

Ulf Surburg

Strategische Umweltprüfung (SUP) von Verkehrsplänen und -programmen

Strategic Environmental Impact Assessment of Transport Plans and Programmes

Kurzfassung

Mit der 2001 erfolgten Verabschiedung der EU-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (SUP bzw. Plan-UVP) ist ab 2004 für eine Vielzahl von Plantypen der Gesamt- und Fachplanung eine zusätzliche Umweltprüfung durchzuführen. Diese SUP bringt u.a. neue Anforderungen hinsichtlich der Planerstellung, Öffentlichkeitsbeteiligung und Monitoring mit sich. Der Anwendungsbereich umfasst Pläne und Programme aus den Bereichen Raumordnung, Bodennutzung, Landwirtschaft, Fremdenverkehr, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie, Industrie, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Telekommunikation und Verkehr. Für den Verkehrsbereich zeigt der nachfolgende Beitrag die wesentlichen Konsequenzen aus der Richtlinie auf.

Abstract

Following adoption in 2001 of the EU Directive on Strategic Environmental Impact Assessment (known as "Strategic EIA" or "Plan EIA"), from 2004 onwards a large number of both comprehensive and sectoral plans will be subject to additional environmental impact assessment. Strategic EIA introduces, among other things, new requirements with regard to the plan-preparation phase, public participation and monitoring. It applies to plans and programmes in the fields of comprehensive superordinate spatial planning, land-use planning, agriculture, tourism, forestry, fishery, energy, industry, waste-management, watermanagement, telecommunications and transport planning. This article sets out the main implications of the Directive for the transport sector.

1 Einleitung

Nach mehrjährigen Verhandlungen wurde im Juni 2001 die Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung (SUP), im Deutschen häufig auch als Plan-UVP bezeichnet, vom Europäischen Parlament beschlossen. Diese „Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 27. Juni über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ ist mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der EG am 21. Juli 2001¹ in Kraft getreten und muss gemäß Artikel 13² innerhalb von drei Jahren – also bis zum 20. Juli 2004 – in nationales Recht umgesetzt werden.

Die SUP-Richtlinie wird zukünftig erhebliche Bedeutung im bundesdeutschen Planungssystem erlangen, da vom Anwendungsbereich eine Vielzahl von Plänen

erfasst sind, für deren Aufstellung oder Fortschreibung jeweils eine eigenständige Strategische Umweltprüfung durchzuführen sein wird. Angesichts der bestehenden Verfahrenszeiten kann es sinnvoll sein, bereits heute bei der Planerstellung, z.B. der Fortschreibung von Regionalplänen³, die ab 2004 greifenden SUP-Anforderungen mit zu berücksichtigen.

Gegenstand des nachfolgenden Beitrages sind die sich aus der Einführung der Strategischen Umweltprüfung ergebenden Konsequenzen und Anforderungen für die Verkehrsplanung. In dieser Hinsicht ist zunächst nach einem kurzem Überblick (Kapitel 2) die Frage zu klären, welche Pläne und Programme im Verkehrsbereich überhaupt SUP-pflichtig sein werden (Kapitel 3). Daran schließt sich eine Gegenüberstel-

lung von SUP und Projekt-UVP hinsichtlich Anwendungsbereich, einzelnen Elementen und Prüfschritten an (Kapitel 4). Eine geeignete Methode zur SUP von Verkehrsplänen existiert derzeit noch nicht, so dass es sinnvoll erscheint, auch dieser Frage nachzugehen (Kapitel 5). Einer eigenständigen Betrachtung sollen im Weiteren die möglichen verkehrsbezogenen Umweltqualitätsziele unterzogen werden, da die Richtlinie Umweltzielen für die SUP eine herausgehobene Bedeutung zuschreibt (Kapitel 6).

2 Kernelemente der SUP-Richtlinie

Ziel der Strategischen Umweltprüfung ist es, die bestehenden Lücken der Projekt-UVP, nach dem seit 1990 bestehenden UVP-Gesetz, hinsichtlich der Bewertung von Umweltaspekten auf den vorgelagerten Planungsebenen zu schließen. Mehrfachprüfungen im Verhältnis zu anderen Richtlinien und Gesetzen sollen grundsätzlich vermieden werden. Da Mehrfachprüfungen vermieden werden sollen, wird zugleich die Möglichkeit gesehen, durch eine vorgelagerte Plan-UVP die projektbezogene UVP auf der Planfeststellungs- und Genehmigungsebene zu entlasten. Zentraler Bestandteil der Strategischen Umweltprüfung ist die sog. Umweltprüfung (Art. 1 und Art. 3). In der Umweltprüfung ist ein Umweltbericht zu erarbeiten, in dem die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Plans oder Programms auf die Umwelt hat, ermittelt, beschrieben und bewertet werden (Art. 5 und Anhang I).

Weitere Kernelemente der Strategischen Umweltprüfung betreffen neben dem Anwendungsbereich auch die Regelungen zur Alternativenprüfung. Durch eine Strategische Umweltprüfung Defizite der Projekt-UVP auszugleichen, wird vor allem in der Frage der Alternativenprüfung gesehen. Im Unterschied zur Projekt-UVP steht bei der Umweltprüfung von Plänen die Frage im Vordergrund, ob es umweltverträglichere Alternativen zu den bereits getroffenen noch abstrakten oder bereits konkreteren Festlegungen gibt. Darüber hinaus hätte eine Strategische Umweltprüfung kumulative und synergetische Umweltauswirkungen mehrerer im Plan vorgesehener kleiner Projekte zu erfassen und zu bewerten.⁴

Wie die Mitgliedstaaten der EU die Anforderungen der Richtlinie in ihr jeweiliges nationales Verfahrensrecht umsetzen, bleibt ihnen überlassen. Möglich ist sowohl die Integration in schon vorhandene Verfahren als auch die Schaffung neuer Verfahren. Für die Bundesrepublik zeichnet sich eine Ergänzung des UVP-Gesetzes um einen SUP-Abschnitt in Verbindung mit Änderungen in Fachgesetzen ab.

3 SUP-Pflichtigkeit von Verkehrsplänen

3.1 Anwendungsbereich und Prüfvoraussetzungen

Zu den in den bisherigen Verhandlungen sehr kontrovers diskutiertesten Punkten gehört die Frage des Anwendungsbereiches der Richtlinie einer Strategischen Umweltprüfung, also welche Plantypen zukünftig prüfpflichtig sein werden. Für die Bestimmung des Anwendungsbereiches zentral sind dabei Artikel 2 „Begriffsbestimmungen“ und Artikel 3 „Geltungsbereich“. Gemäß Artikel 2a bezeichnet der Ausdruck „Pläne und Programme“, einschließlich der von der Europäischen Gemeinschaft mitfinanzierten, sowie deren Änderungen,

- die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen werden oder die von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet werden und
- die aufgrund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen.“

Aus diesen Definitionen ergibt sich, dass nur die einer öffentlichen Einrichtung zuzuordnenden Pläne und Programme von der Richtlinie erfasst werden. Planungen von privatwirtschaftlichen Unternehmen, wie dies etwa die DB AG oder Nahverkehrsunternehmen sind, gehören demzufolge nicht zu den Plänen und Programmen im Sinne der Richtlinie. Für den Bereich der Verkehrsplanung bedeutet dies, dass nur die von einer staatlichen Verkehrsverwaltung (Straßen-, Wasserstraßen-, Luftverkehrsverwaltung usw.), von Landesbehörden, Landkreisen oder Kommunen auf der Grundlage von Rechts- und Verwaltungsvorschriften aufgestellten Pläne und Programme SUP-relevant sind.

Das für den Anwendungsbereich definierte Erfordernis der Aufstellung aufgrund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften wird in der bisherigen Diskussion häufig zu eng und eingeschränkt auf das deutsche Rechtssystem gefasst. Das Begriffsverständnis nach der EU-Richtlinie ist hier weiter auszulegen. So ist es nicht erforderlich, dass die betreffende Planung konkret in einer Rechtsvorschrift benannt ist, sondern es reicht bereits aus, dass Rechtsbestimmungen die Erstellung einer bestimmten Art von Plänen und Programmen regeln, zum Beispiel etwa die Pflicht zur Durchführung einer räumlichen Gesamtplanung nach § 1 ROG. Darüber hinaus genügt es, wenn Pläne und Programme, die selbst den Charakter von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften haben, ihre eigene Fortschreibung vorsehen, wie dies beispielsweise beim Bundesverkehrswegeplan der Fall ist.⁵

Dem Geltungsbereich in Artikel 3 Absatz 1 ist ferner zu entnehmen, dass nur die unter die Absätze 2 und 4 fallenden Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, einer Umweltprüfung nach den Artikeln 4 bis 9 zu unterziehen sind. Dies bedeutet, dass nicht alle denkbaren Pläne und Programme mit möglichen erheblichen Umweltauswirkungen von der Richtlinie erfasst werden, sondern nur jene, die die Merkmale der Absätze 2 bis 4 erfüllen. Nicht erforderlich ist dabei, dass es sich bei den erheblichen Umweltauswirkungen um nachteilige Wirkungen handelt. Eine solche Beschränkung ist bei den Verhandlungen in Brüssel mehrheitlich verworfen worden. Pläne und Programme haben hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen häufig einen ambivalenten Charakter. Eine Differenzierung zwischen positiven und negativen Umweltauswirkungen ist bei komplexen Planungsvorgängen fachlich schwierig und letztlich erst durch die Umweltprüfung selbst zu leisten.⁶

Die für den Anwendungsbereich wohl zentralsten Aussagen finden sich in Artikel 3 Absatz 2 sowie Absatz 3 und 4. Die Richtlinie unterscheidet danach zwischen bestimmten explizit genannten Plänen und Programmen mit obligatorischer Umweltprüfung (Art. 3 Abs. 2) und einem weiteren Komplex von Plänen und Programmen, die nur dann einer Umweltprüfung bedürfen, wenn die Mitgliedsstaaten im Rahmen einer Vorprüfung („Screening“) feststellen, dass erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind (konditionale Umweltprüfung, Art. 3 Abs. 3 und 4). Diese verschiedenen Typen werden im Folgenden näher skizziert:

3.1.1 Obligatorische SUP wegen Projektbezug (Art. 3 Abs. 2a) oder Auswirkungen auf FFH-Gebiete (Art. 3 Abs. 2b)

In Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie werden die Fallgruppen definiert, in denen eine Umweltprüfung zwingend ist. Für diese Falltypen scheint sich immer mehr der Begriff „obligatorische Umweltprüfung“ zu etablieren.⁷ Eine Strategische Umweltprüfung ist demnach vorgesehen für:

- (Art. 3 Abs. 2a:) Pläne und Programme, „die in den Bereichen Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie, Industrie, Verkehr, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Telekommunikation, Fremdenverkehr, Raumordnung und Bodennutzung ausgearbeitet werden und durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung der in den Anlagen I und II der UVP-Richtlinie aufgeführten Projekte gesetzt wird“ oder

- (Art. 3 Abs. 2b:) Pläne und Programme, „bei denen angesichts ihrer voraussichtlichen Auswirkungen auf Gebiete eine Prüfung nach Artikel 6 oder 7 der Richtlinie 92/43/EWG für erforderlich gehalten wird“.⁸

Obligatorische SUP wegen Projektbezug (Art. 3 Abs. 2a)

Bei der ersten, in Artikel 3 Absatz 2a definierten Fallgruppe stellt sich die wesentliche Frage, welchen Plänen alles eine rahmensetzende Wirkung für Genehmigungen zugeschrieben werden muss. Unstreitig ist zunächst, dass solche Vorgaben aus Plänen und Programmen, die bei der Zulassung von UVP-pflichtigen Vorhaben zwingend beachtet werden müssen, die Pflicht einer Umweltprüfung nach der Plan-UVP-Richtlinie auslösen.

Für die Auslegung des Passus „Rahmen für die künftige Genehmigung“ liegt es nahe, die bei der SUP-Verabschiedung von EU-Seite zugrunde gelegten Verhandlungsergebnisse heranzuziehen. In Brüssel bestand Einigkeit darüber, dass auch Pläne mit lediglich eingeschränkter Bindungswirkung einzubeziehen sind. Eine restriktive Eingrenzung der SUP-Pflicht nur auf Pläne und Programme, die verbindliche Vorgaben treffen, wurde abgelehnt, weil Planungsinstrumente mit eingeschränkter Verbindlichkeit in einigen Mitgliedsstaaten generell nicht existieren. Für die Notwendigkeit einer SUP reicht es daher aus, wenn durch bestimmte Plan- oder Programmaussagen Festlegungen getroffen werden, die bei späteren Zulassungsentscheidungen in der Abwägung lediglich zu berücksichtigen sind.

In diesem Sinne ist auch bereits eine die Standortbestimmung betreffende behördliche Vorentscheidung als prüfungsrelevante Genehmigungsvoraussetzung zu verstehen.⁹ Da die SUP-Pflicht nicht auf Planungen mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen beschränkt ist, können ferner auch planerische Schutzgebietsausweisungen, die der Durchführung UVP-pflichtiger Vorhaben Schranken setzen, die Funktion eines „Rahmens für künftige Genehmigungen“ haben.

Die rahmensetzende Wirkung der Pläne und Programme muss sich auf Projekte beziehen, die in den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG (UVP-RL) – entscheidend ist die Fassung der UVPÄndRL 97/11/EG – genannt sind. Ohne Belang ist demgegenüber, ob die Bezugsprojekte des Plans oder Programms nach nationalem Recht UVP-pflichtig sind. Von Bedeutung ist dies insbesondere für Vorhaben nach Anhang II der UVP-Richtlinie, bei denen die Notwendigkeit einer UVP nach dem deutschen

UVP-Gesetz vom Ergebnis einer Vorprüfung abhängt. Hier würde es dem eindeutigen Wortlaut der Richtlinie nicht entsprechen, wenn für die Einordnung eines Plans oder Programms nach Artikel 3 (a) der Richtlinie, jeweils zunächst eine Vorprüfung aller planrelevanten Bezugsvorhaben durchzuführen. Zur Begründung der SUP-Pflicht ist es vielmehr ausreichend, dass der Plan oder das Programm den Rahmen für ein potenziell UVP-pflichtiges Vorhaben nach Anhang II der UVP-Richtlinie setzt.¹⁰

Eindeutig nicht SUP-pflichtig sind Politiken, das heißt politische Grundsatzentscheidungen. Ebenso sind Pläne und Programme, die ausschließlich Zielen der Landesverteidigung oder des Katastrophenschutzes dienen sowie Finanz- oder Haushaltspläne, nicht SUP-pflichtig (Art. 3 Abs. 8).

Obligatorische SUP wegen Auswirkungen auf FFH-Gebiete (Art. 3 Abs. 2b)

Artikel 3 Absatz 2b schreibt eine obligatorische Umweltprüfung des Weiteren für Pläne und Programme vor, die wegen ihrer voraussichtlichen Auswirkungen auf FFH- und Vogelschutzgebiete eine Verträglichkeitsprüfung nach Artikel 6 oder 7 der FFH-Richtlinie auslösen. Voraussetzung für die SUP-Pflicht ist weder ein besonderer Projektbezug, noch geht es um eine Ergänzung und Vervollständigung der UVP-Pflicht auf Projektebene. Vielmehr geht es um eine Anpassung der FFH-Verträglichkeitsprüfung an das SUP-Verfahren. Dies bedeutet, dass bei FFH-Verträglichkeitsprüfungen nach der Umsetzung der SUP-Richtlinie ein Umweltbericht anzufertigen ist.¹¹

3.1.2 Konditionale SUP (Art. 3 Abs. 3 bis 5)

Während bei der ersten Fallgruppe für Pläne und Programme mit obligatorischer Umweltprüfung eine SUP zwingend notwendig ist, sind den Mitgliedsstaaten bei der zweiten Fallgruppe, den Plänen und Programmen mit „konditionaler“ Umweltprüfung, eigene Beurteilungs- und Regelungsspielräume eröffnet. In der Richtlinie werden hinsichtlich der konditionalen Umweltprüfung folgende Tatbestände unterschieden:

- In Artikel 3 Absatz 3 lässt die Richtlinie für kleinräumige Planungen und unbedeutende Plan- und Programmänderungen Ausnahmen von der obligatorischen SUP-Pflicht nach Absatz 2 zu. Eine SUP ist in diesen Fällen nur erforderlich, wenn die Vorprüfung, die auch bereits als Screening bezeichnet wurde,¹² ergibt, dass die Planung trotz ihres kleinräumigen Zuschnitts oder des begrenzten Änderungsumfangs voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen zur Folge haben wird.

Die konditionale Umweltprüfung räumlich begrenzter Planungen betrifft ausschließlich Pläne und Programme für die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene. Mit der Vorschrift sollten zur Vermeidung einer Überforderung insbesondere kleinerer Gemeinden Erleichterungen für Planungen auf lokaler Ebene geschaffen werden. Es wurde bewusst davon abgesehen, den Begriff des „kleinen Gebiets auf lokaler Ebene“ näher zu definieren, um den Mitgliedsstaaten im Hinblick auf die nationalen Gegebenheiten Umsetzungs- und Beurteilungsspielräume zu lassen. In der Deutschland dürfte dieser Fall des Artikel 3 Absatz 3 vor allem bei Bebauungsplänen in Betracht kommen.

Artikel 3 Absatz 3 stellt ferner klar, dass nur wesentliche Plan- oder Programmänderungen einer obligatorischen SUP nach Artikel 3 Absatz 2 bedürfen.

- Artikel 3 Absatz 4 sieht eine konditionale SUP ferner bei Plänen und Programmen vor, die einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Projekten setzen, ohne die Voraussetzungen der obligatorischen UVP-Pflicht nach Artikel 3 Absatz 2a zu erfüllen. Damit werden zum einen Pläne und Programme, die Belange außerhalb der im Artikel 3 Absatz 2a bezeichneten Bereiche betreffen, erfasst, zum anderen Planungen, die sich auf nicht-UVP-relevante Vorhaben beziehen. Da Artikel 3 Absatz 2a bereits einen großen Teil der umwelterheblichen Planungsinstrumente erfasst, dürfte der Anwendungsbereich von Artikel 3 Absatz 4 eher klein sein. Dabei handelt es sich um eine bewusste und gewollte Begrenzung. Weitergehende Vorstellungen in Richtung auf eine Regelung ohne Projekt- und Genehmigungsbezug haben sich bei den Verhandlungen zur SUP-Richtlinie in Brüssel nicht durchgesetzt.

Kommt die Vorprüfung (Screening) zum Ergebnis, dass Pläne und Programme der in Artikel 3 Absatz 3 genannten Art voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, so greift damit Artikel 3 Absatz 1, und die entsprechenden Pläne und Programme sind einer SUP zu unterziehen. Die Bestimmung der Pläne und Programme mit erheblichen Umweltauswirkungen kann nach Artikel 3 Absatz 5 durch Einzelfallprüfung, durch allgemeine Festlegung bestimmter Arten von Plänen und Programmen (Typisierung) oder durch eine Kombination beider Ansätze erfolgen. Für die Entscheidungsfindung sind die im Anhang II der SUP-RL genannten Kriterien maßgebend.

Auch wenn gewisse Beurteilungsspielräume bestehen, so liegt die Vorprüfung doch nicht im freien Er-

messen der Mitgliedstaaten. Die getroffenen Entscheidungen müssen vielmehr mit einer fachlichen Begründung unterlegt sein, die ihrerseits jeweils relevanten Kriterien des Anhangs II Rechnung trägt. Die Ergebnisse der Vorprüfung sind nach Artikel 3 Absatz 7 in jedem Fall der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, und zwar bei ablehnenden Entscheidungen unter Beifügung der Gründe.¹³

3.2 In Betracht kommende Pläne und Programme

Die Untersuchung der SUP-Pflichtigkeit im Bereich Verkehr muss in jedem Fall all diejenigen Pläne und Programme erfassen, deren zentraler Regelungsgegenstand der Verkehr selbst ist. Diese Gruppe wird im Folgenden als Verkehrspläne im engeren Sinn bezeichnet (Kapitel 3.2.1). Eine ausschließliche Betrachtung dieser Verkehrspläne würde jedoch verkennen, dass darüber hinaus eine Reihe weiterer Pläne existiert, deren Inhalte und Aussagen ebenfalls in hohem Maße Bezüge zum Verkehr aufweisen. Hierzu zählen zum einen die Umweltfachplanungen Luftreinhalteplanung und Lärminderungsplanung (Kapitel 3.2.2) sowie zum anderen alle Ebenen der räumlichen Gesamtplanung, also die Landes-, Regional- und Bauleitplanung (Kapitel 3.2.3).

3.2.1 Verkehrspläne und -programme im engeren Sinne

Verkehrspläne lassen sich auf allen Stufen öffentlicher Planung identifizieren von der EU- bis zur kommunalen Ebene. Alle Plantypen können mittlerweile als etabliert gelten. Dies würde den Schluss einer generellen SUP-Pflichtigkeit nahe legen. Gleichwohl zeigt die Analyse anhand der für die SUP-Pflichtigkeit wesentlichen Kriterien, dass eine solche Schlussfolgerung verfrüht wäre, da einzelne Punkte im Detail erhebliche Fragen aufwerfen.

Die Frage „Welches ist das umweltverträglichste Verkehrsnetz?“ steht im Mittelpunkt der SUP im Verkehrsbereich.

EU-Ebene

Als ein Verkehrsplan und -programm im engeren Sinne kann auf europäischer Ebene die Definition des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) gelten. Dabei handelt es sich um einen Infrastrukturleitplan, in dem die nationalen Verkehrsinfrastrukturen von europäischer Bedeutung und die zur Integration gewünschten Maßnahmen räumlich konkret definiert sind. Die aufgestellten „Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ haben

keine rechtliche Bindungswirkung, können aber auf nationaler Ebene im Rahmen des planungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens als Bedarfsnachweis herangezogen werden.¹⁴ Vergleichbar mit TEN sind die vorrangig auf Osteuropa ausgerichteten TINA-Verkehrskorridore.

Prüft man die SUP-Pflichtigkeit der TEN nach Maßgabe der oben beschriebenen Kriterien des Anwendungsbereiches, so ist zunächst festzustellen, dass eine rahmensetzende Wirkung im Sinne des Artikel 3 Absatz 2a konstatiert werden kann, wenn die TEN etwa für nationale Vorhaben als Bedarfsnachweis herangezogen werden. Zusätzlich besteht mit den definierten TEN-Verkehrskorridoren grundsätzlich auch die Möglichkeit von Auswirkungen auf FFH-Gebiete. Eine obligatorische SUP-Pflicht nach Artikel 3 Absatz 2 ist somit zu bejahen. Einzig allein das in Artikel 2a definierte Erfordernis der Erstellung aufgrund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften kann Anlass geben, die SUP-Pflicht der TEN in Frage zu stellen. Diese Zweifel sind darin begründet, dass die TEN nicht aufgrund einer europarechtlichen Norm, sondern per politischen Beschluss entwickelt wurden. Lediglich bei der oben aufgezeigten weiten Auslegung dieser Voraussetzung kann einem Unterfallen des Anwendungsbereiches zugestimmt werden.

Von EU-Seite wurde daher bereits 1996 festgelegt, dass geeignete Analysemethoden für eine Strategische Umweltprüfung des gesamten transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie eine intermodale Betrachtung der Korridore zu entwickeln sind. In der Folge wurde von der Generaldirektion VII Verkehr der EU-Kommission die Entwicklung eines geeigneten Methodenhandbuches beauftragt, das seit 1999 als Handbuch zur Strategischen Umweltprüfung von Verkehrsinfrastrukturplänen vorliegt.¹⁵

Bundesverkehrswegeplanung

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) beinhaltet die geplanten Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes für alle Verkehrsträger in der Baulast des Bundes. Der BVWP ist ein Investitionsrahmenplan, der die Verkehrsinfrastrukturvorhaben des Bundes bewertet, nach Prioritäten ordnet und die Grundlage für die darauf aufbauenden Ausbaugesetze liefert.

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans von 1992 war für die Aufnahme und Prioritätenfestlegung von einzelnen Projekten das Verhältnis des monetär bewerteten Projektnutzens zu den Investitionskosten (Nutzen-Kosten-Verhältnis) entscheidend. Beim Projektnutzen wurden zwar unter „Entlastung der Umwelt“ auch Umwelteffekte bewertet,

jedoch nur direkt messbare positive Effekte bei Abgasemissionen und Lärm. Für größere Projekte wurde ferner eine sog. Umweltrisikoeinschätzung (URE) vorgenommen, in der jeweils die Auswirkungen der Projekte auf die Boden-, Wasser-, Biotop- und Erholungsfunktionen untersucht wurden. Die Ergebnisse der Umweltrisikoeinschätzung – und damit die negativen Effekte – wurden in der Gesamtprojektbeurteilung zwar benannt, sie hatten aber auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis – und damit auf die Einstufung des Projekts in eine bestimmte Kategorie – keinen Einfluss. Unter anderem aus diesem Grunde wurde die bisherige Bedarfsplanung des Bundes methodisch stark kritisiert.¹⁶ Bei der in weiten Teilen abgeschlossenen BVWP-Fortschreibung wurde die Kritik einer mangelnden Berücksichtigung von Umweltbelangen und im Besonderen der fehlenden Verzahnung der Ergebnisse der Umweltrisikoeinschätzung mit der Nutzen-Kosten-Analyse aufgegriffen und hat zu einer Verbesserung der Methodik geführt.¹⁷

Für die hier im Mittelpunkt stehende Frage, inwieweit für den Bundesverkehrswegeplan eine SUP-Pflicht besteht, ist wesentlich, dass darin festgelegt wird, wo ein bestimmter Verkehrsbedarf besteht und durch welchen Verkehrsträger dieser Bedarf zu decken ist. Dieser Gesichtspunkt ist dann grundsätzlich nicht mehr Prüfungsgegenstand der sich anschließenden Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren.¹⁸ Insoweit ist der Bundesverkehrswegeplan also ein Plan, der gemäß Artikel 3 Absatz 2a den Rahmen für die künftige Genehmigung vorgibt. Ebenso ist der Bundesverkehrswegeplan und seine turnusmäßigen Fortschreibungen nach der oben dargelegten richtlinienkonformen Interpretation des Artikel 2a ein Plan aufgrund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Ergänzend sei erwähnt, dass die Durchführung einer Plan-UVP beim Bundesverkehrswegeplan weitere Umweltverträglichkeitsprüfungen in nachfolgenden Planungs- und Zulassungsverfahren nicht entbehrlich macht; jedoch kann der Prüfraum in diesen nachfolgenden Verfahren auf solche Gesichtspunkte fokussiert werden, die nicht zu den Prüf- und Entscheidungsgegenständen des Bundesverkehrswegeplans gehört haben.¹⁹

Landesverkehrsprogramm

Auf Länderebene werden Landesverkehrsprogramme aufgestellt. Sie beinhalten die landesweiten verkehrspolitischen Ziele und ggf. Maßnahmen für alle Verkehrsträger. Im Unterschied zu konkreten Ausbauplänen, wie dem Bundesverkehrswegeplan, sind Landesverkehrsprogramme noch abstrakter und weniger

stark infrastrukturbezogen. Aus diesem Grunde könnte die Auffassung vertreten werden, dass es Landesverkehrsprogrammen an einer rahmensetzenden Wirkung für nachfolgende Genehmigungen mangelt. Ruft man sich jedoch in Erinnerung, dass es für eine SUP-Pflichtigkeit bereits ausreicht, dass Festlegungen getroffen werden, die bei der Abwägung von späteren Zulassungsentscheidungen lediglich zu berücksichtigen sind, so wird man nicht umhin kommen, auch Landesverkehrsprogramme einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen. Neben dieser rahmensetzenden Wirkung nach Artikel 3 Absatz 2a kann im Übrigen auch Artikel 3 Absatz 2b einschlägig sein, da mit den Programmaussagen in der Folge auch eine Beeinträchtigung von FFH-Gebieten einher gehen kann.

Wie auf EU-Ebene ist das Erfordernis einer Aufstellung aufgrund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften nach Artikel 2a bei Landesverkehrsprogrammen nur bei einer weiten Auslegung zu bejahen. Hier wird man um eine Einzelfallbetrachtung nicht umhinkommen.

Landesstraßenbedarfsplan/-ausbauplan

Neben dem Landesverkehrsprogramm sind auf Länderebene Landesstraßenbedarfspläne zu betrachten. Dieser Ausbauplan für den Verkehrsträger Straße dient vor allem der Bewertung der vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen hinsichtlich Erforderlichkeit und Dringlichkeit. Aufgrund der großen Bedeutung für die weiteren Planungs- und Realisierungsphasen ist unzweifelhaft, dass Landesstraßenbedarfs- und -ausbaupläne den Rahmen für künftige Genehmigungen setzen und insoweit eine obligatorische SUP-Pflicht nach Artikel 3 Absatz 2a besteht. Dieses Ergebnis wird noch durch die Tatsache bekräftigt, dass in vielen Landesstraßengesetzen sogar eine gesetzliche Pflicht zur Aufstellung von Landesstraßen besteht,²⁰ womit auch der in Artikel 2a genannte Tatbestand erfüllt ist.

Die erkennbar hohe Umwelterheblichkeit von Landesstraßenbedarfsplänen hat bereits in einigen Bundesländern zu entsprechenden Umweltprüfungen geführt. Besondere Bekanntheit hat in dieser Hinsicht der zum Landesstraßenbedarfplan des Landes Nordrhein-Westfalen erarbeitete sog. UVP-Beitrag erlangt.²¹ Der methodische Schwerpunkt liegt hier in einer GIS-gestützten Raumempfindlichkeitsanalyse und einer einfachen graphischen Gegenüberstellung der ökologischen Vor- und Nachteile des jeweiligen Straßenbauvorhabens. Damit wird jedoch nicht der Anspruch erhoben, bereits eine den Anforderungen der Richtlinie gerecht werdende strategische Umwelt-

prüfung durchzuführen. Weitere erste Ansätze von Umweltprüfungen liegen für den Landesstraßenbedarfsplan des Landes Brandenburg und für den Ausbauplan Staatsstraßen des Landes Sachsen vor.²²

Nahverkehrsplan

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Bundesländer und den Öffentlichen Personenverkehr (OPNV) der Kommunen ist seit 1996 der Nahverkehrsplan als Pflichtaufgabe vorgeschrieben. Teilweise bestanden aber bereits vorher Landesgesetze, in denen die Aufstellung von Nahverkehrsplänen gefordert wurde.²³ Der Nahverkehrsplan erfüllt somit in jedem Fall die in Artikel 2a definierte Voraussetzung der Aufstellung nach einer gesetzlichen Grundlage. Inhalte des Nahverkehrsplanes sind die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV im jeweilig gesetzlich festgelegten Bedienungsgebiet. Typischerweise finden sich im Teil „Konzeption und Maßnahmen“ der Nahverkehrspläne Aussagen zur Netzstruktur und Verknüpfung einzelner Verkehrsträger sowie auch zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Fahrwege, Haltestellen, Bahnhöfe usw.). Damit werden Grundlagen für sich im Weiteren anschließende konkrete umwelterhebliche Planungen und Baumaßnahmen gelegt. Die für eine obligatorische SUP-Pflicht in Artikel 3 Absatz 2a geforderte rahmensetzende Wirkung ist somit zu bejahen.

Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist das zentrale Verkehrsplanungsinstrument auf kommunaler Ebene. Der Verkehrsentwicklungsplan stellt für alle Verkehrsträger die verkehrspolitischen Zielsetzungen und vorgesehenen Maßnahmen in der betreffenden Kommune dar. Damit bildet er die Grundlage für nachfolgende bauliche Infrastrukturmaßnahmen. Die für die obligatorische SUP-Pflicht wesentliche Voraussetzung der Rahmensetzung für nachfolgende genehmigungspflichtige Infrastrukturvorhaben wird somit in jedem Fall erfüllt.

Das Erfordernis der Aufstellung aufgrund von Rechts- und Verwaltungsvorschriften ist hingegen nicht von vornherein zu bejahen, da zunächst einmal festgestellt werden muss, dass eine gesetzliche Pflicht zur Erarbeitung von kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen nicht besteht. In vielen Fällen werden aber Verkehrsentwicklungspläne auf der Grundlage oder in Verbindung mit einer gemeindlichen Satzung entwickelt, die ihrerseits wiederum Rechtsnormqualität besitzt. In diesen Fällen wäre Artikel 2a erfüllt und eine SUP-Pflicht gegeben. Etwas anderes gilt nur in den Fällen, in denen der Verkehrsentwicklungsplan

ausschließlich auf freiwilliger Basis entwickelt wird. Angesichts dieser bestehenden unterschiedlichen Aufstellungsmöglichkeiten des VEP kann hinsichtlich Artikel 2a letztlich immer nur eine Einzelfallbetrachtung die SUP-Pflicht klären.

Unabhängig von der SUP-Pflicht nach Artikel 2a ist eine freiwillige SUP für den Verkehrsentwicklungsplan aufgrund der vorbereitenden Funktion für nachfolgende Maßnahme der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in jedem Fall zu empfehlen.

3.2.2 Umweltfachplanungen mit wesentlichem Verkehrsbezug

Über die zuvor erörterten Verkehrspläne im engeren Sinne hinaus ist die Frage zu stellen, ob nicht auch Umweltfachplanungen SUP-pflichtig sein können, bei denen der Aspekt Verkehr mit zu den wesentlichen Betrachtungsgegenständen zählt. In Betracht kommt hier der Luftreinhalteplan nach § 47 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Lärm-minderungsplan nach § 47a BImSchG. Zu den beiden Plantypen ist eine Untersuchung hinsichtlich einer möglichen SUP-Pflichtigkeit bislang nicht bekannt geworden.

Luftreinhalteplan

Mit dem siebten Gesetz zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 11. September 2002²⁴ wurden die Inhalte des Luftreinhalteplans in § 47 BImSchG neu definiert. Nach der Neufassung, die in enger Verbindung zur Rahmenrichtlinie Luftqualität²⁵ und deren Tochterrichtlinien zu sehen ist, müssen demnach Luftreinhaltepläne aufgestellt werden, wenn nach aktuellem Erkenntnisstand für einen oder mehrere Luftschadstoffe eine Überschreitung der jeweiligen Summe aus Grenzwert und Toleranz festgestellt wird. Luftreinhaltepläne können aufgestellt werden, wenn die Grenzwerte voraussichtlich zum festgelegten Zeitpunkt ihrer Gültigkeit nicht eingehalten werden. Der neue Plantyp, der sog. Aktionsplan, muss in Gebieten aufgestellt werden, wenn für einen oder mehrere Schadstoffe Überschreitungen der Grenzwerte zum festgelegten Zeitpunkt ihrer Gültigkeit auftreten.

Im Unterschied zur früheren Ausgestaltung, bei der die Luftreinhalteplanung vor allem informativen Charakter hatte, ist die Luftreinhalteplanung nunmehr stärker maßnahmenorientiert. Luftreinhaltepläne sind dabei auf langfristig wirkende Maßnahmen ausgerichtet, wohingegen Aktionspläne kurzfristig angelegt sind und mit vollziehbaren Maßnahmen die Gefahr der Überschreitung von Grenzwerten nach den

Übersicht 1

SUP-Pflichtigkeit von Verkehrsplänen, Umweltfachplanungen mit Verkehrsbezug sowie Raumordnungsplänen

Plan oder Programm	Wesentliche Kriterien der SUP-Pflichtigkeit von Verkehrsplänen					Ergebnis
	Anwendungsbereich (Art. 2 a)	obligatorische SUP-Pflicht (Art. 3 Abs. 2)			konditionale SUP-Pflicht (Art. 3 Abs. 4)	
	Ausarbeitung durch eine Behörde und	Aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften (im weiteren Sinn)	Rahmensetzende Wirkung für künftige Genehmigungen von UVPG-pflichtigen Projekten (Abs. 2 a)	oder Auswirkungen auf ein FFH-Gebiet potenziell möglich (Abs. 2 b) (ggf. Einzelfallprüfung)	Plan, der nicht unter Art. 3 Abs. 2a fällt, aber erhebliche Umweltauswirkungen und Bezug zu nicht UVPG-pflichtigen Projekten hat	
EU-Ebene	ja	ja, wenn Einzelfallbetrachtung positiv	ja	ja	nein	SUP-pflichtig nach Einzelfallprüfung Art. 2 a
Bundesverkehrswegeplan	ja	ja	ja	ja	nein	SUP-pflichtig
Landesverkehrsprogramm	ja	ja, wenn Einzelfallbetrachtung positiv	ja	ja	nein	SUP-pflichtig nach Einzelfallprüfung Art. 2 a
Landesstraßenbedarfsplan/-ausbauplan	ja	ja	ja	ja	nein	SUP-pflichtig
Nahverkehrsplan	ja	ja	ja	ja	nein	SUP-pflichtig
Verkehrsentwicklungsplan	ja	ja, wenn Einzelfallbetrachtung positiv	ja	ja	nein	SUP-pflichtig nach Einzelfallprüfung Art. 2 a
Luftreinhalteplan	ja	ja	nein	nein	ja (ggf. verkehrsbezogene Luftreinhaltemaßnahmen)	SUP-pflichtig nach Einzelfallprüfung Maßnahmenanteil
Lärminderungsplan	ja	ja	nein	nein	ja (ggf. Lärmschutzmaßnahmen, die bauordnungsrecht-genehmigungspflichtig sind)	SUP-pflichtig nach Einzelfallprüfung Maßnahmenanteil
Raumordnungspläne (Landes-, Regional-, Bauleitpläne)	ja	ja	ja	ja	nein	SUP-pflichtig

EU-Tochterraichtlinien verhindern sollen. Es ist davon auszugehen, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität weit überwiegend den Straßenverkehr betreffen werden.

Eine Prüfung anhand der in Artikel 3 Absatz 2 und 4 definierten Anforderungen für eine obligatorische oder konditionale SUP muss zum Ergebnis kommen, dass die Voraussetzungen für eine obligatorische SUP-Pflicht nicht gegeben sind, jedoch der Plan in seinem Maßnahmenanteil den Fall der konditionalen SUP-Pflicht nach Artikel 3 Absatz 4 erfüllen kann. Hier ist die SUP-Pflichtigkeit anhand der vorgesehenen Maßnahmen im Einzelfall zu entscheiden.

Lärminderungsplan

Mit der in § 47a BImSchG geregelten Lärminderungsplanung wird die Möglichkeit zur Erstellung von

Lärminderungsplänen durch die Gemeinde oder die nach Landesrecht zuständige Behörde im Gesetz verankert. Ziel dieser Pläne ist es vor allem, die Belastungen der Bevölkerung durch Lärm systematisch abzubauen, um dadurch Beeinträchtigungen zu vermindern, gesundheitliche Risiken zu beseitigen sowie den Wohnwert der zu schützenden Gebiete zu erhöhen. Die Lärminderungspläne sollen Angaben über die festgestellten und die zu erwartenden Geräuschbelastungen, die Ursachen dieser Belastungen sowie die Maßnahmen zur Geräuschminderung oder zur Verminderung ihres weiteren Anstiegs enthalten.

Eine obligatorische SUP-Pflicht nach Artikel 3 Absatz 2 kann relativ eindeutig ausgeschlossen werden. Hingegen lässt sich eine konditionale SUP-Pflicht nach Artikel 3 Absatz 4 nicht von vornherein verneinen. Anlass für eine mögliche konditionale SUP-Pflicht sind die im Lärminderungsplan unter

Umständen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Gestalt von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen. Diese Lärmschutzmaßnahmen stellen in der Regel genehmigungspflichtige Anlagen im bauordnungsrechtlichen Sinne dar. Neben den offenkundigen positiven Wirkungen können die Lärmschutzmaßnahmen auch potenziell negative Wirkungen nach sich ziehen. Auch wenn die Maßnahmen vielfach nur auf sehr kleinem Raum zum Einsatz kommen, dürfte doch vieles dafür sprechen, auch Lärminderungspläne, eingeschränkt auf den Maßnahmenteil, einer SUP-Betrachtung zu unterziehen.

3.2.3 Raumordnungspläne

Zu den Raumordnungsplänen zählen entsprechend dem Aufbau des bundesdeutschen Planungssystems die Landes-, Regional- und Bauleitplanung. Durch eine Reihe von Arbeiten kann dieser Bereich unter dem Gesichtspunkt der SUP inzwischen als vergleichsweise gut untersucht eingestuft werden.²⁶ Im Ergebnis zeigt sich, dass die verpflichtend aufzustellenden Landesentwicklungsprogramme/-pläne und Regionalen Raumordnungsprogramme/-pläne mit den Bauleitplänen (Flächennutzungs- und Bebauungsplänen) zum obligatorischen Anwendungsbereich der Umweltprüfung zählen. Raumordnungspläne fallen in Deutschland nicht unter „kleinflächige Pläne und Programme auf lokaler Ebene“, sodass ein Screening in der Raumordnung nur bei geringfügigen Änderungen von Plänen und Programmen in Betracht kommen kann. Offensichtlich umwelterhebliche Plan- und Programmänderungen, wie etwa die Teilfortschreibung eines Regionalplans zur Ausweisung von Vorrangflächen für Industrie und Gewerbe, bedürfen ebenfalls keines Screening, da sie im Sinne der Richtlinie grundsätzlich als „nicht geringfügig“ einzustufen sind.

Gegenstand der SUP von Raumordnungsplänen sind nicht die umweltschützenden Festlegungen, wie z. B. die Ausweisung von Freiraumfunktionen, sondern die potenziell Umweltbeeinträchtigungen bedingenden Festsetzungen. Dazu gehört aus Verkehrssicht vor allem die Ausweisung von Verkehrstrassen. Des weiteren auch Gebietsausweisungen für den Wohnungsbau bzw. für Siedlungsgebiete sowie für die gewerblich-industrielle Nutzung.

Die vorangegangene Untersuchung der SUP-Pflichtigkeit der verschiedenen Pläne und Programme kann in der nachfolgenden Übersicht noch einmal zusammengefasst werden. Dabei muss betont werden, dass die Darstellung nicht den Anspruch eines abschließenden Ergebnisses erhebt. Vielmehr muss sie als Teil eines Diskussionsprozesses gesehen werden, an deren Ende die vom Gesetzgeber definierte Bestimmung eines „Positivkataloges“ der konkret SUP-pflichtigen Pläne stehen sollte.

4 Vergleich SUP und Projekt-UVP

Vergleicht man die beiden Instrumente SUP und Projekt-UVP anhand der wesentlichen Unterschiede und Gemeinsamkeiten, so ist in zwei Richtungen zu differenzieren, zum einen hinsichtlich des Anwendungsbereiches im gestuften bundesdeutschen Planungssystem und zum anderen hinsichtlich der vorgesehenen einzelnen inhaltlichen Prüfschritte.

4.1 Gegenüberstellung SUP und Projekt-UVP hinsichtlich des Anwendungsbereiches im bundesdeutschen Gesamt- und Fachplanungssystem

Die nachfolgende Übersicht 2 erfolgt für die Gesamtplanung, die Verkehrsplanung im engeren Sinn und am Beispiel des Verkehrsträgers Straße. Obwohl im

Übersicht 2

Gegenüberstellung hinsichtlich des Anwendungsbereiches im bundesdeutschen Gesamt- und Fachplanungssystem

Planungsebenen	Anwendungsbereich SUP			Anwendungsbereich Projekt-UVP
	Gesamtplanung/ Raumordnung	Fachplanung Verkehr	Fachplanung Verkehrsträger Straße	
EU	EUREK	TEN u.ä.	Integriert in TEN, TINA	
Bund	–	Bundesverkehrswegeplan (BVWP)	Integriert in BVWP	Umweltrisikoeinschätzung (URE) zum BVWP
Land	Landesentwicklungsplan/-programm	Landesverkehrsprogramm	Landesstraßenbedarfsplan/-ausbauplan	(In einigen Bundesländern, z.B. NRW, UVP-Beitrag)
Region	Regionalplanung	Nahverkehrsplan		Linienbestimmung/ Raumordnungsverfahren: UVP Stufe 1 Projekt / Planfeststellungsverfahren: UVP Stufe 2
Kommune	Bauleitplanung	Verkehrsentwicklungsplanung (VEP), Nahverkehrsplan	Integriert in VEP	

Übersicht 3**Gegenüberstellung hinsichtlich einzelner Elemente und Prüfschritte**

Elemente/Prüfschritte	Anwendungsbereiche	
	SUP	Projekt-SUP
Scoping	Behörden werden bei der Feststellung des Untersuchungsumfanges konsultiert (Art. 5)	Festlegung des Untersuchungsumfanges unter Beteiligung der Behörden (§ 5 UVPG)
Umweltprüfung	Umweltbericht (Art. 5)	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (§ 6 UVPG)
Bestandsanalyse	Zwingender Bestandteil im Umweltbericht (Anhang I)	Zwingender Bestandteil in der Umweltverträglichkeitsstudie (§ 6 UVPG)
Ziele	Großer Stellenwert in SUP, Definition und Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen ist zwingender Bestandteil des Umweltberichts (Anhang I)	In den meisten Fällen geringer Stellenwert, Definition und Berücksichtigung nur manchmal gegeben, in UVS nicht zwingend
Methodik	Noch in Entwicklung begriffen	In der Regel ökologische Risikoanalyse und/oder verbal-argumentativ
Alternativenprüfung	Umfassender Ansatz (alle „vernünftigen Alternativen, die die Ziele und den geografischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen“; zwingender Bestandteil des Umweltberichts (Anhang I))	Weniger weitgehender Ansatz als bei SUP (die Pflicht zur Alternativenprüfung ist darauf beschränkt, diejenigen Projektalternativen darzulegen, die vom Vorhabenträger geprüft worden sind, Alternativenprüfung mit UVP-Änderungsrichtlinie aber aufgewertet worden (§ 6 UVPG))
Maßnahmen	Zwingender Bestandteil des Umweltberichts (Anhang I)	Zwingender Bestandteil der UVS (§ 6 UVPG)
Öffentlichkeitsbeteiligung	Entwurf des Plans und Umweltberichts werden Behörden und Öffentlichkeit zugänglich gemacht (Art. 6), Mitgliedstaaten bestimmen Näheres	Öffentlichkeit wird einbezogen, Anhörung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens in Anlehnung an Verwaltungsverfahrensgesetz (§ 9 UVPG)
Monitoring	Monitoring bzw. „Überwachung“ ist zwingender Bestandteil der SUP (Art. 10), „Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung“ ist zwingender Bestandteil des Umweltberichts (Anhang I)	Nicht vorgesehen

Einzelnen die Planungsebenen nicht immer scharf voneinander zu trennen sind, kann doch anhand der Übersicht die Grundstruktur zum Ausdruck gebracht werden.

4.2 Gegenüberstellungen SUP und Projekt-UVP hinsichtlich einzelner Elemente und Prüfschritte

Mit dem nachfolgenden Vergleich (vgl. Übersicht 3) der in den beiden Instrumenten verankerten Prüfschritte werden die wesentlichen Gemeinsamkeiten und Unterschiede kenntlich gemacht.

5 Elemente und Prüfschritte einer SUP-Methodik von Verkehrsplänen

In gleicher Weise wie für die verschiedenen UVP-Projekttypen nach dem UVPG sind zukünftig auch für die verschiedenen SUP-pflichtigen Pläne und Programme, geeignete Prüfmethode und -schritte zu entwickeln. Für den Verkehrsbereich existieren derartige, die Anforderungen der SUP-Richtlinie umsetzende Prüfmethode und -schritte de facto noch nicht. Ebenso mangelt es an Praxisbeispielen, bei denen versucht wurde, die Anforderungen der SUP-

Richtlinie an einem konkreten Verkehrsplan anzuwenden. Bekannt geworden sind in dieser Hinsicht bislang lediglich die Arbeiten zum Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen²⁷, Landesstraßenbedarfsplan Brandenburg²⁸ sowie auf europäischer Ebene zum Trans-Pennine-Korridor in Nordengland.²⁹

Nachfolgend werden erste Ansätze einer SUP-Methodik von Verkehrsplänen skizziert. Dabei handelt es sich um einzelne aufeinander aufbauende Prüfschritte, die in ihren zentralen Inhalten und Elementen wie folgt grafisch dargestellt werden können (siehe Übersicht 4):

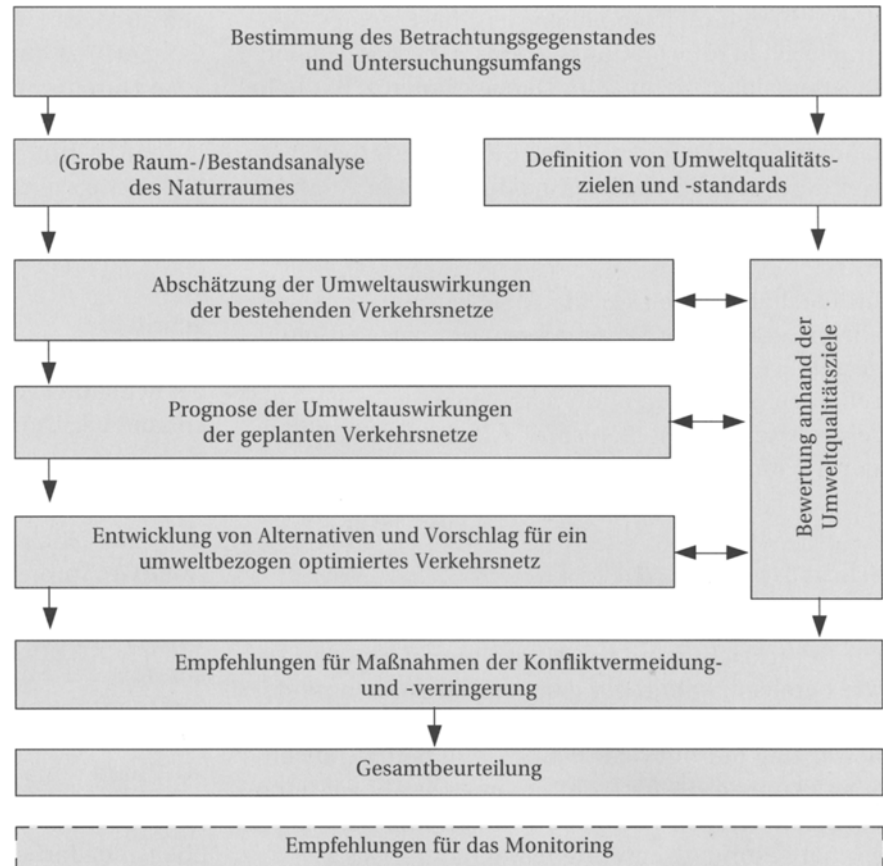
Schritt 1:

Bestimmung des Betrachtungsgegenstandes und Untersuchungsumfanges

Zunächst ist festzulegen, was überhaupt geprüft werden soll. Grundsätzlich kann hier gelten, dass nicht nur einzelne projektbezogene Aussagen, sondern der Plan als Ganzes mit seinen konzeptionellen Planaussagen Gegenstand der Umweltprüfung ist.

Zwar wird mit Hinweis auf die Zielsetzung des Richtlinienentwurfs und wegen der Einschränkung des Anwendungsbereichs auf projektbezogene Pläne und

Übersicht 4
Elemente und Prüfschritte der SUP
von Verkehrsplänen



Programme teilweise die Auffassung vertreten, dass die Umweltprüfung auf die projektbezogenen Aussagen der Pläne und Programme zu beschränken ist. Gegen eine solche Beschränkung spricht jedoch die umfassende Formulierung in Artikel 3 Absatz 1, wonach allgemein eine Umweltprüfung für „die unter die Absätze 2 bis 4 fallenden Pläne und Programme“ gefordert wird. Darüber hinaus könnte durch eine rein projektbezogene Umweltprüfung der Pläne und Programme das Ziel, die von der Projekt-UVP offen gelassenen Lücken zu schließen, nicht erreicht werden. Im Übrigen würde sich bei einer Reduktion auf nur projektbezogene Aussagen auch die Frage stellen, worin sich überhaupt die SUP von der Projekt-UVP im vorgelagerten Verfahren (Linienfindung, Raumordnungsverfahren) unterscheidet – hierfür hätte es keiner neuen SUP-Richtlinie bedurft. Aus diesen Gründen ist als Gegenstand der Plan-UVP der Plan oder das Programm insgesamt zu verstehen.

Als weiterer Grundsatz für eine SUP von Verkehrsplänen kann gelten, dass die Betrachtung netzorientiert und verkehrsträgerübergreifend sein soll. Ein allein auf einzelne Verkehrsträger und -trassen bezogener Ansatz würde den mit der SUP verfolgten Zielen nicht gerecht werden. Die Hauptfrage der SUP von Ver-

kehrsplänen ist: Welches ist das aus Umweltsicht beste Verkehrsnetz?

Die ebenfalls zu Beginn der SUP zu klärende Frage des Untersuchungsumfanges zielt auf die zu prüfenden Umwelt-Schutzgüter und Projektwirkungen. Bei den Umwelt-Schutzgütern sind die im Anhang I Buchstabe f definierten Aspekte, die weitgehend der Projekt-UVP entsprechen, heranzuziehen. Auf die relevanten Projektwirkungen wird unten noch zurückzukommen sein (vgl. Schritt 5). Die Maßstabebene entspricht dem Plan. Die Betrachtung ist großräumiger, kleinräumige Betrachtungen sind der Projektebene vorbehalten.

Schritt 2: **Raum-/Bestandsanalyse**

Die Raumanalyse dient zur Ermittlung der Bestands-situation in dem von den Planaussagen betroffenen Naturraum. Dabei sollte, soweit fachlich vertretbar, auf umfangreiche Vor-Ort-Erhebungen von Grundlagedaten verzichtet werden und eine Beschränkung auf das Wesentliche erfolgen. Um die Gesamtfläche des Plans zu berücksichtigen und den inhaltlichen Anforderungen der SUP-Richtlinie gerecht zu werden,

dürfte in den meisten Fällen der Einsatz eines Geographischen Informationssystems (GIS) das geeignete Arbeitsinstrument sein. Dabei können z.B. die in den meisten Bundesländern inzwischen vorliegenden landesweiten Daten, z.B. der Biotopkartierung, verwendet werden. Auch die nachfolgenden Analyse-schritte der Umweltprüfung können mit GIS unterstützt werden.

Im Idealfall können für die GIS-Bearbeitung bereits alle erforderlichen Dateninformation zur Verfügung gestellt werden. Ist dies nicht möglich, so ist im Einzelfall zu entscheiden, ob vom Gutachter noch einzelne Daten zu erstellen sind (z.B. etwa die Digitalisierung einzelner Trassen).

Schritt 3:

Definition von Umweltqualitätszielen und -standards

Die Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen ist, wie bereits erwähnt, ein ganz zentrales Element der SUP-Richtlinie. Umweltqualitätsziele bedarf es für die Bewertung der mit dem Plan verbundenen Umweltauswirkungen. In Betracht kommende Umweltqualitätsziele werden im nachfolgenden Kapitel 6 noch einmal gesondert beschrieben.

Der Bestimmung von Umweltqualitätszielen sollte in der SUP zunächst ein Infragestellen der dem Plan zugrunde liegenden Leitbilder und Entscheidungsprämissen vorausgehen. Ein Beispiel wäre die Diskussion zur Frage, wie Mobilitätsbedarf gedeckt werden soll. Dieser Teil der SUP erfordert neben der gutachterlichen Tätigkeit im engeren Sinn in hohem Maße auch eine Moderationsfähigkeit, worin besonders gut der Charakter der SUP als strategisches Managementinstrument zum Ausdruck kommt.

Schritt 4:

Abschätzung der Umweltauswirkungen der bestehenden Verkehrsnetze und Bewertung anhand der definierten Umweltqualitätsziele

Bei der Ermittlung der aus dem bestehenden Verkehrsnetz resultierenden Umweltauswirkungen sollte, wie bereits bei der Bestandsanalyse, eine Konzentration auf die wesentlichen Projektwirkungen des Verkehrs erfolgen. Dieses sind Flächeninanspruchnahme, Luft und Lärm. Zerschneidungswirkungen sind ebenfalls wesentlich, können jedoch im Zusammenhang mit der Projektwirkung Flächeninanspruchnahme erörtert werden. Die Projektwirkungen Flächeninanspruchnahme, Luft und Lärm sind deshalb zentral, da sie sozusagen als „Leitkomponenten“ den Großteil der verkehrsbedingten Umweltbelastun-

gen abdecken. Darüber hinaus lässt sich die Analyse GIS-gestützt durchführen, was gerade für die praktische Durchführung der Umweltprüfung wichtig ist. Ein weiteres Argument dafür, diese Projektwirkungen in den Mittelpunkt zu stellen, ist, dass für sie inzwischen gute Grundlagen für die Definition von Umweltqualitätszielen einschließlich der dafür erforderlichen Indikatoren vorliegen (vgl. Kapitel 6).

Schritt 5:

Prognose der Umweltauswirkungen der geplanten Verkehrsnetze und Bewertung anhand der Umweltqualitätsziele

Für die Planinhalte bedarf es einer Prognose der möglichen Umweltauswirkungen. Die Abschätzung sollte in zwei Richtungen erfolgen. Zum einen für einzelne Großprojekte und die Summe von Projekten, die räumlich oder typbezogen zusammengefasst werden können, und zum anderen für die Gesamtbelastungen aus der Summe aller Projekte. Gerade die Gesamtbeurteilung aller umwelterheblichen Aspekte des Plans entspricht dem integrativen Prüfansatz der SUP. Eine reine Auflistung von Einzelprojekten würde hier zu kurz greifen.

Ebenso bedarf es bei der Untersuchung der Betrachtung von kurz-, mittel- und langfristigen Auswirkungen, wie auch der Beurteilungen der sekundären und kumulativen Folgewirkungen.

Als weiterer Teilschritt ist die Bewertung der Auswirkungsprognose anhand der definierten Umweltqualitätsziele erforderlich. In Bezug auf die Zielerreichung muss bei der Bewertung naheliegenderweise der Entwicklungsstand des Zieljahres zugrunde gelegt werden. So etwa hinsichtlich Luftschadstoffen und Lärmimmissionen der Stand der Fahrzeugtechnik und die zu erwartende Flottenzusammensetzung zum Prognosezeitpunkt.

Schritt 6:

Entwicklung von Alternativen und Vorschlag für ein umweltbezogen optimiertes Verkehrsnetz

Die Entwicklung von Alternativen zählt ebenfalls zu den zentralen Bestandteilen der RL. Gemäß Artikel 5 Absatz 1 muss die Behörde bei der Plan-UVP alle vernünftigen Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, ermitteln, beschreiben und bewerten. Diese Anforderungen können in folgende Richtungen differenziert werden:

Räumliche Alternativen

In jedem Fall sind räumliche Alternativen wie unterschiedliche Trassenverläufe (Schienen-, Straßen-, Wasserstraßen-, Luftverkehr) oder Projektstandorte (Bahnhöfe, GVZ usw.) zu prüfen. Die Bestandsanalyse des Naturraumes gibt hier die Hinweise für eine Trasse mit dem geringsten Raumwiderstand.

Verkehrsträger-Alternativen

Wichtig für die SUP im Verkehrsbereich ist die Wahl umweltverträglicher Verkehrsträger und -mittel. Ein Beispiel wäre etwa die Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs mit der Schiene statt über die Straße. Ein weiteres Stichwort wäre kombinierter Verkehr. Hier sind Alternativen für ein umweltverträgliches Verkehrssystem und -netz zu entwickeln.

Zeitliche Alternativen

Auch zeitliche Alternativen, z.B. in Gestalt von Realisierungszeitpunkten oder Planungshorizonten, können Gegenstand der Alternativenprüfung sein, sofern daraus umwelterhebliche Planänderungen erwachsen können.

Alternativen hinsichtlich Bedarfsprognosen und -szenarien

Ein wichtiger Bestandteil von Verkehrsplanungen sind Bedarfsprognosen und -szenarien. Am bekanntesten dürften hier Bedarfsprognosen und -szenarien der Verkehrsentwicklung in der Bundesverkehrswegeplanung sein. Da aus diesen Aussagen die Notwendigkeit für einzelne Projekte abgeleitet werden, sind naheliegenderweise auch diese Aspekte Gegenstand der Umweltprüfung und dabei zu entwickelnder möglicher alternativer Bedarfsprognosen.

Die Verbindung der verschiedenen Alternativbetrachtungen führt im Ergebnis zu einem Vorschlag für ein umweltbezogen optimiertes Verkehrsnetz. Dabei handelt es sich zunächst um eine rein umweltbezogene Betrachtung.

Über diesen ausschließlich umweltbezogenen Schritt hinaus würde die Abwägung der Vorschläge nach den sonstigen allgemeinen und speziellen verkehrlichen Anforderungen reichen. Zu nennen sind hier etwa Funktionsfähigkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, raumordnerische und städtebauliche Belange usw.³⁰ Diese Aspekte stehen in Zielkonkurrenz zu den im Rahmen der SUP definierten Umweltqualitätszielen. Für den Abwägungsvorgang, der im Ergebnis zu einer Gesamtnetzempfehlung führt, ist zu fordern, dass für die nicht umweltbezogenen verkehrlichen Belan-

ge die zur Konkretisierung einer nachhaltigen Mobilität in sozialer, wirtschaftlicher und institutioneller Hinsicht definierten Ziele und Indikatoren herangezogen werden.³¹

Schritt 7:

Empfehlungen zu Maßnahmen der Konfliktvermeidung- und -verringerung

Dieser Schritt beinhaltet die Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und -verringerung, wie in Anhang I Buchstabe g der Richtlinie gefordert.

Schritt 8:

Gesamtbeurteilung

Im letzten Prüfschritt sollte eine Gesamtbeurteilung erfolgen, und zwar in Form einer Gesamtschau aller Prüfergebnisse. Dabei genügt es nicht, mit einer schriftlichen Dokumentation alleine die SUP als beendet anzusehen, sondern zugleich geht es um die Vermittlung der Ergebnisse an die Akteure. Die SUP ist hier, wie auch in allen vorausgehenden Prüfungsschritten, als ein den Findungs- und Entscheidungsprozess begleitendes Beratungsinstrument zu verstehen.

Schritt 9:

Empfehlungen für das Monitoring

Die Richtlinie sieht ein Monitoring der Umweltentwicklung nach Durchführung der UVP-pflichtigen Maßnahmen vor. In diesem Punkt geht die SUP über die Projekt-UVP hinaus. Das Monitoring gehört nicht mehr zur eigentlichen Umweltprüfung. Gleichwohl sollten im Umweltbericht entsprechende Hinweise gegeben werden.

6 Umweltqualitätsziele Verkehr als Bewertungsmaßstäbe für die SUP

Für die Bewertung der Planaussagen, sowohl im Einzelnen als auch in ihrer Gesamtheit, bedarf es geeigneter Bewertungsmaßstäbe in Gestalt von Umweltqualitätszielen: Mit den Umweltqualitätszielen (UQZ) werden die ermittelten Umweltauswirkungen des bestehenden Verkehrsnetzes, des geplanten Verkehrsnetzes und der Alternativen bewertet. Die Umweltqualitätsziele mit den dazugehörigen Indikatoren sind ggf. durch einzelfallbezogene Umweltschutzziele (UHZ) zu konkretisieren.

In der SUP-Richtlinie werden bislang noch keine Umweltqualitätsziele genannt. Es ist auch davon auszugehen, dass von EU-Seite – wenn überhaupt – dann

Übersicht 5

Umweltqualitätsziele und Indikatoren für Verkehrspläne (beispielhaft)³⁴

Bereiche	Qualitätsziele		Indikatoren	
	textlich	quantitativ	Screening-Indikator	Differenzierter Indikator
Lärm	Kein Verkehrslärm, der zu einem erhöhten Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen kann.	Immissionswert: ≤ 65 dB(A) tags außen	- Anteil der Straßen mit Wohnnutzung und einem DTV unter 2 000 Kfz/Tag bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 30 km/h und höchstens 50 km/h - Anteil der Straßen mit Wohnnutzung und einem DTV unter 4000 Kfz/Tag bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h	Anteil der Einwohner (Betroffene) mit einer Lärmbelastung (Mittelungspegel außen) unterhalb von 65 dB (A) tags (Gesundheitsgefährdung) (Hilfsweise können statt der Einwohneranteile auch die entsprechenden Straßenlängenteile als Indikator gewählt werden).
	Kein Verkehrslärm, der Schlafstörungen verursacht.	Immissionswert: ≤ 45 dB(A) nachts außen		Anteil der Einwohner (Betroffene) mit einer Lärmbelastung (Mittelungspegel außen) unterhalb von 45 dB (A) (Hilfsweise können statt der Einwohneranteile auch die entsprechenden Straßenlängenteile als Indikator gewählt werden).
Luft	Keine Gesundheitsgefährdung des Menschen durch bodennahes Ozon, Stickoxide und flüchtige organische Verbindungen	Immissionswert: - Stickstoffdioxid (NO₂) 1,9 µg/m³ (Jahresmittelwert) - Etappenziel: 10 µg/m³ ländlicher Raum (Jahresmittelwert), 25 µg/m³ Ballungsraum (Jahresmittelwert)		Anteil der Einwohner (Betroffene) mit einer Luftbelastung von NO₂ unterhalb von 1,9 µg/m³ (Jahresmittelwert) sowie unterhalb von 10 µg/m³ im ländlichen Raum (Jahresmittelwert) bzw. unterhalb von 25 µg/m³ in Ballungsräumen (Jahresmittelwert) (Hilfsweise können statt der Einwohneranteile auch die entsprechenden Straßenlängenteile als Indikator gewählt werden.)
	Etappenziel: Maximale kanzerogene Belastung nicht höher als im ländlichen Raum (1:5 000)	Immissionswert: Ruß 0,8 µg/m³ (Jahresmittelwert)		Anteil der Einwohner (Betroffene) mit einer Luftbelastung von Ruß unterhalb von 0,8 µg/m³ (Jahresmittelwert) (Hilfsweise können statt der Einwohneranteile auch die entsprechenden Straßenlängenteile als Indikator gewählt werden.)
Flächeninanspruchnahme	Sparsamer Umgang mit Bodenfläche	Fahrbahnfläche pro Einwohner ≤ 7 m²	Fahrbahnfläche pro Einwohner im Vergleich zum Qualitätsziel (7 m²/EW) (Hilfsweise Straßenlänge pro Einwohner [km/EW])	
	- Etappenziel: Keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch den Verkehr ohne Ausgleich, „Ausbau vor Neubau“ und „Ausgleich von Neubau durch Rückbau“ bei der Planung und Realisierung von Verkehrsflächen - Optimale Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur für den MIV durch Verkehrssteuerung und -lenkung	Neubau (Neuversiegelung) zu Rückbau (Entsiegelung) im Verhältnis 1:1		Versiegelungsgrad infolge Verkehrsinfrastruktur in (%) der Gesamtfläche
	Einhaltung eines ausreichenden Abstandes von Verkehrsflächen zu wertvollen Biototypen und Schutzgebieten			
	Vernetzung von Freiflächen in ausreichender Größe und keine weiteren Zerschneidungen			

nur einige wenige übergeordnete Umweltstandards vorgegeben werden und die weitere Ausgestaltung den nationalen Mitgliedstaaten überlassen bleibt. Für die noch ausstehende bundesdeutsche Umsetzung sind in dieser Hinsicht zwei Ebenen zu unterscheiden:

- zum einen Aussagen zu Umweltqualitätszielen auf Bundesebene, im Rahmen der Integration der SUP in einem Gesetz oder mehreren bestehenden Gesetzen oder alternativ in einem noch zu schaffenden neuen SUP-Gesetz,
- zum anderen die einzelfallbezogene Definition von Umweltqualitätszielen, die den Betrachtungsraum des Plans auf landesweiter, regionaler oder kommunaler Ebene betreffen.

Die Definition von verkehrsplanbezogenen landesweiten, regionalen oder kommunalen Umweltqualitätszielen (Umwelthandlungsziele) wird immer erst im konkreten Einzelfall zu bestimmen sein und soll daher an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden.³²

Im Unterschied zu der einzelfallbezogenen Ebene war die Entwicklung von bundesweiten verkehrsbezogenen Umweltqualitätszielen bereits Gegenstand von mehrjährigen Forschungsvorhaben. Im jüngst abgeschlossenen Modellvorhaben „Dauerhaft umweltverträgliche Mobilität in Stadt und Region“³³ wurde ein Katalog bundesweit übertragbarer Umweltqualitätsziele entwickelt, der zukünftig als Grundlage für die SUP dienen kann. Dieser ist besonders geeignet, da Umweltqualitätsziele für die im Verkehrsbereich im Vordergrund stehenden Projektwirkungen Flächeninanspruchnahme, Lärm und Luft definiert wurden. Für den Umweltbereich werden folgende Umweltqualitätsziele und Indikatoren aufgestellt:

7 Ausblick

Sieht man den derzeit noch weitgehend in den Anfängen stehenden Diskussionsstand vor dem Hintergrund des Ablaufs der Umsetzungsfrist am 20. Juli 2004, so wird klar, dass in naher Zukunft noch erhebliche Anstrengungen für eine EU-konforme Umsetzung der SUP-Richtlinie in der noch verbleibenden Zeit unternommen werden müssen. Aus dem Katalog noch offener Umsetzungsfragen seien beispielhaft genannt: Wie legt der Gesetzgeber den Anwendungsbereich für die SUP-Pflichtigkeit aus? Wie sollte die Umsetzung und Integration in das bestehende Rechtssystem erfolgen? Wie soll das Monitoring durchgeführt werden?

Ganz wichtig für die Umsetzung der SUP-Richtlinie wird in der kommenden Zeit neben diesen inhaltlichen und verfahrensbezogenen Fragen aber auch die Akzeptanzvermittlung in Verwaltung und Politik sein. Dabei geht es darum, dem möglicherweise aufkommenden Eindruck, dass die SUP ein weiteres, zusätzliches Plan- und Investitionsverhinderungsinstrument ist, entgegenzuwirken und stattdessen klar zu machen, dass die SUP vielmehr als ein Qualitätssicherungsinstrument für eine moderne Planung zu verstehen ist.

Anmerkungen

(1)

Abl. EG Nr. L 197, S. 30

(2)

Artikelbezeichnungen ohne Bezeichnung beziehen sich im Folgenden jeweils auf die SUP-Richtlinie.

(3)

BPI-Consult (Hrsg.): Gutachten zur Windenergienutzung in der Region Halle. – Berlin 2002

(4)

Surburg, Ulf: Umweltgrundlagenplanung, Naturpflegeplanung und Plan-UVP. Planungsinstrumente des Umweltgesetzbuches und europarechtliche Entwicklungen. In: Naturschutz und Landschaftsplanung 2000, H. 12, S. 380–385

(5)

Sangenstedt, Christof: Vorstellung und Bewertung der Richtlinie der EG zur Strategischen Umweltprüfung. In: Reiter, Sven (Hrsg.): Neue Wege in der UVP. – Bonn 2001. = Material zur Angewandten Geographie, Band 38, S. 235–254

(6)

Sangenstedt, a.a.O., S. 235 ff.

(7)

Jacoby, Christian: Die Strategische Umweltprüfung in der Raumordnung. In: UVP-report (2001) 3, S. 134–138; Sangenstedt, a.a.O.

(8)

Die Richtlinie 92/43 EWG ist die sog. Natura 2000 / Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) von 1992

(9)

Spannowsky, Willy: Rechts- und Verfahrensfragen einer „Plan-UVP“ im deutschen Raumplanungssystem. In: Umwelt- und Planungsrecht (2000) 6, S. 201–210

(10)

Sangenstedt, a.a.O., S. 243

- (11)
Sangenstedt, a.a.O., S. 244
- (12)
Wagner, Peter; Sangenstedt, Christof: Durchbruch für europäische Richtlinie zur UVP für Pläne und Programm? In: UVP-report (1999) 5, S. 263
- (13)
Sangenstedt, a.a.O., S. 244 f.; Jacoby, a.a.O., S. 134 ff.
- (14)
Gather, Matthias (a): Die Auswirkungen der SUP-Richtlinie auf die Verkehrsinfrastrukturplanung. In: Reiter, S. (Hrsg.): Neue Wege in der UVP. – Bonn 2001. = Material zur Angewandten Geographie, Band 38, S. 255–276
- (15)
European Commission DGVII Transport: Manual on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans. – Brüssel 1999
- (16)
Knieps, Elmar; Stein, Wolfgang: Verknüpfung der Plan-UVp in der Raumplanung mit der Fachplanung. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Umweltverträglichkeitsprüfung für Pläne und Programme, 136, S. 64–77
- (17)
Dazu im Einzelnen: Gehrung, Peter; Hugo, Joachim; Weber, Reinhard: Bundesverkehrswegeplanung. Neue Ansätze bei der Bewertungsmethodik. In: Internationales Verkehrswesen (2001) 12, S. 579–584
- (18)
Vergleiche dazu Bundesverwaltungsgerichtsentscheid (BVerwGE) 100, 388. Daraus ergibt sich, dass bei der Planfeststellung für ein konkretes Straßenbauvorhaben die Frage der Planrechtfertigung, ob nämlich das Vorhaben mit Blick auf die verfolgten Ziele vernünftigerweise geboten ist, grundsätzlich positiv zu beantworten ist, wenn im Fernstraßenausbaugesetz der Bedarf für ein bestimmtes Projekt festgestellt worden ist (BVerwGE 100, 388). Nur bei wesentlichen Veränderungen der Verkehrsverhältnisse kann im Planfeststellungsverfahren Anlass zu erneuten Überprüfung des verkehrlichen Bedarfs bestehen.
- (19)
Sangenstedt, a.a.O., S. 123 ff.
- (20)
Zum Beispiel § 43 Brandenburgisches Straßengesetz
- (21)
Stein, Wolfgang; Smeets, Peter; Wolff, Friedhelm: Stand und methodische Weiterentwicklung der Plan-UVp des Landesstraßenbedarfsplans NRW. In: UVP-report (2000) 2, S. 84–89
- (22)
Gather, Matthias (b): Erfahrungen mit der Strategischen Umweltprüfung von Verkehrsplänen in Deutschland. In: UVP-report (2001) 3, S. 138–143
- (23)
Zum Beispiel „§ 7 Nahverkehrsplan“ im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz), GVBl. Brandenburg, Teil I, Nr. 20 vom 2. November 1995
- (24)
BGBl. I, Nr. 66, 17.9.2002, S. 3622
- (25)
Richtlinie 96/62/EG v. 27.9.1996
- (26)
Stellvertretend: Jacoby, a.a.O., S. 134 ff. m.w.N.
- (27)
Stein; Smeets; Wolff 2000, a.a.O., S. 84 ff.
- (28)
Bockemühl, Laurence: Vortrag zu den Verfahrensschritten SUP LStrBP Brandenburg auf der Sitzung des Arbeitskreises 1.4.14 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) am 26. August 2002 in Potsdam.
- (29)
Dalkmann, Holger: Die Umsetzung der SUP-Richtlinie – ein Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. In: Marquardt-Kuron, A.; Reiter, S.; Surburg, U.: UVP in der Planungspraxis. – Bonn 2001. = Material zur Angewandten Geographie, Band 40 (im Druck)
- (30)
Gerlach, Jürgen; Hoppenstedt, Adrian: Die Strategische Umweltprüfung (SUP). Konsequenzen für Bedarfs-, Verkehrsentwicklungs-, Nahverkehrs- und Bauleitpläne. In: Naturschutz und Landschaftsplanung (1999) 11, S. 338–341
- (31)
Zu den Nachhaltigkeitszielen und -indikatoren im Verkehrsbereich: Surburg, Ulf; Kunz, Norbert; Richard, Jochen: Kommunale Agenda 21. Ziele und Indikatoren einer nachhaltigen Mobilität. – Berlin 2002. = Umweltbundesamt, Bericht, Bd. 8
- (32)
Vergleiche zur Vorgehensweise der Ableitung von Handlungszielen aus übergeordneten Umweltqualitätszielen: Surburg, Ulf: Methodiken der Operationalisierung von Umweltqualitätszielen im Verwaltungsvollzug. Anforderungen und Empfehlungen zu Inhalten und Verfahrensweisen. In: Kujath, H.J.; Moss, T.; Weith, T. (Hrsg.): Räumliche Umweltvorsorge – Wege zu einer Ökologisierung der Stadt und Regionalentwicklung. – Berlin 1998, S. 95–118
- (33)
Surburg; Richard; Kunz a.a.O.
- Dr. Ulf Surburg
BPI-Consult GmbH
Marburger Straße 10
10789 Berlin
E-Mail: su@bpi-consult.de