



FE-Vorhaben 96.0904/2007

Erarbeitung eines Konzepts zur „Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung“

Anhang A

Internationale Erfahrungen mit der SUP zur hochrangigen Verkehrsinfrastrukturplanung Juli 2010

Bosch & Partner GmbH

Lister Damm 1, 30163 Hannover

Dr. Dieter Günnewig

Dr. Stefan Balla

Dr. Marie Hanusch

in Zusammenarbeit mit

TU Berlin

Fachgebiet Landschaftsplanung,

insb. Landschaftspflegerische Begleitplanung und Umweltverträglichkeitsprüfung
in Kooperation mit dem Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP)

Sekr. EB 5, Straße des 17. Juni 135, 10623 Berlin

Prof. Dr. Wolfgang Wende

Prof. Adrian Hoppenstedt

Dr. Thorsten Beckers

Planco Consulting GmbH

Lilienstraße 44, 45133 Essen

Diplom Volkswirt Peter Rieken

Dr. Dammert & Steinforth Rechtsanwälte

Ludolf-Colditz-Straße 42, 04299 Leipzig

Prof. Dr. Bernd Dammert

Dr. Gunther J. Rieger

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Rechtliche Grundlagen	3
3	Untersuchungsgegenstand	3
4	Begründung zur Auswahl der untersuchten Länder	5
5	Länderreports	6
5.1	Schweden	6
5.1.1	Grundlagen	6
5.1.2	Nationale Verkehrspolitik und Nationale Verkehrsplanung	6
5.1.3	SUP-Verfahren	7
5.1.4	Ausblick	7
5.1.5	Kontakt	7
5.1.6	Ländersteckbrief	8
5.2	Frankreich	10
5.2.1	Grundlagen	10
5.2.2	Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung	10
5.2.3	Ablauf der Verkehrsplanung	10
5.2.4	SUP und Verkehrsplanung	11
5.2.5	Ausblick	12
5.2.6	Kontakt	13
5.2.7	Ländersteckbrief	13
5.3	Niederlande	15
5.3.1	Grundlagen	15
5.3.2	Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung	15
5.3.3	Verfahren der Verkehrsplanung	16
5.3.4	SUP und Verkehrsplanung	17
5.3.5	Ausblick	17
5.3.6	Kontakt	18
5.3.7	Ländersteckbrief	19
5.4	Österreich	21
5.4.1	Grundlagen	21

5.4.2	Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung	21
5.4.3	Ablauf der Verkehrsplanung	21
5.4.4	SUP und Verkehrsplanung	22
5.4.5	Ausblick	23
5.4.6	Kontakt.....	23
5.4.7	Ländersteckbrief	24
5.5	Spanien.....	27
5.5.1	Grundlagen	27
5.5.2	Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung	27
5.5.3	Ablauf der Verkehrsplanung	27
5.5.4	SUP und Verkehrsplanung	28
5.5.5	Ausblick	28
5.5.6	Kontakt.....	29
5.5.7	Ländersteckbrief	29
5.6	Großbritannien.....	31
5.6.1	Grundlagen	31
5.6.2	Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung.....	31
5.6.3	SUP und Verkehrsplanung	31
5.6.4	Ausblick	32
5.6.5	Kontakt.....	32
5.6.6	Ländersteckbrief	33
5.7	Schweiz	34
5.7.1	Grundlagen	34
5.7.2	Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung.....	34
5.7.3	Ausblick	34
5.7.4	Kontakt.....	34
5.8	Fazit.....	35
5.8.1.1	Ausblick	35
5.9	Quellen	36
5.9.1	Literatur.....	36
5.9.2	Weiterführende Literatur	36
5.9.3	Gesetze – Richtlinien.....	36
5.9.4	Internet.....	37
5.9.5	Gespräche/Interviews – E-Mail.....	37

1 Einleitung

In diesem Anhang soll folgende Fragestellung beantwortet werden:

Wie wurde in anderen EU-Mitgliedstaaten die SUP-Richtlinie in nationales Recht umgesetzt und welche Handhabung erfolgt bei den höchstrangigen Verkehrswegeplanungen?

Die Einbeziehung EU-weiter Aktivitäten zur SUP im Verkehrsbereich dient der Abstimmung eines deutschen Konzeptes im Hinblick auf seine EU-Konformität und auch der Ermittlung von Ideen für die Umsetzung in der deutschen Bundesverkehrswegeplanung. Die Vorgehensweise der Verkehrsplanung mit integrierter SUP in Deutschland soll im europäischen Rahmen einordbar sein.

2 Rechtliche Grundlagen

Am 27.06.2001 trat die EU-Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-RL) in Kraft. Die Richtlinie „Directive on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment“ wird kurz als „SEA-Directive“ bezeichnet. Dem Begriff Strategic Environmental Assessment kommt Strategische Umweltprüfung (SUP) am nächsten. Dementsprechend wird die Richtlinie als SUP-RL bezeichnet.

Diese galt es, bis zum 20.07.2004 von den Mitgliedstaaten in nationales Recht umzusetzen. Auf Bundesebene erfolgte die Umsetzung durch das Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG (SUPG), das am 29.06.2005 in Kraft trat. Aufgrund der Sachnähe zur UVP wurde die SUP in das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) integriert.

3 Untersuchungsgegenstand

Die Mitgliedstaaten müssen die Elemente der SUP entweder in das bestehende Verkehrsplanungssystem integrieren oder neue Verfahren schaffen, um den Anforderungen der SUP gerecht zu werden. Wesentlich für die konkrete Umsetzung ist der jeweilige Plan mit seiner Zielsetzung und der Gegenstand der zu treffenden Entscheidungen. Es werden mehrere Verkehrsplantypen unterschieden, die unter den definierten Rahmenbedingungen Gegenstand der SUP sein können.

Laut dem SEA-Manuel der EU (EU-Commission, DG TREN 2005) gibt es EU-weit Verkehrsträger übergreifende Pläne, die das gesamte Verkehrsnetz oder Teilnetze zum Gegenstand haben, korridorbezogene Pläne, die sich auf Lösungsmöglichkeiten in einer bestimmten Verkehrsrelation beziehen und nach Dringlichkeit erstellte Vorhabenprogramme, die einzelne Projekte enthalten. Folgende Abbildung stellt diese dar.

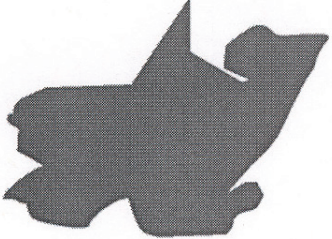
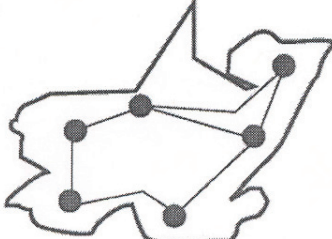
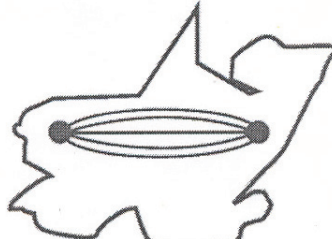
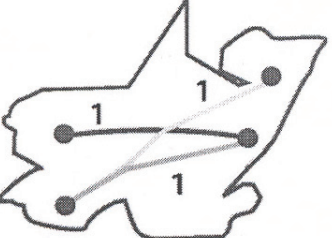
	<p>Policy related consideration:</p> <p>organisational, regulatory, fiscal and infrastructure policies, for example vehicle taxes according to CO₂ emissions, parking policies, roadpricing, speed limits, new infrastructure, better public transport, transport management system, public campaigns</p>
	<p>Network-Plan related consideration:</p> <p>Multi-modal development options for the transport network for meeting objectives, targets and needs identified through policy considerations, including new infrastructure and transport management measures</p>
	<p>Corridor-Plan related consideration:</p> <p>Potential impacts of preferred options within corridors between two main nodes, according to needs identified through policy and network considerations</p>
	<p>Programme related consideration:</p> <p>Identifying priority projects using multicriteria-analysis or cost-benefit analysis</p>

Abb. 1: Tiering in strategic transport planning and SEA (veränd. nach EU-Commission, DG TREN 2005)

Wie in Abbildung 1 ersichtlich wird, beeinflussen auch die politischen Vorgaben und Ziele den jeweiligen Plan, weshalb diese neben der politischen Umsetzung der SUP-Richtlinie (SUP-RL) und der Inhalte des Plans ebenfalls im Rahmen des hier vorliegenden Abschnitts untersucht werden. Darüber hinaus wird das jeweilige Verkehrsplanungssystem des Landes und die Integration der SUP in dieses kurz dargestellt. Wichtig scheint dabei die Abprüfung der möglichen Entscheidungsstufen der Verkehrsplanung in Deutschland.

Im Wesentlichen gibt es drei nennenswerte Studien in der Thematik der SUP in der nationalen Verkehrswegeplanung:

- Strategic Environmental Assessment in the Transport Sector: An Overview of legislation and practice in EU Member States (EU-Commission, DG Environment 2000)

- BEACON – Building Environmental Assessment Consensus: The SEA Manual. A source-book on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans and Programmes (EU-Commission, DG TREN 2005)
- Cost1 350: Integrated Assessment of Environmental Impact of Traffic and Transport Infrastructure (Cost 2005).

Diese Studien beschäftigen sich jedoch nicht exakt mit den für das Forschungsvorhaben relevanten Fragestellungen und stellen nicht den aktuellsten Stand der Forschung bzw. Umsetzung dar. Deswegen erfolgte die Untersuchung anhand von Experteninterviews in den verschiedenen EU-Ländern.

4 Begründung zur Auswahl der untersuchten Länder

Vorrangig sollten Länder untersucht werden, deren Tradition und Systematik eine mit dem Bundesverkehrswegeplan vergleichbare staatliche Verkehrsplanung aufweist. Insbesondere einige jüngere EU-Beitrittsländer weisen zwar in ihren Rechtsvorschriften eine vorbildliche Umsetzung der SUP-RL auf, aber es gibt dort häufig noch keine überprüfbaren Praxiserfahrungen bzw. kein vergleichbares Planungssystem.

Auch die Verkehrsdichte/das Verkehrsaufkommen des Landes sollte bei der Länderauswahl mitberücksichtigt werden, um eine mit Deutschland vergleichbare Verkehrssituation zu haben. Mit Deutschland vergleichbare Planungssysteme und Ausgangssituationen sind in den Niederlanden, Österreich und Spanien zu finden.

In Großbritannien, von dem zunächst eine ähnliche Ausgangssituation erwartet wurde, ist die Untersuchung aufgrund des Fehlens eines nationalen Verkehrswegeplans und der Abwicklung der SUP auf regionaler Ebene nicht vertieft worden. Die Schweiz, ein Beispiel für ein Nicht-EU-Land, das jedoch die Anforderungen an Planungssystem und Verkehrsaufkommen/dichte erfüllt, wurden die Vorgaben der SUP-RL bisher auch nicht freiwillig umgesetzt, weshalb auch hier die Untersuchung nicht vertieft wurde. Dennoch erscheint die Schweiz ebenso wie Deutschland als besonderes Verkehrstransitland relevant.

Hinzu sind Länder in den Untersuchungsrahmen aufgenommen worden, deren Verkehrsplanung in Zukunft um einen nationalen Verkehrswegeplan erweitert wird, für den gesamthaft eine SUP erstellt werden soll (Schweden und Frankreich). In Schweden wird demnächst erstmals ein landesweiter Verkehrswegeplan mit einer verkehrsträgerübergreifenden Darstellung der Hauptverkehrswege aufgestellt, für welche gesamthaft eine SUP durchgeführt wird. Der nationale Verkehrsplan in Frankreich ist hingegen eine Zusammenstellung von Projekten, die gesamthaft bewertet werden sollen. Mit beiden Ländern könnte in Zukunft

¹ Cost: European Co-operation in the Field of Scientific and Technical Research

auch ein Erfahrungsaustausch bzw. eine Zusammenarbeit beim Ausarbeiten der SUP-Methodik stattfinden.

Letztlich beeinflussen die vorhandenen Sprachbarrieren (vgl. FISCHER 2002) und die Auskunftsbereitschaft bzw. das Zeitvolumen der Ansprechpartner der jeweiligen Länder die Untersuchungstiefe/ Darstellungsgenauigkeit.

5 Länderreports

5.1 Schweden

5.1.1 Grundlagen

In Schweden existiert kein eigenständiges SUP-Gesetz. Die Inhalte der Europäischen Richtlinie sind in die schwedische Umweltgesetzgebung, den sogenannten "Environmental Code" (eine Art Umweltgesetzbuch) integriert worden. SUP wird mit dem Begriff „Miljöbedömning av planer och program“ (Environmental assessment of plans and programmes) bezeichnet (Rundcrantz 2008).

Bisher existieren aus Umweltsicht zwei Zielvorgaben für die Verkehrsplanung:

- Reduktion von CO₂
- Vermeidung des Neubaus von Verkehrsprojekten

An der Definition und Festlegung weiterer Ziele wird derzeit gearbeitet.

5.1.2 Nationale Verkehrspolitik und Nationale Verkehrsplanung

In Schweden gibt es einen nationalen Verkehrswegeplan, den „Nationell infrastrukturplan“, und darüber hinaus regionale Pläne für die 24 schwedischen Regionen.

Der nationale Verkehrswegeplan wird voraussichtlich bis 2010 erstmals landesweit aufgestellt. In diesem Plan werden alle Verkehrsträger, Schiene, Straße, Flugverkehr und Wasser, enthalten sein.

Die "National Environment Protection Agency" hat bestimmt, dass für diesen Plan eine SUP durchgeführt werden muss. Allerdings fehlt es an klaren Vorgaben, wie diese durchgeführt werden soll. Aus diesem Grund wird derzeit an der Entwicklung einer Methode für die SUP im Auftrag der Regierung gearbeitet (RUNDCRANTZ 2008, mdl.).

5.1.3 SUP-Verfahren

Die für den neuen nationalen Verkehrswegeplan (von 2010-2020) notwendige SUP befindet sich derzeit noch in der Vorbereitungsphase ("pre-phase"), welche voraussichtlich bis 2009 dauern wird. Es findet eine sogenannte "national analysis" statt, auf deren Grundlage das Gesamtverfahren zur Erstellung des nationalen Verkehrswegeplanes und der SUP entwickelt wird. Aktuell läuft gerade der Scoping-Prozess zur Klärung der genauen Inhalte der SUP. Die Stellungnahmen der zu beteiligenden Behörden dazu sind bereits eingegangen.

Es steht zur Diskussion die Auswirkungen des Verkehrswegeplanes anhand von drei Themenschwerpunkten zu untersuchen (RUNDCRANTZ 2008, mdl.):

- "Climate effects",
- "health" und
- "landscape issues".

Der letzte Punkt beinhaltet sowohl ästhetische als auch biotische Fragen, vergleichbar mit den in Deutschland aus der UVP bekannten Schutzgüter Landschaftsbild, Kultur- und Sachgütern, Natur (Flora/Fauna) und die natürlichen Ressourcen (Boden/Wasser). Die genaue Ziel-Definition lautet: „*Goal text for Landscape: the result of the infrastructure planning should contribute to maintain and develop the value and characteristic of the landscapes, point out the experience of its nature and cultural qualities and promote a good economise with the natural resources*“ (RUNDCRANTZ 2008).

Die „National Environment Protection Agency“ hat dieser Kriterienauswahl jedoch ihre Zustimmung bisher verweigert und eine Entscheidung darüber ist [bis auf Weiteres](#) vertagt worden.

5.1.4 Ausblick


In absehbarer Zeit wird in Schweden die Entscheidung der Umweltbehörden über die Umweltziele stattfinden, anhand derer die Bewertung erfolgen wird. In der letzten Diskussionsrunde wurde der Vorschlag des Ministeriums (siehe 4.1.3) von den Umweltbehörden zunächst abgewiesen und ist derzeit in Diskussion. Es lohnt sich, zu einem späteren Zeitpunkt erneut in Schweden zu recherchieren, anhand welcher Kriterien dann die Bewertung der Umwelt erfolgen wird. Fest steht, dass die Bewertung für das gesamte Verkehrsnetz erfolgen wird, weshalb diese Arbeitsschritte auch für Deutschland sehr interessant erscheinen.


5.1.5 Kontakt

Die Kontaktperson für die Interviews in Schweden war Frau Kristina Rundcrantz vom Road Administration Head Quarter. Sie ist unter folgender Adresse erreichbar:

Vägverket Region Skåne
Box 543
291 Kristianstad.

5.1.6 Ländersteckbrief

 Schweden	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
A1 Europäische Politik	Ziele/Richtlinien	SUP-RL
A2 Nationale Gesamtpolitik	Integrierte Verkehrspolitik Ziele/Rahmensetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - kein eigenes SUPG, aber in die Umweltgesetzgebung integriert (Environmental Code) - SUP = Miljöbedömning av planer och program - derzeit als Zielvorgabe: <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion von CO2 • Vermeidung von Neubau - <i>“goal text for Landscape: the result of the infrastructure planning should contribute to maintain and develop the value and characteristic of the Landscapes, point out the experience of its nature and cultural qualities and promote a good economise with the natural resources”</i> - an weiteren Zielen wird gearbeitet, sind noch nicht bekannt
A3 Nationale Verkehrspolitik	Verkehrsministerium: Abteilung Straße, Schiene, Luft und Wasser	Entwicklung einer Methode für die SUP im Auftrag der Regierung/definitive SUP-Pflicht
B Nationale Verkehrsplanung	Nationell infrastrukturplan 2010/2020 <ul style="list-style-type: none"> - erstmals landesweit - derzeit in „pre-phase“ (voraussichtlich bis 2009) - Entwicklung von Bewertungsmethodik 	<ul style="list-style-type: none"> - „National Analysis“ als Grundlage des Nationalen Verkehrswegeplans - derzeit Scoping mit Umweltbehörden - Bewertung des gesamten zukünftigen Netzes anhand folgender Kriterien wird diskutiert: <ul style="list-style-type: none"> • climate effects • health • landscape issues (ästhetisch <u>und</u> biotisch); vergleichbar mit Landschaftsbild, Kultur- und Sachgut, Natur (Flora/Fauna), natürliche Ressourcen (Boden/Wasser)

 Schwe- den	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
B Nationale Verkehrs- planung	<p>1a) Verkehrsprognose/ Bedarsermittlung</p> <ul style="list-style-type: none"> - ist noch in der Diskussion - <i>“On the national level there shall be a National Analysis which consists of all Regional analyses”</i> (siehe 3) <hr/> <p>1b) Mängelanalysen im Netz ist noch in der Diskussion</p> <hr/> <p>2) Wie kommen die Netzvor- schläge zustande?</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Netzplanung aller Ver- kehrsträger <i>„The directive from the government also stipulated that the different regions in Sweden shall do something called Regional analyses of the regions infrastructure and development needs. [...] On top of this there are different national groups (at the infrastructure administrations) for example a group analyzing the development needs for cargo, a group for Cost benefits analysis and a group for public transportation. The outcome of these projects shall also be a basis for the National analysis. This National analysis will be a foundation for the construction of the new infrastructure.”</i> <hr/> <p>3) Bedarfsentscheidung/ Projektpriorisierung ist noch nicht bekannt</p> <hr/> <p>4) Budgetgrundverteilung zwischen den Verkehrsträgern ist noch unklar</p>	<hr/> <p>Umweltbericht, Alternativenprüfung, Öffent- lichkeitsbeteiligung, Monitoring: werden er- folgen, genaue Angaben derzeit noch nicht möglich</p> <hr/> <p>keine gesonderte umweltbezogene Projekt- bewertung</p> <hr/>

5.2 Frankreich

5.2.1 Grundlagen

Die Vorgaben der SUP-RL wurden 2004 in den "Environmental Code" aufgenommen und damit in nationales Recht überführt. Es wird folgende SUP-Terminologie verwendet:

- Évaluation Environnementale des Plans et Programmes,
- Évaluation de l'incidence de plans et programmes sur l'environnement (EIPPE) und
- Evaluation Stratégique Environnementale (ESE).

5.2.2 Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

Das Ministerium für Umwelt, Energie, nachhaltige Entwicklung und Raumordnung (Ministère de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire) ist für die nationale Verkehrspolitik und -planung zuständig.

In Frankreich gibt es das „schéma national d'infrastructures de transport“. Darin sind die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserwege enthalten. Die Neuaufstellung des Plans ist für Ende 2008 vorgesehen, er soll voraussichtlich für fünf Jahre gültig sein. Inhalt werden ca. 100-120 Verkehrsprojekte in unterschiedlichem Detaillierungsgrad sein.

5.2.3 Ablauf der Verkehrsplanung

Projektneuvorschläge für den Verkehrsplan werden ausschließlich von der Regierung auf nationaler Ebene initiiert. Der Detaillierungsgrad ist dabei sehr unterschiedlich. Der Detaillierungsgrad reicht von der groben Vorstellung einer Verbindung zwischen zwei Orten bis hin zu konkreten Projektvorschlägen. Grundlage für die Neuvorschläge bildet eine zuvor durchgeführte Verkehrsprognose. Eine Mängelanalyse wie in der deutschen Verkehrsplanung gibt es nur auf Projektebene.

Die Budgetgrundverteilung erfolgt erst zu einem sehr späten Zeitpunkt; in der Regel erst auf Projektebene, wenn es bereits eine entsprechende Planfeststellung gibt. Dies liegt darin begründet, dass in Frankreich die Finanzierung von Verkehrsprojekten in die Hand privater Investoren gegeben wird. Der Staat beteiligt sich i. d. R. mit ca. 30 Prozent an den Kosten. Daher ist eine Klärung des Budgets auf überregionaler Netzebene schwierig.

5.2.4 SUP und Verkehrsplanung

Zum derzeit gültigen nationalen Verkehrsplan wurde 2001 eine Umweltprüfung durchgeführt. Dies erfolgte vor Einführung der SUP, weshalb die Untersuchung nicht den Anforderungen der SUP-RL entsprechen musste. Im Rahmen der Umweltprüfung wurden die folgenden Kriterien untersucht:

- Biodiversität (Schutz vor Zerschneidung von Lebensräumen),
- Lärm (Erhalt von Ruhezeiten),
- Schutz von Oberflächen- und Grundwasserressourcen,
- Luftreinhaltung/-qualität.

Derzeit arbeitet das Ministerium für Umwelt, Energie, nachhaltige Entwicklung und Raumordnung an der Entwicklung einer Methode für die SUP zum nächsten nationalen Verkehrsplan. Allerdings ist dieser laut französischer Umweltgesetzgebung nicht SUP-pflichtig, es handelt sich um eine freiwillige Prüfung.

Der Ablauf der SUP ist wie folgt vorgesehen: Es findet während der Planaufstellung des "schéma national d'infrastructures de transport" eine gesonderte Bewertung der Umweltauswirkungen jedes einzelnen Projektes statt. Nach dieser wird entschieden, welche Projekte in den Plan übernommen werden. Bei dieser Entscheidung stehen die Umweltaspekte gleichberechtigt neben den anderen Belangen.

Negative Umweltauswirkungen allein können die Übernahme eines Projektes in den Plan jedoch nicht verhindern (CHAMOUTON 2008, mdl.).

Die Alternativenprüfung erfolgt Verkehrsträger übergreifend, wobei der Schiene gegenüber der Straße der Vorzug eingeräumt wird. Es existiert das verkehrspolitische Ziel von 2000 Kilometer Neustrecke Schiene.

Zum Abschluss wird für den Plan eine gesamthafte Umweltprüfung vorgenommen. Bei dieser wird der Zustand angenommen, bei dem alle zu verfolgenden Projekte realisiert sind. Im Ergebnis entsteht ein Umweltbericht (L'évaluation environmental des plans et programmes de transport rapport/environnemental).

Folgende Abbildung soll den Ablauf der französischen Verkehrsplanung mit integrierter SUP veranschaulichen.

SUP-Verfahren

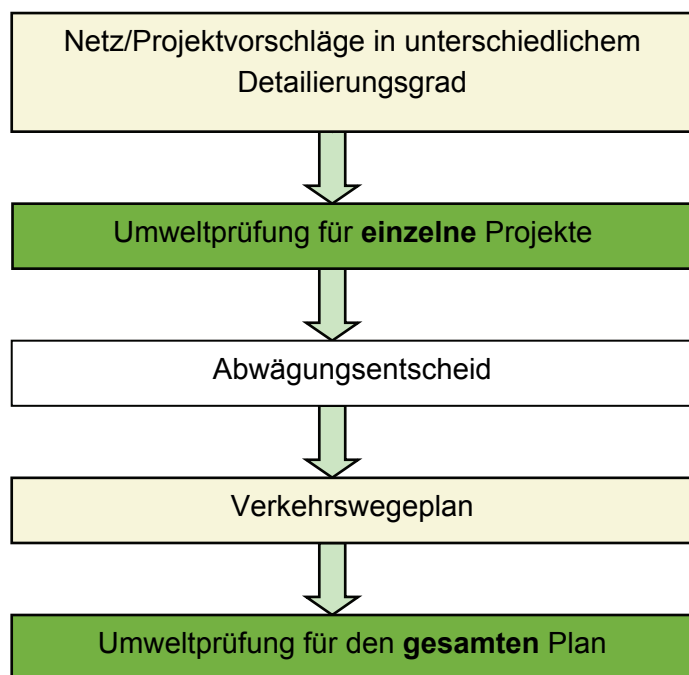


Abb. 2: Ablauf der Verkehrsplanung mit integrierter SUP in Frankreich

Über die Öffentlichkeitsbeteiligung hat das Parlament noch keine Entscheidung getroffen. Auch die Entscheidung über die Durchführung eines Monitorings wird später erfolgen.

5.2.5 Ausblick

Derzeit wird mit der freiwilligen Umweltprüfung des Plans begonnen. In den Interviews wurde jedoch betont, dass es: „*Not a real assessment*“, sondern eine „*volunteer experience*“, ist (CHAMOUTON 2008, mdl.).

Bei der Ausarbeitung der Methodik gibt es Schwierigkeiten, ein einheitliches Umweltbewertungsverfahren zu entwickeln, da die Projekte des Plans einen sehr unterschiedlichen Detaillierungsgrad aufweisen. Als besonders schwierig gestaltet sich die Aufstellung von einheitlichen und vergleichbaren Bewertungskriterien. Es wird empfohlen, die Ausarbeitung der Kriterien in Frankreich von Deutschland aus weiterzuverfolgen, da das Prinzip, die Umweltauswirkungen nach Realisierung aller Projekte zusammenfassend darzustellen, durchaus auch eine Möglichkeit für die deutsche Bundesverkehrswegeplanung wäre.


5.2.6 Kontakt

Ansprechpartner in Frankreich waren Frau Sandrin Chamouton, stellvertretende Leiterin des Referats Umwelt in der Generaldirektion Straßen des Ministeriums für Umwelt, Energie, nachhaltige Entwicklung und Raumordnung und Herr Ulfert Joob vom selben Ministerium. Beide sind unter folgender Adresse erreichbar:

Ministère de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire –
MEEDDAT-
DGR/PRD/PI
Arche Sud
F 92055 La Défense cedex.

5.2.7 Ländersteckbrief

Frankreich	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
A1 Europäische Politik	Ziele/Richtlinien	SUP-RL
A2 Nationale Gesamtpolitik	Integrierte Verkehrspolitik Ziele/Rahmensetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Die SUP wurde 2004 in den Environmental Code aufgenommen. - SUP-Terminologie: Évaluation Environnementale des Plans et Programmes, Évaluation de l'incidence de plans et programmes sur l'environnement (EIPPE) und Evaluation Stratégique Environnementale (ESE). - Biodiversität (Schutz vor Zerschneidung von Lebensräumen), Lärm (Erhalt von Ruhezeiten), Schutz von Oberflächen- und Grundwasserressourcen, Luftreinhaltung/-qualität
A3 Nationale Verkehrspolitik	Ministerium für Umwelt, Energie, nachhaltige Entwicklung und Raumordnung	Entwicklung einer Methode für die SUP durch das Ministerium für Umwelt, Energie, nachhaltige Entwicklung und Raumordnung
B Nationale Verkehrsplanung	Nationaler Verkehrsplan (schéma national d'infrastructures de transport) <ul style="list-style-type: none"> - enthält die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserwege - wird Ende 2008 neu aufgestellt, voraussichtlich für 5 Jahre - enthält Projekte in unterschiedlichem Detaillierungsgrad - ca. 100-120 Projekte 	Plan ist nicht SUP-pflichtig <ul style="list-style-type: none"> - es wird jetzt mit einer freiwilligen Umweltprüfung des Plans begonnen „<i>Not a real assessment, it is a volunteer experience</i>“. - Es gibt Schwierigkeiten, ein einheitliches Umweltbewertungsverfahren (besond. Kriterien) zu entwickeln, da die Projekte des Plans teilweise einen sehr unterschiedlichen Detaillierungsgrad aufweisen. - Alternativen: verkehrsträgerübergreifend, Schiene wird gegenüber der Straße bevorzugt (Ziel 2000 km Neu-

 Frank- reich	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
B Nationale Verkehrsplanung		strecke Schiene) - Öffentlichkeitsbeteiligung: Das Parlament hat darüber noch keine Entscheidung getroffen. - Die Entscheidung über die Durchführung eines Monitorings wird später getroffen. - Ergebnis: Umweltbericht (rapport environnemental/L'évaluation environmental des plans et programmes de transport)
	1a) Verkehrsprognose/ Bedarfsermittlung wird durchgeführt	
	1b) Mängelanalyse wird nur auf Projektebene durchgeführt	
	2) Wie kommen die Projektvorschläge zustande? Es kommen ausschließlich Projektvorschläge von der Regierung auf nationaler Ebene in unterschiedlichem Detaillierungsgrad. Diese beruhen auf den zuvor durchgeführten Schritten (1a+b).	
	3) Bedarfsentscheidung/ Projektpriorisierung wird durchgeführt (NKV)	Es findet innerhalb der Planaufstellung eine gesonderte Bewertung der Umweltauswirkungen der einzelnen Projekte statt. Nach dieser wird entschieden, welche Projekte übernommen werden. Bei dieser Entscheidung stehen die Umweltaspekte gleichberechtigt neben den anderen Belangen. Negative Umweltauswirkungen allein können die Übernahme eines Projektes in den Plan nicht verhindern. Für den gesamten Plan (inkl. aller Projekte) wird dann wiederum eine Umweltprüfung vorgenommen.
4) Budgetgrundverteilung <ul style="list-style-type: none"> - erfolgt sehr spät, meist auf Projektebene - der Staat beteiligt sich zu 30 % an den Kosten 		

5.3 Niederlande

5.3.1 Grundlagen

Die europäischen Vorgaben der SUP-Richtlinie sind seit September 2006 im "wet milieubeheer" (WM) integriert, dem niederländischen Umweltgesetz. Die Strategische Umweltprüfung wird planmer oder plan-m.e.r genannt, was sich von Milieu Effect Rapportage ableitet. Die Bezeichnung SMB (strategische milieubeoordeling) wird ebenfalls verwendet, gilt jedoch als veraltet und es wird die Verwendung des ersten Begriffes empfohlen.

5.3.2 Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

Zuständig für die Verkehrsplanung in den Niederlanden ist das "Ministerie van Verkeer en Waterstaat", das Niederländische Ministerium für Verkehr und Wassermanagement.

Grundlage der niederländischen Verkehrsplanung bildet die "Nota Mobiliteit", ein Mobility white paper. Darin sind die wichtigsten Verkehrsachsen in den Niederlanden dargestellt und Verkehrsziele benannt. Das Programm enthält keine Projekte.

Die derzeit gültige "Nota Mobiliteit" wurde 2006 verabschiedet und gilt voraussichtlich bis zum Jahr 2020. Ziel dieser "Nota Mobiliteit" ist die Unterstützung der Verbesserung der Mobilität. Diese soll:

- durch eine bessere Auslastung des bestehenden Netzes,
- eine Verkehrslenkung durch Preiserhöhungen und
- den Neubau an Konfliktpunkten erreicht werden.

Die Aspekte Sicherheit und Lebensqualität stehen dabei gleichberechtigt neben dem der Mobilität.

Aus Umweltsicht sind vor allem die Umsetzung der Vorgaben des Kyoto-Protokolls und der europäischen Norm für lokale Luftqualität (Stickstoffdioxid) als Ziele benannt, nach welcher der Grenzwert für Stickstoffdioxid als 1-h-Wert 200 µg/m³ beträgt und jährlich bis zum 01.01.2010 18 mal überschritten werden darf, im Jahresmittel 40 mal².

Ebenso werden die Konzentration auf Verkehrsknotenpunkte mit über 65 dB (A) für Straßen und 70 dB (A) für Schienen und das Entgegenwirken der Zerschneidung von Schutzgebieten für Pflanzen- und Tierarten als Ziele genannt.

Die Nota Mobilität ist nicht rechtlich verbindlich, sondern eine politische Willenserklärung, die Vorgaben für die nachfolgenden Planungsebenen enthält. Innerhalb eines Jahres nach Aufstellung der Nota Mobilität müssen die Regionen deren Vorgaben umsetzen.

Ein weiteres Programm der nationalen Verkehrsplanung ist das "Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport" kurz MIRT. Es handelt sich dabei um eine Auflistung von Infrastruktur- und Raumordnungsprojekten für die nationale und lokale Ebene sowie der dafür zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Federführend ist auch hier das Ministerium für Verkehr und Wassermanagement. Das Programm ist landesweit für den Zeitraum von 2006 bis 2020 gültig, es wird jedoch jedes Jahr aktualisiert.

5.3.3 Verfahren der Verkehrsplanung

Im niederländischen Verfahren zur Verkehrsplanung werden drei Phasen unterschieden:

- exploration phase
- planning phase
- realisation phase.

In der "exploration phase" werden ausgehend vom "*transport- and traffic model*" (METHORST 2008) die Probleme im bestehenden Verkehrsnetz identifiziert und nach Lösungsmöglichkeiten im nationalen und den lokalen Netzen gesucht. Dies können z. B. Neubaumaßnahmen, Maßnahmen zur Verkehrslenkung, die Änderung des Verlaufs einer Streckenverbindung oder die Reduzierung der Geschwindigkeit in bestimmten Bereichen sein. Nach Ausarbeitung dieser Lösungsmöglichkeiten werden die zur Verfügung stehenden Mittel überprüft und ggf. ein Projekt definiert.

In der anschließenden "planning phase" wird das MIRT aufgestellt, wobei jedes einzelne, aufzunehmende Projekt einer Umweltprüfung unterzogen wird. Bei dieser Umweltprüfung werden alle Möglichkeiten zur Realisierung des Planungsziels des Projektes Verkehrsträger übergreifend untersucht.

In der abschließenden "realisation phase" wird nach Abwägung aller Aspekte (Budget, Umwelt, Wirtschaft etc.) die jeweils günstigste Variante umgesetzt.

Wie bereits erwähnt, beruhen die Inhalte der Nota Mobilität auf einem "transport and traffic model". Der derzeit gültigen Nota Mobilität liegt das sogenannte "European Coordination Scenario" zugrunde. Wesentliche Ziele dieses Szenarios sind:

- die Erhöhung der Geschwindigkeit,
- ein Bruttoinlandsprodukt von 2,75 % und

² siehe Richtlinie 1999/30/EG vom 22. April 1999

- eine erhöhte europäische Integration.

Die Netzvorschlage für das „national network“ liegen im Verantwortungsbereich der nationalen Regierung. Rijkswaterstaat ist die zuständige Behore „for the implementation, maintenance and management of the national network“ (METHORST 2008). Die Neuplanungen finden in Diskussion mit allen beteiligten Autoritäten, wie z. B. dem Ministerium für Verkehr und Wassermanagement (V&W) und dem Ministerium für Siedlung, Raumordnung und Umwelt (VROM), statt.

5.3.4 SUP und Verkehrsplanung

Nach den Bestimmungen des "wet milieubeheer" sind die folgenden Pläne und Programme einer plan-m.e.r. zu unterziehen: die Verwaltungsplane für Reichsgewasser, die „Nota Waterhuishouding“ (Wasserhaushalt) und die "Nota Mobiliteit".

Bisher wurden die Umweltauswirkungen der Nota Mobiliteit zwei mal in einem Umweltbericht beschrieben. Dies geschah in den Jahren 2001 und 2005 noch vor der Integration der SUP in die Umweltgesetzgebung des Landes. Dabei wurden die Kriterien Emissionen und Lärm, aber keine weiteren ökologischen Aspekte untersucht. Der Umweltbericht (Milieurapport oder Environmental Effect Report) entsprach demnach nicht den Vorgaben der SUP-RL nach der eine größere Bandbreite an Schutzgütern zu untersuchen gewesen wäre.

Auf der Ebene des MIRT findet eine plan-m.e.r. für jedes einzelne Projekt statt. Dabei werden alle möglichen alternativen Verkehrsträger übergreifend untersucht. Zudem wird darauf geachtet, dass „not only design, also place of project (location)“ (De KONING 2008, mdl.) untersucht wird.

5.3.5 Ausblick

Ende 2008 wird voraussichtlich entschieden, ob für die Nota Mobiliteit eine SUP durchgeführt wird. Bisher lautet die Entscheidung des Kabinetts diesbezüglich nein. Sollte sich die Regierung dennoch dafür entscheiden, erscheint es als empfehlenswert, das Verfahren zur Durchführung der SUP hinsichtlich des Bewertungsverfahrens, der zu verwendenden Kriterien und Umweltziele auch von deutscher Seite aus weiter zu verfolgen. Dieses müsste theoretisch mit dem des Bundesverkehrswegeplans vergleichbar sein, sollte sich das BMVBS für eine Untersuchung des gesamten Netzes anhand der übergeordneten Verkehrswege (nicht der Addition der Auswirkungen der einzelnen Projekte) entscheiden.

5.3.6 Kontakt

Interviewpartner in den Niederlanden waren zunächst Herr Rob Methorst vom DVS - Centre for Transport and Navigation und Frau Nathalie de Koning vom Ministerium für Verkehr und Wassermanagement gewesen.

Weitere Ansprechpartner waren Herr Jos Arts, ebenfalls vom DVS und Roel Meeuwssen von der Commissie voor de milieueffectrapportage.

Erreichbar sind die Ansprechpartner unter folgenden Adressen:

Nathalie de Koning

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-general
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Postbus 20901
2500 EX Den Haag


Rob Methorst und Jos Arts


DVS Centre for Transport and Navigation
PO Box 5044
2600 GA Delft
(Visiting address: Schoemakerstraat 97C – Delft)

Roel Meeuwssen

Commissie voor de milieueffectrapportage
Postbus 2345
3500 Utrecht

5.3.7 Ländersteckbrief

 Niederlande	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
A1 Europäische Politik	Ziele/Richtlinien	SUP-RL
A2 Nationale Gesamtpolitik	Integrierte Verkehrspolitik Ziele/Rahmensetzungen: <ul style="list-style-type: none"> - bessere Auslastung des bestehenden Netzes - Verkehrslenkung durch Preiserhöhung - Neubau an Konfliktpunkten 	<ul style="list-style-type: none"> - seit September 2006 gilt die SUP Bestimmung im wet milieubeheer (WM) = Umweltgesetz - SUP = Strategische milieubeoordeling (SMB), auch planmer oder plan-m.e.r. (<u>M</u>ilieu <u>E</u>ffect <u>R</u>apportage) - drei Hauptziele: Sicherheit/Mobilität/Lebensqualität - weitere Ziele: Kyotoprotokoll, Umsetzung europäische Norm für lokale Luftqualität (NO₂); Konzentration auf Verkehrsknotenpunkte mit über 65 dB (A) für Straßen und 70 dB (A) für Schienen; der Zerschneidung von Schutzgebieten für Pflanzen- und Tierarten entgegenwirken
A3 Nationale Verkehrspolitik	MIRT – Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport = Multi annual Program for Investment, Spatial Planning and Transport vom Ministry of Transport and Water Management	MER-Pflicht für die einzelnen Projekte des Plans
B Nationale Verkehrsplanung	Nota Mobiliteit (Mobility White Paper) <ul style="list-style-type: none"> - formal und verkehrsträgerübergreifend (Straße, Schiene, Schiffsverkehr) - mehrjährig (normalweise 10 Jahre); die letzte wurde 2006 erstellt - enthält keine Projekte, aber „beide“ (Verkehrsziele/Leitlinien) - soll das Wachstum der Mobilität unterstützen, stellt ökonomisch wichtige Achsen dar (vorrangig auf Plätzen, wo es sich wirtschaftlich lohnt) - ist nicht rechtsverbindlich <i>“The strategic plans do not have legal consequences.”</i> <i>”just political”</i> 	plan-m.e.r.-Pflicht für: <ul style="list-style-type: none"> - Verwaltungsplanen für Reichsgewässer - Nota Waterhuishouding (Wasserhaushalt) - NVVP (Nota Mobiliteit) - bisher wurden 2 mal die Umwelteffekte der Nota Mobiliteit in einem Umweltbericht beschrieben (2001 und 2005), dabei Emissionen und Lärm, aber keine Ökologie; Dies entsprach <u>keiner</u> SUP! - Umweltbericht=Environmental Effect Report; milieurapport

 Niederlande	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
B Nationale Verkehrsplanung	<p>1a) Verkehrsprognose/ Bedarfsermittlung</p> <ul style="list-style-type: none"> - benutzen ein „traffic model“ zur Vorhersage - In der letzten Nota Mobiliteit wurde das „European Koordination Scenario“ verwendet, dabei Erhöhung der Geschwindigkeit, BIP von 2,75 %, Bevölkerungswachstum von 0,5 %, mehr europäische Integration <hr/> <p>1b) Mängelanalysen im Netz wird durchgeführt</p> <hr/> <p>2) Wie kommen die Netzvorschlage zustande?</p> <ul style="list-style-type: none"> - das „national network“ liegt im Verantwortungsbereich des „National Governments“ - Rijkswaterstaat=National Road Authority ist zuständig „for the implementation, maintenance and management of the national network“ - Neuplanungen finden in Diskussion mit allen beteiligten Autoritäten statt. <hr/> <p>3) Bedarfsentscheidung/ Projektpriorisierung</p> <p>MIRT (Meerjaren Infrastructuur Planning)</p> <ul style="list-style-type: none"> - landesweit, gültig von 2006-2020 - enthält eine Liste von Infrastruktur- und Raumordnungsprojekten und zur Verfügung stehender Gelder für die Projekte - dient der Umsetzung der Ziele der Nota Mobiliteit <hr/> <p>4) Budgetgrundverteilung findet während der Planungsphase des MIRT statt (siehe 3.)</p>	<hr/> <p><u>exploration phase:</u> transport + traffic model => problem => ideas of solution => main infrastructure or local infrastructure => budget</p> <p><u>planning phase:</u> MIRT (inkl. MER für jedes Projekt, siehe 3.) Untersuchung aller Varianten (verkehrsträger-übergreifend)</p> <p><u>realisation phase:</u> Umsetzung der nach Abwägung aller Aspekte (Umwelt/Wirtschaft/Budget) ausgewählten Variante</p> <hr/> <p>MER für jedes einzelne Projekt des Plans</p> <ul style="list-style-type: none"> - Untersuchung der Auswirkungen aller Alternativen des Projektes - Alternativenprüfung erfolgt verkehrsträgerübergreifend und „not only design, also place of project (location)“ <hr/>

5.4 Österreich

5.4.1 Grundlagen

Die SUP-Vorgaben der Europäischen Union wurden in Österreich durch das "Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich" (SP-V-Gesetz) vom 11.08.2005 umgesetzt.

Primärziel des Gesetzes ist die Nachhaltigkeit der Planungen. Weitere „*konkrete Ziele existieren nicht, außer z. B. dem Kyotoprotokoll*“ (ASCHEMANN, 2008) und den in § 5 Abs. 4 Satz 2 SP-V-Gesetz genannten Rahmenbedingungen, von denen aus Umweltsicht die Punkte a bis c von Bedeutung sind. Diese sind die:

- a) Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen,
- b) die Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs und
- c) die Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelt-erwägungen.

5.4.2 Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

Zuständig für alle Verkehrsfragen in Österreich ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BmVIT). In dessen Aufgabenbereich fallen u. a.:

- der Erlass verkehrspolitischer Grundsätze,
- die Aufstellung eines Infrastrukturprogramms mit Investitionspaketen,
- die Erarbeitung eines Verkehrsmanagements bzw. Verkehrstelematikprogramms, um ein effizientes „Betriebssystem“ für die Verkehrsplanung zu schaffen (Verkehrsmanagement soll als chancenreicher Wirtschaftsfaktor ausgebaut werden) und
- die Erstellung eines flächendeckenden Verkehrssicherheitsprogramms mit Schwerpunkt Tunnelsicherheit.

Kernstück der österreichischen Verkehrsplanung ist der "Generalverkehrsplan Österreich" (GVP-Ö). Dieser enthält landesweite Aussagen zu den Verkehrsträgern Straße und Schiene sowie zur Wasserstraße Donau und dem Flughafen Wien-Schwechat (VIE). Allerdings wird der Plan freiwillig aufgestellt und hat keine bindende Wirkung.

5.4.3 Ablauf der Verkehrsplanung

Zunächst wird eine Verkehrsprognose erstellt, um den Bedarf zu ermitteln. Es findet jedoch keine Mängelanalyse statt.

Die Budgetgrundverteilung zwischen den Verkehrsträgern findet durch die Regierung zu Beginn des Planungsprozesses statt. Eine Netzbetrachtung wird nicht gesamthaft durchgeführt (ASCHEMANN 2008, mdl.).

Netzänderungsvorschläge werden meist von den einzelnen neun Bundesländern erbracht. Dies ist mit dem sogenannten „Zurufprinzip“ vergleichbar, wie es auch in Deutschland stattfindet. Darüber hinaus sind der Bundesminister bzw. das BmVIT und befugte Errichtungsgesellschaften des Bundes (ASFINAG Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG; ÖBB Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur Bau AG und Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH) vorschlagberechtigt.

Die Bedarfsentscheidung bzw. Projektpriorisierung erfolgt am Ende der Planung in drei Prioritätsstufen bzw. Ausbaudringlichkeiten (kurz-, mittel- und längerfristig). Über diese Einstufung entscheidet die Regierung.

5.4.4 SUP und Verkehrsplanung

"Der GVP-Ö ist nicht SP-pflichtig (ASCHEMANN 2008)". Das Gesetz sieht eine SP-Pflicht für folgende Punkte vor:

- Erklärung von Eisenbahnstrecken zu Hochleistungstrecken,
- Erklärung weiterer Gewässer zu Wasserstraßen und
- Änderung der Verzeichnisse zum Bundesstraßen-Gesetz. Damit ist die Aufnahme zusätzlicher Straßenzüge oder die Änderung bzw. Streichung bereits festgelegter Straßenzüge gemeint (Aschemann 2008, 32).

Eine Strategische Prüfung (SP) erfolgt nur bei einzelnen Netzänderungen, ähnlich einer Korridor-URE mit Variantenprüfung in Deutschland. Bei vorgeschlagenen Netzänderungen stellt sich zunächst die Frage, ob die Netzveränderung wirklich durchgeführt werden soll. Wenn dies beschlossen wird und auch eine Verankerung im Gesetz vorgenommen wird, erfolgt eine SP und es entstehen eventuelle Folgeprojekte. Dabei wird ausdrücklich nur die Netzänderung und nicht das gesamte Netz untersucht.

Von diesen Strategischen Prüfungen sind bereits fünf durchgeführt worden. Dabei wird ein Umweltbericht ausgearbeitet und es erfolgt eine Verkehrsträger übergreifende Alternativenprüfung, die jedoch eher den Charakter einer Variantenprüfung aufweist. Auch Überwachungsmaßnahmen (Monitoring) werden erarbeitet. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden der Bericht und die Gesetzesänderung im Internet veröffentlicht. Danach hat jeder die Möglichkeit, binnen sechs Wochen eine Stellungnahme zum Umweltbericht abzugeben.


5.4.5 Ausblick

Das Österreichische Verfahren der SP stand von Beginn an stark unter Kritik (vgl. ASCHEMANN). Auf der Tagung „15 Jahre UVP in Österreich“ (Juni 2008 in Wien) wurde scharfe Kritik am SP-V-H geübt, da es in der nachfolgenden Projekt-UVS nur einen Instanzenzug, Planung, Umweltbericht und Genehmigung werden vom BMVIT durchgeführt, bietet. In anderen UVP-Verfahren gibt es dagegen die Berufungsinstanz „Umweltsenat“. Zudem sei die Öffentlichkeitsbeteiligung ausschließlich per Internet möglich, was der Aarhuskonvention widerspräche. Außerdem sei die SUP nach SP-V-G eigentlich keine SUP, sondern eher eine Korridor-UVS inklusive Nachhaltigkeitsaspekten (ASCHEMANN 2008).

5.4.6 Kontakt

Ansprechpartner für Verkehrsplanung und SUP in Österreich war Herr Dr. Ralf Aschemann vom Österreichischen Institut für die Entwicklung der Umweltfolgenabschätzung (An!dea – Austrian Institut for the Development of Environmental Assessment). Er ist unter office@anidea.at erreichbar.

5.4.7 Ländersteckbrief

 Österreich	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
A1 Europäische Politik	Ziele/Richtlinien	SUP-RL
A2 Nationale Gesamtpolitik	Integrierte Verkehrspolitik Ziele/Rahmensetzungen	Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) vom 11.08.2005 - Nachhaltigkeit - „konkrete Ziele existieren nicht, außer z. B. dem Kyoto-Protokoll“ (ASCHEMANN, 2008) und dem SP-V-Gesetz § 5 Abs. 4 Satz 2
A3 Nationale Verkehrspolitik	BmVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) - Verkehrspolitische Grundsätze - Infrastrukturprogramm mit Investitionspaketen - Verkehrsmanagement/ Verkehrstelematikprogramm (effizientes „Betriebssystem“, Verkehrsmanagement als chancenreichen Wirtschaftsfaktor ausbauen) - Verkehrssicherheitsprogramm (erforderlich: flächendeckend + Schwerpunkt Tunnelsicherheit)	- vor allem Nachhaltigkeit - Senken der Unfallzahlen; Verringern der Unfallfolgen; flächendeckend

= Öster- reich	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
B Nationale Verkehrsplanung	Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) <ul style="list-style-type: none"> - Landesweit: Straße, Schiene, Donau und Flughafen Wien-Schwechat (VIE) - wird freiwillig aufgestellt, keine verbindliche Wirkung 	<ul style="list-style-type: none"> - GVP-Ö nicht SP-pflichtig (ASCHEMANN 2008) - Gesetz sieht SP-Pflicht für (ASCHEMANN 2008, 32): <ul style="list-style-type: none"> • Erklärung von Eisenbahnstrecken zu Hochleistungsstrecken • Erklärung weiterer Gewässer zu Wasserstr. • Änd. der Verzeichnisse zum Bundesstr.-Gesetz (Aufnahme zusätzlicher Str.-Züge, Änderung bzw. Streichung bereits festgelegter Str.-Züge) - SP nur zu einzelnen Netzänderungen, ähnlich einer Korridor-SUP mit Variantenprüfung in Dtl. - fünf SP wurden bereits durchgeführt - Umweltbericht; verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung (<i>eher Variantenprüfung</i>), Überwachungsmaßnahmen, Öffentlichkeitsbeteiligung: Bericht und Gesetzesänderung werden im Internet veröffentlicht. Danach hat jeder die Möglichkeit, binnen 6 Wochen eine Stellungnahme zum Umweltbericht abzugeben.

= Öster- reich	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
B Nationale Verkehrsplanung	1a) Verkehrsprognose/ Bedarfsermittlung wird durchgeführt	Nein
	1b) Mängelanalysen im Netz werden nicht durchgeführt	Nein
	2) Budgetgrundverteilung zwischen den Verkehrsträgern am Anfang der Planung von der Regierung aus	Nein
	3a) Netzbetrachtung wird nicht ge- samthaft durchgeführt	Nein
	3b) Netzänderungsvorschläge - meist: Vorschläge der einzelnen 9 Bundesländer („Zurufprinzip“) - ebenso rechtl. gestattete Initiatoren: Bundesminister bzw. BmVIT und befugte Errichtungsgesellschaften des Bundes (ASFINAG ³ , ÖBB ⁴ - Infrastruktur Bau AG und Österreichische Wasserstr.- Gesellschaft mbH)	Soll die Netzveränderung durchgeführt wer- den? Wenn ja und Verankerung im Gesetz => SP + eventuelle Folgeprojekte - untersucht wird die Netzänderung, nicht das gesamte Netz, also Korridorunter- suchung mit Varianten - Ergebnis der SP ist zu berücksichtigen
4) Bedarfsentscheidung/ Projektpriorisierung 3 Prioritätsstufen bzw. Ausbau- dringlichkeiten: kurz-, mittel-, längerfristig (be- stimmt die Regierung)	- SUP fand vorher bereits statt - Es gibt kein vergleichbares Instrument wie die Projekt-URE, aber in den nach- folgenden Zulassungsverfahren ge- sonderte Projekt-UVP	

³ ASFINAG: Autobahnen- und Schnellstr.-Finanzierungs-AG

⁴ ÖBB: Österreichische Bundesbahn

5.5 Spanien

5.5.1 Grundlagen

Für die SUP wird in Spanien der Begriff "Evaluación Ambiental Estratégica" (EAE) verwendet.

Die EAE ist seit 2006 in Form eines eigenständigen SUP-Gesetzes in die nationale Gesetzgebung Spaniens integriert. Dieses Gesetz trifft in Artikel 19 Aussagen zur Aufstellung von Umweltzielen für die Umweltprüfung: "*Art 19 of the SEA law says, that environmental authorities will define previously to the process environmental objectives of the Environmental Sustainability Report*" (ARCE RUIZ 2008).

5.5.2 Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

Zuständig für die spanische Verkehrspolitik und -planung ist das "Ministerio de Fomento" (Ministry of Public Works and Transport). Die zugehörige "Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial", also die Generaldirektion für Raumplanung und Raumordnung ist für die Aufstellung des nationalen Verkehrsplans, den sogenannten "Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte" (PEIT) zuständig.

Der Plan umfasst landesweit alle Verkehrsträger und ist aktuell von 2005 bis 2020 gültig. Bei einem Regierungswechsel wird eventuell schon vor 2020 ein neuer PEIT aufgestellt. Der Plan enthält keine Projekte, sondern Vorgaben für die Sektorenpläne: "*The Plan sets out the basic guidelines for action on infrastructures and transport within the State's competence over a medium- and long-term horizon (2005-2020), with the aim of defining an overall and coherent framework to ensure the stability of infrastructure and transport policy*" (ARCE RUIZ 2008).

Sektorenpläne vertiefen die Inhalte des PEIT und existieren für die Bereiche Straßenbau, Straßentransport, Schienentransport, Luftverkehr sowie Schiffsverkehr und Häfen. Die derzeit aktuellen Sektorenpläne vertiefen die Inhalte des PEIT für acht Jahre zwischen 2005-2012.

5.5.3 Ablauf der Verkehrsplanung

Zunächst wird eine Verkehrsprognose zur Bedarfsermittlung neuer Verkehrsinfrastruktur durchgeführt. Dabei werden Szenarien entwickelt. Im Fall des derzeit aktuellen PEIT wurden drei verschiedene Szenarien verglichen: „Follow the tendency“, „Environmental“ und „Intermediate“.

Netzvorschläge werden von der Regierung in Abstimmung mit den Regionen erbracht.

Eine Budgetgrundverteilung wird durchgeführt und ist Bestandteil des PEIT.

5.5.4 SUP und Verkehrsplanung

Sowohl der PEIT als auch die Sektorenpläne sind SUP-pflichtig. „*Each of this must be submitted to SEA requirements*” (ARCE RUIZ 2008).

Der Umweltbericht heißt "Informe de Sostenibilidad Ambiental" (ISA). Der letzte Umweltbericht zum PEIT wurde 2005 erstellt, ein Jahr vor der Integration der SUP in die nationale Gesetzgebung. Der Inhalt des Umweltberichts entspricht allerdings nicht vollständig den gesetzlichen SUP-Vorgaben (ARCE RUIZ 2008).

Folgende Kriterien wurden im Rahmen der Umweltprüfung landesweit untersucht:

- globale und lokale Emissionen,
- Lärm,
- Müll/Abfall,
- Barriereeffekte,
- Energieverbrauch/natürliche Ressourcen,
- geschützte oder wertvolle Gebiete und Biodiversität,
- Zerschneidung,
- Unfälle/Sicherheit und
- Defragmentierung der Landschaft.

Im Rahmen der Evaluación Ambiental Estratégica (SUP) sind ein Scoping, eine Verkehrsträger übergreifende Alternativenprüfung, eine Öffentlichkeitsbeteiligung und ein abschließendes Monitoring durchzuführen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde bereits im Zuge der Erstellung des letzten Umweltberichts sehr umfangreich durchgeführt. Allerdings weist ARCE RUIZ deutlich darauf hin, dass es dabei nicht darum ging, die Öffentlichkeitsbeteiligung zu fördern, sondern in erster Linie die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen (2008).

Auch bei Durchführung der SUP wird eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung erwartet, denn "*Public is defined in the SEA law as: any person, and legal entities, and associations, organizations or legal groups*" (ARCE RUIZ 2008).

5.5.5 Ausblick


Es wird empfohlen, die Entwicklung in Spanien zu beobachten, denn sollte es zu einem Regierungswechsel kommen, wird eventuell noch vor 2020 ein neuer PEIT aufgestellt.


5.5.6 Kontakt

Ansprechpartner (leider nur auf dem schriftlichen Weg) war Frau Prof. Rosa Arce-Ruiz von der Ciudad Universität in Madrid. Sie ist unter folgender Adresse zu erreichen:

Departamento de Ordenación del Territorio; Urbanismo y Medio Ambiente
Escuela T.S. de Ingenieros de Caminos, C.P.
Profesor Aranguren s/n
Ciudad Universitaria
28040 Madrid.

5.5.7 Ländersteckbrief

 Spanien	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
A1 Europäische Politik	Ziele/Richtlinien	SUP-RL
A2 Nationale Gesamtpolitik	Ziele/Rahmensetzungen	SUP = Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) - EAE seit 2006 im nationalen Gesetz - <i>“Art 19 of the SEA law says that environmental authorities will define previously to the process environmental objectives of the Environmental Sustainability Report.”</i>
A3 Nationale Verkehrspolitik	Ministerio de Fomento (= Ministry of Public Works and Transport); Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial	Ministerio de Fomento (= Ministry of Public Works and Transport); Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial
B Nationale Verkehrsplanung	Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) - umfasst landesweit alle Verkehrsträger, aktuell gültig von 2005 - 2020 ⁵ <i>“The Plan sets out the basic guidelines for action on infrastructures and transport within the State’s competence over a medium- and long-term horizon (2005-2020), with the aim of defining an overall and coherent framework to ensure the stability of infrastructure and transport policy.”</i>	- PEIT und Sektorenpläne sind SUP-pflichtig <i>„Each of this must be submitted to SEA requirements.”</i> - Umweltbericht = Informe de sostenibilidad ambiental (ISA) - Scoping - Alternativenprüfung: verkehrsträgerübergreifend - Öffentlichkeitsbeteiligung: <i>“Public is defined in the SEA law as: any person, and legal entities, and associations, organizations or legal groups.”</i> - Monitoring.

 Spanien	Verfahrensschritte/ Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
B Nationale Verkehrsplanung	<p>Sektorenpläne vertiefen die Inhalte des PEIT für die Bereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Straßenbau - Straßentransport - Schienentransport - Luftverkehr - Schiffsverkehr und Hafen <p>(zunächst für die ersten acht Jahre von 2005-2012)</p> <hr/> <p>1) Verkehrsprognose/ Bedarfsermittlung</p> <ul style="list-style-type: none"> - wird durchgeführt - Szenarien werden verwendet (z. B. "Environmental") <hr/> <p>2) Wie kommen die Netzvor- schläge zustande? Vorgaben der Regierung (aber in Abstimmung mit den Regionen)</p> <hr/> <p>3) Bedarfsentscheidung/ Projektpriorisierung</p> <hr/> <p>4) Budgetgrundverteilung wird durchgeführt</p>	<hr/> <hr/> <hr/> <p>kein Bestandteil der SUP</p> <hr/> <p>kein Bestandteil der SUP</p>

5.6 Großbritannien

5.6.1 Grundlagen

Die SUP-Vorgaben der Europäischen Union wurden 2004 in nationales Recht umgesetzt. Seitdem existiert in Großbritannien ein eigenständiges SUP-Gesetz mit dem Titel "Environmental Assessment of Plans and Programmes Regulations".

5.6.2 Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

In Großbritannien existiert kein nationaler Verkehrswegeplan. Das liegt darin begründet, dass auf nationaler Ebene kaum Neuplanungen von Großprojekten anstehen. Das Verkehrsnetz wird derzeit grundsätzlich als mehr oder minder vollständig angesehen. Es gibt regelmäßig sogenannte "Upgrades", die aber meist keine neuen Strukturen enthalten. Sollte dies der Fall sein, dann genügt eine Projekt-UVP (EIA) (FISCHER 2008, mdl.).

Es gab in der Vergangenheit ein nationales „**Road Program**“, das aber vom britischen Verkehrsministerium nicht fortgeschrieben wurde. Generell wird von der "Highways Agency" die nationale Straßenliste verwaltet, welche auch Bauprojekte enthält⁶.

Grundsätzlich liegt die Verkehrsplanung in Großbritannien im Verantwortungsbereich der Kommunen. Diese schließen sich für die Verkehrsplanung auf der Ebene der Metropolitan areas (Greater Manchester, Merseyside etc.) zusammen. Traditionell haben counties (Kreise) Verkehrspläne erstellt. Auch auf der Ebene der Regionen werden "Regional Transport Strategies" im Rahmen der "Regional Spatial Strategies" erstellt. In den Regional and Local Transport Plans sind alle Verkehrsträger enthalten. Zu deren Aufstellung gibt es vom Department for Transport (DfT) sog. Transport Evaluation requirements, guidance, and frameworks, also Vorgaben, Richtlinien und Handlungsempfehlung für die Regionen⁷.

5.6.3 SUP und Verkehrsplanung

Im Bereich der Verkehrsplanung müssen Strategische Umweltprüfungen für die "Regional Spatial Strategies" (etwa Regionsebene) und "Local Transport Plans" der 354 "local authorities" (etwa Kreisebene) durchgeführt werden. Die genaue Anzahl ist bislang nicht bekannt; allerdings gibt es in England über 100 "Local Transport Plans", die periodisch neu aufgelegt werden müssen.

Die SUP für diese Verkehrspläne setzt am Beginn des Planungsprozesses an. Der Prozess ist sehr gut in der sogenannten "Transport Analysis Guidance"⁸ erläutert. Folgende Abbildung daraus stellt den SUP-Prozess für regionale und kommunale Verkehrspläne dar.

FIGURE 2.1 THE SEA PROCESS FOR LOCAL TRANSPORT PLANS⁴

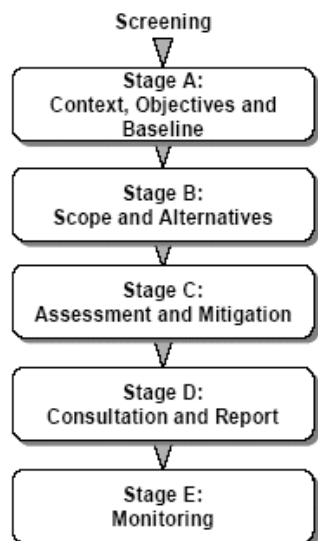


Abb. 3: SUP-Prozess für regionale und kommunale Verkehrspläne (DfT 2004)

Vertiefend wird an dieser Stelle nicht weiter darauf eingegangen, da die zu prüfenden lokalen oder regionalen Pläne nicht mit dem Bundesverkehrswegeplan vergleichbar sind.

Das **Monitoring** (Stage E) liegt im Verantwortungsbereich der Behörden, welche dafür Finanzmittel erhalten. Bisher existieren darüber jedoch noch keine Erfahrungsberichte, da das „erste“ Monitoring erst vor ca. zwei Jahren begonnen hat. Die rechtliche Verbindlichkeit der SUP ist insofern geregelt, als der Plan erklären muss, wie die Ergebnisse der SUP Eingang gefunden haben und berücksichtigt worden sind.

5.6.4 Ausblick

Die Verkehrsplanung und SUP in Großbritannien erscheint für Deutschland bislang nicht interessant, da beide Planungssysteme nicht miteinander vergleichbar sind.

5.6.5 Kontakt

Kontaktperson in Großbritannien war Herr Dr. Thomas Fischer vom Lectures Departement of Civic Design der University of Liverpool. Dieses hat folgende Adresse:

Zone 3/08 Great Minster House
76 Marsham Street
London SW1P 4DR.

5.6.6 Ländersteckbrief

Verfahrensschritte/Entscheidungsstufen	SUP/Umweltbeiträge zum Plan
<p>keine nationale Verkehrspolitik nur sog. transport evaluation guidance vom department for transportation (DfT) für die einzelnen Local Transport Plans (LTP)</p>	Kein SUP-spezifischer Input
<p>kein nationaler Verkehrswegeplan</p> <ul style="list-style-type: none"> - kaum großräumige Neuplanungen auf nationaler Ebene - höchstens „upgrades“ 	<p>Keine SUP</p> <ul style="list-style-type: none"> - für Einzelprojekte genügt meist eine rojekt-UVP (z. B. Flughafenerweiterung, Bahnstrecke in London 2007)
<p>Verkehrsplanung im Verantwortungsbereich der Kommunen „Bottom-up“</p> <ul style="list-style-type: none"> - LTP in 354 local authorities (etwa Kreisebene) + in Regional Spatial Strategies (etwa Regionen) - verkehrsträgerübergreifend - Orientierung an oben stehender guidance vom DfT 	<p>SUP für die Regional Spatial Strategies + Local Transport Plans</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zahl noch unbekannt - ca. über 100 LTP die neu aufgelegt werden müssen auf Kreis-/Regionsebene

5.7 Schweiz

5.7.1 Grundlagen

In der Schweiz gibt es keine gesetzliche Vorgabe für die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP). Da die Schweiz kein Mitglied der Europäischen Union ist, besteht dazu auch keine Verpflichtung.

5.7.2 Nationale Verkehrspolitik und Verkehrsplanung

Es gibt einen nationalen Fachplan Verkehr⁹, in den alle Verkehrsträger integriert sind. Dieser wird zurzeit aufgestellt und soll für 10 bis 20 Jahre gültig sein. Inhalt des Plans ist eine Art „resümieren aus raumordnerischer Sicht“ (FRICK 2008). Denn in den Fachplan Verkehr werden die Streckenneuplanungen übernommen, die bisher nicht baulich umgesetzt wurden.

Die eigentliche Neuplanung findet alle vier Jahre in paketweise gebündelten Planungen innerhalb der jeweiligen Verkehrsträger statt. Zu diesen projektorientierten Planungen gibt es ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) sowie eine Nachhaltigkeitsprüfung. Aus den Ergebnissen resultiert ein nationaler Straßenverkehrsplan und ein Plan für den ÖPNV (bsd. Schienenverkehr).

5.7.3 Ausblick

In der Schweiz wird über die Einführung einer SUP im Rahmen einer Nachhaltigkeitsprüfung diskutiert. Auf Projektebene erfolgt bereits eine UVP.

5.7.4 Kontakt

Ansprechpartner in der Schweiz war Herr Roman Frick, Bereichsleiter bei INFRAS – Forschung und Beratung.

5.8 Fazit

Entgegen der Erwartung zu Beginn der Arbeit war das Verkehrsplanungssystem in Großbritannien nicht mit dem in Deutschland vergleichbar, weshalb keine tiefer gehende Betrachtung erfolgte. Neu in die Auswahl hinzugekommen sind die Länder Schweden und Frankreich. Schweden, weil dort derzeit an einer gesamthaften Bewertung eines nationalen Verkehrswegeplans gearbeitet wird. Frankreich, da dort bereits im Umweltbericht zum letzten landesweiten Verkehrswegeplan eine Operationalisierung der Umweltziele und Darstellung der Auswirkung der Hauptverkehrsachsen erfolgte und derzeit an einer Methode gearbeitet wird, wie man die eingereichten Projekte in unterschiedlichem Detaillierungsgrad in Zukunft nach einheitlichen und vergleichbaren Kriterien bewerten kann, was auch für Deutschland interessant sein dürfte.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die anderen Länder fast alle im gleichen Entwicklungsstadium wie Deutschland sind, d. h. gegenwärtig an einer Methode zur gesamthaften Bewertung der Umweltauswirkungen arbeiten. Dabei versuchen einige Länder den „strategischen Netzgedanken“ der SUP umzusetzen. Das kann für Deutschland durchaus als eine Bestätigung gesehen werden, ebenfalls diesen Weg bei der Ausarbeitung der Methodik zu gehen, d. h. die Netzebene als eine Entscheidungsstation in das Verfahren zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans zu integrieren. Denn das Verfahren in Österreich, welches als einziges der untersuchten Länder nicht diesen Weg gewählt hat, steht von Beginn an „unter scharfer Kritik“ (ASCHEMANN 2008).

Auch haben die Befragungen in den Ländern ergeben, dass die Operationalisierung der Umweltziele bei Weitem kein alleiniges Problem in Deutschland ist, sondern ein EU-weites Problem und derzeit nahezu alle Länder daran arbeiten, diese handhabbar zu machen. Ebenso verhält es sich mit der Schaffung einheitlicher bzw. vergleichbarer Umweltbewertungskriterien für die Verkehrsträger auf dieser doch sehr übergeordneten Planungsebene. Gerade in diesen Punkten ist eine Zusammenarbeit der einzelnen EU-Länder angeraten und ein Erfahrungsaustausch zu empfehlen, von dem sicher alle beteiligten Länder profitieren können. In puncto Umweltziele sind darüber hinaus detailliertere Vorgaben der EU notwendig.

5.8.1.1 Ausblick

Für weitere Arbeiten wird empfohlen, die bereits stattgefundene Operationalisierung der Umweltziele im letzten Umweltbericht zum nationalen Verkehrswegeplan in Frankreich und die Öffentlichkeitsbeteiligung in Spanien tiefer gehend zu analysieren.

Ebenso ist eine Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung der Umweltbewertungsmethodik und Aufstellung des Gesamtverfahrens der Verkehrswegeplanung mit Frankreich und Schweden zu empfehlen. Beide gehen zwar unterschiedliche, jedoch für Deutschland interessante Wege: Schweden aufgrund der gesamthaften Netzbewertung und Frankreich, da dort mit einzelnen Projekten, ähnlich der Situation in Deutschland, gearbeitet wird.

Von den Erfahrungen in Schweden könnte man in Zukunft ebenfalls profitieren, in dem man sieht, was die Umsetzung des strategischen Netzgedankens tatsächlich bewirken kann.

Die Entwicklung in den Niederlanden gilt es weiterzuverfolgen. Das Verfahren und die Durchführung könnten auch für Deutschland interessant werden. U. a., da die Nota Mobiliteit Vorgaben für die Regionen enthält, die diese umsetzen müssen, ähnlich der Situation in Deutschland, wenn sich das BMVBS für eine SUP zur Betrachtung der großräumigen Verkehrsachsen auf Netzebene entscheiden würde, aus welcher Vorgaben für die Projektmeldungen der Länder resultieren.

5.9 Quellen

5.9.1 Literatur

ASCHEMANN, R. (2008): Umweltindikatoren in der Verkehrsplanung. Analyse und Empfehlungen mit Schwerpunkt auf der strategischen Umweltprüfung. Saarbrücken: VDM Verlag Dr. Müller.

COST10 [Hrsg.] (2005): Integrated Assessment of Strategic Environmental Impact of Traffic and Transport Infrastructure. Final Report.

EU-Commision, DG Environment [Hrsg.] (2000): Strategic Environmental Assessment in the Transport Sector: An Overview of legislation and practice in EU Member States.

EU-Commision, DG TREN [Hg.] (2005): BEACON – Building Environmental Assesment Consensus. The SEA Manual. A sourcebook on Strategic Environmental Assesmant of Transport Infrastructure Plans and Programmes.

FISCHER, T. (2002): Strategic Environmental Assesment in Transport and Land Use Planning. London: Earthscan.

5.9.2 Weiterführende Literatur

ilfmo [Hrsg.] (2007): Verkehrsinfrastruktur-Benchmarking Europa. Verkehrsinfrastrukturausstattung und verkehrspolitische Rahmenbedingungen in uasgewählten europäischen Staaten. BMW AG.

FISCHER, T. (2006): Strategic environmental assessment and transport planning: towards a generic framework for evaluating practice and developing guidance. In: Impact Assesment and Project Appraisal, volume 24, number 3 (2006): 183-197. Beech Tree Publishing

5.9.3 Gesetze – Richtlinien

UVPG - Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG-Gesetz) vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S. 1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316)

SUP-Richtlinie - Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABI. EG L 197/30)

5.9.4 Internet

DEPARTEMENT FOR TRANSPORT (DfT) [Hg.] (2004): Strategic Environmental Assessment for Transport Plans and Programmes. TAG Unit 2.1. Online im Internet: URL: <http://www.webtag.org.uk/> (Stand 2008-07)

5.9.5 Gespräche/Interviews – E-Mail

ARCE-RUIZ, Rosa (2008), Professorin an der Ciudad Universität in Madrid

ARTS, Jos (2008), DVS – Centre for Transport and Navigation, mdl.

ASCHEMANN, Ralf (2008), An"ldea – Österreichisches Institut für die Entwicklung der Umweltfolgenabschätzung, mündl./schriftl

CHAMOUTON, Sandrin (2008), Generaldirektion Straßen des Ministeriums für Umwelt, Energie, nachhaltige Entwicklung und Raumordnung, mündl.

DE KONING, Nathalie (2008), Ministerium für Verkehr, Öffentlichkeitsarbeit und wassermanagement, mündl.

FISCHER, Thomas (2008), Lectures Departement of Civic Design der University of Liverpool, mündl./schriftl.

FRICK, Roman (2008), INFRAS – Forschung und Beratung, mündl.

JOOB, Ulfert (2008), Ministerium für Umwelt, Energie, nachhaltige Entwicklung und Raumordnung mündl.

MEEUWSEN, Roel (2008), Commissie voor de milieueffectrapportage, mündl.

METHORST, Rob (2008), DVS – Centre for Transport and Navigation, mündl./schriftl

RUNDCRANTZ, Kristina (2008), Road Administration Head Quarter, mündl./ schriftl