

RECHT ^{RdU} DER UMWELT

COVID-19:
Die zweite Chance
U&T 2020, 9

Schriftleitung + Redaktion **Ferdinand Kerschner**
Redaktion **Wilhelm Bergthaler, Eva Schulev-Steindl**
Ständige Mitarbeiter **W. Berger, D. Ennöckl, D. Hinterwirth, W. Hochreiter,
V. Madner, N. Raschauer, P. Sander, E. Wagner, R. Weiß**

April 2020

02

45 – 88

Beiträge

Ökostrom direkt: Rechtliche Vorgaben für Direktleitungen

Gerhard Moser und Florian Stangl ➔ 49

Rechtsprechung im Umwelt-Verwaltungsstrafrecht 2018

Wolfgang Wessely ➔ 54

Wiederverleihung im Lichte des Unionsrecht

Felix Frommelt und Axel Reidlinger ➔ 58

Leitsatzkartei

Schwerpunkt UV-P ➔ 67

Aktuelles Umweltrecht

Investitionsplan für Green Deal ➔ 64

ÖkostromförderbeitragsV ➔ 64

Umwelt & Technik

Betriebe in Zeiten von COVID-19

Alexander Hiersche und Kerstin Holzinger ➔ U&T 11

Strategische Prüfung im Verkehrsbereich

Marielis Fischer und Felix Sternath ➔ U&T 15

Rechtsprechung

VwGH zur Dritten Piste: Bei UVP sind Auswirkungen auf das Klima zu beachten

*Gottfried Kirchengast, Verena Madner, Eva Schulev-Steindl,
Karl Steininger, Miriam Hofer, Birgit Hollaus* ➔ 72

VwGH: Rückwirkende Anfechtung von Bescheiden durch Umweltorganisationen *Wolfgang Berger* ➔ 78

OGH: Entschädigung im Grundwasserschongebiet

Bernd Wiesinger und Julius Ecker ➔ 83

Strategische Prüfung im Verkehrsbereich

Neufassung des Leitfadens

Vor einer Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes ist in den meisten Fällen eine Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) durchzuführen. Ende 2018 hat das BMVIT einen neuen SP-V-Leitfaden veröffentlicht. Der Leitfaden umfasst methodische Festlegungen für Screening, Scoping und den Umweltbericht.

Von Marielis Fischer und Felix Sternath

RdU-U&T 2020/6

Inhaltsübersicht:

- A. Die SP-V für das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz
 - 1. Das bundesweit hochrangige Verkehrswegebenetz als Vehikel der übergeordneten Infrastrukturplanung
 - 2. Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V)
- B. Erstellungsprozess des SP-V-Leitfadens
 - 1. Anlass und Zielsetzungen für den SP-V-Leitfaden
 - 2. Herangehensweise
 - 3. Literaturanalyse
 - a) Rechtliche Grundlagen
 - b) Internationale und nationale Standards
 - 4. Analyse der bisherigen SP-V-Praxis
- C. Struktur und Inhalt des SP-V-Leitfadens
 - 1. Aufbau und Elemente
 - 2. Ausrichtung und methodisch-inhaltliche Zielsetzungen
 - 3. Besonderheiten
 - a) Screening
 - b) Scoping
 - c) Vorschlag der Netzveränderung
 - d) Räumliche Systemabgrenzung
 - e) Alternativenentwicklung
 - f) Auswirkungsbeurteilung
 - g) Begründung des hochrangigen Charakters
 - h) Nichttechnische Zusammenfassung
- D. Resümee und Praxisausblick

A. Die SP-V für das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz

1. Das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz als Vehikel der übergeordneten Infrastrukturplanung

Der Begriff des „bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes“ wurde im Jahre 2005 im Wege des SP-V-Gesetzes eingeführt, um den Prüfungsgegenstand für Strategische Umweltprüfungen (SUP) auf Bundesebene für die Verkehrsinfrastruktur zu normieren. Die Notwendigkeit zur Durchführung einer SUP für einen Akt der Verwaltung, welcher in Folge einen verbindlichen Rahmen für UVP-pflichtige Projekte setzen könnte, hatte sich aus dem Inkrafttreten der sog

SUP-RL 2001/42/EG ergeben. Entsprechend dieser RL müssen Entwürfe für Pläne und Programme, die von einer Beh für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet werden, einer Prüfung unterzogen werden, wenn diese „*voraussichtlich erhebliche Auswirkungen*“ auf die Umwelt haben.

In den **Kompetenzbereich** des Bundes in Gesetzgebung und Vollziehung fallen gem Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG ua „*Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge*“, *Angelegenheiten „des Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schifffahrt“* sowie „*Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungstrecken, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist*“. Die Festlegung von Netzelementen der Verkehrsinfrastruktur des Bundes erfolgt im Wege der Verzeichnisse zum BStG, im Wege von Hochleistungstrecken-Verordnungen der BReg gem HIG sowie im SchFG.

Charakteristisch für dieses bundesweit **hochrangige Verkehrswegenetz** sind einige **Eigenschaften**, die sich aus seiner historischen Entwicklung ergeben. Seine Bestandteile sollen von allen unter gleichen und vorhersehbaren Bedingungen diskriminierungsfrei benutzt werden können. Sie zeichnen sich durch eine hohe Qualität, hohe Leistungsfähigkeit und eine Nutzbarkeit mit überdurchschnittlicher Geschwindigkeit aus und sind daher besonders für den Durchzugsverkehr mit seinen höheren Fahrtweiten geeignet. Zudem weisen sie einen netzartigen Charakter auf. In jüngerer Zeit ist schließlich die Pflicht zur Entrichtung von nutzungsabhängigen Entgelten der Netzelemente als eine auszeichnende Eigenschaft hinzugekommen, die mit erhöhten Sorgfaltspflichten der Betreiber hinsichtlich der sicheren und zuverlässigen Bereitstellung einhergehen.

Veränderungen des solcherart festgelegten Netzes unterliegen seit Inkrafttreten des SP-V-Gesetzes der Prüfpflicht. Die Zusammenfassung und Etablierung einer gemeinsamen Prüfung aller überregionalen Verkehrsträger in einem Gesetz hat erstmals auch eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung ermöglicht.

Während in Österreich eine **bundesweite Netzdefinition** im Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbe-

reich in Rechtsquellen vorliegt und folgerichtig SUP-pflichtig ist, fehlt diese in anderen Staaten mitunter. Dort werden häufig projektorientierte UVP-Verfahren mit vorgelagerten SUP-Prozessen ergänzt, die einem übergeordnet strategisch-abstrakten Prüfungsvorgang eher hinderlich sind. Die Definition von großräumigen Netzen ohne konkrete Prioritäts- und Zeitvorgabe sowie bar jeden Projektbezugs ist eine im internationalen Vergleich hervorzuhebende vorteilhafte Eigenschaft, die die strategische Betrachtungs- und Prüfungssituation unterstützt.

2. Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V)

Erste konkrete **Ursprünge** findet das Konzept der SUP in den USA in den 1980er-Jahren, als auf Bundesebene erste Beurteilungs- und Prüfungsverfahren im Bereich der Regionalentwicklung und Flächenwidmung entwickelt und zur Anwendung vorgeschlagen wurden. Ab Beginn der 1990er-Jahre wurde das Konzept auch auf EU-Ebene, insb im Wege der Verankerung grenzüberschreitender Prüfungs- und Beteiligungsprozesse (Espoo-Konvention, AarhK), betrieben, um 2001 in der genannten SUP-RL zu münden. Ein wesentlicher Hauptantrieb hinter der Entwicklung der SUP war die Erkenntnis, dass einige Umweltauswirkungen von Projekten auf Ebene der UVP aufgrund deren zu engem Rahmen nicht mehr geprüft werden konnten. Die SUP sollte dieses Manko beheben und auf übergeordneter strategischer Ebene die Sinnfrage eines Vorhabens diskutieren und beantworten, die erheblichen Auswirkungen darstellen, sinnvolle Alternativen zum Vorhaben untersuchen und die Öffentlichkeit dabei rechtzeitig einbeziehen.

Wesentlicher **Unterschied** zwischen **UVP** und **SP-V** sind Maßstab und **Verbindlichkeit** des Ergebnisses. Während am Ende einer UVP quasi eine rechtswirksame Genehmigung zur Umsetzung eines konkreten Projekts in Form eines Bescheids steht, begründet das Ergebnis einer SP-V lediglich die Entscheidung der Verwaltung, ein Vorhaben, nämlich den Planentwurf, den Entscheidungsträgern zur Genehmigung vorzulegen. Diese können nachfolgend den Vorschlag in Form einer generell-abstrakten Rechtsnorm (Gesetz, Verordnung) beschließen – müssen aber nicht. Der SP-V-Prozess kann daher in rechtlicher Qualität als erweitertes Gesetzbegutachtungsverfahren mit besonderen Prozess gestaltenden Vorschriften eingestuft werden.

Von wesentlichem Unterschied zwischen UVP und SP-V ist neben dem Grad der Verbindlichkeit auch die **maßstäbliche Auflösung der Rechtsqualität**; während der individuell-konkrete Rechtsakt eines Bescheids die Umsetzung einer konkreten vorgeschlagenen Ausführungsplanung normiert, legt die generell abstrakte Verankerung eines Netzelements lediglich die Bundeszuständigkeit fest, regelt damit auch die Finanzierungsverantwortung und gestattet die Durchführung bzw Fortsetzung von Planungsarbeiten und ggf die Inanspruchnahme von Rechtsakten zur Flächenfreihaltung. Besonders augenfällig ist idZ die grobmaßstäbliche räumliche Beschreibung des Netzelements, die oft nur Anfangs- und Endpunkt sowie

allenfalls Zwischenpunkte benennt, damit oft einen großen Entwicklungsraum von mitunter zig bis hundert Quadratkilometern aufspannt und sich auf die funktionale Aufgabendefinition der Infrastruktur beschränkt. Gerade diese **abstrakte Beschreibung** eines Netzelements und die damit verbundene augenscheinlich geringe räumliche Genauigkeit wirken für die zu beteiligende Öffentlichkeit oft unbefriedigend, liegen jedoch in der Natur der Sache, indem sie den Stufenbau der Rechtsordnung abbilden und der Linie des historischen Gesetz- und Verordnungsgebers folgen.

Die Veränderung des Netzes als SP-V-pflichtiger Plan wird vom Initiator – dem Bund, einem Land oder einer befugten Infrastrukturgesellschaft – vorgeschlagen. Im **Umweltbericht** werden der Vorschlag begründet, die erheblichen Auswirkungen des Vorschlags dargestellt und potenzielle Alternativen geprüft und untersucht. Ziel des Initiators ist es, den Vorschlag möglichst tauglich und ziel- bzw bundesnetzkonform darzustellen. Aufgabe des gem BMG für die Verkehrsagenden zuständigen Bundesministers ist es, die Unterlagen zu prüfen und in der Öffentlichkeit zur Diskussion zu stellen. Der Umweltbericht ist somit Gegenstand der Beteiligung der österr und ggf der nachbarstaatlichen Öffentlichkeit. Vorerst übernimmt der Bundesminister gewissermaßen die Rolle eines „Schiedsrichters“ im SP-V-Prozess. Erst wenn die fachlichen Unterlagen und die Ergebnisse der Beteiligung nach einer Gewichtung der Argumente überzeugend ausfallen, führt der Bundesminister eine entsprechende politische Gewichtung durch und entscheidet darauf aufbauend, ob der eingebrachte Vorschlag zur Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes dem Verordnungs- oder Gesetzgeber zur rechtsverbindlichen Annahme vorgelegt werden soll.

Aber selbst diese Entscheidung kann den Gesetz- bzw den Verordnungsgeber in seiner Beschlusshoheit **nicht präjudizieren**. Eine SP-V endet daher nicht mit einem verbindlichen positiven oder negativen Ergebnis und mit schon gar keiner „Baugenehmigung“, sondern vielmehr mit einem Prüfungsvermerk in Gestalt der öffentlichen zusammenfassenden Erklärung, welche die Wertung und die Gewichtung der verschiedenen vorliegenden Grundlagen und Argumente durch den Bundesminister vor Augen führt.

Die Umsetzung der SUP-RL in nationalen Rechtsbestand in Gestalt des SP-V-Gesetzes wurde im Rahmen von drei **Vertragsverletzungsverfahren** hierzu (VVV Nr 4743/2007, Nr 2269/2009, Nr 4112/2013) auf Übereinstimmung mit den unionsrechtlichen Vorgaben geprüft. Sämtliche Verfahren wurden bereits in der Pilot- bzw Vorprüfungsphase eingestellt, wobei im Zuge des letzten Verfahrens eine geringfügige Änderung der Bestimmungen zur Festlegung des Anwendungsbereichs der SUP bzw zur präziseren Definition der Ausnahmebestimmungen in engerer Anlehnung an den Ausgangstext der SUP-RL seitens der EK urgiert und vom österr Gesetzgeber nachfolgend umgesetzt wurde.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Umsetzung und Anwendung der SUP in Gestalt der SP-V die **Rechtssicherheit** nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren verbessert hat. Zudem

können nachfolgende Planungsverfahren von den erhobenen Grundlagen profitieren. Die obligatorischen Elemente der Auswirkungsbeurteilung, Öffentlichkeitsbeteiligung und Alternativenprüfung wurden umgesetzt und haben zu einer **Verbesserung der Begründung** und wohl auch der Qualität der Entscheidung, gleichwohl zu einer weiteren Verlängerung des gesamten Planungsablaufs, geführt.

B. Erstellungsprozess des SP-V-Leitfadens

1. Anlass und Zielsetzungen für den SP-V-Leitfaden

Das SP-V-Gesetz enthält eine **Verordnungsermächtigung** zur Definition der Inhalte des Umweltberichts (§ 6 Abs 3). Das BMVIT hat von dieser Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht, allerdings wurde im Jahre 2006 seitens der ASFINAG ein Leitfaden ausgearbeitet, welcher in einer Abstrahierung der ersten in den Jahren 2005/2006 durchgeführten SP-V bestand. Dieser Leitfaden weist, bedingt durch die Projektgenese, eine hohe Projektnähe auf.

Generell zeichneten sich alle seit 2006 vorgeschlagenen Netzveränderungen durch eine hohe **Heterogenität** aus. Nicht zuletzt führten diese Erkenntnisse führten im Jahre 2017 seitens des BMVIT zur Bestrebung, die gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse sowohl im Bereich der Inhalte für einen Umweltbericht als auch im Bereich der Prozessgestaltung in die **Best Practise Sammlung** auszuwerten und im Rahmen einer Neuauflage des SP-V-Leitfadens für Initiatoren von Netzveränderungen zu veröffentlichen. Auch der Rechnungshof hatte im Jahre 2018 eine Empfehlung für die Aktualisierung des Leitfadens ausgesprochen.

2. Herangehensweise

Vor der eigentlichen Neuerstellung des SP-V-Leitfadens wurde eine umfangreiche Analyse durchgeführt, die die Grundlagen für die Ausarbeitung des SP-V-Leitfadens darstellt. Der Fokus lag dabei **vorrangig auf inhaltlichen Aspekten**; prozedurale Aspekte wurden dabei in untergeordnetem Maße betrachtet.

Die **Analyse** erfolgte auf mehreren Ebenen: In einem ersten Schritt wurden die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung einer SP-V sowie ausgewählte Sekundärliteratur, wie zB internationale Fachpublika-

tionen, geprüft. Ergebnis war die Identifikation rechtlicher Anforderungen und fachlicher Standards, die in einen Kriterienkatalog mündete. In einem zweiten Schritt wurden aufbauend auf diesen Kriterien die bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführten SP-V sowie der SP-V-Leitfaden aus dem Jahr 2006 analysiert. Die davon abgeleiteten Handlungsempfehlungen stellten die Basis für die Neuerstellung des SP-V-Leitfadens dar (siehe Abbildung 1).

3. Literaturanalyse

a) Rechtliche Grundlagen

Für die Durchführung einer SP-V besteht eine Vielzahl rechtlich relevanter Grundlagen:

- Die Netzelemente (Straßenzüge, Eisenbahnen, Gewässer), die in den Verzeichnissen zum **BStG 1971**, im **SchFG** und in den **Hochleistungsstrecken-Verordnungen gem HIG** angeführt sind, bilden zusammen das bundesweit hochrangige Verkehrswegebnetz. Sie enthalten Kriterien bzw Ziele für die Aufnahme eines Straßenzugs, einer Eisenbahn oder eines Gewässers in das bundesweit hochrangige Verkehrswegebnetz, die im Zuge einer SP-V behandelt werden müssen.
- Auf Basis des **SP-V-Gesetzes** wird die Notwendigkeit der Durchführung einer SP-V normiert. Anlass, Durchführung und inhaltliche Aspekte sind somit für alle drei Verkehrsträger einheitlich festgelegt.
- Mit dem SP-V-Gesetz wird die **SUP-RL** umgesetzt. Zusätzlich verpflichtet sich Österreich durch die Ratifizierung der **Espoo-Konvention** zur Durchführung von SUP für bestimmte Pläne und Programme samt möglichen grenzüberschreitenden Konsultationen.
- Sowohl in der **FFH-RL** als auch in der **VSch-RL** sind Bestimmungen zur Prüfung von Plänen und Programmen enthalten. Diese beiden RL sind nicht durch das SP-V-Gesetz umgesetzt, sondern finden entsprechend der Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern in den Landesnaturschutzgesetzen ihren Niederschlag.

Für die Erstellung eines Umweltberichts und die Beurteilung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung ist das SP-V-Gesetz die einzig unmittelbar relevante rechtliche Grundlage.



Abbildung 1: Darstellung der methodischen Herangehensweise für die Analyse (eigene Darstellung)



Themenbereich	Thema	ja/nein	Kriterium
Darstellung des Vorschlags der Netzveränderung	Ziele der Netzveränderung	ja	Art und Umfang
			Ermöglichung alternativer Wege zur Zielerreichung
			Ansprache möglicher Zielkonflikte
	Inhalt der Netzveränderung	ja	Art und Umfang
			Begründung der Netzveränderung
	Nutzen der Netzveränderung	ja	Art und Umfang
			Beziehung zu anderen Plänen und Programmen
	ja	Art und Umfang	
		Eigenschaft Plan bzw. Programm gem. SUP-RL	
		Mehrere Ebenen	
Bezugnahme auf Vorschlag Netzveränderung			
Begründung der Auswahl			

Abbildung 2: Auszug des Beurteilungsrasters für bisherige Umweltberichte (eigene Darstellung)

b) Internationale und nationale Standards

In Österreich wird die SUP oftmals als **Prüfinstrument** verstanden, welches einen teils sehr konkreten Plan ex post hinsichtlich seiner Umweltwirkungen prüft. Ebenso wird der Begriff „Umwelt“ (englisch: „environment“) häufig auf biophysische Merkmale reduziert. Dadurch wird die SUP inhaltlich und methodisch stark in die Nähe der UVP gebracht. Im Gegensatz dazu dominiert in der internationalen wissenschaftlichen Debatte und auch Praxis das Verständnis der SUP als **strategisches Planungsinstrument** mit holistischem Zugang. Handlungsempfehlungen und Leitfäden für die Durchführung von SUP bestehen auf der Website strategischeumweltpruefung.at der Umweltbundesamt GmbH und im Handbuch *Strategische Umweltprüfung*, das von der Österreichischen Akademie der Wissenschaften herausgegeben wird.

Im Zuge der Analyse wurden auch Mittel der nationalen **Verkehrsplanung** in mehreren **europäischen Staaten** untersucht. Die Analyse der Instrumente und der dabei erstellten Umweltberichte hat gezeigt, dass ein vergleichbares bundesweit hochrangiges Verkehrsnetz wie in Österreich, das aus abstrakten Knoten und Kanten besteht, in keinem der anderen analysierten europäischen Staaten in vergleichbarer Form existiert. Nationale Verkehrsplanung basiert entweder vorrangig auf strategischen Zielaussagen oder konkreten Projekten bzw auf einer Kombination dieser beiden Ebenen.¹⁾

Die Ergebnisse der rechtlichen Grundlagen und Fachliteratur mündeten in einen **Bewertungsrahmen**: Entlang mehrerer Themenbereiche bildete er die Kriterien ab, anhand derer die Vollständigkeit und Qualität der Umweltberichte der bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführten SP-V sowie des SP-V-Leitfadens aus dem Jahr 2006 geprüft wurden (siehe Abbildung 2).

4. Analyse der bisherigen SP-V-Praxis

Die Analyse der bisherigen SP-V-Praxis sowie des SP-V-Leitfadens nahm mit **leitfadengestützten Interviews** seinen Ausgang. Dabei lag der Schwerpunkt auf jenen Bereichen des Umweltberichts bzw dessen Erarbeitungsprozesses, die größere Interpretationsspielräume der rechtlichen Anforderungen aufweisen, eine besondere Bedeutung innerhalb einer SP-V besitzen bzw die von der Lit als in der Praxis besonders anspruchsvoll erkannt werden. Die Interviews wurden mit Vertreterinnen und Vertretern von Initiatoren

und Umweltstellen durchgeführt. Zudem wurden die Umweltberichte selbst sowie der SP-V-Leitfaden aus dem Jahr 2006 einer Prüfung anhand des zuvor entwickelten Kriterienkatalogs unterzogen. Die Ergebnisse der beiden Analyseelemente wurden zusammengeführt und Empfehlungen für die Neuerstellung des SP-V-Leitfadens abgeleitet.

Seit dem Jahr 2005 wurden neun SP-V abgeschlossen, davon sieben Netzveränderungen im Straßenbereich und zwei Änderungen im Schienenbereich. In der **bisherigen SP-V-Praxis** bestehen starke Unterschiede hinsichtlich der Inhalte, der räumlichen Ausdehnung und Begründung der Netzveränderung, der Verkehrsfunktion und der Bearbeitungstiefe der Umweltberichte.

Diese **Unterschiede** sind zu einem Großteil der Verschiedenheit der Netzveränderungen geschuldet: Im **Straßenbereich** waren teils Unterlagen aus der Vorprojektierung vorhanden, was zu einer höheren Detailschärfe geführt hat. Die Ziele der Netzveränderung hatten einen tendenziell starken verkehrstechnischen Bezug. Aufgrund der Projektnähe wurden bei SP-V im Straßenbereich teilweise detaillierte, quantitative Methoden zum Nachteil qualitativer Betrachtungen zur Auswirkungsbeurteilung verwendet. Für die Alternativenprüfung wurden entsprechend der Projektgenese Variantenuntersuchungen aus der Vorprojektierung herangezogen.

Im **Schienenbereich** war im Vergleich dazu das Abstraktionsniveau insgesamt höher. Dies spiegelte sich ua auf Ebene der Definition des Vorschlags der Netzveränderung wider, der neben verkehrsfunktionalen auch wirtschaftliche oder gesellschaftliche Aspekte umfasste. Für die Auswirkungsbeurteilung wurden qualitative Methoden herangezogen.

Trotz dieser Unterschiede zwischen Straßen- und Schienenbereich hat sich gezeigt, dass die Umweltberichte die **Vorgaben des SP-V-Gesetzes** insgesamt **berücksichtigen**. Als Ergebnis mehrerer SP-V kam es in Folge sachlicher Abwägungen zu Abänderungen des ursprünglichen, vom Initiator eingebrachten Vorschlags der Netzveränderung. Herausforderungen bei der Erstellung der Umweltberichte waren ua die abstrakte, strategische Ebene der Netzveränderung und der Detaillierungsgrad der Auswirkungsbeurteilung.

1) In manchen EU-Staaten werden verkehrsplanerische Ziele auf Ebene übergeordneter Raumordnungspläne bzw von Raumentwicklungskonzepten formuliert.

C. Struktur und Inhalt des SP-V-Leitfadens

1. Aufbau und Elemente

Der SP-V-Leitfaden unterstützt im Wesentlichen die **Erstellung** jener fachlichen **Dokumente**, die im Zuge der Vorbereitung einer SP-V durch den Initiator vorzulegen sind. Das ist in erster Linie der Umweltbericht, der vom SP-V-Gesetz explizit vorgesehen ist, sowie nachgereiht Screening- und Scoping-Dokumente, die zwar im SP-V-Gesetz nicht explizit genannt, jedoch für die Vorbereitung der entsprechenden Prozessschritte zweckdienlich sind und der geübten Praxis entsprechen.

Der **Aufbau** des SP-V-Leitfadens orientiert sich somit im Kern am idealtypischen Aufbau eines Umweltberichts. Jedem dieser Abschnitte ist im SP-V-Leitfaden ein Kapitel gewidmet. Zusätzlich finden sich im SP-V-Leitfaden eigene Kapitel, die das Screening- und das Scoping-Dokument betreffen.

Prozedurale Aspekte der Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes und damit verbunden der Vorbereitung und Durchführung einer SP-V werden im SP-V-Leitfaden überblicksartig behandelt. Ihre kompakte Darstellung in einem eigenen Kapitel im vorderen Teil des SP-V-Leitfadens dient der Orientierung und Einordnung der methodisch-inhaltlichen Festlegungen des SP-V-Leitfadens (siehe Abbildung 3 auf der Folgeseite).

Die einzelnen **Kapitel** sind – ähnlich einem Handbuch – mit Codizes bezeichnet, farblich unterschieden und über eine Reiterstruktur auffindbar. Das soll die Handhabung in der Praxis erleichtern. Jedes Kapitel ist weiters identisch aufgebaut:

- Anforderungen nach SP-V-Gesetz und allenfalls weitere rechtliche Verweise;
- Grundidee und methodisch-inhaltliche Hinweise für die Bearbeitung;
- Vorschläge für die Form der Aufbereitung;
- Praxisbeispiele aus Umweltberichten bisheriger SP-V. Eine Einleitung mit allgemeinen Hinweisen zum Grundverständnis und zur Funktionsweise der SP-V sowie ein Glossar ergänzen den inhaltlichen Kern des SP-V-Leitfadens und unterstützen seine Handhabung.

2. Ausrichtung und methodisch-inhaltliche Zielsetzungen

Mit dem SP-V-Leitfaden wird die **Durchführungspraxis** der SP-V für Änderungen des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes ausgehend von den Erfahrungen des ersten Praxisjahrzehnts und angesichts sich wandelnder inhaltlicher Anforderungen **weiterentwickelt**. Der SP-V-Leitfaden transportiert dafür ein bestimmtes Grundverständnis der SP-V und insb des Umweltberichts, das sich in der Ausrichtung und in methodisch-inhaltlichen Zielsetzungen widerspiegelt.

Der zentrale Anspruch ist die **Stärkung des strategischen Charakters** in der Betrachtung von Änderungen des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes und damit einhergehend der SP-V als integriertem Planungs- und Umweltprüfungsprozess. Entsprechend der reichlich abstrakten Verankerung der Elemente des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes in

den Verzeichnissen des BStG, in den Hochleistungsstrecken-Verordnungen und im SchFG muss auch die SP-V auf der Ebene eines abstrakten **Knoten-Kanten-Modells** erfolgen: Verbindlich unterstellt kann nur das werden, was auch durch den Wortlaut des Vorschlags einer Netzveränderung klar abgebildet und damit verbindlich normiert wird; also idR Anfangs- und Endpunkt sowie allenfalls Knoten dazwischen.²⁾

Neu hinzu kommt idZ auch die Möglichkeit, als Initiator eine Netzveränderung noch ohne Vorschlag eines konkreten Wortlauts vorzuschlagen. Damit wird neben dem strategischen auch der ergebnisoffene Charakter der SP-V betont: Ein Initiator kann aufgrund vorangegangener Überlegungen für sich zum Schluss gekommen sein, **dass** das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz zur Erreichung definierter Ziele geändert werden sollte, gleichzeitig aber die Frage, **wie** das Netz zu verändern sei, zum Gegenstand der SP-V machen.

Für die **Ergebnisoffenheit** der SP-V ebenso bedeutsam ist eine gleichwertige Betrachtung mehrerer Alternativen, die im Idealfall System- und Standortalternativen umfassen und auch Steuerungsmaßnahmen beinhalten können. Diese geforderte gleichwertige Betrachtung ist auch insofern anspruchsvoll, als dass damit eine Auswirkungsbeurteilung für alle Alternativen in derselben fachlichen Breite und Tiefe erforderlich wird.

Das alles führt zwangsläufig zu einem erwünschten **größeren Abstand zur Projektplanung** sowie zur Logik und Methodenwelt der **UVP**. Die SUP bzw hier konkret die SP-V soll ja gerade diejenigen Umweltauswirkungen zum Gegenstand haben, die durch einen Plan oder ein Programm „unwiderruflich“ verursacht werden und die in den nachfolgenden Planungs- und Prüfstadialen, insb in der UVP, nicht mehr dem Grunde nach vermieden oder verändert werden können. Für die SP-V-Praxis bedeutet das, dass von der Netzveränderung bzw von den untersuchten Alternativen nur ein relativ vages Verständnis herrschen kann. Lagegenaue, technisch auf Ebene eines Vorprojekts oder gar Projekts ausgearbeitete Infrastrukturplanungen sind weder sinnvoll noch erwünscht. Entsprechend muss auch der angewendete Methodenkanon weitgehend ohne quantitative, in der SP-V zwangsläufig „scheingenaue“ Methoden das Auslangen finden.

Hinsichtlich der **Vorgabe konkreter Methoden** zur Auswirkungsbeurteilung nimmt sich der SP-V-Leitfaden – auch im Vergleich zur Fassung aus dem Jahr 2006 – stark zurück. Die spezifischen Eigenheiten jeder Netzveränderung und insb der geforderte strategische Charakter der SP-V erfordern in der Praxis die Auswahl und Entwicklung geeigneter Methoden, die sich von SP-V zu SP-V mitunter deutlich unterscheiden können. Der SP-V-Leitfaden definiert hierzu einheitliche Mindeststandards und Mindestinhalte, lässt aber im Detail ein hohes Maß an Methodenfreiheit. →

2) Eine Ausnahme bilden Wasserstraßen, die im SchFG bisher jeweils durch die ausschließliche Nennung des Gewässernamens verankert sind. Wasserstraßen bilden jedoch den zweifelsfrei seltensten und hinkünftig unwahrscheinlichsten Fall einer Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes, da bereits alle im relevanten Ausmaß schiffbaren Fließgewässer Österreichs Teil des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes sind.

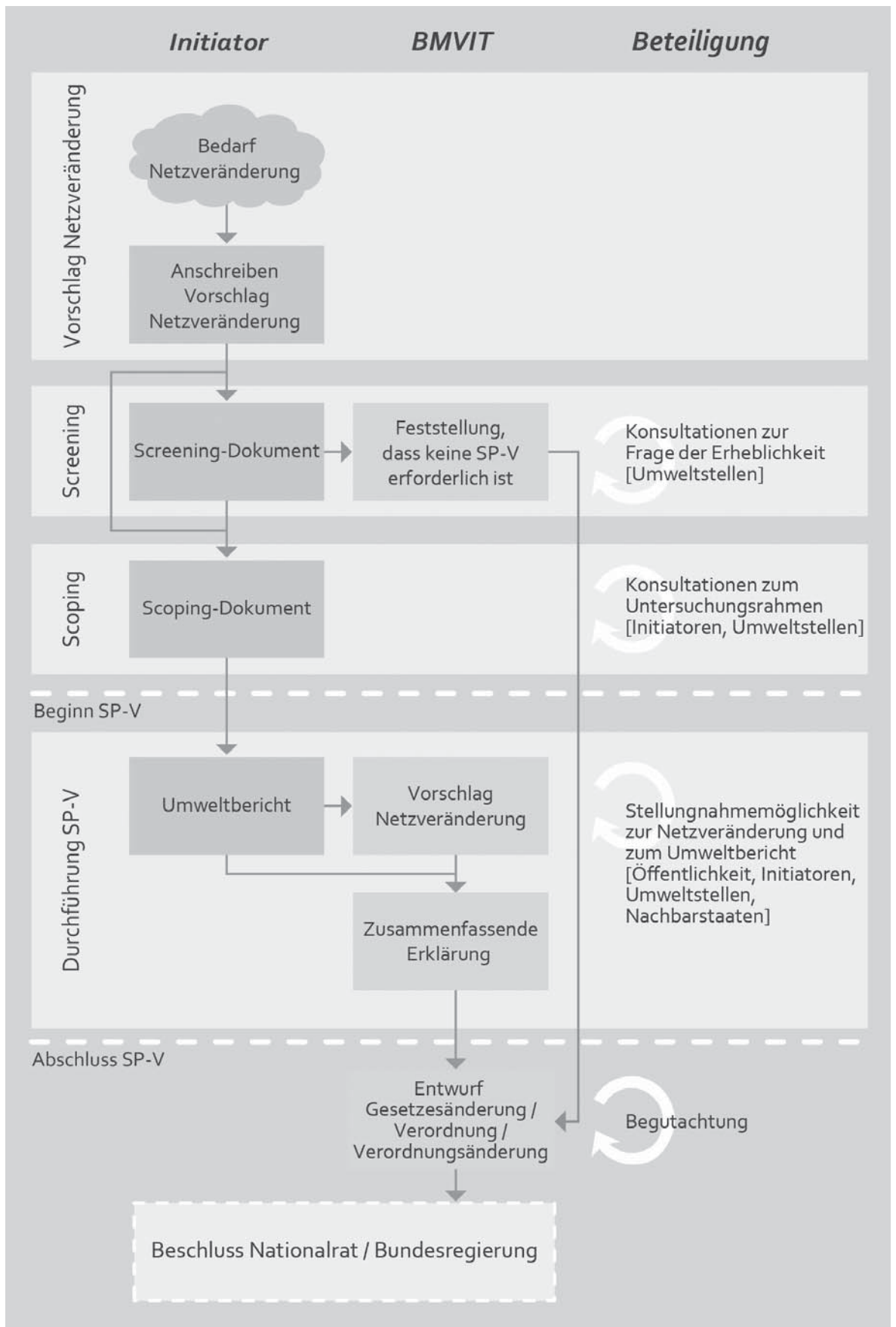


Abbildung 3: Ablauf der Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie [2018] 15)

Aufgrund der Besonderheiten des SP-V-Gesetzes, das die SP-V als integrierten Planungs- und Prüfungsprozess definiert, muss der Umweltbericht auch taugliche **Informationen** zur Frage des hochrangigen Charakters einer vorgeschlagenen **Netzveränderung** enthalten. Nur wenn eine vorgeschlagene Netzveränderung als Maßnahme den Definitionen und dem Verständnis einer Bundesstraße, einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke oder einer Wasserstraße entspricht, ist eine Aufnahme eines neuen Elements in das bundesweit hochrangige Verkehrsnetz möglich. Hierzu bietet der SP-V-Leitfaden einen Satz an Kriterien zur Begründung des hochrangigen Charakters von Netzveränderungen, die dem strategischen Charakter der SP-V entsprechend die Funktion eines vorgeschlagenen Netzelements ansprechen.

3. Besonderheiten

Der SP-V-Leitfaden weist unter seinen Anforderungen einige Besonderheiten auf, die aus Sicht der *AutorInnen* besonders bedeutend sind für die positive Weiterentwicklung des SP-V-Systems.

a) Screening

Ein in der bisherigen SP-V-Praxis wenig beachtetes Thema ist die Feststellung der **Pflicht zur Durchführung einer SP-V**, das sog Screening. Bei größeren Netzveränderungen und insb bei Vorschlägen zur Aufnahme eines neuen Elements in das bundesweit hochrangige Verkehrsnetz wurde und wird davon ausgegangen, dass keine Ausnahmetatbestände gem § 3 Abs 1 oder 2 SP-V-Gesetz anwendbar sind. Es erscheint denkbar, dass speziell im Bereich der Bundesstraßen hinkünftig vermehrt Änderungen durchgeführt werden, die einen der **Ausnahmetatbestände** erfüllen. Aus diesem Grund widmet der SP-V-Leitfaden dem Screening, konkret der Erstellung des Screening-Dokuments, einiges an Aufmerksamkeit. Aufgrund der vergleichsweise unübersichtlichen Bestimmungen zu den Ausnahmetatbeständen bietet der SP-V-Leitfaden einen Entscheidungsbaum mit den einzelnen Tatbeständen, wobei für jeden Tatbestand spezifische Vorgaben für die Nachweisführung gemacht werden. Anders als in der allgemeinen SUP-Praxis mitunter üblich legt der SP-V-Leitfaden vergleichsweise strenge Maßstäbe zur Begründung einer möglichen Ausnahme von der SP-V-Pflicht an. Zum einen sollen damit unverhältnismäßig lange und aufwendige Screening-Prozesse vermieden und zum anderen das Risiko einer nachträglichen Feststellung einer fehlenden SP-V reduziert werden.

b) Scoping

Das Scoping, also die Abgrenzung des Untersuchungsrahmens, wird durch den SP-V-Leitfaden als wegweisender Schritt in der Vorbereitung einer SP-V aufgewertet. Für diesen – im Unterschied zum Screening – verpflichtenden Schritt haben sich Vertreter der üblicherweise konsultierten Initiatoren und Umweltstellen eine größere Aussagekraft des Scoping-Dokuments gewünscht. Der SP-V-Leitfaden definiert daher **Mindestanforderungen** für das **Scoping-Dokument**, sowohl

was die darzulegenden Informationen grundsätzlich als auch die Genauigkeit dieser Informationen betrifft. Zudem sollen Initiatoren im Scoping-Dokument die aus ihrer Sicht zu erwartenden Besonderheiten und Herausforderungen der bevorstehenden SP-V benennen.

Der Ausarbeitung des Vorschlags der Netzveränderung wird bereits im Scoping-Dokument, aber auch im darauf aufbauenden Umweltbericht hohe Bedeutung beigemessen. Der Vorschlag der **Netzveränderung** umfasst idR die Darlegung von Inhalten, Zielen, Nutzen und Begründung der Netzveränderung. Diese Informationen sollten vor Beginn einer SP-V bereits gut durchdacht und belastbar vorgelegt werden. Sie bilden die Grundlage für mehrere Schlüsselemente einer SP-V bzw eines Umweltberichts, insb die Alternativenentwicklung und -prüfung sowie die Begründung des hochrangigen Charakters einer Netzveränderung; nicht zuletzt haben va die Ziele der Netzveränderung über die SP-V hinaus Bestand und können bzw sollten auch in nachfolgenden Planungs- und Umweltprüfungsprozessen, wie zB der UVP für Projekte, für die eine Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrsnetzes den Rahmen gesetzt hat, für die Vorhabensbegründung herangezogen werden.

c) Vorschlag der Netzveränderung

Eine **Besonderheit** bei der **Formulierung** des Vorschlags der Netzveränderung besteht darin, dass dieser vom Initiator vorerst nicht zwingend in Form einer legislativen Novellierungsanordnung, sondern auch als verkehrliche Problemstellung oder übergeordnete Entwicklungsabsicht formuliert werden kann. Auch mehrere parallele Vorschläge von konkreten Netzveränderungen sind möglich.

d) Räumliche Systemabgrenzung

Bei der räumlichen Abgrenzung des Untersuchungsrahmens sieht der SP-V-Leitfaden eine Unterscheidung in einen funktionalen und einen engen Untersuchungsraum vor, die sich in einigen der abgeschlossenen SP-V bewährt hat. Damit ist es möglich, die zwei prinzipiell unterscheidbaren Typen von (Umwelt-) Auswirkungen einer Netzveränderung adäquat abzubilden: Im **engen Untersuchungsraum** werden va direkte Auswirkungen betrachtet, die sich durch eine bauliche Umsetzung von Projekten, für die die Netzveränderung den Rahmen setzt, absehbar ergeben (zB Berührung großräumiger Schutzgebiete, Flächenverbrauch). Im **funktionalen Untersuchungsraum** werden hingegen va indirekte Auswirkungen betrachtet, die sich aus der Veränderung des Verkehrssystems ergeben (zB wirtschaftliche und gesellschaftliche Effekte durch Erreichbarkeitsveränderungen, Klimawirkung). Der funktionale Untersuchungsraum geht idR deutlich über den engen Untersuchungsraum hinaus und umfasst mitunter auch Nachbarstaaten.

e) Alternativenentwicklung

Um dem Anspruch einer größtmöglichen Ergebnisoffenheit der SP-V und ihrer stärkeren Inwertsetzung als Planungsprozess im Bereich des bundesweit hochrangigen Verkehrsnetzes gerecht zu werden, sieht der

SP-V-Leitfaden eine **umfassende Herangehensweise** bei der Entwicklung von Alternativen vor. Das fängt bei der Nullalternative an, die das Unterbleiben der Netzveränderung abbildet. Hier sind mitunter mehrere Nullalternativen zu entwickeln, falls das bestehende bundesweit hochrangige VerkehrswegeNetz nennenswerte zusätzliche Ausbaumaßnahmen zulässt, die nicht bereits durch die normierte, paktierte oder sonst wie absehbare Infrastrukturentwicklung gedeckt sind (zB ein hypothetischer sechsgleisiger Ausbau einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke). Die eigentlichen Alternativen können verschiedene Kombinationen aus infrastrukturellen, betrieblichen und steuerungspolitischen Maßnahmen sein und können auch unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche (Gebietskörperschaften, Infrastrukturgesellschaften) betreffen. Dieser Zugang hat sich in einigen der abgeschlossenen SP-V bewährt. Die **Alternativen** werden im Idealfall **stufenweise entwickelt** und geprüft: In einem ersten Schritt erfolgt eine bestmöglich intermodale Prüfung von Systemalternativen, in einem zweiten Schritt dann eine Prüfung von Standortalternativen; Letztere sollten jedoch möglichst nicht projektbezogen sein, sondern zB unterschiedliche mögliche Ausprägungen einer legislatischen Novellierungsanordnung für das bundesweit hochrangige VerkehrswegeNetz abbilden.

f) Auswirkungsbeurteilung

Ausgangspunkt für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher (Umwelt-)Auswirkungen soll ein Zielsystem sein, das für jede SP-V anlassbezogen entwickelt wird. Darin werden die für die jeweilige Netzveränderung relevanten Ziele aus Plänen und Programmen, allgemeinen Ziele des Umweltschutzes und Ziele gem § 5 Z 4 SP-V-Gesetz ermittelt, geclustert und hierarchisch in Beziehung gesetzt. Damit ist zumindest indirekt sichergestellt, dass die Auswirkungen einer Netzveränderung hinsichtlich aller relevanten Zielsetzungen dargestellt werden. Die **Gliederung des Zielsystems** kann entlang der Dimensionen der Nachhaltigkeit erfolgen oder – wenn dies sinnvoll erscheint – entlang der Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen (Vereinte Nationen 2015). Ziele werden in Ober- und Unterziele aufgegliedert und jedem Unterziel werden geeignete Kriterien zur Beurteilung samt Indikatoren zugeordnet.

Bereits mit dieser Logik zur Herleitung eines Zielsystems wird deutlich, dass ein Umweltbericht in Entsprechung des SP-V-Leitfadens mit einem breiteren Umweltbegriff operiert. Neben den „klassischen“ biophysischen Umweltauswirkungen sind gleichermaßen wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen darzustellen. Damit wird der Umweltbericht – nicht zuletzt aufgrund der Besonderheiten des SP-V-Gesetzes mit seinen in § 5 Z 4 taxativ aufgezählten mit einem bundesweit hochrangigen VerkehrswegeNetz verbundenen Zielen – zu einem **integrierten Planungsdokument**, das alle aus Sicht des Initiators für eine Entscheidungsvorbereitung relevanten und mitunter seitens des gem BMG für die Verkehrsagenden zuständigen Bundesministers dafür eingeforderten Aspekte einer Netzveränderung darstellt.

Dabei ist jedoch zu betonen, dass die integrale Behandlung von biophysischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen nicht zu einem gegenseitigen Aufwiegen meist wirtschaftlicher Vorteile und umweltfachlicher Nachteile führen darf (sog „**trade off**“). Alle relevanten ermittelten Auswirkungen sollen über alle Abschnitte des Umweltberichts hinweg sichtbar bleiben. Der Initiator zieht zwar am Ende des Umweltberichts seine Schlüsse aus dem Gesamtbild und spricht eine Empfehlung aus seiner Sicht aus. Die **tatsächliche Abwägung** unter Einfluss politischer Werthaltungen erfolgt jedoch erst durch den für den Vollzug des SP-V-Gesetzes zuständigen Bundesminister, beginnend mit der Erstellung der zusammenfassenden Erklärung bzw nach Abschluss der SP-V durch die Entscheidung(-svorbereitung) im Nationalrat bzw Ministerrat.

Kosten für die Umsetzung der Netzveränderung werden, sofern sie aus möglichen vorangegangenen Untersuchungen bekannt sind oder annäherungsweise ermittelt werden können, als Teil der Auswirkungen genannt. Hier besteht eine gewisse Herausforderung darin, möglichst für alle untersuchten Alternativen vergleichbare Aussagen zu generieren.

g) Begründung des hochrangigen Charakters

Der Begründung des hochrangigen Charakters der vorgeschlagenen Netzveränderung aus Sicht des Initiators kommt am Ende des Umweltberichts eine große Bedeutung zu. Nachdem weder das SP-V-Gesetz noch die verkehrsträgerspezifischen Gesetze BStG, HIG und SchFG absolute Kriterien für die Hochrangigkeit enthalten, bietet der SP-V-Leitfaden Kriterien und Hinweise zur Begründung auf **drei** aufeinander folgenden **Betrachtungsebenen**. Diese Kriterien und Hinweise entstammen verwandten Rechtsnormen, verbindlichen fachlichen Grundlagen (zB RVS) und Erfahrungswerten aus in der Vergangenheit getroffenen Entscheidungen zur räumlichen Definition des Netzes. Sie zielen vorrangig auf die **verkehrliche Funktion** eines Netzelements und die Art des abzuwickelnden Verkehrs (zB Durchzugsverkehr) ab und stellen quantitative Faktoren (zB erwartete Verkehrsstärke) in den Hintergrund.

h) Nichttechnische Zusammenfassung

Der Abschluss jedes Umweltberichts, die nichttechnische Zusammenfassung, wird mit dem SP-V-Leitfaden aufgewertet. Sie soll eigenständig – also nicht aus vorangegangenen Text- und Grafikfragmenten des Umweltberichts – erstellt und leicht verständlich formuliert werden. Der SP-V-Leitfaden verweist hier auf sehr weitreichende Vorschläge aus der internationalen Lit, die bis hin zu einer Erstellung eines eigenen Dokuments durch professionelle (Werbe-)Texter gehen.

D. Resümee und Praxisausblick

Der SP-V-Leitfaden verfolgt den Anspruch, den Charakter der SP-V als integrierter Planungs- und Umweltprüfungsprozess zu stärken. Er fördert eine strategische und ergebnisoffene Herangehensweise bei Änderungen des bundesweit hochrangigen VerkehrswegeNetzes. Die Ziele werden klar definiert und sinnvolle Alternativen

werden gleichwertig und transparent abgewogen. Damit wird auch die **Rolle der SP-V** in der im Idealfall hierarchischen Abfolge von Planungs- und Umweltprüfungsphasen **gestärkt**. Damit ist auch die Hoffnung verbunden, dass das Interesse der möglichen Initiatoren gem § 2 Abs 6 SP-V-Gesetz an gut dokumentierten SP-V-Prozessen weiter zunimmt.

Das Ziel der SUP-RL einer Einbeziehung von Umweltwirkungen bei der Ausarbeitung von Plänen und Programmen wird dadurch erreicht, dass biophysische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Auswirkungen transparent nebeneinander gestellt, nicht aber zueinander aufgewogen werden. So fließen **alle Auswirkungen** – und eben auch Umweltauswirkungen i.e.S. – gleichwertig in die **Entscheidungsfindung** ein. Der SP-V-Leitfaden orientiert sich hier bewusst an der internationalen SUP-Praxis, die in weiten Teilen ein deutlich strategischeres, ganzheitlicheres und prozessorientierteres Verständnis von SUP aufweist, als dies im deutschsprachigen Raum gemeinhin der Fall ist.

Für die Praxis der Erstellung von **Umweltberichten** bietet der SP-V-Leitfaden zum einen **Vereinheitlichungen**, die das allgemeine Grundverständnis und fachliche wie strukturelle Mindestanforderungen betreffen; zum anderen lässt er methodisch große Freiheiten, um den spezifischen Anforderungen jeder einzelnen Netzveränderung bestmöglich zu begegnen. Durch den erfolgten Abstimmungsprozess mit regelmäßig involvierten Initiatoren und Umweltstellen ist es gelungen, die Vorgaben des SP-V-Leitfadens als Ergebnis eines weitreichenden Konsenses zu etablieren.

Abzuwarten bleibt, ob der strategische und ergebnisoffene Charakter der SP-V bei allen Netzver-

änderungen gewährleistet werden kann. Insb die **Beteiligung** der allgemeinen **Öffentlichkeit** könnte sich als noch **schwieriger** gestalten als bisher, da im Umweltbericht kaum klar verortbare oder gar individuelle Betroffenheiten angesprochen werden. Auch die über Jahrzehnte eingeübte Neigung vieler, Netzveränderungen nicht ohne konkrete technische Planung und „harte Fakten“ zu denken, könnte eine Herausforderung darstellen.

Durch die Vorgaben für das **Screening-Dokument**, mit denen die Ausnahmetatbestände der § 3 Abs 1 und Abs 2 SP-V-Gesetz greifbar gemacht werden, bietet der SP-V-Leitfaden eine **praxisnahe Handhabe** für Änderungen – oder im Einzelfall auch Rücknahmen – von bestehenden Elementen des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes. Diese bisher seltenen Anlassfälle können in den nächsten Jahren häufiger auftreten.

Für die laufende Debatte um die Entwicklung eines Rechtsrahmens für die Durchführung von SUP im Bereich der hochrangigen Energienetzplanung zeigt der SP-V-Leitfaden, aufbauend auf den spezifischen Bestimmungen des SP-V-Gesetzes, einen etablierten Weg für die Durchführung maßstabsgerechter und sinnstiftender SUP auf.

Mit der skizzierten Ausrichtung und den dargestellten Elementen des SP-V-Leitfadens können Umweltberichte auf einer rechtssicheren Basis, mit fachlich hohem Anspruch und mit Relevanz in Prozessen, zur Entscheidungsvorbereitung erstellt werden. Das österr SP-V-System gewinnt so im internationalen Vergleich weiter an Profil als integriertes Planungs- und Umweltprüfungssystem mit nachweisbarem strategischem Charakter.

→ In Kürze

Für die Durchführung einer „Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich“ (SP-V) wurde im Jahr 2018 ein Leitfaden vom BMVIT veröffentlicht. Er wurde auf Basis einer umfangreichen Analyse der internationalen Fachliteratur sowie der bisherigen Praxis erstellt und enthält Angaben für die Erarbeitung des Screening- und des Scoping-Dokuments sowie insb des Umweltberichts. Der Charakter der SP-V als integriertes Planungs- und Prüfinstrument sowie ihr strategischer Anspruch werden dadurch gestärkt.

→ Zum Thema

Über die Autorin und den Autor:

Dipl.-Ing. Marielis Fischer hat Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien und an der KTH Stockholm studiert. Sie ist seit 2014 Projektleiterin im Bereich Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung bei der RaumUmwelt® Planungs-GmbH.

Kontaktadresse: RaumUmwelt® Planungs-GmbH, Neubaugasse 28, 1070 Wien.

Tel: +43 0 2363063-122

E-Mail: fischer@raumumwelt.at

Internet: www.raumumwelt.at

Dipl.-Ing. Felix Sternath hat Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien und am Politecnico di Milano studiert. Er leitet seit 2014 den Geschäftsbereich Raumplanung und Verkehrswesen der RaumUmwelt® Planungs-GmbH.

Kontaktadresse: RaumUmwelt® Planungs-GmbH, Neubaugasse 28, 1070 Wien.

Tel: +43 0 2363063-136

E-Mail: sternath@raumumwelt.at

Internet: www.raumumwelt.at

Literatur:

RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung, Wien, *Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr* (2017);

RVS 03.01.13 Kategorisierung und Anforderungsprofile von Straßen, Wien, *Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr* (2012);

RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen, Wien, *Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr* (2010);

Handbuch Strategische Umweltprüfung. Die Umweltprüfung von Politiken, Plänen und Programmen^{3,3}, Wien, *Institut für Technikfolgenabschätzung* (2013);

www.strategischeumweltpruefung.at, *Umweltbundesamt GmbH* (2020);

Transformation unserer Welt: Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung. Resolution der Generalversammlung, verabschiedet am 25. 9. 2015, *Vereinte Nationen* (2015).

Links:

https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/strategische_pruefung.html