

Recht der Natur

Schnellbrief Nr. 248
Januar/Februar 2025



IDUR im Internet: www.idur.de

Verpflichtung Shells zur CO₂-Emissionsreduktion aufgehoben

Das Berufungsgericht Den Haag hat die Verpflichtung für Shell zur Reduktion der CO₂-Emissionen um 45 % bis 2030 aufgehoben. Das Urteil wirft Fragen zur Unternehmenshaftung im Klimaschutz und dem Rahmen für Emissionsvorgaben auf.

Seite..... 2

Die Sorge um den EU Green Deal

Nach der Veröffentlichung des Aktionsprogramms 2025 der EU-Kommission macht sich die Umweltbewegung Sorgen um die Zukunft des Natur- und Umweltschutzes in der Union.

Seite..... 5

Bewältigung von naturschutzrechtlichen Konflikten bei der Aufstellung eines Bebauungsplans

Ein Urteil des OVG Berlin-Brandenburg vom November 2024 präzisiert die naturschutzrechtlichen Prüfpflichten einer Gemeindebei.

Seite..... 6

Update: Zugang zu Umweltinformationen - BVerwG weist Hessens Beschwerde zu Fraport-Beratung zurück

Nach fast neun Jahren muss Hessen den Auskunftsantrag zu Umweltinformationen zum Terminal 3 neu bescheiden. Die Umsetzung stockt, und die Kläger fordern ein Zwangsgeld.

Seite..... 7

Das neue Renaturierungsgesetz der EU – Teil 2

80 % der EU-Lebensräume sind in schlechtem Zustand, 10 % der Bienen- und Schmetterlingsarten vom Aussterben bedroht, 70 % der Böden belastet. Das Renaturierungsgesetz soll Abhilfe schaffen. Teil 2 bewertet die Verordnung.
Seite..... 8

Änderungen von StVG und StVO ermöglichen den Ausbau von Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr für den Klimaschutz

Neue Änderungen im Straßenverkehrsrecht sollen den Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr fördern, den Klimaschutz und die Sicherheit stärken und für faire Flächenverteilung sorgen.
Seite..... 9

Seminar – Bleibt der Naturschutz auf der Strecke

Das diesjährige IDUR-Seminar findet am 15.03.2025 mit dem Thema "Bleibt der Naturschutz auf der Strecke" in Frankfurt statt. Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung.

Seite..... 11

IDUR in eigener Sache

Der IDUR bedankt sich bei Felicia Petersen für ihre langjährige Arbeit. Ab Februar übernimmt Lena Gaus die juristischen Aufgaben im IDUR. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit und wünschen beiden viel Erfolg für die Zukunft.

Seite..... 12

**Verpflichtung Shells zur CO₂-
Emissionsreduktion aufgehoben – Folgen
des Berufungsurteils**

von Lisa-Marie Goebel (Darmstadt)

A. Erstinstanzliche Entscheidung

Im Schnellbrief Nr. 226 (S. 27f.) hatte der IDUR bereits über das erstinstanzliche Urteil gegen Shell¹ berichtet: Am 26.05.2021 hatte das Bezirksgericht Den Haag den Ölkonzern dazu verpflichtet, seine CO₂-Emissionen um 45 % bis 2030 im Vergleich zu 2019 zu reduzieren. Damals hatten mehrere Umweltorganisationen (u. a. Milieudefensie und Greenpeace Niederlande) geklagt und sich dabei auf den erheblichen CO₂-Ausstoß berufen, den das Unternehmen verantwortet. Es handelte sich um eine zivilrechtliche Klage, die sich auf Artikel 6:162 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches berief, wonach derjenige, der einen gegenüber einem anderen bestehenden Sorgfaltsstandard verletzt, den dadurch entstandenen Schaden ersetzen muss.

B. Berufung

Shell hatte Berufung eingelegt und die Aufhebung des Urteils gefordert. Am 12.11.2024 erging nun das Urteil des Berufungsgerichts Den Haags, das diesem Antrag folgte². Die klagenden Umweltorganisationen hatten sich der Berufung nicht angeschlossen, sodass ihre späteren Anträge, etwa dahingehend, dass das Berufungsgericht klarstellen sollte, wie Shell die Verpflichtung umsetzen soll, nicht berücksichtigt wurden.

**I. Shell ist grundsätzlich zur CO₂-
Reduktion verpflichtet**

Das Berufungsgericht befand, dass das Menschenrecht des Schutzes vor dem Klimawandel, das sich aus der Europäischen Menschenrechtskonvention ergebe, sowie rechtlich nicht verbindliche internationale Leitlinien, die die Verantwortung von Unternehmen bekunden, primär zwar nur Staaten verpflichteten. Diese seien aber bei der Bestimmung des

zivilrechtlichen Sorgfaltsstandards von Shell heranzuziehen.

Insbesondere Unternehmen, deren Produkte zur Entstehung der Klimakrise beigetragen haben – wie Shell in erheblicher Weise - und in deren Macht es stehe, diese zu bekämpfen, seien gegenüber anderen Menschen verpflichtet.

Dabei hätten sie eine eigene Verantwortlichkeit, die Pariser Ziele zu erreichen. Die unionalen und niederländischen Gesetze seien gerade nicht erschöpfend für die Verpflichtungen von Unternehmen. Anders gesagt: Nur weil Unternehmen diesen Gesetzen genügen, heiße es nicht, dass sie keine Verpflichtung hätten, ihre Emissionen auch darüber hinaus zu senken. Die gesetzlichen Regelungen z. B. nach dem EU-Emissionshandelssystem seien aber bei der Bestimmung des Sorgfaltsstandards zu berücksichtigen.

Allerdings ergebe sich durch diese generelle Verpflichtung von Unternehmen – hier Shell – nicht automatisch eine konkrete Verpflichtung in Höhe von 45 %.

Bis hierhin folgte das Berufungsgericht weitgehend noch der Entscheidung der Vorinstanz.

**II. Verletzung der Sorgfaltspflicht durch
weitere Investitionen in Bezug auf Öl
und Gas?**

Weiterhin befand das Gericht, dass Shells Investitionen in neue Öl- und Gasfelder ihrer Sorgfaltspflicht entgegenstehen könnten.

Hinter dieser Überlegung steht der sogenannte „Carbon-Lock-in-Effekt“: Gas und Öl bedürften signifikanter Investitionen, gerade im Rahmen der Infrastruktur, und sobald diese getätigt seien, könne das Investierte nur mit Nutzung der Infrastruktur zurückerlangt werden. Es dauere aber lange, bis die Investitionen sich rentieren. In der Folge hätten die Investierenden ein Interesse daran, die Infrastruktur so lange wie möglich zu nutzen. Erneuerbare Energien könnten (preislich) nicht mithalten.

Es sei vernünftig, von Öl- und Gaskonzernen zu erwarten, diese negativen Folgen für die

¹ ECLI:NL:RBDHA:2021:5339 – englische Übersetzung.

² ECLI:NL:GHDHA:2024:2100 – englische Übersetzung.

Energiewende bei ihren Investitionen zu berücksichtigen.

Allerdings deutete das Gericht dies nur an und traf dazu keine Entscheidung. Denn im Zivilverfahren ist das Gericht an die Anträge der Parteien gebunden. Im Streit stand jedoch nur die (allgemeine) Verpflichtung Shells zu bestimmten Emissionsreduktionen.

III. Eine konkrete Verpflichtung?

Sodann unterschied das Gericht hinsichtlich der bejahten, grundsätzlichen – auch über gesetzliche Vorgaben hinausgehenden - Verpflichtung Shells zur Bekämpfung der Klimakrise in Bezug auf sogenannte Scope-1- und 2-, sowie Scope-3-Emissionen.

Scope-1-Emissionen sind direkte Emissionen, also solche Emissionen aus Quellen, die direkt von einem Unternehmen verantwortet oder kontrolliert werden können, z. B. Emissionen aus Energieträgern am Standort des Unternehmens oder des eigenen Fuhrparks. Scope-2-Emissionen hingegen sind indirekte Emissionen aus eingekaufter Energie wie Strom, die zwar außerhalb der eigenen Systemgrenzen von anderen Unternehmen erzeugt, aber von dem Unternehmen selbst verbraucht werden. Scope-3-Emissionen sind ebenfalls indirekte Emissionen, aber solche die entlang der Wertschöpfungskette eines Unternehmens entstehen. Dies umfasst sowohl vorgelagerte Emissionen, z. B. solche, die in Verbindung mit eingekauften Waren entstanden sind, als auch nachgelagerte, die in Verbindung mit verkauften Waren entstehen.³

1. Scope-1- und -2-Emissionen

Letztlich aufgehoben hat das Berufungsgericht das erstinstanzliche Urteil hinsichtlich der Scope-1- und -2-Emissionen, da es keine Gefahr sah, dass Shell die Sorgfaltspflicht (möglicherweise in Form der 45 %) verletzen werde. Denn Shell habe sich selbst zum Ziel gesetzt, bis 2030 die Emissionen um 50 % im Vergleich zu 2016 zu reduzieren. Es bleibe unbestritten, dass dies die geforderten 45 % (im Vergleich zu

2019) übersteige. Die Argumente der Umweltorganisationen, dass eine Verletzung drohe, da Shell auch zuvor seine selbst gesetzten Programme geändert habe und das Ziel keine Garantie für weitere oder permanente Emissionsreduktionen liefere, überzeugten das Gericht nicht. Shell habe sich dem Ziel in ausreichender Weise verpflichtet und bereits Ende 2023 um 31 % reduziert. Das erstinstanzliche Bezirksgericht hatte die Unternehmenspolitik noch als recht ungreifbar und undefiniert beschrieben. Allerdings hatte Shell nach dessen Urteil auch eine neue Politik beschlossen. Zuvor gab es beispielsweise noch kein konkretes Ziel für 2030.

2. Scope-3-Emissionen

Mit Blick auf Scope-3-Emissionen stellte das Gericht zunächst fest, dass zwar Konsens bestehe, dass zur Erreichung des 1,5°C-Ziels Maßnahmen getroffen werden müssen, die eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 45 % bis 2030 im Vergleich zu 2019 vorsehen. Jedoch gehe es dabei um eine globale Reduktion, durch alle Sektoren und alle Staaten, und bezüglich aller Treibhausgase, nicht nur für CO₂: Dies bedeute, dass Sektoren und Unternehmen in bestimmten Ländern mehr und manche weniger reduzieren müssen. Das Gericht könne nicht bestimmen, welche spezielle Reduktionsverpflichtung für Shell gelte.

Zu diesem Ergebnis gelangte das Gericht durch folgende Überlegungen:

a) Keine generelle Verpflichtung für alle Sektoren

Die Scope-3-Emissionen von Shell verteilten sich auf mehrere Sektoren. Auf die Sektoren „Verkehr“ und „Gebäude“, in denen Alternativen zu fossilen Brennstoffen schwieriger und zeitintensiver zu realisieren seien, entfalle ein erheblicher Teil der Scope-3-Emissionen von Shell. Die Anwendung eines allgemeinen Prozentsatzes auf die Reduzierung der Scope-3-Emissionen von Shell ignorierte daher die unterschiedlichen Reduktionspfade für die einzelnen Sektoren, die zum Kundenstamm von Shell gehörten.

³ <https://www.climatepartner.com/de/wissen/insights/scope-emissionen-reduzieren>, Abruf: 17.01.2025.

Außerdem erzeuge die Verbrennung von Kohle mehr CO₂ als die von Gas und Öl. Shell arbeite nicht mit Kohle. Auf dem kurzen Wege könne mehr CO₂ reduziert werden, indem die Kohleverbrennung gestoppt wird. Auf Shell bezogen bedeute das: Wenn Shell ein Unternehmen, das bislang auf Kohle zurückgegriffen hat, nun mit Gas versorgt, stiegen Shells Scope-3-Emissionen – insgesamt sanken die CO₂-Emissionen der Welt aber, da eben die Kohleverbrennung mehr CO₂ erzeuge als die Gasenergieversorgung.

b) Keine Ermittlung eines sektoralen Standards für Öl und Gas möglich

Hinsichtlich der Frage, ob ein sektoraler Standard für Öl und Gas erstellt werden kann, befand das Gericht, dass aus all den ihm vorliegenden Quellen keine hinreichend eindeutige Schlussfolgerung gezogen werden könne, welche genaue Verringerung von Emissionen aus der Verbrennung von Öl und Gas erforderlich sei. Denn die Studien unterlägen großen Schwankungen und wissenschaftlichen Uneinigkeiten.

c) Im Übrigen ineffektive Verpflichtung

Obwohl die Verpflichtung Shells bereits aus den genannten Gründen abzulehnen war, führte das Gericht zusätzlich einen weiteren Ablehnungsgrund an: Die Umweltorganisationen hätten kein rechtliches Interesse an der Verpflichtung, denn es könne nicht festgestellt werden, dass die geforderte Verpflichtung hinsichtlich der Scope-3-Emissionen auch effektiv ist.

Shell behauptete zunächst, dass schlicht ein anderer Anbieter seinen Platz einnehmen würde, wenn Shell – etwa aufgrund einer gerichtlichen Verpflichtung – keine fossilen Brennstoffe mehr verkaufen würde.

Dazu befand das Gericht wie folgt: Der zu Shell gehörende Handelsbetrieb kaufe und verkaufe nicht nur fossile Brennstoffe, sondern transportiere, lagere, raffiniere, spekuliere über Preisfluktuationen und betreibe auf weiteren Wegen Handel und Finanzierung. Dieser

Handelsbetrieb sei nicht so einfach zu ersetzen wie ein Unternehmen, das nur kauft und verkauft.

Allerdings verpflichtet das erstinstanzliche Urteil Shell nicht, diesen Handelsbetrieb herunterzufahren. Der Entscheidungsumfang des Berufungsgerichts ist begrenzt. Es kann nicht über das, was über die Entscheidung der Vorinstanz (konzernübergreifende, allgemeine Verpflichtung zur Emissionsreduktion) und etwaige weitere Anträge in der Berufung hinausgeht, entscheiden.

Daher sei Shell im Urteilsumfang doch nur ein austauschbares Unternehmen. Ein anderes Unternehmen könne sich die Dienstleistungen des Handelsbetriebs von Shell einfach kaufen. So wäre dann die Verpflichtung Shells, weniger fossile Brennstoffe zu verkaufen, ineffektiv.

Ferner hielt das Gericht es für möglich, dass eine Produktionsbeschränkung, die nur einem bestimmten Unternehmen auferlegt wurde, zu einer Emissionsreduzierung führt. Dass allerdings eine Kausalbeziehung zwischen einer Verkaufsbeschränkung für ein einzelnes Unternehmen und einer Emissionsreduzierung bestünde (und die abgebauten Stoffe dann nicht einfach durch ein anderes Unternehmen verkauft würden), hätten die Umweltorganisationen nicht ausreichend vorgetragen.

C. Einordnung

Das Berufungsgericht erkennt die Bedeutung der Klimakrise und Shells Verantwortung als großes Unternehmen bei der Bekämpfung an.

Darüber, ob tatsächlich keine Gefahr bestehe, dass Shell seine selbst gesetzten Ziele nicht einhalte, lässt sich aufgrund vergangener Abschwächungen solcher Ziele diskutieren.⁴ Auf die Scope-1 und -2-Emissionen, hinsichtlich derer die Verpflichtung mangels Gefahr abgelehnt wurde, kommt es in der Masse aber gar nicht an: Die Scope-3-Emissionen machen rund 95 % aller Emissionen Shells in den Jahren 2016-2023 aus. Diese hat Shell über die Jahre reduziert. Dennoch betragen 2023 Shells Scope-3-

⁴ Vgl. etwa Antwort auf „What are Shell’s latest targets and how will these achieve net zero emissions?“,

<https://www.shell.com/sustainability/our-climate-target/our-climate-target-faqs.html>, Abruf: 31.01.2025.

Emissionen 1.147 Millionen Tonnen⁵ in CO₂-Äquivalenten. Zum Vergleich: in ganz Deutschland (ohne CO₂-Emissionen aus Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft) waren dies im selben Jahr 674 Millionen Tonnen. Auch wenn Shell seiner Unternehmenspolitik folgt, so bezieht sich dies – in geforderter Höhe – nur auf die Scope-1 und -2-Emissionen hinsichtlich 2030. Nur für einen Teil der Scope-3-Emission (Kundenemissionen durch die Verwendung von Erdölprodukten) hat sich Shell das Reduktionsziel von zudem lediglich 15-20% bis 2030 im Vergleich zu 2021 gesetzt. Bis 2050 will Shell hinsichtlich aller Emissionen bei Netto-Null angekommen sein.⁶

Die gerichtlichen Möglichkeiten hinsichtlich der Scope-3-Emissionen und einer konkreten Verpflichtung sind durch das Recht, die diskutabel, aber vom Gericht vertretbar angenommene wissenschaftliche Unbestimmbarkeit einer Sektorsreduktionshöhe und besonders durch die Art und Weise der Prozessführung der Umweltorganisationen begrenzt.

Ob die Umweltorganisationen in Revision gehen werden, wird sich zeigen.⁷

Auch in Deutschland gibt es mehrere Klagen gegen große Unternehmen. Die Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen BMW beispielsweise scheiterte 2023 vor dem OLG München.⁸ Versucht worden war, das Unternehmen u. a. zum Verbrenner-Aus für neue Pkws ab 2030 zu verpflichten. Dies war u. a. mit der Begründung abgelehnt worden, dass die Pariser Ziele bereits verfassungskonform durch Gesetze, die sich an BMW richteten, umgesetzt seien. Die DUH zieht nun vor den Bundesgerichtshof.⁹

Insgesamt ist der Trend, zu versuchen, auch große Unternehmen in Bezug auf die Klimakrise gerichtlich zu verpflichten, ein weiterer wichtiger Baustein zum umfassenden Klimaschutz. Es

bleibt spannend, welche materiell-rechtlichen und prozessualen Wege bei den Gerichten verschiedener Länder Erfolg haben werden. Das Berufungsurteil gibt – auch wenn die gerichtliche Verpflichtung Shells scheiterte – einige interessante Aufschlüsse zu möglichen und erfolgversprechenden Vorgehensweisen.

Die Sorge um den EU Green Deal

von Lena Gaus (Bonn)

Der EU Green Deal, zu Deutsch europäischer Grüner Pakt oder Vertrag (nach dem Vorbild des „New Deal“, des Programms zur Reform von Wirtschaft und Gesellschaft der USA in den 30er Jahren) ist das zentrale Instrument der Europäischen Union, gegen den Klimawandel, die Biodiversitätskrise und die Umweltverschmutzung vorzugehen. Der Green Deal ist eine Wachstumsstrategie, mit der die Europäische Union „zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft werden soll“. Unter anderem sieht der Green Deal vor, dass die Europäische Union bis 2050 klimaneutral wird, d.h. keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden. Bis 2030 sollen die Netto-Treibhausgasemissionen um mindestens 55% gegenüber 1990 gesenkt werden. Zudem ist vorgesehen, dass durch einen Übergang zu einer sauberen Kreislaufwirtschaft die effiziente Nutzung von Ressourcen gestärkt wird. Die Biodiversität soll wiederhergestellt und Umweltverschmutzungen reduziert werden. Der Green Deal umfasst Maßnahmen in allen Sektoren.

Nach dem ersten Amtsantritt der Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen im Jahr 2019 führte sie im Hinblick auf den zuvor auf den Weg gebrachten Green Deal aus: „Wir sind fest

⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgas-emissionen-in-deutschland#emissionsentwicklung>, Abruf: 31.01.2025.

⁶ <https://www.shell.com/sustainability/our-climate-target/our-climate-target-faqs.html>, Abruf: 31.01.2025.

⁷ <https://en.milieudefensie.nl/news/climate-case-shell-5-takeaways-from-the-appeal-judgment-that-inspire-hope-for-the-future>, Abruf: 31.01.2025.

⁸ OLG München – 32. Zivilsenat, Urteil vom 12. Oktober 2023, Az. 32 U 936/23.

⁹ <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/klimaklage-gegen-bmw-deutsche-umwelthilfe-zieht-vor-den-bundesgerichtshof/>, Abruf: 31.01.2025.

entschlossen, dabei erfolgreich zu sein im Interesse unseres Planeten und des Lebens darauf – für Europas Naturerbe, für die Artenvielfalt, für unsere Wälder und unsere Meere. Indem wir dem Rest der Welt als Vorbild für Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit dienen, können wir auch andere Länder überzeugen, mit uns gleichzuziehen.“

Nach der Europawahl im Jahr 2024 scheinen sich die Prioritäten jedoch geändert zu haben. Das Arbeitsprogramm der EU-Kommission für 2025 bereitet Klima- und Umweltschützenden Sorge. Während die Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen das Ziel eines wettbewerbsfähigeren Europas betont, steht nach Wirtschaftskommissar Valdis Dombrovskis der Bürokratieabbau im Mittelpunkt.

Das Aktionsprogramm sieht unter anderem eine „Vereinfachung“ durch sog. Omnibus-Gesetze vor, bei denen mehrere Gesetzgebungsstücke auf einmal vereinfacht werden sollen. Diese Vereinfachungen betreffen die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (CSRD), die Pflichten von Unternehmen nach dem Europäischen Lieferkettenrichtlinie (CSDDD) sowie die EU-Taxonomie – geplant ist eine Reduzierung der Berichtspflichten um 25%. Durch sog. fitness checks soll zudem die gesamte EU-Gesetzgebung überprüft und gegebenenfalls „vereinfacht“ werden.

Aus Klima- und Umweltschutzperspektive wird eine Deregulierung der essenziellen grünen Gesetzgebung befürchtet. Bereits am 14. Januar 2025 haben daher über 170 zivilgesellschaftliche Organisationen ein gemeinsames Statement hinsichtlich der Vorschläge der Kommission veröffentlicht.

Eine Petition mit dem Titel „Green Deal in Gefahr!“, gerichtet an die Europäische Kommission und die nationalen EU-Regierungen, kann hier unterschrieben werden: https://action.wemove.eu/sign/2025-02-save-green-deal-petition-DE/?utm_campaign=partner&utm_medium=web&utm_source=svengiegold&utm_content=ym-part. Gefordert wird, den Green Deal zu stärken und nicht auszuhöhlen, sondern weiterzuentwickeln, um die Ziele der Klimaneutralität,

naturfreundlichen Landwirtschaft, Kreislaufwirtschaft und Schadstofffreiheit zu erreichen. Darüber hinaus soll die Umsetzung des Green Deals so gestaltet werden, dass er sowohl soziale Gerechtigkeit als auch wirtschaftliche Stärke verfolgt. Gewarnt wird davor, dass das Ziel des Bürokratieabbaus zur Aushebelung der Ziele des Green Deals missbraucht wird.

Bewältigung von naturschutzrechtlichen Konflikten bei der Aufstellung eines Bebauungsplans

von Felicia Petersen (Frankfurt a.M.)

- OVG Berlin-Brandenburg Urteil vom 12. November 2024 Az. 10 A 4.19 -

Die Gemeinde muss bei der Aufstellung eines Bebauungsplans prüfen, ob naturschutzrechtliche Konflikte entstehen könnten und ob diese später lösbar sind, so die Quintessenz des Berliner Urteils. Das Verfahren betraf die Vereinbarkeit des Plans mit dem Natur- und Artenschutzrecht sowie die Abwägung öffentlicher und privater Interessen. Im Kern ging es darum, ob naturschutzrechtliche Hindernisse unüberwindbar sind.

1. Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote (§ 44 BNatSchG)

Das Gericht prüfte, ob der Bebauungsplan artenschutzrechtliche Verbote verletzt, etwa durch Beeinträchtigung streng geschützter Arten. Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG können solche Eingriffe zulässig sein, wenn ökologische Funktionen durch Ausgleichsmaßnahmen erhalten bleiben.

Die naturschutzfachliche Einschätzung der Gemeinde wurde als plausibel gewertet. Der Antragsteller bemängelte eine Gefährdung geschützter Amphibien durch Straßenbau, konnte aber keine konkreten Fehler in der Untersuchung belegen. Maßnahmen wie Querungshilfen wurden als ausreichend angesehen. Auch der Schutzstatus bestimmter Bienen- und Hummelarten war kein Hindernis, da diese nicht unter das Zugriffsverbot fielen.

2. Biotopschutz (§ 30 BNatSchG, § 18 BbgNatSchAG)

Der Plan betraf geschützte Trockenrasenbiotope. Die vorgesehene Kompensation durch Ersatzlebensräume (im Verhältnis 1:2,5) wurde als ausreichend anerkannt. Der Antragsteller argumentierte, dass die Zerschneidung der Biotope zu genetischer Isolation führe, konnte jedoch keine konkreten Belege für die Unwirksamkeit der Maßnahmen liefern.

3. Landschaftsschutz (§ 4 LSGVO)

Der Bebauungsplan betrifft ein Landschaftsschutzgebiet, für das eine Genehmigung vorliegt. Die geplante Straße verstärkt nach Ansicht des OVG die bereits bestehende Fragmentierung nur geringfügig.

4. Abwägungsfehler (§ 1 Abs. 7 BauGB)

Das Gericht prüfte, ob naturschutzrechtliche Belange angemessen abgewogen wurden. Es stellte fest, dass mögliche Defizite durch ergänzende Maßnahmen korrigierbar sind und der Plan daher nicht insgesamt unwirksam ist.

Fazit

Der Bebauungsplan wurde in weiten Teilen als rechtmäßig bestätigt. Die Einwände des Antragstellers waren nicht ausreichend substantiiert. Lediglich eine Regelung zu Waldflächen wurde als fehlerhaft bewertet, was jedoch die Gesamtwirksamkeit des Plans nicht gefährde.

Update: Zugang zu Umweltinformationen - BVerwG weist Hessens Beschwerde zu Fraport-Beratung zurück

von RA'in Joy Hensel, Wiesbaden

In den Schnellbriefen 244 (S. 6) und 243 (S. 5) aus dem Jahr 2024 war über die Auskunftsklage eines Vereins und einer Privatperson gegen das Land Hessen als Fraport-(Mit-)Eigentümer und Konsortialpartner mit den Stadtwerken Frankfurt berichtet worden. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hatte der Klage nach über sechs Jahren im erfolgreichen Berufungsverfahren stattgegeben und das Land Hessen

mit Urteil vom 7. Dezember 2023, 9 A 574/18 als einen der Eigentümer des Flughafens Frankfurt am Main zur Neubescheidung des Auskunftsantrages der Kläger nach § 3 des Hessischen Umweltinformationsgesetzes (HUIG) verpflichtet. Das beklagte Land Hessen sollte den Antrag der Kläger aus dem Jahr 2015 neu bescheiden, die begehrten Umweltinformationen zu gewähren, in welcher Weise sich die Partner des Konsortialvertrages zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH betreffend die Fraport AG im Konsortialausschuss mit Vereinbarungen betreffend die Errichtung des Terminals 3 am Flughafen Frankfurt am Main beschäftigt haben.

Der VGH hatte - zusammengefasst - keine durchgreifenden Ablehnungsgründe gesehen, um den Auskunftsanspruch der Kläger abzulehnen. Im Gegenteil, er hatte die vom Land geltend gemachten Ablehnungsgründe allesamt für nicht stichhaltig gehalten.

Allerdings sei die Fraport AG im Verfahren noch nicht nach § 8 HUIG angehört worden. Es sei daher nicht sicher, ob Ablehnungsgründe von Seiten der Fraport AG durchgreifen würden. Daher habe das beklagte Land Hessen die Fraport AG anzuhören und die Kläger neu zu bescheiden.

Gegen das Verpflichtungsurteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 7. Dezember 2023, 9 A 574/18, und die Nichtzulassung der Revision hatte das Land Hessen als auskunftsspflichtiger (Mit-)Eigentümer der Fraport AG Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt.

Das Land verlangte die Zulassung der Revision, da die Sache grundsätzliche Bedeutung habe, denn es sei grundsätzlich klärungsbedürftig, ob Aktienrecht mit seinen zwingenden Geheimhaltungspflichten dem Anspruch auf Zugang auf Umweltinformationen vorgehe bzw. von diesem verdrängt werden könne, wenn eine Abwägung nach § 8 HUIG ergäbe, dass das Interesse der Kläger am Zugang zu Umweltinformationen überwiege.

Das Bundesverwaltungsgericht wies die Beschwerde des beklagten Landes nun nach nicht mal einem Jahr durch Beschluss vom 22. November 2024, Az. 10 B 11.24, zurück. Zur Begründung führte es aus, dass die vom beklagten Land Hessen behauptete Kollision zwischen Aktienrecht, das einen Ablehnungsgrund im Fall von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen zwingend vorschreibe, und dem Anspruch auf Zugang zu Umweltformationen nach §§ 3, 8 HUIG bzw. der Umweltinformationsrichtlinie nicht bestehe. Denn der VGH habe sein Urteil gerade nicht darauf gestützt. Vielmehr habe er sein Urteil damit begründet, dass noch nicht abschließend über die Ablehnungsgründe entschieden werden könne, da die Fraport AG noch nicht nach § 8 HUIG angehört worden sei. Es sei unklar, ob tatsächlich Ablehnungsgründe bestünden. Daher seien die Kläger neu zu bescheiden.

So ärgerlich die lange Verfahrensdauer von nun neun Jahren ist, so spricht die lange Zeit, die seit dem erstmaligen Auskunftsantrag der Kläger zu den Beratungsinhalten des Konsortialausschusses betreffend das Terminal 3 im Jahr 2015 verstrichen ist, gegen eine (fortbestehende) Geheimhaltungsbedürftigkeit, da die Informationen für die Konsortialpartner bzw. für das Unternehmen Fraport AG an Wert verlieren (das Terminal 3 ist im Bau weit fortgeschritten). Leider ist der Zeitablauf aber auch für die Kläger bedauerlich, die mit ihrem Antrag Auskunft wollten, auf welche Weise der ambitionierte (schwarz-grüne) Koalitionsvertrag, der durch einen Nachtrag in den Konsortialvertrag Eingang fand, umgesetzt wurde, insbesondere ob substanzielle Maßnahmen zur Umsetzung der Vereinbarung diskutiert und beschlossen worden seien, die das Leben der Menschen im Rhein-Main-Gebiet verbessern oder weshalb dies nicht geschah. Denn der Bau des Terminals 3 des Frankfurter Flughafens wurde in der betreffenden Legislaturperiode in Auftrag gegeben und - entgegen der Intention der Vereinbarung - nicht so lange wie nachfragebedingt möglich aufgeschoben, mutmaßten die Kläger. Auch das Nachtflugverbot sei in der - inzwischen ausgelaufenen Koalition - nicht erweitert worden

und gelte bis heute nur im Zeitraum von 23:00 bis 5:00 Uhr.

Bereits während des Prozesses in der Berufungsinstanz hatte das beklagte Land eingeräumt, dass im Konsortialausschuss der Anti-Lärmpakt bzw. die Ausweitung des Nachtflugverbotes entgegen den Festlegungen im Koalitionsvertrag bzw. im geänderten Konsortialvertrag in der fraglichen Zeit niemals Thema waren. Zur Frage des Baus des Terminals 3 sei hingegen beraten worden, hier dürfte aber ein Konflikt bestanden haben zwischen dem durch Nachtrag geänderten Konsortialvertrag und den daraus resultierenden Verpflichtungen der Konsortialpartner als Eigentümer des Flughafens einerseits und den wirtschaftlichen Interessen der Fraport AG, um den Bau des Terminals 3 in Auftrag zu geben, andererseits.

Die Kläger haben inzwischen Antrag auf Androhung eines Zwangsgeldes gestellt, da eine Neuentscheidung durch das beklagte Land noch immer nicht erfolgt ist und das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes nicht innerhalb einer angemessenen Frist umgesetzt wurde.

Das neue Renaturierungsgesetz der EU – Teil 2

Von Lisa-Marie Goebel, Frankfurt am Main

Der folgende Beitrag schließt an Teil 1, der im Schnellbrief Nr. 245 erschienen ist, mit einer Bewertung der Verordnung an.

V. Bewertung

Die Verabschiedung der EU-Verordnung ist im Grundsatz ein richtiger und wichtiger Schritt zur dringend erforderlichen Wiederherstellung der Natur.

Laut dem Vorschlag der Kommission wurde als Instrument keine Richtlinie, sondern eine Verordnung gewählt, da diese nicht erst – wie eine Richtlinie – in nationales Recht umgesetzt werden muss, sodass die Ziele schneller und

einheitlicher erreicht werden könnten.¹⁰ Die in der Verordnung gefassten Ziele sind ebenso wie bei einer Richtlinie, die Ziele postuliert, den Mitgliedsstaaten aber die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Maßnahmen überlässt, verbindlich. Im Gegensatz zu „klassischen“ Verordnungen bedarf es weiterhin zwar einer Umsetzung durch den jeweiligen Mitgliedsstaat in Form der Wiederherstellungspläne, in denen die konkreten Maßnahmen aufgeführt werden, was eigentlich eher der Konzeption einer Richtlinie entspricht. Der Unterschied zur Richtlinie zeigt sich aber daran, dass die Verpflichtung zur Erstellung der Wiederherstellungspläne sowie die konkreten Anforderungen an deren Ausgestaltung unmittelbar gelten und sich die Verbindlichkeit eben nicht nur auf ein qualitatives Ziel beschränkt.

Laut BMUV ist die Fertigstellung des deutschen ersten Entwurfs eines Wiederherstellungsplans für das zweite Quartal 2026 vorgesehen. Der finale Wiederherstellungsplan wird dann nach Rückmeldung durch die Kommission und Einarbeitung dieser Rückmeldung im Jahre 2027 fällig.¹¹

Positiv hervorzuheben im Ansatz ist, dass quantifizierte Ziele gesetzt werden. Jedoch beläuft sich das Ziel der neuen Verordnung nur auf die Wiederherstellung von mindestens 20 % der Land- und Meeresgebiete der Union bis 2030. Der Kunming-Montreal-Beschluss, der 2022 im Rahmen des Übereinkommens über die biologische Vielfalt der Vereinten Nationen (CBD) von 1992 gefasst wurde, die Union völkerrechtlich bindet und dessen bzw. deren Umsetzung die Verordnung dient, fordert hingegen eine Wiederherstellung von 30 % in diesem Zeitraum (weltweit). Zu der im Jahre 2010 im Rahmen dieses Übereinkommens beschlossenen Vision, dass bis 2050 u. a. die Biodiversität regeneriert, ist¹², wird mit dem Ziel der Verordnung, dass bis 2050 alle Ökosysteme in der EU – sofern erforderlich – wiederhergestellt sind, beige-tragen.

Die Art des Verpflichtungskonzepts erinnert an das Pariser Klimaabkommen: Es werden zunächst übergreifend für alle Mitgliedsstaaten quantifizierbare Ziele gesetzt. Sodann sind die Mitgliedsstaaten verpflichtet, Pläne zur Erreichung dieser zu erstellen und außerdem gibt es hinsichtlich ihrer Verwirklichung Handlungs- und keine Erfolgspflichten der Mitgliedsstaaten. Zur Vereinbarung diesbezüglicher Erfolgspflichten fehlt wohl die politische Durchsetzbarkeit.

Positiv hervorzuheben ist auch der – im Gegensatz zu etwa der FFH-Richtlinie – gesamtheitlichere Ansatz der Regelungen.

Gerade hinsichtlich der Wiederherstellung landwirtschaftlicher Ökosysteme ist der Kompromiss zulasten der Wiederherstellung abgeschwächt. Dies ist Ergebnis der auch medial geführten Debatte verschiedener Fraktionen des Parlaments, Landwirt*innen und Umweltverbänden sowie Wissenschaftler*innen.

Es wird sich zeigen, inwieweit die Mitgliedsstaaten von den Ausnahmeregelungen Gebrauch machen werden.

Bei Verletzungen der Verpflichtungen durch die Mitgliedsstaaten – etwa durch nicht ausreichende Maßnahmen oder unzureichende Qualifizierung von Gebieten – kommen Vertragsverletzungsverfahren und Aufsichtsklagen vor dem Europäischen Gerichtshof in Betracht.

Änderungen des StVG und der StVO bieten Möglichkeit zur Erweiterung des Bus-, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs im Hinblick auf den Klimaschutz

Von Jana Seeger, Frankfurt am Main

Welche Änderungen stehen im Vordergrund?

Bundestag und Bundesrat haben am 14.06.2024 die Novelle des

¹⁰ Europäische Kommission, COM(2022) 304 final 2022/0195 (COD), S. 9.

¹¹ <https://www.bmuv.de/themen/naturschutz/wiederherstellung-von-oekosystemen/die-eu-verordnung-zur->

wiederherstellung-der-natur#c77176, zuletzt abgerufen am 18.02.2025.

¹² COP 10, Decision X/2 Strategic Plan for Biodiversity 2011-2020.

Straßenverkehrsgesetzes (StVG) verabschiedet. Diese tritt zum überwiegenden Teil am 1. August 2024 in Kraft.

1. Neue Verordnungsermächtigung nach § 6 Abs. 4a StVG

Im Zentrum der Gesetzesänderungen steht die neu eingeführte Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 4a StVG. Diese schafft die Grundlage für den neuen Anordnungsgrund nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO. Ab sofort können straßenverkehrsrechtliche Vorschriften erlassen werden, die dem Klimaschutz, dem Gesundheitsschutz oder der Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung dienen.

2. Verlagerung des Schwerpunkts: Verkehrssicherheit und Klimaschutz

Dabei bleibt die Verkehrssicherheit oberste Priorität. Das bedeutet, dass alle Maßnahmen eine gefahrenlose Verkehrsteilnahme sicherstellen müssen. Die Behörden müssen dafür sorgen, dass keine neuen Gefährdungen für Leib, Leben oder Eigentum der Verkehrsteilnehmer entstehen. Dazu gehören Begleitmaßnahmen wie klarere Beschilderungen, Ampelanpassungen oder andere Regelungen, die die Sicherheit gewährleisten.

Die „Leichtigkeit des Verkehrs“, sprich der Verkehrsfluss, muss ab jetzt lediglich „berücksichtigt“ werden und ist nicht mehr, wie zuvor, gleichrangig mit dem Aspekt der Sicherheit. Bei der Berücksichtigung steht nicht nur das zügige Vorankommen einzelner Verkehrsteilnehmer im Vordergrund, sondern die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems, sprich die Sicherung eines flüssigen Verkehrs ohne Stau oder sonstige Behinderungen. Dennoch ist es erlaubt, dass Autofahrer künftig an Komfort einbüßen, wenn Klimaschutzmaßnahmen dies erfordern.

Da der Verkehrsfluss nur noch berücksichtigt werden muss, die Sicherheit des Verkehrs aber weiterhin an oberster Stelle steht, hat sich folglich der Schwerpunkt mit dieser Neuerung des Straßenverkehrsrechts verlagert. Von nun an erlaubt die Gesetzesänderung zum Beispiel, Straßen für den Autoverkehr zu sperren oder zu beschränken, wenn dies dem Klimaschutz

dient. Gleichzeitig können Maßnahmen wie die Einrichtung von Fahrradwegen oder Busspuren umgesetzt werden, die sowohl den Klimaschutz als auch die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer verbessern. Hier ist eine umfassende Interessenabwägung seitens der Behörde erforderlich.

3. Maßnahmen zur angemessenen Flächenverteilung

Eine weitere Besonderheit der neuen Regelung ist, dass die bereitgestellten Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr „angemessen“ sein müssen. Dies soll sicherstellen, dass Behörden bei der Flächenverteilung fair und verhältnismäßig vorgehen müssen und dabei die Interessen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen und abwägen sollen. Unverhältnismäßig große Flächen für den Radverkehr auf Kosten des motorisierten Verkehrs sind nicht zulässig. Die Leichtigkeit des Verkehrs bleibt ein wichtiger Aspekt, muss jedoch stets im Einklang mit den Klimazielen stehen, verhältnismäßig sein und interessengerecht abgewogen werden.

4. Konkret erlaubte Maßnahmen

Die neuen Vorschriften sollen die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel wie Busse, Fahrräder- und Fußgängerwege fördern. Weniger Autos würden weniger CO₂-Ausstoß und sauberere Luft bedeuten. Der neu geschaffene § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO ermöglicht es den Straßenverkehrsbehörden, den Verkehr gezielt zu lenken oder zu begrenzen. Zu den möglichen Maßnahmen zählen:

- Sonderfahrstreifen und bevorrechtigende Ampelschaltungen für Linienbusse;
- die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrrad- sowie Fußgängerverkehr;
- die Errichtung sogenannter Modalfilter, die Autos den Durchgang auf bestimmten Straßen verwehren, während Fahrräder und Fußgänger passieren können, oder
- Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ausgewählten Strecken.

Entscheidungskriterien für Maßnahmen - Prognosepflicht der Behörden

Bevor eine Maßnahme umgesetzt wird, muss die zuständige Behörde eine Prognose erstellen. Dabei muss abgeschätzt werden, inwieweit die Maßnahme überhaupt zu einer Reduktion des Autoverkehrs und zu einem Anstieg der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel führen wird. Zum Aufstellen der Prognose genügt eine „hinreichende Wahrscheinlichkeit“, dass die Maßnahme positive Auswirkungen auf den Klimaschutz hat. Auch kleinere Verbesserungen seien ausreichend, um eine Umsetzung zu rechtfertigen.

Absolute Sicherheit einer deutlichen Verbesserung sei nicht notwendig, weil Prognosen immer von mehreren nicht vorhersehbaren Faktoren abhängen. Beispielsweise könnte ein neu eingerichteter Busstreifen weniger effektiv sein, wenn Ticketpreise steigen oder der Busverkehr aus anderen, zum Beispiel regionalen Gründen, nicht attraktiv genug ist.

Ziel ist es aber, die Anforderungen an Prognosen nicht zu hochzusetzen, da ansonsten eine Umsetzung der Maßnahmen erst gar nicht vollzogen werden kann und damit das eigentliche Ziel, das Klima zu verbessern, verfehlen würde. Entscheidend sei der Aspekt, dass jede noch so kleine Maßnahme als Teil des Ganzen einen wichtigen Beitrag zum Gesamtziel leiste.

Zusammenfassung

Mit dieser Änderung des Straßenverkehrsrechts versucht man, wenn auch in kleinen Schritten, den Klimaschutz zu verbessern und somit das Staatsziel aus Art. 20a GG zu erfüllen. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Fahrrad- oder Fußverkehrs solle dadurch gefördert werden. Die Behörden müssen dabei aber sicherstellen, dass die jeweilige Maßnahme die Sicherheit des Verkehrs unter keinen Umständen gefährdet, den Verkehrsfluss berücksichtigt und nicht unverhältnismäßig die Interessen anderer Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt.

Seminar “Bleibt der Naturschutz auf der Strecke?”

Der Informationsdienst Umweltrecht e.V. (IDUR) lädt erneut zu seinem jährlichen Seminar ein, das diesmal zum Thema hat: “Bleibt der Naturschutz auf der Strecke?”

Datum: Samstag, 15. März 2025

Ort: Bürgertreff Gutleut, Frankfurt am Main

Programm-Highlights:

- **Anlagen für erneuerbare Energien – Genehmigungsverfahren:**
(RAin Ursula Philipp-Gerlach)
- **Artenschutz in der Raumplanung:**
Ref. iur. Jan Sereda-Weidner, LL.M.)
- **Naturschutz auf der Genehmigungsebene:**
(RA Dirk Teßmer)
- **Renaturierungsverordnung:**
(RA Tobias Kroll)

Das Seminar richtet sich an Vertreter:innen von Umweltverbänden, Behörden, Planungsbüros sowie an engagierte Bürger:innen mit Interesse an Naturschutzrecht.

Weitere Informationen:

- **Tagungsgebühr:** 100 € (40 € für IDUR-Mitglieder)
- **Anmeldung:** Bitte bis **8. März 2025** per E-Mail an info@idur.de.

Nutzen Sie die Gelegenheit, sich mit führenden Expert:innen auszutauschen, neue Perspektiven zu gewinnen und die Zukunft des Naturschutzes aktiv mitzugestalten.

IDUR – in eigener Sache

Der IDUR bedankt sich herzlich bei Felicia Petersen für ihre langjährige, engagierte und kompetente Arbeit als hauptamtliche Juristin der Geschäftsstelle. Seit November 2014 hat Felicia einen maßgeblichen Beitrag zu den „Serviceleistungen“ des Vereins geleistet und dabei die jährlich zwischen 100 und 180 Anfragen der Mitgliedsverbände zu verschiedenen rechtlichen Fragestellungen überwiegend selbstständig und zuverlässig beantwortet – sowohl schriftlich als auch telefonisch.

Darüber hinaus hat Felicia die aktuellen Sonderhefte der Reihe „Recht der Natur“ zu bedeutenden Themen wie Baumschutz, Umwelt- und Naturschutzrecht in der Landwirtschaft sowie Wassermanagement im Kontext des Klimawandels recherchiert und verfasst. Auch zahlreiche Gutachten, Artikel für den Schnellbrief und Sonderdrucke stammen aus ihrer Feder. Besonders die regelmäßig erscheinenden Beiträge unter dem Titel „Aus der Anfragepraxis“ haben sich als feste und beliebte Rubrik im RdN-Schnellbrief etabliert. Neben dieser umfangreichen Arbeit

war Felicia in den vergangenen zehn Jahren stets auch als Organisatorin und Referentin bei Fortbildungsveranstaltungen tätig. Ihre vielfältigen, zuverlässigen und fachlich fundierten Leistungen haben den IDUR und seine Mitglieder stets in hohem Maße unterstützt.

Für all diese wertvollen Beiträge bedankt sich der Vorstand des IDUR im Namen der gesamten Mitgliedschaft sehr herzlich und wünscht Felicia für ihre Zukunft und ihre neuen Aufgaben viel Erfolg und alles Gute.

Ab Mitte Februar wird Lena Gaus die Aufgaben von Felicia übernehmen. Lena, die bereits seit einigen Wochen eingearbeitet wird, hat 2024 ihr zweites juristisches Staatsexamen erfolgreich abgelegt und zuvor umfangreiche umweltrechtliche Erfahrungen bei verschiedenen Rechtsanwält*innen, der Umweltstaatsanwaltschaft, der EU-Kommission sowie zuletzt bei ClientEarth in Berlin gesammelt. Der IDUR freut sich auf die Zusammenarbeit mit ihr und auf die weitere erfolgreiche Entwicklung.

Impressum: Herausgeber im Selbstverlag: Informationsdienst Umweltrecht e.V. (IDUR), Niddastr. 74, 60329 Frankfurt am Main, Tel: (069) 25 24 77, Fax: 25 27 48. **E-MAIL:** info@idur.de, **Internet:** www.idur.de, **Redaktion:** Annika Müller. **Verantwortlich für namentlich gekennzeichnete Beiträge:** die Verfasserinnen und Verfasser. **Leser*Innenbriefe** sind keine redaktionellen Meinungsäußerungen. Die Redaktion behält sich bei Leser*Innenbriefen das Recht auf Kürzung vor. **Copyright:** © IDUR e.V. Der Recht der Natur-Schnellbrief und alle in ihm enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne schriftliche Einwilligung der Verleger strafbar. **Druck:** Grüne Liga Brandenburg in Potsdam. Der Verkaufspreis ist durch Mitglieder- und Förderbeiträge abgegolten. ISSN 0946-1671