erweiterung der Anlage 1 LUVPG nicht angestrebt, könnten die bundesrechtlichen Regelungen insofern nicht weiterhelfen, da Anlage 1 Nr. 14 des UVPG bei Straßen nur Bundesverkehrswege erfasst. Die Änderung des Landesrechts ist somit nicht zu beanstanden.

4. Die Streichung der Nr. 6 der Anlage 1 LUVPG mit der Begründung, dass „(s)olche Windkraftanlagen (...) in größerer konzentrierter Anzahl allerdings nicht mehr errichtet und betrieben“ werden (vgl. die Begründung zum Gesetzentwurf, LT-Drs. 19/787, S. 32), trifft nicht den Kern des Problems. Die Aufführung ist überflüssig, da bereits das Bundesrecht eine entsprechende Vorschrift enthält. Außerdem übersieht die Begründung, die auf die Genehmigungspraxis abstellt, dass sich die Genehmigungspraxis durchaus schnell ändern kann. Gerade die Erfahrungen bei der Genehmigung von Windkraftanlagen zeigen, dass durchaus schnell – gerade durch politische Richtungsänderungen ausgelöst – vormals „gewünschte“ Vorhaben schnell „unerwünscht“ sein können bzw. allgemeine Vorbehalten gegenüber einem Vorhabentyp unerwartet in den Wunsch zur Förderung derselben umschlagen. Dieser Dynamik sollte sich das LUVPG nicht notgedrungen aussetzen.

Augsburg, den 5. September 2018



Prof. Dr. Martin Kment