

Klärungsbedarf / Fragen zu SUP-Pflicht und Auslegung der 3 Ausbaugesetze - Bitte um rechtliche Einschätzung (Mail vom 22.08.2018)

Zu Frage 1. SUP-Pflicht (UVPG, Anlage 5 „Liste SUP-pflichtiger Pläne und Programme“, Nr. 1.1)

Die Rechtslage ergibt sich im Wesentlichen aus dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung nach der letzten Modernisierung vom 20.07.2017 (BGBl., S. 2808). Die obligatorische SUP-Pflicht ergibt sich aus § 35 Abs. 1 Nr. 1 UVPG – danach ist die Strategische Umweltprüfung durchzuführen

„bei Plänen und Programmen, die 1. in der Anlage 5 Nummer 1 aufgeführt sind...“.

Dies sind nach Anlage 5 unter Nr. 1.1.:

„Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene einschließlich Bedarfspläne nach einem Verkehrswegebautbaugesetz des Bundes“.

Nach diesem Wortlaut unterliegen

- Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene und
- Bedarfspläne nach einem Verkehrswegebautbaugesetz des Bundes

der obligatorischen Pflicht, eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen.

Die Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) ist für die drei Verkehrsträger in den drei Ausbaugesetzen festgelegt bzw. beschrieben.

§ 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenautbaugesetz - FStrAbG), in der Fassung vom 20.01.2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.12.2016 (BGBl., S. 3354), in Kraft getreten am 31.12.2016, lautet wie folgt:

„Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; in die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz.“

Nach diesem Wortlaut beinhaltet § 4 einen Auftrag des Gesetzgebers an das BMVI, den Bedarfsplan unter der Fragestellung zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Der Auftrag nach § 4 ist zunächst ein innerbehördlicher Auftrag. Das BMVI soll die Verkehrsentwicklung prüfen und ermitteln, ob demzufolge eine Anpassung erforderlich ist. Die einzelnen Schritte sind vom Gesetzgeber nicht exakt festgelegt. Aber aus dem Sachzusammenhang ergibt sich, dass die Überprüfung zu einer Ausarbeitung oder Stellungnahme führt, ggf. ist daraufhin dem Bundestag bzw. dem Verkehrsausschuß zu berichten.

Hieraus folgt aus meiner Sicht, dass die Fragestellung präzisiert werden sollte und z.B. Zwischenschritte benannt werden sollten. D.h. wenn die Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) sich z.B. auf der

Ebene bewegt, dass ein Mitarbeiter des BMVI einen Vermerk mit Überlegungen für die Referatsleitung anfertigt, ist das sicher kein Fall für die SUP. An dieser Stelle sind also verschiedene Fallkonstellationen denkbar. Sie hatten ja schon den Fall angedeutet, dass die BPÜ zu dem Ergebnis kommt, dass nichts zu ändern ist. Aber auch Änderungen sind denkbar.

Eine solche Stellungnahme im Rahmen der Überprüfung wird dann im Zeitablauf immer komplexer. Ab einem gewissen Zeitpunkt geht die BPÜ über in eine Unterlage zur konkreten Änderung (!) des Bedarfsplans, und dann wiederum könnte daraus eine Vorlage für den Gesetzgeber entstehen.

Ab etwa diesem Zeitpunkt sollte auch eine (neue) SUP stattgefunden haben bzw. sie sollte in Betracht gezogen werden. Anders gesagt, wenn die BPÜ z.B. zu einem Referentenwurf des FStrAbG führt, unterliegt diese Änderung des Bedarfsplans der Pflicht gemäß § 35 Abs. 1 Nr. 1 UVPG.

Es ist also nicht so, dass die Behörde eine Feststellung trifft, dass Anpassungsbedarf vorliegt und die Anpassung des FStrAbG würde im Nachgang zur BPÜ als nächster, eigenständiger Schritt erfolgen. Bei dieser Betrachtungsweise fehlt der Prozess der Bedarfsplanänderung und die Erkenntnis, dass diese womöglich die SUP nach sich zieht.

Hier stellt sich also die Überlegung, wie die Problematik in der Fragestellung (Mail vom 22.08.2018) eigentlich gemeint ist: Ist die „Überprüfung“ nur ein internes Gedankenspiel – dann ohne SUP –, oder beinhaltet die BPÜ konkrete Änderungsvorschläge, dann ist die SUP in Betracht zu ziehen bzw. stets zwingend. Hier ist auch zu bedenken, dass der Übergang fließend sein kann, d.h. ein Arbeitspapier aus der Überprüfung kann in ein Arbeitspapier zur Bedarfsplanänderung übergehen. Fragen der Abgrenzung spielen dabei eine Rolle und die Frage, wie die „Überprüfung“ ausgestaltet ist.

Zu Frage 2. Frist für die Bedarfsplanüberprüfung (jeweils § 4 in den drei Ausbaugesetzen)

Die Rechtslage ergibt sich aus § 4 Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG – siehe oben.

Den unterschiedlichen Überlegungen aus der Mail vom 22.08.2018 kann gefolgt werden. Im Ergebnis sollte mit der Überprüfung im BMVI nicht erst nach Ablauf von 5 Jahren begonnen werden. Umgekehrt muss die Überprüfung nicht innerhalb der 5 Jahre abgeschlossen sein.

Aus praktischer Sicht ist zu bedenken, dass seitens des Bundestages / Verkehrsausschusses mit Nachfragen zu rechnen sein könnte, wenn sich die Überprüfung über Gebühr hinzieht. Das Gesetz enthält jedenfalls kein festes Datum.

Ich hoffe, dass Ihnen diese Ausführungen weiterhelfen. Sofern noch Fragen bestehen, stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

