

Die Strategische Umweltprüfung im Verkehrsbereich

Tagungsband

Cornelia Mittendorfer (Hrsg)

176


OKOBURO
Koordinationsstelle österreichischer
Umweltorganisationen



ÖSTERREICH

Wien, 2008
ISBN 978-3-7062-0103-2

Informationen zur Umweltpolitik
Nr 176

Die Strategische Umweltprüfung im Verkehrsbereich

Tagungsband

Cornelia Mittendorfer (Hrsg)


OKOBURO
Koordinationsstelle österreichischer
Umweltorganisationen



Zusammenstellung: Cornelia Mittendorfer (Bundesarbeitskammer)

Bearbeitung und
Layout: Christine Schwed (AK Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22
Tel.: ++43 (0) 1 -501 65/ 2698
Fax: ++43 (0) 1 -501 65/ 2105
E-Mail: christine.schwed@akwien.at

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2008, by Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien. Die in den "Informationen zur Umweltpolitik" veröffentlichten Artikel geben nicht notwendigerweise die Meinung der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte wieder.

Vorwort/Nachwort

Die SUP-Richtlinie (RL 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme vom 27. Juni 2001) war bis zum 20. Juli 2004 in nationales Recht umzusetzen. Die Richtlinie bezieht sich in ihrem Anwendungsbereich auf die UVP-Richtlinie und die Natura 2000 Schutzgebiete. Sofern bestimmte Pläne und Programme die Grundlage für Projekte sein können, die eine UVP oder eine Naturschutzverfahren für Projektgenehmigungen erforderlich machen, ist vor der Planerstellung eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen.

Der Kern der SUP ist der zu erstellende Umweltbericht, der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen sowie Alternativen ermittelt, beschreibt und bewertet. Während der Prüfung der Pläne und Programme sind die Öffentlichkeit und die Umweltbehörden zu konsultieren. Die Ergebnisse der SUP und des Konsultationsverfahren sind in der Entscheidung über den Plan oder das Programm zu berücksichtigen („Berücksichtigungspflicht“). Die Planungsentscheidung und die Entscheidungsgründe sind zu veröffentlichen.

In Österreich erwarteten viele von der SUP eine Verbesserung der Verkehrsplanung und eine Entlastung der UVP-Verfahren von Grundsatzfragen (zB Alternativenprüfung, Verkehrsträgerwahl: Straße oder Schiene?) und dadurch eine beschleunigte und konfliktfreie Abwicklung der UVP-Genehmigungsverfahren).

2003 hat die AK gemeinsam mit der Wirtschaftskammer, der MA22 der Gemeinde Wien und dem Lebensministerium zusammen mit etwa 25 weiteren ExpertInnen aus allen Bereichen - auch des BMVIT - im Rahmen der ÖGUT einen konsensualen Problembefund zum Thema SUP und Verkehrsplanung erstellt, Empfehlungen ausgearbeitet und diese auch den im Parlament vertretenen Parteien vorgestellt.

Die AK hatte damals vor der Umsetzung der Richtlinie in Österreich vehement die Strategische Umweltprüfung als verkehrsträgerübergreifende Prüfung des Generalverkehrsplanes Österreich aus 2002 gefordert. Aber auch, dass darin nicht nur der Ausbau der Infrastruktur enthalten sein soll, sondern ebenso verkehrspolitische Maßnahmen, insbesondere zur Steuerung des Verkehrsaufkommens im Sinne der Effizienz und der umweltpolitischen Ziele unter Berücksichtigung eines verbesserten Mobilitätsmanagements.

2005 wurde das Gesetz zur Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G) beschlossen, aber alle im Generalverkehrsplan Österreich aufgelisteten Projekte blieben, entgegen allen Forderungen, ausgeklammert – immerhin rund 70 Straßen- und 200 Schienenprojekte.

Ziel der gemeinsam mit dem Ökobüro veranstalteten Tagung war die Darstellung der Entwicklung in der österreichischen Verkehrsplanung und -politik in Folge der Umsetzung der SUP-Richtlinie in Österreich. Das SP-V-G und Erfahrungen damit wurden von verschiede-

nen Seiten untersucht und diskutiert. Ein Blick in unsere EU-Nachbarstaaten machte deutlich, dass die Umsetzung der Richtlinie nicht nur in Österreich eine große Herausforderung ist.

Die Vorträge, aber auch die Podiumsdiskussion auf dieser Tagung haben gezeigt, dass sich das SP-V-G als völlig unzureichend erwiesen hat.

Seit Inkrafttreten des SP-V-G wurden für fünf neue Projekte Verkehrs-SUPs durchgeführt. Alle betreffen Straßenprojekte, drei davon in Niederösterreich (Weinviertel Straße von Stockerau nach Kleinhauzdorf, Marchfeldstraße, Traisentalstraße), eines in Kärnten (B 317 Scheifling-Klagenfurt) und eines in Wien (Verbindungsspanne A 23 – S 1). In den Umweltberichten aller fünf Projekte wurde das Kyoto-Ziel praktisch völlig ausgeklammert, ebenso viele andere wichtige Umweltgesetze. Trotzdem wurde in allen fünf Fällen die Empfehlung für einen Schnellstraßenausbau gegeben, allerdings jeweils in Kombination mit einer Empfehlung für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Es wurde dann aber nur jeweils die Straßentrasse ins Bundesstraßengesetz aufgenommen, der öffentliche Verkehr ist unter den Tisch gefallen.

Die Strategische Umweltprüfung für den Verkehr nach dem SP-V-G sieht weder eine externe Überprüfung der Umweltberichte vor noch irgendwelche Überprüfungsrechte. Auch die Pflicht des Verkehrsministers, die Umwelterwägungen und Einwendungen bei der Planungsentscheidung zu berücksichtigen, bleibt praktisch ohne Konsequenzen.

Es bestand die einhellige Meinung, dass das SP-V-G nicht auf der geeigneten Planungsebene, nämlich viel zu projektnah ansetzt. Außerdem ist dadurch, dass die „Initiatoren“ (das sind die Errichtungsgesellschaften wie ASFINAG oder ÖBB Infrastruktur Bau AG oder Via Donau bzw. der Verkehrsminister selbst oder die Länder) die Netzveränderung vorschlagen - und die Kosten dafür selber tragen müssen - eine echte intermodale strategische Prüfung unmöglich. Es ist betriebswirtschaftlich unwahrscheinlich, aber auch unzumutbar, dass eine Errichtungsgesellschaft einen Umweltbericht erstellt, der zugunsten des anderen Errichters ausgeht. Außerdem ist durch die Ausklammerung des GV-P-Ö die große Menge der Netzveränderungen ausgeklammert, so dass nur einzelne Trassenverbindungen übrig blieben. In den Umweltberichten wurde zudem jeweils der Untersuchungsrahmen räumlich zu eng gesteckt, so dass ganz wesentliche Verkehrsströme in die Untersuchung nicht einbezogen wurden.

Fast einhellig wurde auch kritisiert, dass keine Vertreter einer qualifizierten Öffentlichkeit in die Prüfungsprozesse - also in die Erstellung der Umweltberichte - eingebunden waren. Die bisher durchgeführten Pilot-SUPs haben aber gezeigt, dass diese Form der „Demokratisierung“ des Prüfprozesses dazu führt, dass weitaus mehr Fragestellungen und Zielkonflikte einbezogen und auch geklärt werden können und daher eigentlich der einzig gangbare Weg zu einer öffentlichen Akzeptanz sind.

Darüber hinaus ist aber auch der Mangel an jeglichem externen Überprüfungsmechanismus mit dem Prinzip der Rechtsstaatlichkeit nicht vereinbar. Immerhin handelt es sich bei

Planungsentscheidungen auf dieser Ebene um Festlegungen, die Rechtseingriffe in großem Umfang mit sich bringen.

Die AK fordert daher, die strategische Umweltprüfung für den Verkehr grundlegend neu zu gestalten und im Sinne der ursprünglichen Forderungen und aufbauend auf den Erfahrungen der Praxis eine verkehrsträgerübergreifende strategische Umweltprüfung mit rechtsstaatlichen Standards auf der geeigneten Planungsebene gesetzlich zu etablieren.

Wien, im Oktober 2007

Cornelia Mittendorfer

Inhaltsverzeichnis

1. Regelt die SUP-Richtlinie die zentralen Elemente einer Strategischen Umweltprüfung? (Dieter Günnewig)	1
2. Planungs- und Entscheidungspraxis im Verkehrsbereich vor/nach der Umsetzung der SUP-RL in Österreich (Cornelia Mittendorfer)	9
3. Wie strategisch ist die strategische Prüfung Verkehr nach dem Bundesgesetz (SP-V-G)? (Fritz Kroiss).....	21
4. Die Berücksichtigung der Öffentlichkeitsbeteiligung und der SUP in Österreich im Vergleich zu Tschechien, Ungarn und Estland (Thomas Alge).....	31
5. Evaluierung von Umweltbericht und SUP-Verfahren am Praxisbeispiel S 37 Scheifling – Klagenfurt (Robert Unglaub).....	39
6. Erfahrungen mit der Verkehrs-SUP in Deutschland und Europa (Dieter Günnewig)	53
AutorInnenverzeichnis	65
ANHANG I	ab 67
Programm zur Tagung vom 25.09.2007	
Presseaussendung der AK vom 25.09.2007	
SUP-Richtlinie	
SP-V-G (Bundesgesetzblatt)	
Vorschläge der ÖGUT-Arbeitsgruppe	
ANHANG II	ab 105
Aarhus-Konvention	
Aarhus-Compliance Committee – Entscheidung und Empfehlung bezüglich Armenien	
Aarhus-Compliance Committee – Entscheidung und Empfehlung bezüglich Belgien	

1. Regelt die SUP-Richtlinie die zentralen Elemente einer Strategischen Umweltprüfung?

Dieter Günnewig, Bosch&Partner, Hannover

1.1 Was sind die europäischen Zielsetzungen?

Die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme („SUP-Richtlinie“) trat am 21. Juli 2001 in Kraft. Sie setzt den Mindestrahmen für das gemeinschaftliche Verfahren zur Umweltprüfung, das von den Mitgliedsstaaten in vergleichbarer Weise bei der Aufstellung und Annahme von Plänen und Programmen, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben werden, umzusetzen ist.

Die SUP-Richtlinie ist ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Umweltpolitik zur nachhaltigen Förderung und Entwicklung eines hohen Umweltschutzniveaus. Im Kontext der europäischen Umweltvorschriften hat die Strategische Umweltprüfung von Plänen und Programmen die Aufgabe, die mit der Richtlinie 85/337/EWG bereits seit mehr als 20 Jahren eingeführte Projekt-UVP im vorgelagerten Planungs- und Entscheidungsverfahren zu ergänzen. Bei der Einführung der SUP-Richtlinie hat die EU-Kommission begründet, dass die UVP insbesondere bei Großprojekten häufig in einem zu späten Entscheidungsstadium stattfindet. Wichtige Festlegungen über den Standort oder die Alternativen können bereits erfolgt sein, und die Möglichkeiten signifikanter Anpassungen sind dann häufig begrenzt. Bereits bei der Ausarbeitung und spätestens bei der Annahme der jeweils rahmensetzenden Pläne und Programme sollen Umwelterwägungen frühzeitig und systematisch berücksichtigt werden. Alternative Lösungen sind in Betracht zu ziehen und in die Entscheidungsfindung einzustellen. Sollte dennoch gegen die umweltverträglichste Lösung entschieden werden, sind die Abwägungsgründe plausibel darzulegen (EU 2003, Zif. 5.11 ff).

In den mit der SUP stärker zu strukturierenden Planungs- und Konsultationsverfahren muss die Öffentlichkeit zu den Planungsentwürfen und zur Umweltprüfung angehört werden, ihre Stellungnahmen müssen berücksichtigt werden. Die Bürger sollen nach Auffassung der EU mehr Einfluss auf die Entscheidungen nehmen können. Die EU-Kommission geht davon aus, dass die auf der Grundlage einer SUP getroffenen Entscheidungen auf einer besseren Sachkenntnis der Umweltbelange beruhen und somit zukunftsfähiger sein werden.

1.2 Was ist Gegenstand der SUP

Die Merkmale und Kriterien, die Pläne und Programme aufweisen müssen, damit sie in den Geltungsbereich der SUP-Richtlinie fallen, ergeben sich aus den Bestimmungen der Art. 2 und 3 der Richtlinie.

Art. 2: Die Pläne und Programme müssen a) von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen werden oder von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege des Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet werden und b) aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden.

Art. 3: Die Pläne und Programme müssen voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, um einer Umweltprüfung unterzogen zu werden. Die Richtlinie legt die Gruppen von Plänen und Programmen fest, die entweder obligatorisch oder auf der Grundlage einer Festlegung („Screening“) durch die Mitgliedstaaten einer Umweltprüfung bedürfen. Grundsätzlich ist eine Umweltprüfung für Pläne und Programme vorgesehen, die in ausdrücklich genannten Bereichen wie auch dem Verkehr ausgearbeitet werden, wenn durch sie der Rahmen für die künftige Genehmigung jeweils UVP-pflichtiger Vorhaben gesetzt wird oder bei denen eine Verträglichkeitsprüfung gemäß Richtlinie 92/43/EWG (Habitat-Richtlinie) für erforderlich gehalten wird. Ausgenommen sind Pläne und Programme, die nur lokale behördliche Festlegungen kleiner Gebiete betreffen oder geringfügig geändert werden und deshalb voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen haben werden.

Der Vollständigkeit halber sei ergänzt, dass es den Mitgliedsstaaten freigestellt ist, bei ihren eigenen nationalen Regelungen über die Mindestanforderungen der Richtlinie hinauszugehen, sofern sie dies wünschen (EU 2003, Nr. 3.15).

1.3 Welche Verfahrenselemente und -prinzipien kennzeichnen die SUP?

Das Verfahren der „Umweltprüfung“ ist in den Art. 4 bis 9 SUP-RL geregelt und gekennzeichnet durch

- eine Form der Konsultation von Umweltbehörden bei der Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrads der in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen,
- die Ausarbeitung eines Umweltberichts zum Planentwurf,
- geeignete Konsultationen von Behörden und Öffentlichkeit sowie benachbarten Mitgliedsstaaten, deren Umwelt erheblich beeinträchtigt werden kann, bei der Entscheidungsfindung,

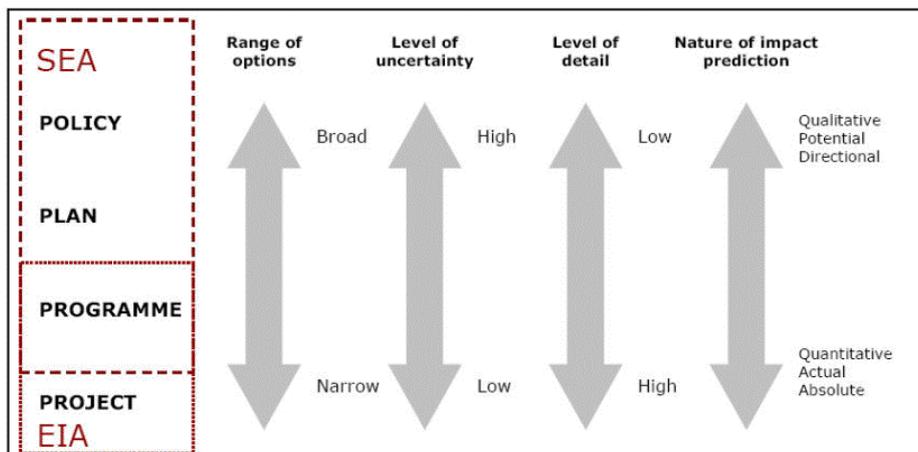
- die Berücksichtigung des Umweltberichts und der Ergebnisse der Konsultationen bei der Entscheidungsfindung,
- die Bekanntgabe über die Annahme des Plans oder Programms.

Die Mitgliedstaaten übernehmen die Anforderungen entweder in ihre bestehenden Planverfahren oder schaffen, wie in Österreich mit der „Strategischen Prüfung Verkehr“ entsprechend dem SP-V Gesetz, ein separates Verfahren.

Sofern die Pläne und Programme Teil eines hierarchisch aufgebauten Gesamtgefüges sind und die jeweiligen Umweltprüfungen auf verschiedenen Ebenen durchgeführt werden, sind sie so zu organisieren, dass Mehrfachprüfungen vermieden werden. Dies erfordert in aller Regel und unter Einbeziehung der späteren Projektplanung und UVP eine eingehende Abgrenzung der jeweiligen Prüfungsinhalte („Abschichtung“).

Die inhaltliche Informationsgewinnung und -verarbeitung erfolgt im Zuge der Ausarbeitungen des Umweltberichts. Bereits bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens ist zu regeln, wie und in welchem Detailgrad die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen von welchen Planalternativen ermittelt, beschrieben und bewertet werden (Abb. 1-1) und wann sie in den Prozess der Aufstellung und Annahme des Plans einbezogen werden sollen. Je komplexer der Plan bzw. das Verfahren der Entscheidungsfindung („Decision Making“), umso bedeutsamer ist auch die Aufgabe, die Erstellung des Umweltberichts und die Einbeziehung von Umwelterwägungen in die Ausarbeitung als einen kontinuierlichen und zielgerichteten Prozess festzulegen und zu organisieren. In diesen Prozess können die Umweltbehörden über die Beteiligung bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens der SUP hinaus einbezogen werden (vgl. EU 2003, Nr. 5.18).

Abb. 1-1 Die Methodikbestimmenden Unterschiede zwischen den Umweltprüfungen SUP und UVP und ihrem jeweiligen Prüfungsgegenstand (Sheate et al. 2005)



Die Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt ist nicht mehr Bestandteil des Planverfahrens, sondern Teil der Plandurchführung. Die Überwachungsmechanismen sind allerdings im Umweltbericht hinreichend darzustellen.

1.4 Beteiligung der Bürger

„Die Richtlinie über die strategische Umweltprüfung ist ein wichtiger Schritt zu einer nachhaltigen Entwicklung und verstärkter Demokratie. [...] Die europäischen Bürger sollten ermutigt werden, sich stärker an den Diskussionen und Entscheidungen zu beteiligen, die für ihr Wohlergehen und die Zukunft der Umwelt, in der sie leben, von größter Bedeutung sind“ (M. Wallström zum Ablauf der Umsetzungsfrist der SUP-RL 2004).

Um diese Zielsetzung zu erreichen, sind die Konsultationen und insbesondere die Beteiligung der Öffentlichkeit aus Sicht der EU-Kommission unverzichtbar für die Planverfahren mit SUP. Sofern nicht bereits ohnehin Bestandteil der Philosophie der jeweiligen Planverfahren, sind die spezifischen Informationsanforderungen umzusetzen und die Art der Berücksichtigung der Eingaben und Stellungnahmen darzulegen.

Die Einzelheiten der Organisation zur Information der Öffentlichkeit und des Umgangs mit Rückmeldungen bleiben den Mitgliedstaaten allerdings überlassen. Die SUP-Richtlinie gibt dabei keine Details zur Art der Konsultation vor. Es kann im Einzelnen geregelt werden, wo Informationen bereitstehen, wie die Öffentlichkeit informiert werden kann oder auf welche Weise Stellungnahmen abgegeben werden können. Die Mitgliedstaaten können auch moderne Konsultationsmethoden wie zum Beispiel Diskussionsforen im Internet erproben. Zwischen öffentlichen Anhörungen, Lenkungsgruppen, Fokusgruppen, Beratungsausschüssen, Befragungen und weiteren Techniken kann die für den jeweiligen Plan oder das jeweilige Programm am besten geeignete Form der Konsultation bestimmt werden.

Wie gerade Beispiele aus Österreich zeigen, sind die diesbezüglichen Bestimmungen der SUP als effizienter Auslöser für erfolgreiche kooperative und mediative Planungs- und Entscheidungsfindungsprozesse genutzt worden, in denen häufig über die eigentlichen Aufgaben der SUP hinausgehend auch wesentliche Grundsatzfragen des jeweiligen Plans geklärt werden konnten. Die Erfolgsaussichten zur gemeinsamen Erreichung der Ziele des Plans und der SUP konnten offensichtlich auch im Zusammenhang mit komplexen verkehrsplanerischen Problemstellungen erfolgreich befördert werden (Arbter 2004).

1.5 Der Umweltbericht

Der Umweltbericht bezeichnet den Teil der Plan- oder Programmdokumentation, der die in Artikel 5 und in Anhang I vorgesehenen Informationen enthält. Nach Auffassung der Dienste der EU kann es nützlich sein, den erkennbar separat zu erstellenden Bericht soweit

möglich nach den Überschriften in Anhang I zu gliedern. Vorgesehen sind Informationen über

1. Inhalt und wichtigste Ziele des Plans oder Programms, seine Beziehung zu anderen Plänen und Programmen,
2. derzeitigen Umweltzustand und die Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans,
3. Umweltmerkmale der beeinflussten Gebiete,
4. sämtliche relevanten Umweltprobleme, insbesondere wenn sie sich auf Gebiete mit besonderer Umweltrelevanz beziehen wie die Natura 2000-Gebiete,
5. festgelegte Ziele des Umweltschutzes mit Bedeutung für den Plan oder das Programm und die Art, wie diese Ziele und alle Umwelterwägungen berücksichtigt wurden,
6. voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen auf den Kanon der Schutzgüter,
7. Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen,
8. Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen und Methodik der Umweltprüfung einschließlich der etwaigen Schwierigkeiten,
9. geplante Maßnahmen zur Überwachung,
10. nichttechnische Zusammenfassung.

Für die Festlegungen des Untersuchungsrahmens sowie den integrativen und in der Regel auch iterativen Prozess von Plan und SUP sollte zwei Aspekten m.E. eine besondere Aufmerksamkeit zuteil werden:

- Die zum Tragen kommende Methodik der Umweltprüfung muss konsequent den Zusammenhang zwischen den festgelegten, für den jeweiligen Plan bedeutsamen Umweltzielen einerseits und den zu ermittelnden und zu beurteilenden Umweltauswirkungen andererseits herstellen. Mit der Aussage über das Maß der Beeinträchtigung ist immer auch das Maß der Zielerfüllung bzw. des Konfliktes mit den Zielen zu verbinden. Letztendlich ist damit auch die Struktur der zur Überwachung vorzusehenden Umweltaspekte vorgegeben.
- Die im Zuge des Planungsprozess eingestellten vernünftigen Alternativen stehen zunächst immer im Zeichen der jeweiligen Zielsetzung und Aufgabenstellung des Plans oder Programms, unterscheiden sich möglicherweise aber auch im Hinblick auf den Umfang der resultierenden Umweltauswirkungen. Die Alternativenprüfung hat somit häufig auch die Zielstellung, erhebliche Umweltauswirkungen des Plans oder Programms zu vermeiden oder zu vermindern. Die Definition der Alternativen ist dabei seitens der EU in keiner Weise eingeschränkt und reicht von verschiedenen Alternativen innerhalb eines Plans über alternative Wege zur Erreichung des Planziels bis hin zu weitreichenden alternativen Entwicklungsszenarien. Für die

SUP im Verkehrssektor sind damit je nach Planziel verkehrsträgerspezifische wie verkehrsträgerübergreifende Alternativen vernünftig oder auch nicht. Es empfiehlt sich, die Entscheidungen hierüber aus Akzeptanzgründen in einen angemessenen Beteiligungsprozess unter Einbeziehung der Öffentlichkeit einzubinden. Die Umgangsweise mit den Alternativen ist dann möglichst transparent und nachvollziehbar aufzubereiten.

1.6 SUP und strategische Verkehrsplanung

Spezielle Hinweise zur SUP von Verkehrsplänen und -programmen geben die SUP-Richtlinie und die dazugehörigen Guidance-Papiere der Kommission nicht. Allerdings bestehen schon seit geraumer Zeit Aktivitäten der EU, im Transportsektor Planungshilfen zur Integration von Umweltbelange und zur SUP erarbeiten zu lassen. Zuletzt wurden im Jahre 2005 die Ergebnisse eines thematischen Netzwerks „Integration von Umweltbelangen in die gemeinschaftliche Verkehrspolitik“ als „The SEA Manual“ veröffentlicht. Ziel war es, unter dem Begriff „BEACON“¹ den Stand der Erfahrungen, Methoden, Arbeitshilfen und Daten zusammenzuführen, Erkenntnisse zur best practice zu gewinnen und den Sachstand in einem Handbuch zusammenzufassen.

Auch auf der europäischen Ebene dominiert die Erkenntnis, dass neben der Definition von verfahrensbezogenen und inhaltlichen Anforderungen vor allem die Gestaltung eines konstruktiven und beteiligungsorientierten Prozesses von Plan und SUP letztendlich nicht nur zu einem den Anforderungen der SUP-Richtlinie genügenden Umweltbericht, sondern insbesondere auch zu einem „guten Plan“ führen werden.

1.7 Chancen und Risiken für die konkrete Umsetzung

Die SUP-Bestimmungen betreffen europaweit einen Strauß von verschiedenen Plänen und Programmen. Sie unterscheiden sich von ihrer fachlichen Zielstellung, der jeweiligen Verfahrensrahmenbedingungen und vielem mehr. Die Vergleichbarkeit selbst der Systeme in Österreich und Deutschland setzt eine recht intensive Auseinandersetzung mit den jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen und de jeweiligen Planungs- und Entscheidungshierarchien und - abläufen voraus. Daher ist das Ausfüllen und Qualifizieren des mit der SUP-RL gesetzten Mindestrahmens der EU-Kommission eine Aufgabe, die einerseits dem Postulat der gemeinschaftlichen Vergleichbarkeit genügen muss. Andererseits ist aber auch den hohen Anforderungen an die Ziele der gemeinsamen Umweltpolitik zu entsprechen, und das bedeutet u.U. das qualifizierte Ausfüllen über den absoluten Mindestrahmen hinaus. Wichtige Stellschrauben der jeweils nationalen Umsetzung betreffen vor allem

¹ Build an Environmental Assessment CONsensus

- die Art und Weise der Bestimmung der SUP-pflichtigen Pläne und Projekte im Rahmen der nationalen Gesetzgebung und der jeweils anzuwendenden Verfahrensprozeduren. Modelle einer gebündelten Regelung in einem gemeinsamen UVP- und SUP-Gesetz (z.B. Deutschland) stehen der dezentralen Umsetzung in den jeweiligen Fachgesetzen gegenüber (z.B. Österreich)
- das Verständnis und den Umgang mit den „vernünftigen“ Alternativen. Die EU-Kommission setzt hier einen weiten Spielraum und erlaubt es, in das jeweilige fachliche Planziel auch die Vermeidung und Verringerung von Umweltauswirkungen einzubeziehen. So könnten bspw. in verkehrsträgerspezifischen Plänen auch verkehrsträgerübergreifende Alternativen Berücksichtigung finden
- die Organisation eines gemeinsamen Entwicklungsprozesses von SUP und Plan bzw. Programm, der iterativ und integrativ zu einem „guten Plan“ führt und vermeidet, dass mit einem nicht in den Prozess integrierten Umweltbericht lediglich minimalen formalen Ansprüchen Genüge getan und das Optimierungspotenzial für den Plan nicht genutzt wird
- in diesem Zusammenhang auch die Festlegungen zum Untersuchungsrahmen zu Beginn des Verfahrens. Die Vorgehensweise ist so zu organisieren, dass der Erkenntnisgewinn im Zuge der Planung im konsultativen Zusammenspiel der beteiligten Umweltbehörden prozessbegleitend zur Präzisierung der SUP führt.
- die Organisation der Öffentlichkeitsbeteiligung dahingehend, dass auch hier die Möglichkeiten nicht verschlossen werden, das gebotene Mindestmaß an Beteiligung auch kreativ zu erweitern, wenn es sich sowohl seitens des Plans bzw. Programms als auch seitens der SUP im Sinne der Akzeptanzerhöhung anbietet
- die Prozeduren, die im Zuge der Annahme des Plans die Berücksichtigung des Umweltberichts und insbesondere auch der Konsultationsergebnisse dokumentieren. Diesbezüglicher Aufwand lässt sich durch eine integrative Ausarbeitung von Plan und Umweltbericht und prozessbegleitende Beteiligungsstrukturen nachweislich verringern

Als Fazit ist zusammenzufassen: Die SUP-Richtlinie gibt in der Zusammenschau der einzelnen Regelungen und der Erwägungsgründe die zentralen Elemente einer SUP und deren Zielsetzungen unmissverständlich vor. Gleichwohl lässt sie Spielraum für die nationale Umsetzung in den Mitgliedsstaaten, wohl berücksichtigend, dass hier sehr unterschiedlich ausgeprägte und eingespielte Verfahrenstraditionen bestehen. Wichtig ist daher die vergleichende Betrachtung und der Austausch zwischen den Mitgliedsstaaten, einerseits sicherlich um konstruktiv Kritik zu üben, andererseits aber vor allem, um voneinander zu lernen und zu erkennen, dass es verschiedene, aber gleichermaßen zum Ziel führende Wege geben kann.

1.8 Literatur

Arbter, K. 2004: SUP – Strategische Umweltprüfung für die Planungspraxis der Zukunft, Wien – Graz

DG Energy and Transport 2005: Manual on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans, "BEACON manual",
<http://ec.europa.eu/environment/eia/sea-support.htm>

EU-Kommission 2003: Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

Richtlinie 2001/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme („SUP-Richtlinie“)

Sheate, W., Byron, H., Dagg, S. and Cooper, L. 2005: The Relationship between the EIA and SEA Directives, Final Report to the European Commission DG Environment, August 2005. <http://www.cep.co.uk/Publications.htm>

2. Planungs- und Entscheidungspraxis im Verkehrsbereich vor/nach der Umsetzung der SUP-RL in Österreich

Cornelia Mittendorfer, Bundesarbeitskammer

2.1 Problembefund und Forderungen

2003 - also vor der anstehenden Umsetzung der SUP-Richtlinie - hat die AK gemeinsam mit der WKÖ, der MA 22 und dem Lebensministerium zusammen mit etwa 25 weiteren ExpertInnen aus allen Bereichen - auch des BMVIT - im Rahmen der ÖGUT einen konsensualen Problembefund zum Thema SUP und Verkehrsplanung erstellt, Empfehlungen ausgearbeitet und diese auch den im Parlament vertretenen Parteien vorgestellt.

Zentrale Punkte des **Problembefunds** waren:

- Zu geringe rechtliche Grundlage für eine sinnvolle Anwendung der SUP-RL im Verkehrsbereich (Unverbindlichkeit des Generalverkehrsplans Österreich - GVP-Ö)
- Mangelnde Transparenz und kein Verfahren zur Fixierung von Straßenprojekten, keine Umweltanalyse, keine Kosten-Nutzen-Analyse
- Keine Herstellung eines öffentlichen Konsenses - Beteiligung der Öffentlichkeit viel zu spät bei den Projektgenehmigungen
- Keine verkehrsträgerübergreifende Prüfung
- Kein Konnex zwischen Verkehrsplanung und nationalen und internationalen rechtlichen Verpflichtungen im Umweltbereich
- Keine Kostenwahrheit im Verkehrsbereich
- Keine Abstimmung mit der Raumordnung; kein Ansatz zu einer verkehrssparenden Raumordnung
- Der Staat ist planende und genehmigende Stelle

Die **Forderungen** waren daher:

- Stärkung und Ausbau gesetzlicher Grundlagen für eine verbindliche verkehrsträgerübergreifende Gesamtverkehrsplanung auf Bundesebene sowie Schaffung geeigneter rechtlicher Grundlagen für Verkehrsplanungen auf Landesebene (Erstellung und Revision der Pläne) - d.h. die rechtliche Verankerung des GVP-Ö und wiederkehrende, strategische Umweltprüfungen (alle 4-8 Jahre)
- Durchführung einer SUP im Zuge der Gesamtverkehrsplanung als integratives Planungselement
- Verbesserung der Abstimmung und Transparenz zwischen Raum- und Verkehrsplanung
- Schaffung eines 3-Stufen-Konzeptes zur Projektverwirklichung einschließlich Umweltprüfung (dieser Punkt interessiert als Schnittpunkt zu den UVP- und damit Projektverfahren in diesem Kontext nicht).

Die AK hat im Vorfeld der Gesetzeserlassung ebenfalls massiv die SUP für den GVP-Ö gefordert, und – genau so wie im Rahmen der ÖGUT-Arbeitsgruppe – dass dieser nicht nur Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, sondern auch verkehrspolitische Maßnahmen umfassen muss, insbesondere zur Steuerung des Verkehrsaufkommens im Sinne der Effizienz und der umweltpolitischen Ziele unter Berücksichtigung eines verbesserten Mobilitätsmanagements.

2.2 BG über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G)

2005 wurde das SP-V-G erlassen, und zwar unter Ausklammerung des GVP-Ö.

GVP-Ö 2002 war ein erster Ansatz einer intermodalen Planung, aber (anders als in Deutschland etwa) wurden die Projekte ohne Prüfverfahren – „auf Zuruf“ - aufgenommen, großteils basierend auf der sogenannten GSD-Studie. Im Zeitpunkt der Erstellung umfasste der GVP-Ö ca. 70 Straßenprojekte (das bedeutet ein Investitionsvolumen von ca. 7,5 Mrd. € für den Bund und ebenso ca. 7,5 Mrd. € für die Länder) sowie ca. 200 Schienenprojekte (mit einem Investitionsvolumen von rund 27 Mrd. €).

Unter dem Titel „Nachhaltige Mobilität“ werden im GVP-Ö folgende Ziele aufgeführt:

- Wirtschaftsstandort stärken
- Netze effizient und bedarfsgerecht ausbauen

- Sicherheit erhöhen
- Finanzierung sicherstellen
- Umsetzung erleichtern

Allerdings ist kein Umweltziel und kein soziales Ziel enthalten.

Der Kern des GVP-Ö, die sogenannte GSD-Studie aus 1999 („Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich) ist als rudimentär zu bezeichnen; ganze 13 Zeilen etwa behandeln „Aspekte der Verkehrs- und Umweltpolitik“. Die AK hat damals eine „dissenting opinion“ abgegeben und unter anderem die mangelnde verkehrsträgerübergreifende Betrachtung kritisiert, ebenso wie das Fehlen umweltbezogener, regionaler und sozialpolitischer Aspekte sowie die bewusste Ausklammerung der Finanzierung, der Ausbauprioritäten und der Dimensionierung.

Dies zeigt, welche Menge an Projekten in welcher Planungsqualität dem Anwendungsbereich des SP-V-G entzogen sind.

- (verbleibender) Anwendungsbereich des SP-V-G:

Wasser:	Erklärung von weiteren Gewässern zu Wasserstraßen
Bahn:	Erklärung von Hochleistungsstrecken
Straße:	nur eine Änderung des Anhangs zum BundesstraßenG (Hinzufügung und Streichung)

(Einzelfallprüfung und sogenannte Bagatellregelung bleiben hier außer Betracht).

Kursorisch zur Struktur des SP-V-G:

- BMVIT führt die SP-V durch
- „Initiatoren“ (BMVIT, Länder, Asfinag, ÖBB-Infrastruktur-Bau-AG etc.) schlagen Netzveränderung vor
- Initiatoren erstellen selbst den Umweltbericht; dieser wird nicht extern geprüft
- Öffentlichkeit, Umweltstellen, andere Initiatoren können Stellung nehmen
- (grenzüberschreitende Umweltauswirkungen: eigenes Konsultationsverfahren)
- BMVIT veröffentlicht die gewünschte Planungsentscheidung und die zusammenfassende Erklärung im Internet, und zwar mit der Begründung, wie die Umwelterwägungen und die Ergebnisse der Konsultationen berücksichtigt wurden.

Schiene: Bescheid wird erlassen

Straße: Vorschlag zur Änderung des Bundesstraßengesetzes geht ins
Parlament

Welche Ansatzpunkte finden sich im SP-V-G zur Lösung der definierten Probleme?

- Ziele einer SP-V (§ 5 SP-V-G):
 - „Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen“
 - = 1 von 10 Zielen – teilweise schwer verständliche Ziele
 - kein Abwägungskriterium, wie die unterschiedlichen Ziele und Zielkonflikte zu vereinbaren/auszuräumen sind
- Das Spiel der Akteure
 - Initiator (kann BMVIT selbst sein) – erstellt den Umweltbericht selbst
 - SP-V - durch BMVIT
 - Öffentlichkeit: „Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme“
 - BMVIT-Website: „erweitertes Begutachtungsverfahren“
- Umweltbericht (§ 6 SP-V-G)
 - viele Unklarheiten, keine DurchführungsV erlassen (ein „Leitfaden“, der in den Umweltberichten zitiert wird, ist nicht öffentlich – das stellt einen erheblichen Mangel an Transparenz dar)
 - einige Anhaltspunkte:
 - vorgeschlagene Netzveränderung und Beziehung zu anderen relevanten Plänen und Programmen
 - Begründung und erwarteter Nutzen
 - intermodale und netzübergreifende Alternativenprüfung
 - Beschreibung, wie die Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt vorgenommen wurde
 - derzeitiger Umweltzustand und Entwicklung ohne Netzveränderung
 - derzeitige relevante Umweltprobleme
 - maßgebliche Umweltschutzziele
 - Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen
 - Maßnahmen zur Verringerung der negativen Umweltauswirkungen und Überwachungsmaßnahmen

- im Umweltbericht selbst ist keine Kosten-Nutzen-Rechnung gefordert
- im Umweltbericht ist nicht die Einhaltung geltenden Umweltrechts oder von nationalen oder internationalen Umweltzielen gefordert

2.3 SUP-Fälle in der Praxis

Bisher wurden 5 Verkehrs-SUPs durchgeführt, die im „Netz“ auffindbar sind. Abgesehen davon, dass diese „auf der Internetseite des BMVIT“ für BürgerInnen nicht selbstverständlich gefunden werden können, bedeutet die Veröffentlichung auf diesem Weg aufgrund der sogenannten „digital divide“ vor allem für ältere Menschen in der ländlichen Bevölkerung einen massiven Ausschluß von der Information.

Im Folgenden sollen die 5 durchgeführten SUPs kurz dargestellt werden. Grundlage für die Darstellung sind ausschließlich die vom BMVIT auf BMVIT-Website veröffentlichten Dokumente. Aufgrund des großen Umfangs der Umweltberichte handelt es sich selbstverständlich immer um eine Reduktion auf die am wesentlichsten erscheinenden Punkte. Die Wiedergabe der Äußerungen in den Konsultationen stützt sich ebenfalls jeweils auf die vom BMVIT in den Zusammenfassenden Erklärungen angeführten Texte (siehe www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/strategische_pruefung/)

B317 Scheifling – Klagenfurt

Initiator ASFINAG und BMVIT; 1 relativ eng definierter Korridor, 5 Varianten

Umweltbericht:

Die Alternative „Schnellstraße“ hat im „Wirkungsbereich globale Klimaauswirkungen und lokale Abgasbelastungen“ „stark negative“ Auswirkungen, trotzdem wird sie - aufgrund von Empfehlungen wie „ökologische Ausgleichsflächen in Form von Schutzpflanzungen u.a. zur Auskämmung von Luftschadstoffen“ - als „umweltverträglich“ bezeichnet.

Im Umweltbericht selbst wird angeführt, dass zB die Wasserbelastung, die Flächenbeanspruchung und die Trennwirkung in der Kosten-Nutzen-Rechnung (KNR) „mangels geeigneter Datengrundlage“ nicht berücksichtigt werden.

Konsultationen:

Die Umweltstelle BMLeben kritisiert die mangelnde Nachvollziehbarkeit der Bewertung, dass der Untersuchungsrahmen zu eng und die Alternativenprüfung nicht nachvollziehbar sei, dass die Regionalentwicklung in der Umweltprüfung abgehandelt werde, was zu einer Abwertung der Umweltaspekte führe, Klima und Luft seien zu knapp behandelt, Abfall fehler, Schadstoffemissionen seien zu wenig behandelt aber ökonomische Aspekte überbewer-

tet, die relevanten Umweltschutzziele nicht ausreichend berücksichtigt und vieles mehr.
Vorschlag: Ortsumfahrungen und ÖV

Das Forum Alpenkonvention Kärnten macht schwere inhaltliche Mängel geltend; es bestehe ein Widerspruch zum Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, das den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr untersagt.

Zusammenfassende Erklärung:

„... der BMVIT stellt fest, dass...die Bemerkungen...berücksichtigt werden können“.

Ergebnis:

Empfehlung für S37 Klagenfurter Schnellstraße (Scheifling - Knoten Klagenfurt Nord); wurde am 9.5.2006 in das Bundesstraßengesetz aufgenommen.

Weinviertel Straße (Stockerau - Staatsgrenze Kleinhaugsdorf)

Initiator: Land Niederösterreich; 6 Varianten

Umweltbericht:

Der Umweltbericht beruft sich auf GSD-Studie. Die Netzveränderung befindet sich in Konkurrenz zur A5; darauf weist auch die ASFINAG hin. Es liegt eine negative Stellungnahme von Tschechien vor: über der Grenze wird die Straße nicht als Schnellstraße ausgebaut; es werden lediglich Ortsumfahrungen errichtet.

Empfehlung für Schnellstraßenausbau kombiniert mit ÖV-Ausbau, obwohl eine andere Variante (nämlich Halbausbau im Süden und Ortsumfahrungen im Norden) das bei weitem günstigere Nutzen-Kosten-Verhältnis hat. „Die potentiell negativen, erheblichen Umweltauswirkungen der Variante Schnellstraße und ÖV-Ausbau können durch Ausgleichsmaßnahmen beseitigt (sic!) werden, weshalb diese Alternative als umweltverträglich angesehen werden kann.“

Konsultationen:

Die Umweltstelle BMLeben bezeichnet Darstellung, Bewertung und Berücksichtigung der Umweltauswirkungen als mangelhaft; das Erreichen wichtiger umweltpolitischer Zielsetzungen und Verpflichtungen sei nicht zu erkennen.

Zusammenfassende Erklärung:

Standardtext: „...Bemerkungen können berücksichtigt werden...“

Ergebnis:

lediglich Empfehlung für Schnellstraßenbau; am 9.5.2006 ins Bundesstraßengesetz aufgenommen

Marchfeld Straße

Initiator: Land NÖ; 8 Varianten

Umweltbericht:

Textzitate:

„Es zeigt sich, dass im Marchfeldkorridor der ÖV-Ausbau das höchste Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist, der Schnellstraßenbau jedoch den höchsten Nutzen erzielt“.

„Nur die MIV(Motorisierter Individualverkehr)-Ausbauplanfälle leisten einen positiven Beitrag zur Nachhaltigkeit für das Kriterium Siedlungsraum“.

„In den Kriterien Lärm und Luftschadstoffe ist eine nachhaltige Entwicklung im Sinne der Einhaltung der Grenzwerte gegeben....eine Reduktion klimarelevanter Treibhausgase ist in den MIV-Maßnahmenplanfällen nicht möglich, Lösungsstrategien sind hier vor allem auf nationaler und internationaler Ebene zu entwickeln.“

Empfehlung: Schnellstraßenbau Wien (Knoten Raasdorf) - Marchegg und ÖV-Ausbau gem. Schnellbahn-Konzept.

Konsultationen:

ÖBB und Umweltstelle des Landes Niederösterreich haben keine Stellungnahme abgegeben.

Das BMLeben kritisiert, dass die A6 Nordostautobahn Wien-Bratislava nicht ausreichend berücksichtigt sei, sowie eine unspezifische Darstellung der Umweltziele, eine mangelnde Darstellung von Zielkonflikten; Lücken in der Maßnahmendefinition; keine Angaben zu Abfall; unklare/zu knappe Behandlung der Schutzgüter Luft, Klima, Boden, menschliche Gesundheit und Lärm; mangelnde Behandlung des Naturschutzes; fehlendes Monitoring. Die Bewertung wird methodisch und inhaltlich kritisiert.

Zusammenfassende Erklärung:

Standardtext: „...Bemerkungen können berücksichtigt werden...“

Ergebnis:

Lediglich Empfehlung für Schnellstraßenausbau Wien - Marchegg; am 9.5.2006 ins Bundesstraßengesetz aufgenommen

AXX - Verbindungsspanne A23 - S1

Initiatorin Stadt Wien; 4 Varianten („Wirkungsanalysen“)

Umweltbericht:

Zu den Luftschadstoffen lapidare, aber nicht leugnende Aussagen; subjektiv am ehesten der Eindruck des Versuchs einer integrativen Betrachtung. Trotzdem finden sich Aussagen wie zB „Straße = umweltverträglicher Verkehrsträger“.

Empfehlung: zusätzliche hochrangige Straße im Korridor Pottendorfer Linie und ergänzende Maßnahmen ÖV (Ausbau der U1).

Konsultationen:

Die ASFINAG bezeichnet es als das teuerste aller je realisierten Projekte

Das BMLeben bringt ähnlich gravierende Kritikpunkte wie bei den anderen Umweltberichten vor sowie den dringenden Wunsch nach ÖV-Ausbau

Wiener Umweltschutzorganisation kritisiert zB den mangelnden Konnex mit dem Klimaschutz

MA22 (die Umweltstelle der Gemeinde Wien) äußert, dass die Kosten noch zu niedrig angesetzt seien

Sonstige Äußerungen: mehrheitlich ablehnende Stellungnahmen, die allgemein eine Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße befürchten

Zusammenfassende Erklärung:

Standardtext: „...Bemerkungen können berücksichtigt werden...“

Ergebnis:

Lediglich Empfehlung für Straßenbau Verbindungsspanne A23 - S1; am 9.5.2006 in das Bundesstraßengesetz aufgenommen; Projekt zurückgestellt (Neuplanung)

Traisental Straße

Initiator Land Niederösterreich; 4 Varianten

Umweltbericht:

Die Netzveränderung wird als „Fortsetzung der begonnenen verkehrsmäßigen Erschließung“ bezeichnet. Frage ist, ob das einer SUP zugänglich ist.

Die Traisental Straße war nicht im GVP-Ö, allerdings war sie früher im Anhang zum Bundesstraßengesetz enthalten und sollte nun wieder aufgenommen werden.

Empfehlung: Ausbau als Schnellstraße und Maßnahmen im ÖV

Konsultationen:

ASFINAG bringt vor, dass es sich um keine sinnvolle Netzergänzung handle, sondern ausschließlich der Regionalerschließung dienen solle. Die Vereinbarkeit mit der Alpenkonvention sei zu prüfen.

Das BMLeben kann ebenfalls die Hocharrangigkeit der Verbindung nicht erkennen; im Übrigen wird die „übliche“ Liste von schwerwiegenden Mängeln wie zu den anderen Umweltberichten vorgebracht.

Zusammenfassende Erklärung:

„potentiell negative, erhebliche Umweltauswirkungen könnten durch Ausgleichsmaßnahmen beseitigt werden, weshalb diese Alternative als umweltverträglich angesehen werden kann“.

Ergebnis:

Lediglich Empfehlung für Ausbau als Schnellstraße; am 9.5.2006 in das Bundesstraßengesetz aufgenommen

2.4 Einschätzung der Praxisfälle

Insgesamt fällt bei den Umweltberichten und den Ergebnissen der SUPs folgendes auf:

1. Problem Kosten-Nutzung-Rechnung (KNR).
 - keine Transparenz, wie diese gestaltet ist
 - Vermutung, dass die Umweltkosten nicht adäquat abgebildet sind
 - Vermischung von Umwelt- und Wirtschaftlichkeitserwägungen
 - Induzierter Neuverkehr durch Straßenausbau berücksichtigt?
 - Zu geringe Verkehrsnutzerkosten/Straße (Zitat zB im Umweltbericht B317 Scheifling)
 - Genauigkeit? - mit Zahlen wird Scheingenauigkeit erzeugt?

- KNR im Umweltbericht problematisch:

§ 5 (4) lit i SP-V-G verlangt bei der SP-V „die Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses“, aber im Umweltbericht nur „Bewertung“ der erheblichen Auswirkungen

2. Problem Berücksichtigung:

- Die Zusammenfassenden Erklärungen werden weitestgehend aus Textbausteinen zusammengesetzt
- kein Begründungsteil, aus dem die Erwägungen nachvollziehbar wären
- Teilweise werden zwar zusätzliche kompensierende Maßnahmen verlangt, aber die Berücksichtigung der gravierenden Einwendungen ist NICHT ersichtlich oder nachvollziehbar (wie zB negative Stellungnahme des Nachbarstaates; Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention - Verbot der Errichtung alpenquerender hochrangiger Straßen; mangelnde Betrachtung zahlreicher Schutzgüter und Umweltmedien)

3. Ziele des Umweltschutzes / Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus:

- „Grünbrücken ja - Kyoto nein“ - CO₂-Problematik häufig aus den Erwägungen ausgeklammert als „problematisch“, als „national oder international zu lösen“
- Bezugnahme auf internationale Verpflichtungen (Kyoto) und Umweltgesetze fehlt weitgehend
- Als Mindestvoraussetzung muss die Einhaltung geltender Gesetze und internationaler Verpflichtungen gelten, zB:
 - Kyoto-Protokoll (statt minus 13 % erreicht Österreich derzeit plus 18 % und nimmt damit in EU den 24. und damit vorletzten Platz ein; Postkyoto)
 - Natura 2000
 - FFH-RL
 - Wasserrahmen-RL
 - Aarhus-Konvention
 - Alpenkonvention
 - Umgebungslärm-RL und BundeslärmG

- OzonG, IG-Luft, UVP-G-Verordnungen belastete Gebiete
4. Die Sprache zwischen SUP und UVP wird ständig vermischt - Varianten werden als „umweltverträglich“ bezeichnet.
 5. In den Umweltberichten finden sich keine Zeitkaskaden für ÖV-MIV-Ausbau. Das hat jedoch massive Auswirkungen auf den Modal Split, auf die Akzeptanz des ÖV.
 6. Problem Alternativenprüfung:
 - Bei allen SUPs hat die Straße – alleine – „gewonnen“. Der ÖV ist aus den Ergebnissen verschwunden.
 - für viele Regionen gibt es keine ÖV-Konzepte
 7. Ein Korrekturmechanismus fehlt - im Sinne einer Demokratisierung des Planungsprozesses (Einbeziehung einer qualifizierten Öffentlichkeit) und im Sinne rechtsstaatlicher Korrekturmöglichkeiten

2.5 Vergleich mit den Forderungen

- keine Forderung wurde erfüllt
- aus dem Problembefund wurden einige Punkte „angetippt“

Aus diesem Grund ist es dringend nötig, das SP-V-G auf den Forderungen und Erfahrung aufbauend neu zu konzipieren.

3. Wie strategisch ist die strategische Prüfung Verkehr nach dem Bundesgesetz (SP-V-G)?

Fritz Kroiss, Umweltbundesamt

3.1 Allgemeines

Von der Grundidee her soll die strategische Umweltprüfung gewährleisten, dass die Auswirkungen von Planungsüberlegungen auf die Umwelt beschrieben, bewertet und im Rahmen des Entscheidungsprozesses (Treffen der Planungsentscheidung) berücksichtigt werden.

Die Umweltauswirkungen von Verkehrsinfrastruktur sind vielschichtig. Traditioneller Weise wird das Hauptaugenmerk auf die raumbezogenen Auswirkungen von Verkehrsinfrastruktur gelegt. Dazu zählen Flächenverbrauch, Zerschneidung von Lebensräumen, Lärm und Emissionen von Luftschadstoffen.

Genehmigungsverfahren, die für den Bau von Verkehrsinfrastruktur erforderlich sind, setzen sich vorwiegend mit diesen Fragen auseinander. Nicht leisten können derartige Genehmigungsverfahren die Darstellung der „größeren Zusammenhänge“.

Zu diesen größeren Zusammenhängen zählen: Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen im Bereich Kosten/Preise (was kostet die Transportleistung mit welchem Verkehrsträger?) und das Angebot oder Nichtangebot an bestimmter Verkehrsinfrastruktur. Beide Aspekte sind entscheidend für die Entscheidung von Unternehmern und Verbrauchern bei der Wahl zwischen verschiedenen – umweltfreundlicheren oder weniger umweltfreundlichen – Verkehrsträgern, aber auch bei der Wahl ob transportiert bzw. gefahren werden soll oder nicht.

Beispiel für Letzteres: Wenn weder vernünftige Straßen, noch öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, um das Umland einer Stadt für Wochenendausflüge zu nützen, werde ich häufiger in der Stadt bleiben und meine Freizeitaktivitäten hier setzen. Oder aus dem Bereich der Unternehmer: Wenn ein Transportkilometer doppelt so viel kostet, wie derzeit, werde ich meine Produktion (längerfristig) umorganisieren und die Produktionsvorgänge, die zur Erstellung eines Produktes erforderlich sind, möglichst an einem Ort oder in einem überschaubaren Radius organisieren.

In gleicher Weise lassen sich Beispiele für die Wahl zwischen Verkehrsträgern finden, die Argumente sind aus der verkehrspolitischen Diskussion der letzten Jahrzehnte bekannt.

Genau letztere Frage, nämlich das Angebot oder Nichtangebot bestimmter Verkehrsinfrastrukturen ist – zumindest theoretisch – geeignet, im Rahmen der strategischen Umweltprüfung behandelt zu werden.

Wie sofort einleuchtet, kann diese Betrachtung aber sinnvollerweise nur verkehrsträgerübergreifend angestellt werden – immer kommt es auch auf die Infrastruktur an, die der „konkurrierende“ Verkehrsträger „anzubieten“ hat.

Weiters muss die Betrachtung relevante Korridore oder Netze zum Gegenstand haben – eine strategische Umweltprüfung etwa „pro Baulos“ erscheint sinnlos.

3.2 Gesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G)

Das SPV-G definiert nicht, was ein relevanter Korridor oder Netz sein könnte. Das Gesetz kennt lediglich den Begriff der „Netzveränderung“ und definiert diesen in § 2 Abs. 1 als „jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrsnetzes“, zu welchem Eisenbahn-Hochleistungstrecken, Wasserstraßen und Bundesstraßen gezählt werden.

Die bisher durchgeführten SP-V-Verfahren (es handelt sich ausschließlich um Bundesstraßen-Vorhaben) zeigen, dass sehr unterschiedlich Längen von Verkehrsverbindungen mit sehr unterschiedlicher strategischer Bedeutung zum Gegenstand der Verfahren gemacht werden.

Konkreter Hintergrund der durchgeführten SP-V-Verfahren war der politische Versuch verschiedener Bundesländer, die auf sie durch die Verländerung bisheriger Bundesstraßen zugekommene Kostenbelastung dadurch zu reduzieren, dass einige Verbindungen wieder an den Bund rückübertragen werden und natürlich entsprechend ausgebaut werden. Vor allem betrifft dies NÖ mit der Marchfeldstraße, der Weinviertelstraße und der Traisentalstraße, bei denen der Ausbaubedarf zur autobahnmäßigen Schnellstraße von zahlreichen Experten angezweifelt wird.

3.3 Kritik

Die SUP im Verkehrsbereich setzt in Österreich auf der falschen Ebene an. Aus Anlass der SUP-Umsetzung hätte ein Verkehrsplanungsgesetz geschaffen werden sollen, das die Erstellung eines Bundesverkehrswegeplanes mit integrierter SUP verbindlich regelt.

Nach wie vor findet generelle Verkehrsplanung in Österreich im rechtsfreien Raum statt. Der Gesamtverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) der Bundesregierung ist ein politisch akkordiertes Papier, welches nicht den parlamentarischen Gesetzgebungsprozess durchläuft, dem keine fundierte Grundlagenerhebung vorausgeht und das von jeder Bundesregierung je nach den Machtverhältnissen in der jeweiligen Koalition adaptiert wird.

Die SP-V-Verfahren genügen gerade noch den EU-Minimalanforderungen aus der SUP-Richtlinie, ein Mehrwert im Sinne effizienterer und umweltverträglicherer Gestaltung des Verkehrswesens wird aber praktisch nicht gestiftet.

Neben der Betrachtung zu kleiner Netzveränderungen, welche zu Doppelgleisigkeiten mit der UVP führt, ist dem SP-V-Gesetz weiters vorzuwerfen, dass selbst innerhalb seines beschränkten räumlichen Betrachtungsgegenstandes keine echte verkehrsträgerübergreifende Betrachtung stattfindet. Es wird von einem konkreten Beinahe-Projekt ausgegangen und dieses gerechtfertigt, anstatt eine unvoreingenommene Alternativenprüfung vorzunehmen.

Da die Verantwortung, einschließlich der Kostenlast für die Umweltprüfung aber beim Initiator liegt (dieser kann auch ASFINAG oder ÖBB sein), kann schon aus diesem Grunde nicht ernsthaft erwartet werden, dass eine neutrale Betrachtung stattfindet.

Es bleibt also zu konstatieren, dass das SP-V-G nicht „strategisch“ ist und am besten völlig neu geschrieben werden sollte, will man die SUP im Verkehrsbereich als Instrument sinnvoll einsetzen.

 **Wie strategisch ist die "Strategische Prüfung Verkehr" nach dem Bundesgesetz (SP-V-G)?**

Dr. Fritz Kroiss




www.umweltbundesamt.at

 **Zielsetzungen des Gesetzes**

- Vorgeschlagene Netzveränderungen sollen bereits vor Erstellung von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen einer strategischen Prüfung zu unterzogen werden (§ 1 Abs 1)
- Umsetzung der SUP-RL (§ 1 Abs 2)

18.12.2007 | Folie 2


www.umweltbundesamt.at



Anwendungsbereich

- Erklärung von geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken gemäß Hochleistungsstreckengesetz
- Erklärung von Gewässern zu Wasserstraßen gemäß Schifffahrtsgesetz
- Aufnahme und Streichung von Straßenverbindungen aus dem Anhang zum Bundesstraßengesetz
- Ausnahmetatbestände (§ 3 Abs 3) bzw. Einzelfallprüfung (§ 3 Abs 2) für geringfügige Netzveränderungen

18.12.2007 | Folie 3



umweltbundesamt^U
www.umweltbundesamt.at



Verfahrensschritte

- Ein sog. Initiator (gem. § 2 Abs 6 der Bund, die Länder, ASFINAG, ÖBB oder Via Donau oder sonstige befugte Errichtergesellschaften sein) legt einen Vorschlag für eine Netzveränderung samt Umweltbericht vor.
- Ggf. Screening (§ 3 Abs 2) – Entscheidung über SUP Pflicht einer Netzveränderung
- Öffentliche Auflage des Umweltberichts, Stellungnahmemöglichkeit (§ 8)
- Ggf. grenzüberschreitende Konsultationen (§ 7)

18.12.2007 | Folie 4



umweltbundesamt^U
www.umweltbundesamt.at



Umweltbericht

- Die Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Kriterien/Methodologie wurde bisher nicht genutzt
- Die bisher vorgelegten Umweltberichte sind methodisch sehr uneinheitlich
- Viele kritische Stellungnahmen der „Umweltstellen“ und anderer „Initiatoren“ zu den bisherigen Umweltberichten

18.12.2007 | Folie 5



umweltbundesamt[®]
www.umweltbundesamt.at



Berücksichtigung der SUP Ergebnisse

- Bei der Erstellung der Gesetzes- bzw. Verordnungsentwürfe für eine Netzveränderung sind der Umweltbericht und die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zu berücksichtigen (§ 5 Z 4)
- Das SP-V-G verpflichtet zur Berücksichtigung von zehn umwelt- und verkehrspolitischen Zielen (§ 5 Z 4)
- Als letzter Verfahrensschritt sind der Gesetzes-/Verordnungsentwurf und eine „zusammenfassende Erklärung“ im Internet zu veröffentlichen (§ 9)

18.12.2007 | Folie 6



umweltbundesamt[®]
www.umweltbundesamt.at



Inhalte der zusammenfassenden Erklärung

- Wie die Umwelterwägungen einbezogen wurden
- Wie der Umweltbericht und die Stellungnahmen berücksichtigt wurden
- Aus welchen Gründen, nach Abwägung der geprüften Alternativen, die Entscheidung getroffen wurde
- Überwachungs- (Monitoring-) Maßnahmen
- Festlegungen für daraus resultierende Projekte

18.12.2007 | Folie 7



umweltbundesamt^U
www.umweltbundesamt.at



Bisherige Verfahren

- Bisher wurden SP-V-Verfahren ausschließlich für Straßenbauvorhaben durchgeführt.
- Die fünf durchgeführten Verfahren betreffen:
 - Traisental Straße
 - Weinviertler Straße
 - Verbindungsspanne A 23 – S1
 - Marchfeld Straße
 - B 317 Klagenfurt - Scheifling

18.12.2007 | Folie 8



umweltbundesamt^U
www.umweltbundesamt.at



Kritikpunkte I

- Das Gesetz bzw. das darin verankerte Verfahren hat folgende Schwächen:
 - Es setzt auf einer zu niedrigen Ebene an (der Ebene kleinteiliger Netzveränderungen).
 - Es hätte ein Verkehrsplanungsgesetz geschaffen werden sollen, das (wie in Deutschland) die Erstellung/Fortschreibung eines Gesamtverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) gesetzlich regelt und dabei eine SUP vorsieht.

18.12.2007 | Folie 9



umweltbundesamt[®]
www.umweltbundesamt.at



Kritikpunkte II

- Eine echte verkehrsträgerübergreifende Betrachtung innerhalb des Korridors findet nicht statt. Es wird von einem konkreten (Beinahe-) Projekt ausgegangen und dieses gerechtfertigt, anstatt eine echte Alternativenprüfung vorzunehmen. Oder erwartet man vom Initiator (der die Kosten der SUP tragen muss!) allen Ernstes, dass er zu einem negativen Prüfungsergebnis für „sein“ Projekt kommt?

18.12.2007 | Folie 10



umweltbundesamt[®]
www.umweltbundesamt.at



Ausblick

- Eine aussagekräftige SUP müsste sich mit der Veränderung der Ausbauprioritäten verschiedener Verkehrsträger befassen (wird zuerst die Schiene oder die Straße ausgebaut?) und hier verschiedene Szenarien berechnen.
- Vorbild für eine derartige Vorgangsweise: Szenarienberechnungen in der SUPER NOW (Strategische Umweltprüfung Nordosten Wiens)

18.12.2007 | Folie 11

 **umweltbundesamt**^U
www.umweltbundesamt.at



Kontakt

Dr. Fritz Kroiss
Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5
1090 Wien
Tel. 313 04 - 5410
fritz.kroiss@umweltbundesamt.at
www.umweltbundesamt.at

18.12.2007 | Folie 12

 **umweltbundesamt**^U
www.umweltbundesamt.at

4. Die Berücksichtigung der Öffentlichkeitsbeteiligung und der SUP in Österreich im Vergleich zu Tschechien, Ungarn und Estland

Thomas Alge, Ökobüro/Justice and Environment Network

Meine Präsentation gliedert sich in fünf Elemente, an welchen ich mich auch in diesem Beitrag orientiere

- Vorstellung der Aktivitäten von Justice and Environment,
- Übersicht über die für den Titel wichtigen Bestimmungen der SUP-Richtlinie
- Umsetzung der Richtlinie in Österreich
- Ausgewählte Fragen im Rechtsvergleich
- Rechtsschutz gegen SUP-Entscheidungen

Justice and Environment (J&E) und SUP-Verkehr

J&E ist ein seit dem Jahr 2003 operierendes europäisches Netzwerk mit eigener Rechtspersönlichkeit von derzeit 12 auf Umweltrecht spezialisierten Umweltorganisationen (www.justiceandenvironment.org). Die meisten Organisationen kommen aus Zentralosteuropa sowie Südosteuropa, doch gibt es auch Mitglieder in den Niederlanden, Spanien sowie das ÖKOBÜRO in Österreich. 2006 war das erste Jahr mit einem durchfinanzierten Arbeitsprogramm, auf welchem 2007 aufgebaut wurde.

Im Rahmen des J&E Workplan 2007 erstellt J&E unter anderem nationale und rechtsvergleichende Rechts- und Fallstudien über die Umsetzung der SUP-Richtlinie im Verkehrsbereich. Die Studien sind ab Dezember 2007 auf der Website von Justice & Environment verfügbar.

Die rechtlichen Grundlagen der SUP und der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die SUP-Richtlinie ist leider nur noch ein Fragment dessen, was ursprünglich geplant war. Es wurde sowohl in Österreich als auch in Europa massiv und erfolgreich gegen die SUP lobbyiert. Dies führte einerseits zu Verzögerungen im Gesetzgebungsverfahren über viele

Jahre hinweg. Andererseits blieben im Ergebnis nur wenige und zum Teil unklar formulierte Verfahrensbestimmungen übrig, die, so zeigen unsere bisherigen Beobachtungen, dazu noch schlecht und lustlos umgesetzt worden sind.

Wie dem auch sei, die Richtlinie regelt die **Öffentlichkeitsbeteiligung** in mehreren Artikeln (etwa Artikel 2d, Artikel 6, Artikel 7 oder Artikel 8). Zu betonen ist, dass die Richtlinie sowie das völkerrechtliche Äquivalent, das **SUP-Protokoll zur Espoo-Konvention** (http://www.unece.org/env/eia/sea_protocol.htm) eine „frühzeitige und effektive“ Öffentlichkeitsbeteiligung fordern, „zu einem Zeitpunkt, zu dem alle Optionen noch offen sind“ (Espoo Protokoll) bzw. „bei der Ausarbeitung und vor der Annahme des Plans“ (Artikel 8 RL). Ähnliches regelt im Übrigen Artikel 7 der Aarhus Konvention (www.unece.org/env/pp). Weiters regelt die SUP RL in Artikel 8, dass die Eingaben der Öffentlichkeit und der SUP in der Entscheidung „berücksichtigt“ werden müssen (**Berücksichtigungspflicht**; vgl dazu etwa *Michael Kloepfer*, Lehrbuch Umweltrecht; *Alge/Kroiss*, SUP in Handbuch Umweltrecht (2006)).

Umsetzung in Österreich, Verkehr

Die meisten Umsetzungsrechtsakte bzw die Praxis sehen aber ganz anders aus. Ein Plan, im Verkehrsbereich eher schon ein Projekt, werden fertig geplant und erst nach Abschluss der Planungsarbeiten, wenn alles bereit steht für die formale Annahme, wird die Öffentlichkeit beteiligt. Man kann dann Stellungnahmen abgeben, doch ist vollkommen unklar, was mit diesen passiert. Wenige Tage später wird der Plan formal so beschlossen, wie er ursprünglich geplant war (so etwa die ersten SP-V-G die Ende Februar 2006 abgeschlossen wurden und sofort am 26. Februar im Parlament als Regierungsvorlage eingebracht worden sind). Die Entscheidung im Parlament hingegen legt sich nicht für eine bestimmte Variante fest, sondern gibt nur den Anfang und das Ende der Trasse bekannt. Es gab keine Zeit, die SUP in irgendeiner Form in der Entscheidung zu „berücksichtigen“.

Es liegt in der Natur dieses Ansatzes, dass diese Art der Beteiligung **weder „frühzeitig noch effektiv“** ist. Eine „**Berücksichtigung**“ **ist der SUP und der Stellungnahmen ist dadurch nicht gewährleistet**. Meines Erachtens widerspricht das der Richtlinie und wir werden das gemeinsam mit J&E näher prüfen.

Die Praxis, so scheint es nach der heutigen Tagung, ist noch schlimmer als das Gesetz. Bei den bisherigen „SP-V's“ wurde mutmaßlich viel Geld ausgegeben, um umfangreiche Untersuchungen auf schön bedrucktem Papier darzustellen. Problematisch erscheint ua, dass die Umwelt nur eine Nebenrolle in diesem Verfahren spielt. Viel wichtiger ist die „ökonomische und verkehrsstrategische Bewertung“, die in €€€,- umgerechnet wird, genauso wie die Umweltauswirkungen. Dass dieser Ansatz der einer SUP grundsätzlich genauso fremd wie überhaupt zum Scheitern verurteilt ist, zeigen die genannten Praxisbeispiele.

Die **Bundesländer** haben es sich besonders leicht gemacht und eine systemwidrige, jedoch verhandelte (lobbyierte), Lücke in der RL ausgenutzt und für den Verkehrsbereich

überhaupt keine SUP-Umsetzung gemacht. Das ist besonders schade, weil die Bundesländer – im Gegensatz zum Bund - umfangreiche und gut ausgearbeitete Landesverkehrskonzepte entwickeln, die sich für eine SUP perfekt anbieten würden.

Umsetzung in anderen EU-Staaten (J&E Studien 2007)

In Tschechien wird die Öffentlichkeit schon im Scoping beteiligt sowie später wieder in den Planungsverfahren (vgl. dazu näher J&E Workplan 2007: SEA-transport). In Ungarn erfolgt die Beteiligung in vier Phasen (Frage ob UVP-Pflicht; im Scoping sowie vor und nach Annahme des Plans).

Wichtiger als die „formale“ Beteiligung ist die „effektive Beteiligung“ der Öffentlichkeit. In Estland sollen verschiedene Verfahrensvorschriften die Effektivitäten gewährleisten. Trotzdem kommt es in der Praxis zu Problemen, insbesondere bei politisch wichtigen Projekten. In letzter Zeit gab es in Estland nach dem Druck der Öffentlichkeit auch gut vorbereitete Verfahren und damit auch Erfolgserlebnisse. In Tschechien hingegen ist nicht gewährleistet, dass die SUP in der Entscheidung „berücksichtigt“. Flächenwidmungsentscheidungen können in Tschechien gerichtlich durch NGOs geprüft werden. In Ungarn gibt es trotz der recht guten rechtlichen Umsetzungen Probleme in der Praxis. Manche Planentscheidungen können gerichtlich geprüft werden, doch sind die Verfahren zersplittert, unübersichtlich und dauern lange.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die rechtliche Umsetzung in den meisten Staaten zumindest teilweise gelungen ist, die **Praxis aber ein anderes Bild** zeichnet. Die SUP scheint auf ein grundsätzliches Desinteresse in der Verwaltung zu stoßen. Durch fehlende Rechtsschutzmöglichkeiten gegen SUP-Entscheidungen scheinen der „Willkür“ im Vollzug Tür und Tor geöffnet.

Rechtsschutz gegen SUP-Entscheidungen?

Regelung der RL

Die SUP-Richtlinie lässt die **Form der Entscheidung** über das SUP-Verfahren offen. Die Richtlinie ist so angelegt, dass die SUP vor der tatsächlichen und formalen Entscheidung über einen Plan/Programm durchgeführt werden soll und dann im Plan/Programm **„berücksichtigt“** werden soll. Dh die eigentliche Entscheidung, bspw die Annahme eines Verkehrskonzeptes oder die Festlegung des Streckenverlaufs im Bundesstraßengesetz, muss nicht notwendiger Weise im SUP-Verfahren stattfinden, doch muss die SUP sowie im Rahmen dessen die Öffentlichkeitsbeteiligung, bei der Entscheidung „berücksichtigt“ werden. Die oben genannten Vollzugsdefizite drängen die Frage auf, wie sich die Öffentlichkeit gegen ineffektive und nicht berücksichtigte Beteiligung rechtlich wehren kann.

Die Form der Entscheidung im SP-V-G

Im SP-V-G erscheint die „Entscheidung“ über die SUP (Artikel 8) ein rechtliches Nichts zu sein. Der Verkehrsminister publiziert auf der Website ein wenig aussagekräftiges Doku-

ment (**zusammenfassende Erklärung**) das ua sagt, dass die „**SUP berücksichtigt werden kann**“. Dabei ist es jedoch vollkommen unklar, was wo und wie berücksichtigt werden soll. Die Ergebnisse des so bezeichneten „Umweltberichtes“, der inhaltlich gar keiner ist, sondern eine verkehrstechnische Analyse verschiedener Parameter, wird 1:1 abgeschrieben. Eine Einarbeitung der SUP und der Öffentlichkeitsbeteiligung auf fachlicher Ebene wäre jedoch geboten und nicht lediglich die Nennung des Wortes „berücksichtigen“. Weiter zitiert der Minister einen nichtssagenden Gesetzesentwurf. Der Text lautet nicht mehr als etwa „A5 Nordautobahn, Wien-Drasenhofen“, der rechtlich alle Varianten offen lässt. Diese „Entscheidung“ scheint ein **willkürlicher Akt** zu sein, ohne praktische und rechtliche Relevanz.

Die formale Entscheidung über den Plan ist bei Bundesstraßen die „**Aufnahme einer Straße in den Anhang des Bundesstraßengesetzes**“. Erwähnenswert erscheint in diesem Zusammenhang, dass in den erläuternden Bemerkungen zur Aufnahme von Straßenzügen nach durchgeführter SUP diese bzw. das SP-V-G in nicht näher erwähnt werden. In einem Halbsatz steht, dass eine SP-V durchgeführt worden ist, jedoch kein Hinweis, was das Ergebnis war und wie die SUP zu berücksichtigen ist. Dh es ist unklar, ob der Entscheidungsträger (Parlament) überhaupt darüber informiert war. Es ist auch keine Bindung der „Umsetzer des Plans“ (ASFINAG, BMVIT) erkennbar, sich an die SUP zu halten.

Nun kann man darüber streiten, ob das wenig aussagekräftige Dokument auf der BMVIT-Website eine „Entscheidung“ im Sinne der RL ist oder ob das nur für die Aufnahme einer Straße in den Anhang des Bundesstraßengesetzes gilt. Wie auch immer, die Rechtsform der Entscheidung ist im Rechtsstaat deshalb wichtig, weil damit idR verschiedene Rechte verbunden sind und das rechtsstaatliche Grundprinzip der Bundesverfassung gewährleistet wird. Für die Öffentlichkeit wichtig wäre die Möglichkeit, die Entscheidung der SUP bzw des darauf aufbauenden Planes rechtlich prüfen zu können. In Estland, Tschechien und Ungarn ist das zumindest zum Teil möglich.

Aufnahme einer Straße in den Anhang des Bundesstraßengesetzes ist Rechtsakt

Klar ist, dass die *Aufnahme einer Straße in den Anhang des Bundesstraßengesetzes* ein Rechtsakt, und zwar ein Bundesgesetz ist. Das SP-V-G ist ebenfalls ein Bundesgesetz, das Verfahrensregeln festlegt, die vor der *Aufnahme einer Straße in den Anhang des Bundesstraßengesetzes* angewendet werden müssen. Wenn diese Regelungen europarechtswidrig sind oder das Gesetz rechtswidrig (dh einem anderen Gesetz widersprechend oder europarechtswidrig) angewendet wird, dann heißt das, dass der **Rechtsakt Aufnahme einer Straße in den Anhang des Bundesstraßengesetzes rechtswidrig**, jedoch nicht verfassungswidrig ist.

Der Verfassungsgerichtshof kann das nicht prüfen, weil er nur österreichisches Recht, nicht jedoch Europarecht prüfen kann. Der VwGH (Verwaltungsgerichtshof) hat jedoch die Möglichkeit und die Pflicht, die **Europarechtskonformität** zu prüfen. Jemand der im Straßenbau-Verfahren, also idR im Rahmen einer UVP, Parteistellung hat, könnte Vorbringen, dass das der UVP zu Grunde liegende Gesetz (=Aufnahme einer Straße in den Anhang

des Bundesstraßengesetzes) europarechtswidrig ist und somit das UVP-Verfahren gestoppt werden muss.

Die Regelung der Aarhus Konvention

Eine andere Ebene ist die völkerrechtliche. Die Öffentlichkeitsbeteiligung bei Plänen und Programmen ergibt sich auch aus **Artikel 7 der Aarhus Konvention** (Vgl dazu <http://www.oekobuero.at/start.asp?b=442>; <http://www.partizipation.at/aarhus-konvention.html>; <http://www.justiceandenvironment.org/je-international/aarhus/>). Die Aarhus Konvention wurde von Österreich und der EU ratifiziert und ist unmittelbar anwendbar.

Die ersten beiden Sätze von Artikel 7 lauten: „*Jede Vertragspartei trifft angemessene praktische und/oder sonstige Vorkehrungen dafür, dass die Öffentlichkeit, nachdem ihr zuvor die erforderlichen Informationen zur Verfügung gestellt worden sind, in einem **transparenten und fairen Rahmen** während der Vorbereitung umweltbezogener Pläne und Programme beteiligt wird. In diesem Rahmen findet Artikel 6 Absätze 3, 4 und 8 Anwendung.*“

Artikel 6 Abs 3 und 4 und 8 lauten:

*(3) Die Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung sehen **jeweils einen angemessenen zeitlichen Rahmen für die verschiedenen Phasen vor**, damit ausreichend Zeit zur Verfügung steht, um die Öffentlichkeit nach Absatz 2 zu informieren, und damit der Öffentlichkeit ausreichend **Zeit zur effektiven Vorbereitung und Beteiligung während des umweltbezogenen Entscheidungsverfahrens** gegeben wird.*

*(4) Jede Vertragspartei sorgt für eine **frühzeitige** Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem Zeitpunkt, zu dem **alle Optionen noch offen** sind und eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden kann.*

*(8) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Entscheidung **angemessen berücksichtigt** wird.“*

Die Interpretation durch das Aarhus Convention Compliance Committee

Nun stellt sich die Frage, wie diese Bestimmungen zu interpretieren sind. Die Aarhus Konvention verfügt über ein „Compliance Committee“, an welches sich die Öffentlichkeit und Staaten wenden können, um Verletzungen der Umsetzung der Konvention geltend zu machen <http://www.unece.org/env/pp/compliance.htm>. Das Komitee setzt dann ein Verfahren in Gang, in welchem die vorgebrachten Argumente untersucht werden und schließlich entschieden wird, ob ein Staat die Konvention verletzt hat. Die Vertragsstaatenkonferenz (MOP) entscheidet dann, ob ein Staat gegen die Konvention verstoßen hat. Mehr dazu siehe: <http://www.oekobuero.at/start.asp?b=1413>. Bisher gab es etwa 20 Fälle. Informationen dazu finden Sie auf der ÖKOBÜRO Website sowie unter www.participate.org

Armenien vs Österreich

Im Hinblick auf Artikel 7 gibt es eine interessante Entscheidung des Komitees über die Situation in Armenien (Case C 2004/08 Armenia; vgl. NGO Zusammenfassung: http://doku.cac.at/cases6_10.pdf; Download unter: <http://www.unece.org/env/pp/pubcom.htm>). In dem Fall ging es ua darum, dass bestimmte Umweltpläne in Gesetzesform beschlossen worden sind, die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht berücksichtigt worden ist und es aufgrund der Rechtsform „Gesetz“ gegen die Entscheidung keinen Rechtsschutz gab (governmental decree, wird vom Komitee als Gesetz interpretiert). Die Ähnlichkeit zur oben dargestellten Situation liegt auf der Hand!

Das Komitee stellt dazu in Paragraph 27 der Entscheidung fest, dass in diesem Fall nicht die rechtliche Umsetzung bzw. das „regulatory framework“ das Problem ist, sondern die Umsetzung, Anwendung und Durchsetzung der Regelungen.

Rechtsformflucht nicht möglich

In Paragraph 36 stellt das Komitee klar, dass der Inhalt dieser Entscheidungen inhaltlich Artikel 6 (UVP und IPPC-Verfahren) und Artikel 7 der Konvention betrifft. Es widerspricht daher der Konvention, eine Rechtsform zu wählen, welche den Rechtsschutz der Öffentlichkeit gemäß Artikel 9 Abs 2 (UVP und IPPC) bzw. Artikel 9/3 (alle anderen Entscheidungen, insb. Art 7) ausschließt. Artikel 9/3 regelt den Rechtsschutz der Öffentlichkeit, das sind jedenfalls eine bestimmte Anzahl von NGOs (vgl. Entscheidung Case C11-2005 Belgium), für Handlungen und Unterlassungen gegen Umweltrecht durch Behörden oder Private².

Rechtsschutz gegen Artikel 7 Entscheidungen muss möglich sein

In Paragraph 37 bestätigt das Komitee den Staaten zwar einen grundsätzlich großen Handlungsspielraum für die Umsetzung der Konvention, doch ist diese Diskretion bei Themen, die inhaltlich Artikel 6 und Artikel 7 betreffen, eingeschränkt. Jedenfalls ist es nicht möglich bzgl. Artikel 6 und 7 eine Rechtsform zu wählen, die den Rechtsschutz für die Einhaltung der Rechte im Sinne von Artikel 6 und Artikel 7 nicht gewährleistet, insb. dann nicht, wenn andere Rechtsinstitute gewählt werden könnten, bei welchen dieses Problem nicht auftritt.

² Art 9/3 lautet: 3) Zusätzlich und unbeschadet der in den Absätzen 1 und 2 genannten Überprüfungsverfahren stellt jede Vertragspartei sicher, daß Mitglieder der Öffentlichkeit, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht festgelegte Kriterien erfüllen, Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren haben, um die von Privatpersonen und Behörden vorgenommenen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts verstoßen.

Fazit

Folglich ist davon auszugehen, dass das SP-V-G der Aarhus Konvention widerspricht, weil die Berücksichtigung der Öffentlichkeit weder rechtlich noch praktisch gewährleistet ist und es gegen die Entscheidung keine Rechtsschutzmöglichkeiten gibt.

Sinnvoller als eine Beschwerde beim Komitee wäre natürlich eine korrekte Umsetzung der SUP in Österreich, weil der Rechtsschutz immer das letzte Mittel ist. Es muss jedoch zumindest die Möglichkeit geben, die Rechtmäßigkeit des SUP-Verfahrens prüfen zu lassen.

Beilagen:

Aarhus Compliance Committee Entscheidung Armenien und Belgien (siehe Anhang II)

5. Evaluierung von Umweltbericht und SUP-Verfahren am Praxisbeispiel S 37 Scheifling – Klagenfurt

Robert Unglaub, Raum- und Landschaftsplaner

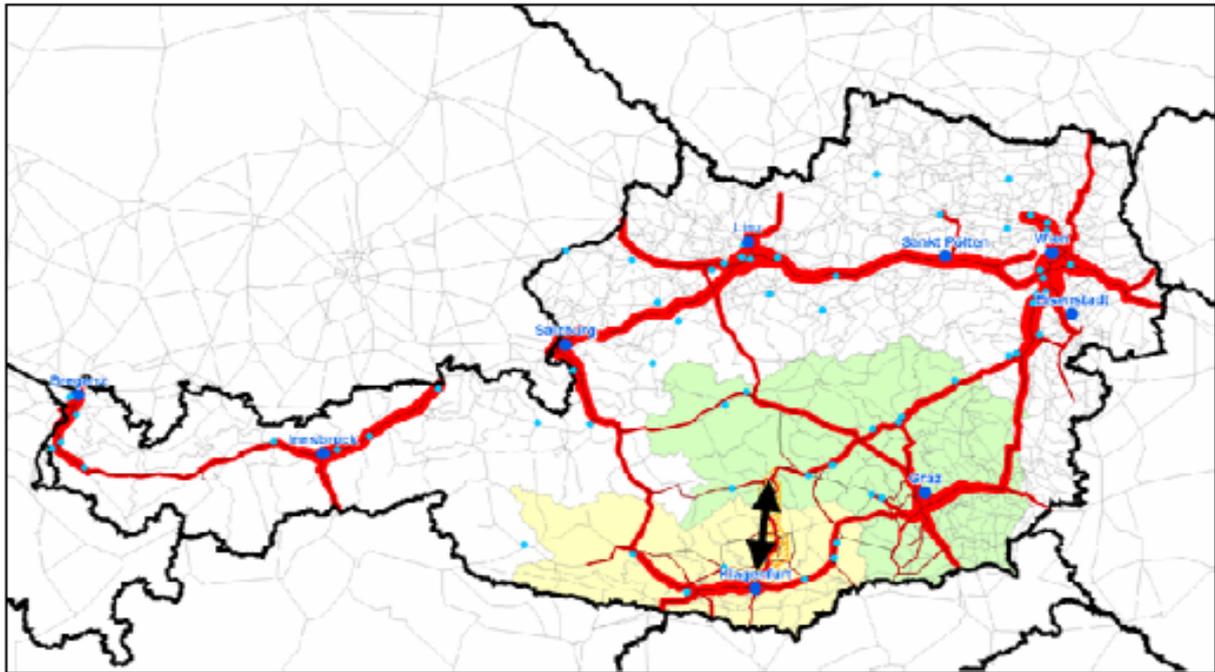
5.1 Einleitung

Im Jahr 2006 wurde im Rahmen des SUP-Verfahrens zur S 37 Scheifling - Klagenfurt der Umweltbericht durch den Autor einer kritischen Analyse unterzogen. Die Untersuchung bildete die Grundlage für eine qualifizierte Stellungnahme des „Forums Alpenkonvention Kärnten“ im Zuge des Bürgerbeteiligungsverfahrens zur SUP.

Aufbauend auf einer Kurzbeschreibung des Vorhabens und einer Definition der grundlegenden rechtlichen und fachlichen Mindestanforderungen an eine SUP für ein hochrangiges Straßenprojekt, werden im Folgenden die wichtigsten Ergebnisse der Analyse vorgestellt.

5.2 Das Vorhaben: Bau der S 37 Scheifling - Klagenfurt

Die S 37 soll eine Lücke im österreichischen Autobahnnetz schließen und würde eine neue durchgehende hochrangige Straßenverbindung einerseits für den Ost – West Verkehr (Wien – Klagenfurt über die S 36/Südautobahn) und andererseits für den Nord-Süd-Verkehr (Linz – Klagenfurt über die Phyrnautobahn) schaffen (siehe Abb. 5-1).

Abb. 5-1 S 37 – Stellung im österreichischen Autobahnnetz

Quelle: Umweltbericht Strat. Prüfung Verkehr S 37

Auf internationaler Ebene betrachtet, handelt es sich um einen weiteren Lückenschluss im transeuropäischen hochrangigen Straßennetz auf der Achse Baltikum - Oberitalien / östliche Adria / Balkanstaaten. Das insgesamt 66 km lange Teilstück ist im Kärntner Abschnitt z.T. bereits heute als 4-streifige Schnellstraße ausgebaut (ca. 39 km). Etwa zwischen Kärntner Landesgrenze und Scheifling in der Steiermark herrscht der Charakter einer normalen 2-streifigen Landesstraße vor. Der Anschlussabschnitt Scheifling – Judenburg an die S 36, ebenfalls in Form einer Autobahn, ist bereits in der Planung weit fortgeschritten. Aufgrund des in den letzten Jahren stark ansteigenden Verkehrsaufkommens sind sowohl aus verkehrlicher als auch aus Umweltsicht die Ortsdurchfahrten insbesondere von Neumarkt und Scheifling, aber auch einiger anderer kleiner Ortschaften sehr problematisch.

Die Entlastung der Orte vom Durchgangsverkehr ist nicht zuletzt ein Argument mit dem man gerade der örtlichen Bevölkerung die Straße schmackhaft machen will. Die Kehrseite der Medaille ist jedoch: für das Jahr 2030 wird eine Verkehrsbelastung von bis zu 40.000 KFZ pro Tag prognostiziert. Heute sind es durchschnittlich etwa 10.000 KFZ.

5.3 Mindestanforderungen an eine SUP

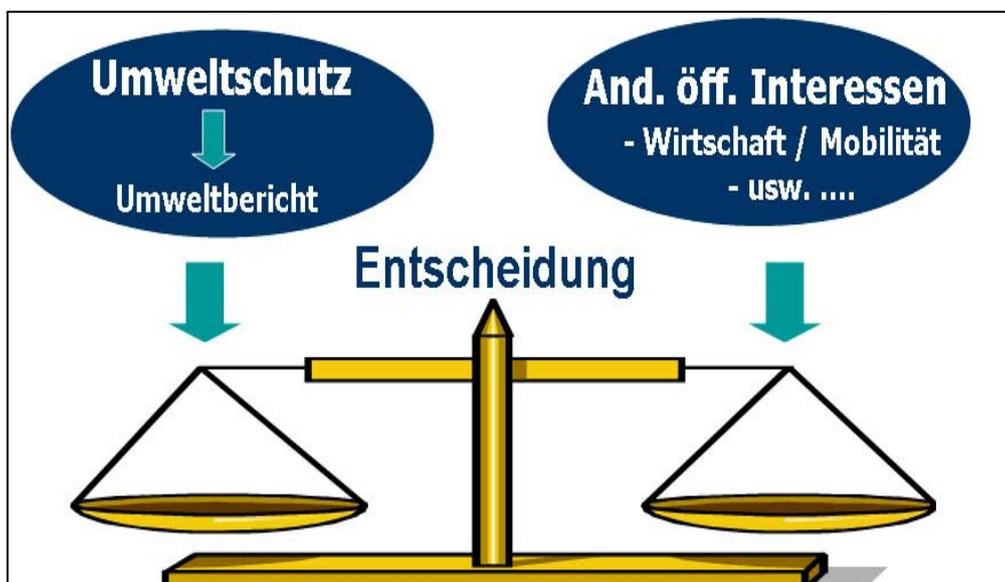
Der Sinn und Zweck einer SUP ist der SUP-Richtlinie der EU (2001/42/EG) zu entnehmen.

Hier lassen sich zwei Kernaufgaben erkennen:

- Mehr Bedachtnahme auf den Schutz der Umwelt bzw. die nachhaltige Entwicklung bei Entscheidungen auf planerisch / strategischer Ebene durch sachgerechte, transparente und möglichst umfassende Analyse der zu erwartenden Umweltauswirkungen
- Die Beteiligung der Öffentlichkeit am Verfahren

Hintergrund und Motiv dieses Verfahrens zur Optimierung von umweltrelevanten Entscheidungsprozessen ist die Erkenntnis, dass Umweltbelange und langfristige Nachhaltigkeitsaspekte in politischen Entscheidungsprozessen häufig nicht ausreichend gewürdigt werden und allzu leichtfertig gegenüber anderen (öffentlichen) Interessen zurückstehen müssen. Vergleicht man den Entscheidungsprozess symbolisch mit einer Waage, deren Gewicht der Waagschalen die Entscheidung herbeiführt, so sollen die Umweltbelange gestärkt, d.h. ein größeres Gewicht bekommen (siehe Abb. 5-2) und daher generell einen höheren Einfluss auf die Entscheidung haben. Außerdem ist im SUP-Verfahren darzulegen, was auf den Waagschalen liegt, d.h., die Entscheidung ist auf sachlicher Ebene zu begründen und sollte somit transparenter und nachvollziehbarer werden.

Abb. 5-2 Mehr Gewicht für die Umweltbelange durch die SUP



5.3.1 Maßstäbe für die Evaluierung der SUP

Grundsätzlich besteht die Evaluierung aus zwei „Prüfschritten“:

1. die Vollständigkeitsanalyse
 - wurden alle rechtlich vorgegebenen Inhalte berücksichtigt?
2. die Plausibilitätsanalyse
 - entsprechen die vorgenommenen Analysen und Bewertungen der „guten fachlichen Praxis“ und sind sie durch die relevanten Rechtsvorschriften gedeckt?

Aus der oben beschriebenen kurzen Analyse der wesentlichen Regelungsziele der EU-Richtlinie zur SUP können einige grundlegende Qualitätsmerkmale für die Erstellung des Umweltberichts und die Durchführung des SUP-Verfahrens abgeleitet werden, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

Umweltbericht

- Einbeziehung eines möglichst breiten Spektrums „vernünftiger“ Alternativen
- Möglichst vollständige Berücksichtigung aller relevanten Umweltaspekte
- Klare Trennung zwischen Umweltaspekten und sonstigen relevanten Aspekten der Entscheidungsfindung, d.h. Ausrichtung des Umweltberichts auf die in Anhang I Lit f SUP-Richtlinie genannten Schutzgüter
- Plausible und nachvollziehbare Ableitung von Wertmaßstäben für die Bewertung der zu erwartenden Umweltauswirkungen anhand der in einschlägigen Umweltrechtsnormen, internationalen Konventionen sowie auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene politisch beschlossener Programme, Konzepte, Strategien und Planungen enthaltenen Umweltqualitätsziele sowie sonstiger umweltbezogener Vorgaben
- Nachvollziehbare, plausible Bewertung der im jeweiligen Einzelfall zu erwartenden Umweltauswirkungen unter Anwendung ausgereifter und anerkannter Bewertungsmethoden

Verfahren / Bürgerbeteiligung

- Umfassende Angebote zur Information und Beteiligung der Bürger
- Dokumentation der Bürgereinwendungen und sonstigen (z.B. amtlichen) Stellungnahmen sowie ihrer Berücksichtigung bei der Entscheidung

Die Evaluierung des Umweltberichts bzw. des SUP-Verfahrens wurde mit Hilfe dieser allgemeinen Qualitätsanforderungen durchgeführt. Die konkreten inhaltlichen und rechtlichen Anforderungen folgen einerseits den einschlägigen Rechtsnormen und andererseits der „guten fachlichen Praxis“, wie sie in der Literatur durch die spezifischen Leitfäden / Handbücher usw. repräsentiert wird (siehe Literaturliste).

5.4 Ergebnisse der Evaluierung

Für folgende wesentliche Inhalte werden die Ergebnisse der Evaluierung auf den nächsten Seiten kurz erläutert:

- Umweltziele
- Ist-Zustands-Analyse der betroffenen Umwelt
- Auswahl der geprüften Alternativen
- Beurteilung der zu erwartenden Auswirkungen
- Verfahrensaspekte

5.4.1 Umweltziele

Die Darlegung der relevanten Umweltziele, wie sie in Rechtsnormen, internationalen Konventionen und Programmen, Konzepten usw. enthalten sind, ist in der SUP-Richtlinie als wesentlicher inhaltlicher Aspekt des Umweltberichts ausdrücklich genannt (Art 5 i.V.m. Anhang I Lit e). Sie bilden die Grundlage für die im Zuge der Bewertung der Umweltauswirkungen erforderlichen Wertmaßstäbe.

Grundsätzlich kann zwischen

- schutzgutspezifischen und
- verursacherspezifischen Zielen

unterschieden werden.

Die Darstellungen der direkt schutzgutbezogenen Umweltziele des Umweltberichts sind vollständig und entsprechen dem Spektrum des rechtlich vorgegebenen Katalogs (§ 6 Abs. 2 Z 8 SP-V-Gesetz).

Es werden jedoch auch nicht umweltbezogene „Schutzgüter“ berücksichtigt und entsprechende Ziele formuliert. So findet sich folgende Zieldefinition zum Thema „Regionalentwicklung“ im Umweltbericht:

„Ziel: Schutz und Förderung der Entwicklungsmöglichkeiten der Region im wirtschaftlichen und kulturellen Sinne“ ([9], S. 117)

Gleichzeitig fehlt jedoch der gesamte Bereich der „verursacherspezifischen Ziele“. Beispielhaft seien an dieser Stelle der Nationale Umweltplan und das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention angeführt.

Nationaler Umweltplan (Kap. Verkehr):

- Verkehrsverlagerung auf Verkehrsträger mit geringem spezifischen Energieaufwand

Auch die Protokolle der Alpenkonvention, insbesondere das Verkehrsprotokoll beinhalten wichtige Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Bau von hochrangigen Straßen.

5.4.1.1 Exkurs Alpenkonvention

Der gesamte Umweltbericht erwähnt mit keinem Wort die Alpenkonvention, auch nicht ihre in Österreich seit fast 5 Jahren in Rechtskraft befindlichen Durchführungsprotokolle. Diese enthalten eine Fülle von Zielvorgaben und z.T. sehr konkreter „self executing“ Vorschriften, die von besonderer Brisanz für die Planung hochrangiger Straßen im Anwendungsgebiet der Alpenkonvention sind. So wäre es im Rahmen eines Umweltberichts sicherlich erforderlich gewesen, sich mit Art. 11 Abs. 1 des Verkehrsprotokolls auseinanderzusetzen, der besagt:

„...die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr“

Es ist offensichtlich, dass es sich bei der S 37 um eine hochrangige Straßenverbindung handelt, die bisher nicht existiert hat. Allenfalls die bestehenden 4-streifigen Teilstrecken in Kärnten könnten in ihrer Funktion und Verkehrswirksamkeit als „hochrangig“ bezeichnet werden. Es ist somit davon auszugehen, dass mit dem Lückenschluss zwei neue hochrangige alpenquerende Straßenverbindungen geschaffen werden:

- Für den Nord-Süd - Verkehr: Linz - Leoben - Klagenfurt - Ljubljana / Udine
- Für den Ost-West - Verkehr: Wien - Leoben - Klagenfurt - Udine

(unterstrichen sind die jeweiligen nächst gelegenen größeren Städte außerhalb des Alpenkonventionsgebiets)

Somit ist nicht auszuschließen, dass hier ein Vorhaben geplant wird, dass gültigen Rechtsnormen widerspricht. Es könnte ein so genanntes Killerkriterium vorliegen. Diese Problematik im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung außer Acht zu lassen, ist keinesfalls nachvollziehbar und stellt einen schwerwiegenden Mangel dar.

5.4.2 Ist-Zustands-Analyse

Die Darstellung und Bewertung des Ist-Zustandes der von der Straßenplanung betroffenen Umwelt entspricht im Hinblick auf die Vollständigkeit (Berücksichtigung aller Schutzgüter) sowie auch der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Bewertung sowohl den gesetzlich geforderten Inhalten als auch dem Stand der „guten fachlichen Praxis“.

Einschränkend ist jedoch darauf hinzuweisen, dass auch hier, wie im Kapitel „Umweltziele“ ebenfalls Nicht-Umweltaspekte in die Bewertung einfließen ([9], S.117).

5.4.3 Alternativenprüfung

Die vergleichende Prüfung der Umweltauswirkungen unterschiedlicher so genannter „vernünftiger“ Alternativen ist eine große Stärke der strategischen Umweltprüfung gegenüber der Projekt-UVP.

Im Rahmen des Umweltberichts zur S 37 wurden die Wirkungen von insgesamt 6 Alternativen (einschließlich Nullvariante) im Prognosezeitraum bis zum Jahr 2030 verglichen. Sie berücksichtigen sowohl verschiedene räumliche Varianten als auch Systemalternativen in Form unterschiedlicher Verkehrsträger. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Alternativen (... S. 23-32):

- Bahnausbau (Errichtung einer Hochleistungsstrecke Strecke von Scheifling nach St. Veit, Taktverdichtung auf der Bahnlinie Bruck/Mur - Villach)
- „ÖV-betrieblich“ (Taktverdichtung auf der Bahnlinie Bruck/Mur – Villach)
- Bau der S 37
- Bau von Ortsumfahrungen (Umfahrungen für Scheifling, Perchau, Neumarkt-St. Marein und Dürnstein, Ausbau B 317 Bereich „Zwischenwässern“), restliche Strecke wie im Bestand)
- Errichtung einer Schnellstraßenverbindung zwischen Zeltweg (S36) und Bad. St. Leonhard über den Obdacher Sattel
- Nullvariante (es werden generell keine Maßnahmen bis auf den Ausbau B 317 Bereich „Zwischenwässern“ gesetzt)

Das Spektrum der Alternativenwahl ist sehr weit und daher grundsätzlich gut geeignet verschiedene denkbare verkehrliche Lösungen anhand ihrer umweltrelevanten Wirkungen zu vergleichen.

5.4.3.1 Annahmen zu den Eigenschaften und Merkmalen der Alternativen

Neben dem Aspekt der Berücksichtigung eines möglichst großen Spektrums an sinnvollen und denkbaren Alternativen, die es ermöglichen einen echten systemübergreifenden Ver-

gleich verschiedener Lösungen anzustellen, ist für die Qualität der Beurteilung der Alternativen auch ein zweiter Gesichtspunkt von entscheidender Bedeutung:

welche Eigenschaften und Merkmale werden den ausgewählten Alternativen zugesprochen?

Diese Annahmen haben entscheidenden Einfluss auf das Ergebnis der vergleichenden umweltbezogenen Auswirkungsabschätzung.

Bei der Definition der Alternativen sind einige Auffälligkeiten festzustellen, die im Folgenden anhand zweier Beispiele kurz dargestellt werden.

Die **Nullvariante** wird als eine Alternative verstanden, die für die nächsten 25 Jahre unterstellt, dass selbst dringende Umwelt- bzw. Verkehrsprobleme nicht gelöst werden. Nullvariante bedeutet jedoch immer nur, dass die angestrebte Planung - in diesem Fall die Aufnahme der S 37 Abschnitt Scheifling - Klagenfurt in das hochrangige Straßennetz - nicht verwirklicht wird. Alle im Prognosezeitraum bis 2030 als realistisch zu erwartenden Entwicklungen sind in einer Nullvariante jedoch zu berücksichtigen.

Es erscheint als höchst unrealistisch, dass in diesem langen Zeitraum schon heute als kritisch eingeschätzte Umwelt- und Verkehrsprobleme insbesondere in Gestalt der Ortsdurchfahrten von Neumarkt und Scheifling keiner Lösung zugeführt werden. Sowohl in Kärnten als auch in der Steiermark ist es gängige Praxis der Verkehrspolitik für besonders kritische örtliche Verkehrsprobleme, Ortsumfahrungen zu planen und zu bauen. D.h., eine realistische Form der Nullvariante muss die Lösung der dringendsten Probleme einbeziehen. Zumindest Ortsumfahrungen für Neumarkt und Scheifling sind in einem Zeitraum von 25 Jahren als gegeben anzunehmen. Dies würde zu ganz anderen und wesentlich günstigeren Bewertungen der Umweltauswirkungen dieser Alternative führen.

Auch die Alternative **Bau der S 37** enthält Annahmen, die sowohl spekulativ als auch stark subjektiv geprägt sind. Dem Autobahnbau wird generell unterstellt, höhere Umweltstandards zu erfüllen, als dem Bau von niederrangigeren Straßen (z.B. Landesstraßen B). Es wird davon ausgegangen, dass Autobahnen verstärkt als Unterflurtrassen und in Tunnels geführt werden sowie z.B. in hohem Maße mit Lärmschutzwänden ausgestattet werden.

Ohne die konkreten Projekte zu kennen, ist diese Aussage jedoch nicht haltbar. Generell haben alle Straßenbauprojekte, also sowohl Autobahnen als auch andere Straßenbauvorhaben, die gleichen in den Umweltrechtsnormen und fachlichen Regelwerken festgelegten Umweltstandards zu erfüllen. So gibt es auch Beispiele von Unterflurtrassen für Ortsumgehungen, so z.B. an der B 78 in Obdach. Im Rahmen des Ausbaus der B 100 in Kärnten befindet sich im Bereich von Greifenburg eine Unterflurtrasse gerade im UVP-Verfahren.

Auch wäre es durchaus denkbar und sinnvoll bestehende Abschnitte der B 317, die z.B. hohe Lärmimmissionen verursachen mit Lärmschutzmaßnahmen zu versehen. Insbesondere da die Variante „Ortsumfahrungen“, wie oben dargelegt eher einer realistischen „Nullvariante“ entspricht, wäre eine Variante mit Ortsumfahrungen und punktuellen Adaptierungen der Bestandsstrecke im Sinne eines verbesserten Lärmschutzes eine sinnvolle zu

prüfende Variante. Diese würde bei objektiver Prüfung aus Umweltsicht noch günstiger gegenüber der Alternative „Bau der S 37“ zu beurteilen sein als dies bei der geprüften Variante „Ortsumfahrungen“ ohnehin schon gegeben ist (siehe Abb. 5-4).

Die aufgezeigten Auffälligkeiten hinsichtlich der Annahmen zu den gewählten Alternativen wirken sich alle positiv für die Variante „Bau der S 37“ aus.

5.4.4 Beurteilung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

5.4.4.1 Umweltbegriff

Der sehr missverständliche Titel „Umweltbericht“ beinhaltet sämtliche Prüfinhalte der strategischen Prüfung Verkehr, die sich in folgende Bereiche gliedert (s. Abb. 5-3):

Abb. 5-3 Wirkungsbeurteilung der Alternativen



Es wäre zu erwarten, dass der Teilbereich Umweltverträglichkeit ausschließlich Aspekte des Umweltschutzes im Sinne der Liste der Schutzgüter nach Anhang I Lit f SUP-Richtlinie behandelt. Wie im Bereich Umweltziele und Bestandsanalyse werden jedoch auch hier Nicht-Umweltaspekte behandelt und in die Bewertung einbezogen. Im Kapitel „6.3.2 Bewertung der Umweltverträglichkeit Themenbereich Mensch / Siedlungsraum / Sachgüter“ werden in der Gesamtbewertung

- gewerbliche Entwicklungspotenziale
- Verbesserung der lokalen und regionalen Erreichbarkeit

als positive Umweltwirkungen eingestuft ([9], S. 166).

In der Realität kommt es jedoch zu gegenteiligen Wirkungen. Erfahrungsgemäß führt die vermehrte Ansiedlung von Gewerbe und Industrie aufgrund des Landschaftsverbrauchs, zunehmender Emissionen und zunehmender Verkehrsströme auch immer zu zusätzlichen Umweltbelastungen. Auch eine verbesserte Erreichbarkeit infolge verbesserter Straßenverkehrsinfrastruktur erhöht i.d.R. das Verkehrsaufkommen und damit auch die Umweltbelastung.

Die von den Begriffsdefinitionen der SUP-Richtlinie abweichende Interpretation des Begriffs **Umwelt** bzw. **Umweltauswirkungen** sowie die fehlerhafte und nicht nachvollziehbare

fachliche Analyse der Umweltauswirkungen bzgl. Gewerbeansiedlungen und Verbesserung der Erreichbarkeit durch Straßeninfrastruktur wirken sich - so wie auch die anderen bereits aufgezeigten Mängel – ebenfalls günstig auf die Beurteilung der Alternative „Bau der S 37“ aus.

5.4.4.2 Verwendung des Begriffs „Umweltverträglichkeit“

Die vergleichende Abschätzung eines Großteils der Umweltwirkungen der verschiedenen geprüften Alternativen wird unter der Überschrift „Umweltverträglichkeit“ abgehandelt.

Im Gegensatz zur Umweltverträglichkeitsprüfung, die auf eine projektbezogene vorsorgende Umweltgefahrenabwehr abzielt, ist die SUP jedoch ein auf der Planungsebene angesiedeltes Umweltoptimierungsinstrument mit dem Ziel, die negativen Umweltfolgen von Entscheidungen soweit wie möglich zu minimieren und die positiven Wirkungen soweit wie möglich zu steigern.

Die Verwendung des Begriffs Umweltverträglichkeit führt dazu, Unterschiede in der Beurteilung der Umweltauswirkungen zu nivellieren. So wird z.B. den Alternativen „Ortsumfahrungen“ und „Bau der S 37“ pauschal die Umweltverträglichkeit bescheinigt (vgl. [9], S.170). Dies ist jedoch gar nicht möglich, da ohne die Kenntnis eines konkreten Projekts und ohne die Erarbeitung entsprechender Fachgutachten im Rahmen eines UVP-Verfahrens die Umweltverträglichkeit gar nicht seriös beurteilt werden kann. Auf der SUP-Ebene können lediglich qualitative Beurteilungen von voraussichtlichen Umweltwirkungen in grober Abstufung erfolgen.

Folgendes Beispiel soll verdeutlichen, wie der Begriff Umweltverträglichkeit in der SUP zur S 37 verwendet wird und damit die Bewertung von Umweltauswirkungen unterschiedlicher Alternativen stark verzerrt wird.

Bei der Bewertung der Umweltauswirkungen sind insbesondere die Wertstufen „hohe“ und „sehr hohe Erheblichkeit“ von besonderer Bedeutung, da es hier voraussichtlich zu relevanten Beeinträchtigungen kommen kann. Vergleicht man die Anzahl der Einstufungen dieser beiden Kategorien für die Alternativen „Bau der S 37“ und „Ortsumfahrungen“ so kommt man zu folgendem Ergebnis (vgl. [9], S. 166-167):

Abb. 5-4 Vergleich der Umweltwirkungen

	Anzahl Stufe „hoch“	Anzahl Stufe „sehr hoch“
„Bau der S 37“	13 x	1 x
„Ortsumfahrungen“	11 x	-

Drückt man diese Unterschiede als Verhältnis der Anzahl der Wertstufen „hoch“ und „sehr hoch“ der beiden Alternativen zueinander aus, so wird deutlich, dass es durchaus relevante Unterschiede in den Umweltwirkungen gibt. Die Alternative „Bau der S 37“ ist gegenüber der Alternative „Ortsumfahrungen“ um rd. 27 % häufiger in der Wertstufe „hoch“ oder „sehr hoch“ vertreten. Anders ausgedrückt, hat die Variante „Bau der S 37“ eine um 27 % höhere Umweltbelastung zur Folge als die Variante „Ortsumfahrungen“.

Im Umweltbericht Kapitel „6.3.2.3 Hauptergebnis der Bewertung der Umweltverträglichkeit“ heißt es dagegen:

„Es sind somit gemäß den vorliegenden Untersuchungsergebnissen die Umweltauswirkungen der Alternativen 1 „Schnellstraße“ (inkl. dem Stand der Technik entsprechende Ausgleichsmaßnahmen) und 2 „lokale Ortsumfahrungen“ als verträglich zu beurteilen.“ ([9], S.170).

Die erheblichen Unterschiede der Umweltauswirkungen, wie sie aufgrund der eigenen im Umweltbericht vorgenommen Bewertungen deutlich werden, werden durch diese „Umin-terpretation“ eines Umweltoptimierungsinstrument auf planerischer Ebene zu einer Art Vor-Prüfungsverfahren zur Einhaltung von Zulässigkeitsgrenzwerten, stark abgeschwächt und verwässert.

Es erübrigt sich an dieser Stelle fast schon zu erwähnen, dass auch diese recht eigenwillige Interpretation der SUP sich zu Gunsten der Bewertung der Alternative „Bau der S 37“ auswirkt.

5.4.5 Verfahrensaspekte

Eine Beteiligung der Bürger am SUP-Verfahren war ausschließlich für Internet-Nutzer möglich. Hier konnte der Umweltbericht herunter geladen und eine Stellungnahme per E-Mail an das Verkehrsministerium geschickt werden. Diese Praxis ist fragwürdig, schließt sie doch alle Bürger, die keinen Internetzugang haben, an der Bürgerbeteiligung aus.

Dennoch sind zahlreiche Stellungnahmen von Bürgern aber auch im Rahmen der Beteiligung der Umweltstellen eingegangen. Diese Einwände und Anmerkungen wurden auch in der abschließenden Entscheidungsbegründung zusammenfassend dargelegt.

Die z.T. sehr qualifizierten und grundlegenden Bedenken, wie z.B. der mögliche Widerspruch zu direkt anwendbaren völkerrechtlichen Bestimmungen des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention und damit einer möglichen Rechtswidrigkeit der Errichtung der S 37 als hochrangige Straßenverbindung, wurde nicht eingegangen, sondern auf die nachfolgende UVP verwiesen:

„...dass unter der Voraussetzung der Einhaltung der Überwachungsmaßnahmen und der Festlegung für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekte....., die in den Stellungnahmen geäußerten Bemerkungen zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum

Umweltbericht berücksichtigt werden können und damit einer Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung nicht entgegenstehen.“ ([2], S. 14)

5.5 Diskussion des Vortrags

In der an den Vortrag³ anschließenden Diskussion wurde von Seiten eines Verfassers des Umweltberichts behauptet, wesentliche Inhalte des Vortrags würden unwahr sein und somit die Kritik am Umweltbericht nicht zutreffen bzw. wäre ungerechtfertigt. Eine genaue Prüfung der Vorwürfe hat jedoch ergeben, dass alle getroffenen Aussagen eindeutig durch entsprechende Textstellen des Umweltberichts belegbar sind. Diese Textstellen wurden den Kritikern per E-Mail zugesandt mit der Bitte um eine Stellungnahme. Eine Antwort ist allerdings ausgeblieben.

Für sämtliche Kritikpunkte am Umweltbericht in diesem Artikel sind die entsprechenden Textpassagen des Umweltberichts zitiert, so dass jeder Leser dazu eingeladen wird, sich selbst ein Bild zu machen.

5.6 Literatur, Rechtsnormen und Quellen

- [1] Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz)
BGBl I v. 11.08.2005
- [2] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2006): Zusammenfassende Erklärung gemäß § 9 SP-V-Gesetz betreffend die vorgeschlagene Netzveränderung B 317 Scheifling - Klagenfurt
- [3] Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt (2002): Interpretationsleitfaden zur Richtlinie 2002/42/EG
Hrsg: Europäische Kommission, Brüssel
- [4] Der Nationale Umweltplan
<http://www.cedar.at/data/nup/nup-german/index.html>
- [5] Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik (2003): Strategische Umweltprüfung (SUP) und Verkehrsplanung - Vorschläge der ÖGUT-Arbeitsgruppe, Wien
- [6] Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention 1991 im Bereich Verkehr BGBl. III Nr. 236/2002
- [7] Rakos, Ch. & Nentwich, M. (Hrsg.) (2001): Handbuch Strategische Umweltprüfung, Wien 2001

³ Der Vortrag ist inhaltlich deckungsgleich mit diesem Artikel

- [8] Richtlinie 2001/42/EG vom 27.06.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme
Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 197/30
- [9] Sammer, G. & Röschel, G. et al. (2006): Strategische Prüfung Verkehr für den Ausbau der B317 als Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt, Umweltbericht, i.A. AFINAG
- [10] Sommer, A. (2005): Vom Untersuchungsrahmen zur Erfolgskontrolle: Inhaltliche Anforderungen und Vorschläge für die Praxis von Strategischen Umweltprüfungen.
Hrsg: Lebensministerium, Wien

6. Erfahrungen mit der Verkehrs-SUP in Deutschland und Europa

Dieter Günnewig, Bosch&Partner, Hannover

6.1 SUP für Verkehrspläne und -programme

Verkehrspläne und -programme sind ausdrücklich Gegenstand der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme („SUP-Richtlinie“) vom 21. Juli 2001. Damit sind die Zielstellungen, Grundsätze, charakteristischen Elemente und inhaltlichen Anforderungen der SUP in die jeweiligen bestehenden oder neu geschaffenen vorgelagerten Verfahren auf nationaler Ebene zu integrieren (s. Vortrag Günnewig in diesem Band). Das jeweilige, in aller Regel hierarchisch geordnete Planungssystem des Mitgliedsstaats im Verkehrsbe- reich ist darüber hinaus so zu organisieren, dass durch geeignete Abschichtung der Prüfin- halte Mehrfachprüfungen auf den verschiedenen Ebenen vermieden werden.

6.2 Verkehrsplan und SUP als gemeinsamer Prozess

Im Rahmen der von der Richtlinie vorgesehenen obligatorischen Verfahrenselemente

- Konsultation von Umweltbehörden bei der Festlegung des Umfangs und Detaillie- rungsgrads der in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen,
- Umweltbericht zum Planentwurf,
- Konsultation von Behörden und Öffentlichkeit sowie benachbarten Mitgliedsstaa- ten, deren Umwelt erheblich beeinträchtigt werden kann, bei der Entscheidungs- findung,
- Berücksichtigen des Umweltberichts und der Ergebnisse der Konsultationen bei der Entscheidungsfindung,
- Bekanntgabe über die Annahme des Plans oder Programms

wird die SUP-Praxis und am Ende auch der Erfolg der SUP vor allem davon abhängen, wie die in der Regel über einen längeren Zeitraum erfolgende Ausarbeitung des Plans bzw. Planentwurfs und des Umweltberichts ausgestaltet wird, und ob in diesen Prozess iterative Schleifen zwischen der Fachplanung und der umweltfachlichen Begleitung vorgesehen

werden. So gehen die Überlegungen zur Umsetzung der SUP so weit, die Phasen der Diskussion und anschließenden Festlegung des Untersuchungsrahmens nicht ausschließlich zu Beginn eines Prozesses zu führen, sondern entsprechend der Komplexität der planerischen Aufgabe prozessbegleitend anzulegen (Köppel u.a. 2004).

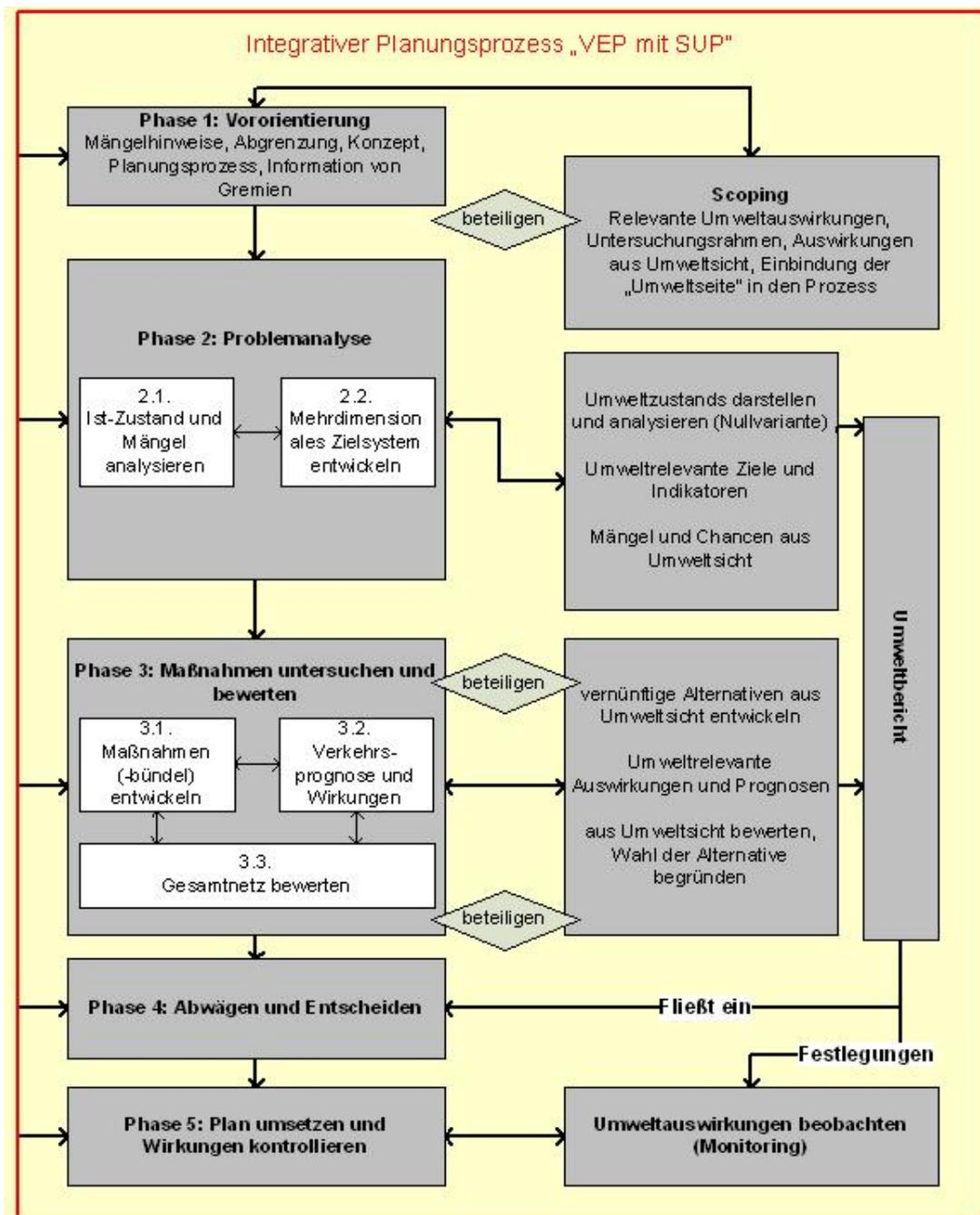
Da die Regelungen der SUP als Mindestrahmen für die verfahrensmäßige und ebenso inhaltliche Umsetzung gelten und entsprechend interpretierbar sind, besteht bei einer „nur“ formalrechtlichen Verfahrensintegration der SUP die Gefahr, dass ihr Gestaltungspotenzial nicht ausreichend genutzt wird. Der Umweltbericht wird zwar inhaltlich vollständig sein, allerdings den Plan zu wenig beeinflussen, wenn er sich im Wesentlichen auf den Planentwurf bezieht und dessen Ausarbeitung nicht konstruktiv begleitet hat. Im Sinne eines „guten“ Plans geht es der SUP darum, die eigentlichen verkehrlichen Aufgabenstellungen zu unterstützen und zu optimieren, indem die umweltfachlichen Belange aufbereitet und in die für solche Verfahren typische Abfolge iterativer Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Um dies zu erreichen, muss die Umweltprüfung von den Planverantwortlichen als selbstverständlicher Bestandteil der Planung angenommen und vertreten werden in der Überzeugung, dass mit ihrer Hilfe eine Verbesserung und Akzeptanzsteigerung des Planungsergebnisses erreicht werden kann und soll. Das in der Literatur beschriebene Beispiel der SUPerNOW zur Klärung von Grundsatzfragen zur Raum- und Verkehrsentwicklung im Wiener Nordwesten ist ein Beispiel dafür, dass sie sehr bewusst als partizipatives Integrations- und Planungsinstrument eingesetzt werden kann und so in diesem Bereich das Mindestinstrumentarium der Konsultationen deutlich erweitert (Arbter 2007).

Beispielhaft ist die Vorgehensweise im Rahmen eines deutschen Forschungsvorhabens zur Verkehrsentwicklungsplanung auf kommunaler Ebene analysiert und aufgearbeitet worden (Gerlach u.a. 2006; s. Abb. 6-1). Dieser Plantyp ist auf das Planungsgebiet einer Stadt ausgerichtet und vom Ansatz her verkehrsträgerübergreifend und netzbezogen angelegt, allerdings häufig nicht SUP-pflichtig. Erkennbar ist die zeitlich parallele Anlage der Prozesse von Fachplanung und Strategischer Umweltprüfung, die durch Beteiligungsverfahren und Abstimmungen miteinander in Verbindung stehen. Der Ablauf der Planungsphasen ist in dieser abstrahierten Form auch auf andere Planungsebenen übertragbar und im Grunde nichts Neues (FGSV 2001). Eine Umweltfachbegleitung und mehr oder weniger intensive Beteiligungsansätze hat es verschiedentlich schon gegeben, ohne dass es jedoch in Deutschland auf einer der üblichen Planungsebenen eine verfahrensrechtlich definierte Verpflichtung dazu gegeben hätte. Hervorzuheben an dem Prozess ist,

- dass mit der Festlegung des Untersuchungsrahmens auch die Art und Weise der Einbindung der SUP in den Planungsprozess bestimmt wird,
- dass über die SUP im Rahmen der Zustandsanalyse auch die Möglichkeit geschaffen werden kann, Mängel am bestehenden Verkehrsnetz im Hinblick auf die Erfüllung der zu definierenden Umweltziele festzustellen und damit den Maßnahmenkatalog verkehrlicher Optionen auch zur Verbesserung der Zielerreichung im Umweltschutz zu bereichern,

- dass mit der SUP die Auseinandersetzung mit Alternativen systematisch in die Entscheidungsfindung eingebracht und qualifiziert wird und
- dass auf diese Weise ein Verkehrsplan (-entwurf) entstehen kann, der bereits prozesshaft die Belange der Umwelt integriert, der mit dem Umweltbericht eine systematische Dokumentation der Vorgehensweise und der geforderten Angaben enthält, bevor er in den formalen Konsultationsprozess gemäß Art. 6 und 7 SUP-RL gegeben wird.

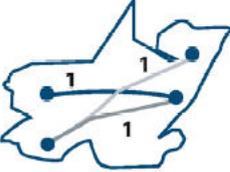
Abb. 6-1 Ablauf eines idealen integrativen Planungsprozesses für einen Verkehrsentwicklungsplan mit Strategischer Umweltprüfung (Gerlach u.a. 2006)



6.3 Nationale Verkehrswegeplanung und angepasste Vorgehensweisen der SUP

Die inhaltlichen und Struktur gebenden Elemente der SUP sind in den Mitgliedsstaaten entweder in die bestehenden Verfahren zu integrieren, oder es müssen neue Verfahren geschaffen werden, um die Anforderungen zu erfüllen. Deutschland und Österreich sind aufgrund der jeweiligen Vorgehensweise ihrer nationalen Verkehrswegeplanung zwangsläufig auch verschiedene SUP-Wege gegangen, woran aber auch erkennbar ist, dass die Umweltprüfung recht flexibel und anpassungsfähig umgesetzt werden kann. Wesentlich für die konkrete Ausgestaltung der SUP ist in erster Linie der jeweilige Plan mit seinen Zielsetzungen und der Gegenstand der jeweils zu treffenden Entscheidungen. So werden EU-weit Verkehrsplantypen unterschieden, die jeweils unter den rechtlich definierten Rahmenbedingungen Gegenstand der SUP sein können: verkehrsträgerübergreifende Pläne, die das gesamte Verkehrsnetz oder Teilnetze zum Gegenstand haben, aber auch korridorbezogene Pläne, die sich auf Lösungsmöglichkeiten in einer bestimmten Verkehrsrelation beziehen, oder auch nach Dringlichkeit erstellte Vorhabenprogramme, die sich aus zumeist komplexen Bewertungsverfahren ergeben (Abb. 6-2).

Abb. 6-2 Typisierung von Verkehrsplänen, die Gegenstand der SUP sein können (EU-Commission, DG TREN 2005)

	<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 transport 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>

Österreich hat die SUP landesweit nicht in einem einheitlichen Gesetz geregelt, sondern seine SUP-Bestimmungen auf Bundesebene in diverse Fachgesetze integriert, z.T. aber auch neue Gesetze für die Umweltprüfung geschaffen. Mit dem Gesetz zur Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SPV-G) wurde der rechtliche Rahmen für eine großräumige, verkehrsträgerübergreifende Korridorprüfung geschaffen für den Fall, dass das für die einzelnen Verkehrsträger gesetzlich definierte hochrangige BundesverkehrswegeNetz auf Antrag geändert bzw. erweitert werden soll. Allerdings hat der Gesetzgeber in Österreich bisher nicht entschieden, den Österreichischen Gesamtverkehrsplan (GVP-Ö 2002), der das langfristige strategische Ausbauprogramm des Bundes für alle Verkehrsträger umfasst, gesetzlich zu verankern und damit der SUP zugänglich zu machen.

In Deutschland werden die Bestimmungen der SUP-RL für die jeweilige Entscheidungsebene in den UVP-Gesetzen des Bundes und der Länder einheitlich umgesetzt. Entsprechend der Vorgehensweise zur UVP umfasst das Bundes-UVP-Gesetz (UVP-G) die Regelung der SUP für alle in der Anlage 3 des Gesetzes aufgeführten Pläne und Programme. Hierzu gehören auch gemäß Nr. 1.1 der Anlage 3 „Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene einschließlich Bedarfspläne nach einem Verkehrswegeausbaugesetz des Bundes“. Für den auf dieser Ebene bestehenden Bundesverkehrswegeplan (BVWP), der ähnlich dem Österreichischem Generalverkehrsplan (GVP) ein komplexer Investitionsrahmenplan ist, gelten nunmehr zum einen die allgemeinen SUP-Bestimmungen §§ 14a bis o, zum anderen aber auch die besonderen Bestimmungen des § 19b UVP-G. Demnach werden in Zukunft bei der Verkehrsplanung des Bundes und dem dort zu erstellenden Umweltbericht „in Betracht kommende vernünftige Alternativen..., insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet“. Dabei ist zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen zu berücksichtigen, dass das System der Projektverwirklichung von Bundesverkehrswegen, insbesondere von Bundesfernstraßen, im weiteren Verlauf der Planung eine 2-stufige Vorgehensweise vorsieht (Vorplanung und Linienbestimmung mit UVP im Raumordnungsverfahren; Genehmigungsplanung mit UVP im Planfeststellungsverfahren), d.h. diesbezüglich klare Abgrenzungen des Untersuchungsgegenstandes und -ziels von SUP und UVP erforderlich werden.

Der Herausforderung einer SUP für den deutschen Bundesverkehrswegeplan wird nun praktisch zu begegnen sein. Unter den programmatischen Rahmenbedingungen der jeweiligen Verkehrspolitik erfolgt in einem Turnus von 5 Jahren voraussichtlich ab 2009 die Überprüfung der geltenden, gesetzlich bestimmten Bedarfspläne. Bisher führte dies regelmäßig zur Entscheidung über die Neuaufstellung oder Überarbeitung des jeweils geltenden, alle Verkehrsträger umfassenden Bundesverkehrswegeplans.

Bei der Operationalisierung der SUP zum BVWP kann bereits auf eine Tradition bei der Berücksichtigung der Umweltbelange zurückgegriffen werden. Bereits über inzwischen 3 Plangenerationen hinweg wurden bereits Umweltrisikoeinschätzungen (URE) durchgeführt und fortentwickelt, so dass sie auch im europäischen Kontext als Maßstab für Umweltprüfungen auf der nationaler Ebene gelten können. Gleichwohl ist festzustellen, dass es sich bei dem bisherigen Verfahren nicht um eine Umweltprüfung des verkehrsträgerübergrei-

fenden Gesamtnetzes von Bundesverkehrswegen handelte, sondern um eine der strategischen Entscheidungsebene angemessene und qualifizierte Prüfung einzelner Projekte. Im Hinblick auf die konkreten Anforderungen der SUP ist die Vorgehensweise nun neu auszurichten, was sowohl die Verfahrenselemente als auch die inhaltliche Herangehensweise betrifft. Erste konkrete Vorschläge hierzu wurden bereits in Parallellage des BVWP 2003 im Auftrage des Umweltbundesamtes entwickelt, allerdings nicht mehr in das laufende Verfahren eingebracht (s. Köppel u.a. 2004). Diese betreffen u.a. die integrative Prozessstruktur von BVWP und SUP, die Integration eines Verfahrens zur Festlegung des Untersuchungsrahmens, die Erweiterung der URE auf das Netz, die Einbeziehung von Alternativen konzeptioneller Art und die Entwicklung einer angemessenen Beteiligung der Öffentlichkeit.

Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass die Bestimmungen für vergleichbare Pläne in den Bundesländern, zum Beispiel Bedarfspläne für die Landesstraßen oder Landesverkehrspläne, z.T. in den jeweiligen Landes-UVP-Gesetzen gefasst worden sind, so z.B. in Brandenburg und Sachsen. Soweit die Verkehrsplanung im Rahmen kommunaler oder regionalplanerische Zuständigkeiten stattfindet und beschlossen wird, ist sie ggf. Gegenstand der Umweltprüfung des Flächennutzungsplans gemäß Baugesetzbuch (BauGB) oder des regionalen Raumordnungsplans gemäß Bundesraumordnungsgesetz (ROG).

6.4 Ausgewählte Hinweise zur Operationalisierung der Verkehrs-SUP

Nachfolgende Überlegungen beziehen sich auf diverse bereits in der Literatur verfügbare Quellen. Diese und weitere praktische Erkenntnisse wurden im Leitfaden Strategische Umweltprüfung (SUP) in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung (Gerlach u.a. 2006) zusammengefasst. Die nachfolgenden Themen wurden ausgewählt, da sie für den fachlichen, d.h. den Umweltbericht betreffenden Prozess der Informationsermittlung zur SUP eine besondere Bedeutung haben.

6.4.1 Vororientieren und Scoping

Die Umsetzung der SUP wird sich immer sehr individuell an den Besonderheiten, der Zielsetzung und Aufgabenstellung des jeweiligen Verkehrsplans auszurichten haben. Im Rahmen der vorgeschriebenen Verfahrensschritte und der Informationsanforderungen an den Umweltbericht können sich dabei recht unterschiedliche Vorgehensweisen und inhaltlich-methodische Handlungsmöglichkeiten ergeben. Es kommt daher in einer verhältnismäßig frühen Phase des Planungsprozesses darauf an, die jeweilige Ausgangssituation zu Beginn des Planungsprozesses zu analysieren und den Untersuchungsrahmen der SUP daraufhin abzustimmen und festzulegen.

Welche Situation ist typisch für einen Verkehrsplan auf strategischer Ebene, worum geht es bei der Bestimmung und Festlegung des Untersuchungsrahmens? Die Ausdehnung des Planungsraumes erfordert einen eher groben Betrachtungsmaßstab, die Entscheidungs-

tuation ist zumeist komplex und vielschichtig. Ein strategischer Verkehrsplan hat in der Regel bestehende Unzulänglichkeiten im Verkehrssystem und deren Verbesserung zum Gegenstand. Im Zuge der Planung befasst man sich je nach Planotyp und Planaufgabe mit den verkehrlichen Lösungsmöglichkeiten, im Idealfall ganzheitlich und unter Berücksichtigung der intermodalen Verflechtungen, möglicherweise aber auch nur im Hinblick auf die Lösungsmöglichkeiten innerhalb eines Sektors, z.B. des Straßenbaus. Entsprechend ist auch die Umgangsweise mit dem zentralen SUP-Thema für den Verkehrssektor, nämlich der Frage nach den jeweils vernünftigen alternativen Lösungen, entweder umfassend und bezogen auf das gesamte Mobilitätssystem bzw. das Netz als Ganzes, oder aber die Alternativen sind beschränkt auf die verkehrsträgerbezogene Sicht, ggf. sogar nur auf einzelne, zum Plan oder Programm gehörenden Vorhaben und deren räumliche Alternative.

Vor dem Hintergrund der Merkmale des jeweiligen Plans sind Vorgehensweise und Methodik der Umweltprüfung vorab festzulegen. Dabei geht es im Prinzip darum, die Informationsanforderungen an den Umweltberichts zu erfüllen. Es geht um Fragen der Darstellung und des Maßstabs, um die Art und Weise des Abstraktionsgrades der relevanten Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge und ihrer Beurteilung. Die Untersuchungsmerkmale sind i.d.R. grobkörniger und kleinmaßstäbiger als in der UVP. Da in der Regel keine Primärdaten erhoben werden, sondern vorhandene Daten für die Auswirkungsprognosen genutzt werden, sind Abstriche bei der Aussageschärfe hinzunehmen, was im Hinblick auf die Ebene aber kein Mangel sein muss. Die Verarbeitung der Datenmengen erfordert zunehmend den intelligenten Einsatz leistungsfähiger Geographischer Informationssysteme.

Methodisch besteht die Aufgabe vor allem darin, den Gesamtzusammenhang der Vorgehensweise zu klären. Die geltenden Umweltziele, die durch den Verkehrsplan und die zu erwartenden Auswirkungen betroffen sein können, sind der Ausgangspunkt für die Überlegungen, welche Umweltauswirkungen wie erfasst und dargestellt sowie beurteilt werden. Die ausgewählten Kriterien und mit ihrer Indikation erzielten Ergebnisse sind zielbezogen zu interpretieren und a) systematisch in den Prozess der Planaufstellung einzubringen mit dem Ziel, den Plan zu optimieren und b) ebenso systematisch im Umweltbericht darzustellen, um die möglichst weit gehende Zielerfüllung des Plans zu dokumentieren.

Inwieweit bereits zu Beginn der Planung der Untersuchungsrahmen abschließend festgelegt werden kann, hängt dabei von der Komplexität des Plans bzw. Programms und seiner Entstehung ab. So ist vorstellbar, dass sich die konzeptionelle Planung zunächst mit dem Vergleich von Entwicklungsszenarien und der Festlegung des zugrunde zulegenden Entwicklungsszenarios befasst. In einer weiteren Phase könnte es dann um die Beurteilung unterscheidbarer Vorhabenkombinationen oder einzelner Vorhaben gehen, bevor dann das endgültige Vorhabenprogramm für den Plan festgelegt wird. Da ein derartiger, möglicherweise in sich gestufter Prozess sehr dynamisch verlaufen kann, wird der Untersuchungsrahmen für die Umweltprüfung möglichst unter Beteiligung der Umweltbehörden ggf. neu anzupassen sein.

6.4.2 Problemanalyse

Der analytische Ausgangspunkt für den Verkehrsplan, möglicherweise auch der Anlass für den Beschluss, einen bestehenden Verkehrsplan zu überarbeiten oder aber neu aufzustellen, ist üblicherweise die Feststellung bestehender verkehrlicher Mängel im jeweiligen Bezugsnetz. Diese Mängel gilt es dann mit den geeigneten verkehrsplanerischen Mitteln zu beheben. Hat der Umweltbericht der SUP dann festzustellen, welche positiven und negativen Umweltwirkungen durch den Plan bzw. die Maßnahmen zu erwarten sind und welche Maßnahmen zur Verminderung oder zum Ausgleich der Umweltauswirkungen zu treffen sind, wird es von Vorteil sein, wenn im Zuge der Mängelanalyse auch bestehende Konflikte des Verkehrs mit der Umwelt ermittelt werden, die sich mit Mitteln der Verkehrsplanung entschärfen lassen und in den Plan Eingang gefunden haben. Beispiele derartiger Maßnahmen sind z.B. solche, die durch Bündelung von Verkehrswegen zur Entlastung beitragen, die stark durch Lärm betroffene Siedlungsbereiche beruhigen oder vorhandene Zerschneidungswirkungen verringern können. Für den Bundesverkehrswegeplan in Deutschland wird die Möglichkeit diskutiert, ausgehend von einer Analyse der Barriereeffekte auch Maßnahmen zur Erhöhung der Durchlässigkeit des bestehenden Fernverkehrsnetzes in das Dringlichkeitsprogramm aufzunehmen. Auf diese Weise könnte der Umweltbericht auch eine Bilanzierung der durch den Plan verursachten Umweltbelastungen und -entlastungen dokumentieren.

6.4.3 Zielsystem

Ein Zielsystem bildet die Grundlage für alle weiteren Arbeitsschritte. Für die spätere Transparenz des Verfahrens empfiehlt es sich, den Umfang der theoretisch sehr zahlreichen Einzelziele des Gesamtziels „Vermeidung und Verbesserung der Umweltsituation“ auf ein bewältigbares und vermittelbares Maß zu begrenzen. Das Spektrum der verkehrsbedingt berührten Umweltziele umfasst den Schutz des globalen Klimas, gemessen z.B. am Indikator des CO₂-Ausstoßes, sowie die Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems, d.h. die Verringerung der Gesundheitsbelastungen, die Sicherung von Schutzgebieten oder des Lebensraumverbundes und die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Böden und des Wasserhaushaltes, um nur einige wichtige Zielbereiche zu nennen. Als Ordnungsschema sind die Schutzgüter der SUP geeignet.

Einen Ansatzpunkt für eine systematische Ausarbeitung bieten z.B. die Überlegungen von Aschemann (2006), der nach eingehender Analyse geeignete Kriterien für Verkehrspläne benennt und sie der jeweiligen Hierarchiestufe zuordnet. Ein anderes, auch in der Praxis angewendetes Beispiel liegt mit der Landesverkehrsplanung im Bundesland Nordrhein-Westfalen vor (IGVP NRW 2006). Derartige Festlegungen sollten allerdings möglichst unter Beteiligung der auch im Scoping zu beteiligenden Umweltbehörden vorgenommen werden, da von deren Zustimmung die Akzeptanz des gesamten Planergebnisses abhängen kann.

Das Zielsystem ist methodisch mit den konkret messbaren bzw. prognostizierbaren Indikatoren zu verknüpfen. Es ist darauf zu achten, dass die Verbindung zwischen dem erzielten Bewertungsergebnis und dem Grad der Zielerfüllung erkennbar wird.

Im Optimalfall sind die Umweltziele Bestandteil des für den Plan entwickelten Zielsystems, in dem verkehrliche, gesellschaftliche und Umweltziele mit einem zeitlichen und inhaltlichen Anspruchsniveau belegt und durch Indikatoren konkretisiert sind.

6.4.4 Entwicklung und Beurteilung von Maßnahmen und Alternativen

Ausgehend von der Analyse der verkehrsbedingten Umweltkonflikte im bestehenden Verkehrsnetz sollte die Mitwirkung der Umweltprüfung bei der Verbesserung des Verkehrsnetzes und der Optimierung der vernünftigen Maßnahmen und deren Alternativen aus Umweltsicht in den Prozess eingestellt werden. Dies beinhaltet folgerichtig die systematische Prüfung von Alternativüberlegungen, die später im Umweltbericht angemessen darzustellen ist. Je nach Aufgabenstellung des Plans kann dies dann auch die Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung einschließen oder die Frage betreffen, ob auch andere Verkehrsträger oder Maßnahmen des Verkehrsmanagements geeignet sind, den Bedarf unter geringeren Umweltbelastungen dennoch auf vernünftige Weise zu decken. Vielfach haben sich die bisherigen Umweltbeiträge von strategischen Verkehrsplänen und -programmen häufig auf die Beurteilung von einzelnen Maßnahmen beschränkt, d.h. es fanden Projektprüfungen auf abstrakterem Maßstabniveau statt. Damit sind sicherlich z.B. für die Bundesverkehrswegeplanung in Deutschland - auch ohne die SUP-Pflicht - bereits vorzeigbare Ergebnisse erzielt worden. Daher ist mit Recht die SUP unter dem Blickwinkel voranzutreiben, die auf Einzelvorhaben bezogene Umweltprüfung entsprechend dem Anliegen und der Zielsetzung der SUP stärker auf das gesamte Mobilitätssystem bzw. das Gesamtnetz auszurichten.

6.5 Zusammenfassung

Die SUP steht nicht losgelöst neben den Arbeiten zur Aufstellung des Verkehrsplans. Die SUP-Bestimmungen sind so zu verstehen, dass die möglichen Umweltauswirkungen im Zuge der Aufstellung des Plans und seiner Annahme in die Entscheidungsfindung einbezogen werden und möglichst auch bei der Entwicklung und Prüfung von Alternativen eine maßgebliche Rolle spielen.

Die SUP hat im Umweltbericht die Aufgabe, die planbedingten Umweltauswirkungen systematisch zu analysieren, zu bewerten, zu bilanzieren und damit auch zu beurteilen, inwieweit dem Oberziel der Verbesserung der Umweltqualität in seinen relevanten Teilaspekten durch den Plan entsprochen wird. Entsprechend wird im Rahmen der Festlegung des Untersuchungsrahmens sowohl das Prozedere des Miteinanders von Planaufstellung und SUP-Begleitung bestimmt als auch die Untersuchungsmethodik beschlossen. Dabei ist

ausgehend von den festgelegten Umweltzielen auf die Durchgängigkeit des Bewertungsverfahrens bis hin zu den Bestimmungen des Monitoring zu achten.

Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, ist der Umweltbericht prozessorientiert zu erstellen. Mit der Erarbeitung der Informationen für den Umweltbericht wird der Plan kontinuierlich bzw. in den dafür vorgesehenen Phasen optimiert.

Für die spätere Akzeptanz des Planes sowohl bei den beteiligten bzw. betroffene Fachbehörden als auch der Öffentlichkeit sind die entsprechenden Verfahrensvorgaben umzusetzen. Die Erfahrungen aus derartigen Planungsprozessen legen eine großzügige Auslegung der Mindestanforderungen zur Konsultation im Planungsprozess nahe.

Entsprechend der Komplexität und Dauer des Planungsprozesses ist zu empfehlen, die Beteiligungen zur Festlegung des Untersuchungsrahmens prozessbegleitend anzulegen, damit der Erkenntnisfortschritt verfahrenssicher Berücksichtigung findet. Auch die Maßnahmen- bzw. Alternativenentwicklung sollte zu gegebenem Zeitpunkt Gegenstand der prozessbegleitenden Konsultationen werden. Bei der Abwägung und Entscheidung über den Plan sind die Bestimmungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung vor dem Hintergrund der Möglichkeiten des Internet, aber auch der Nutzung kommunikationsorientierter Foren auch im Hinblick auf die Akzeptanzförderung zu bewerten und umzusetzen.

Die vorstehenden Ausführungen sollen dazu ermutigen, die SUP-Bestimmungen im Sinne eines „guten Plans“ auszulegen und den Mindestrahmen der SUP-Richtlinie so zu ausgestalten, dass die fachliche Qualität des Fachplans auch aus Umweltsicht optimiert wird und in der Folge durch eine adäquate Beteiligungsregelung auch die höchstmögliche Akzeptanz in der Öffentlichkeit erreicht wird.

6.6 Literatur und Verweise

Arbter, K. 2007: SUP – Strategische Umweltprüfung für die Planungspraxis der Zukunft, Wien – Graz

Aschemann, R. (2005): Indikatoren für die strategische Umweltprüfung im Verkehrsbereich. Dissertation am Institut für Geographie und Raumforschung an der Karl Franzens-Universität Graz, 2006

EU-Commission, DG Energy and Transport 2005: The SEA Manual. A Sourcebook on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans, “BEACON manual”, <http://ec.europa.eu/environment/eia/sea-support.htm>

EU-Kommission 2003: Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

FGSV 2001: Leitfaden für Verkehrsplanungen, Ausgabe 2001. FGSV Nr. 116

Gerlach, J., D. Günnewig, St. Balla 2006: Leitfaden Strategische Umweltprüfung (SUP) in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung. Hrsg. BMVBS, Schriftenreihe „direkt“, H. 63/2006

IGVP NRW 2006: Dokumente unter LandesVerkehrsPlanung Nordrhein-Westfalen:
<http://www.lvp.nrw.de>

Köppel, J, D. Günnewig u.a. (2004): Anforderungen der SUP-Richtlinie an Bundesverkehrswegeplanung und Verkehrsentwicklungsplanung der Länder. Texte Umweltbundesamt 13/2004; <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/dateien/2638.htm>

Richtlinie 2001/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme („SUP-Richtlinie“) vom 27. Juni 2001 (Abl. Nr. L 197 vom 21.07.2001, S. 30)

Sheate, W., Byron, H., Dagg, S. and Cooper, L. 2005: The Relationship between the EIA and SEA Directives, Final Report to the European Commission DG Environment, August 2005. URL: <http://www.cep.co.uk/Publications.htm>

SP-V-G 2005: Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz); BGBl. I Nr. 96/2005

UVPG 2006: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung v. 12.02.1990, neugefasst durch Bek. v. 25. 6.2005 BGBl. I 1757, 2797; zuletzt geändert durch Art. 66 V v. 31.10.2006 BGBl. I 2407

AutorInnenverzeichnis

Thomas **Alge**, Mag
Leiter Umweltrecht
ÖKOBÜRO/Justice and Environment Network
Volksgartenstraße 1
A - 1010 Wien
thomas.alge@oekobuero.at
www.oekobuero.at
www.justiceandenvironment.org

Dieter **Günnewig**, Dr
Geschäftsführender Gesellschafter
Bosch & Partner
Büro Hannover
Lister Damm 1
D - 30163 Hannover
d.guennewig@boschpartner.de
www.boschpartner.de

Fritz **Kroiss**, Dr
Umweltjurist
Umweltbundesamt
Spittelauer Lände 5
A - 1090 Wien
fritz.kroiss@umweltbundesamt.at
www.umweltbundesamt.at

Cornelia **Mittendorfer**, Dr
Abteilung Umwelt und Verkehr
Bundesarbeitskammer
Prinz-Eugen-Straße 20-22
A - 1040 Wien
cornelia.mittendorfer@akwien.at
<http://wien.arbeiterkammer.at>
www.wirtschaftundumwelt.at

Robert **Unglaub**, Dipl-Ing
Technisches Büro ARCHI NOAH
Proboj 2
A - 9133 Miklauhof
unglaub@archi-noah.at
www.archi-noah.at

ANHANG I

Programm zur Tagung vom 25.09.2007

Presseaussendung der AK vom 25.09.2007

SUP-Richtlinie

SP-V-G (Bundesgesetzblatt)

Vorschläge der ÖGUT-Arbeitsgruppe



EINLADUNG

zur TAGUNG

der Bundesarbeitskammer und des ÖKOBUROS

über

Die Strategische Umweltprüfung (SUP) im Verkehrsbereich

Führte die Umsetzung der SUP-RL zu Änderungen der Planungspraxis?

Dienstag, 25. September 2007

08:30 bis 14:30 Uhr

Tagungsort:

Technisch gewerbliche Abendschule der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

4. Stock, Hörsaal B 402

Plößlgasse 13, 1040 Wien

Erreichbarkeit: Straßenbahn D Station Plößlgasse, U1 Taubstummengasse

PROGRAMM

- 08:30** **Registrierung und Empfang**
- 09:00** **ERÖFFNUNG**
Sylvia LEODOLTER, *Bundesarbeitskammer*
- 09:15** **Regelt die SUP-Richtlinie die zentralen Elemente einer Strategischen Umweltprüfung?**
Dieter GÜNNEWIG, *Bosch&Partner, Hannover*
- 09:30** **Die Planungs- und Entscheidungspraxis im Verkehrsbereich vor und nach der Umsetzung der SUP-Richtlinie in Österreich**
Cornelia MITTENDORFER, *Bundesarbeitskammer*
- 09:50** **Wie strategisch ist die „Strategische Prüfung Verkehr“ nach dem Bundesgesetz (SP-V-G)?**
Fritz KROISS, *Umweltbundesamt*
- 10:10** **Werden die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der SUP berücksichtigt? - Vergleich Österreich/Europa**
Thomas ALGE, *ÖKOBÜRO/Justice and Environment Network*
- 10:30** **PAUSE**
- 11:20** **Kärntner Praxisbeispiele zur SUP bei Bundesstraßen**
Robert UNGLAUB, *Raum- und Landschaftsplaner*
- 11:40** **Erfahrungen mit der Verkehrs-SUP in Deutschland und Europa**
Dieter GÜNNEWIG, *Bosch&Partner, Hannover*
- 12:15** **MITTAGSBUFFET**
- 13:15** **Podiumsdiskussion**
Bringt die Verkehrs-SUP nach der bisherigen Praxis umwelt- und verkehrspolitische Vorteile?
- Ursula PLATZER-SCHNEIDER, *Lebensministerium*
Sabine MAYER, *Umweltbundesamt*
Alexander WALCHER, *ASFINAG*
Andreas NETZER, *ÖBB-Infrastruktur Bau AG*
Michael HECHT, *Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte*
Christian SCHREFEL, *17&4 Organisationsberatung*
- Moderation der Podiumsdiskussion:**
Cornelia MITTENDORFER, *Bundesarbeitskammer*
- 14:30** **ENDE der Veranstaltung**

Moderation der Tagung: Verena MADNER, *Wirtschaftsuniversität Wien*

Hintergrund

Die **SUP-Richtlinie** (RL 2001/42/EG der EG über die **Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme** vom 27. Juni 2001) war bis zum 20. Juli 2004 in nationales Recht umzusetzen. Die Richtlinie bezieht sich in ihrem Anwendungsbereich auf die **UVP-Richtlinie** und die Natura 2000 Schutzgebiete. Sofern bestimmte Pläne und Programme die Grundlage für Projekte sein können, die eine UVP oder eine Naturschutzverfahren für Projektgenehmigungen erforderlich machen, ist vor der Planerstellung eine SUP (Strategische Umweltprüfung) erforderlich.

Der Kern der SUP ist der zu erstellende **Umweltbericht**, der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen sowie die vorgesehenen **Alternativen** ermittelt, beschreibt und bewertet. Während der Prüfung der Pläne und Programme sind die **Öffentlichkeit** und die Umweltbehörden zu konsultieren. Die Ergebnisse der SUP und des Konsultationsverfahren müssen in der Entscheidung über den Plan/Programm berücksichtigt werden („Berücksichtigungspflicht“). Die Entscheidung und die Entscheidungsgründe sind zu veröffentlichen.

In Österreich erwarteten viele von der SUP eine **Verbesserung der Verkehrsplanung** und eine Entlastung der UVP-Verfahren von Grundsatzfragen (zB Alternativenprüfung, Verkehrsträgerwahl: Straße oder Schiene?) und dadurch eine beschleunigte und konfliktfreie Abwicklung der UVP-Genehmigungsverfahren). Im Zuge des Richtlinien-Umsetzungsprozesses hat eine mit allen für die Verkehrsplanung relevanten Stakeholdern (zB Arbeiterkammer, ASFINAG, WKÖ, Umwelt- und Verkehrsministerium, ÖKOBÜRO etc) besetzte **Arbeitsgruppe** im Rahmen der ÖGUT (Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik) ein Konsenspapier mit **Empfehlungen** zur Umsetzung der SUP-RL im Verkehrsbereich erarbeitet. Die wesentlichen Aspekte dieser Empfehlungen wurden bisher jedoch nicht umgesetzt.

Das „**Strategische Prüfung Verkehr Gesetz (SP-V-G)**“ ist der rechtliche Umsetzungsakt für die SUP im Verkehrsbereich des Bundes. Nach unserer Einschätzung setzt die SUP nach diesem Gesetz im Planungsprozess erst sehr spät an, sodass grundlegende Änderungen in der Praxis kaum mehr möglich sind, weil der Planungsprozess schon weit fortgeschritten ist. Außerdem orientiert sich das Gesetz stark an konkreten Projekten eines Verkehrsträgers (zB ein konkretes Straßenprojekt). Eine **verkehrsträgerübergreifende Planung** (Straße oder Schiene von A nach B?) scheint durch das Gesetz nicht möglich zu sein. Die **Bundesländer** sind noch deutlich **zurückhaltender** mit der SUP für Landesstraßen. Angekündigte Gesetzesnovellen sind bisher nicht in Kraft getreten.

Ziel der Tagung ist die Darstellung der Entwicklung in der österreichischen Verkehrsplanung- und Politik in Folge der Umsetzung der SUP-Richtlinie in Österreich. Das SP-V-G und Erfahrungen damit werden von verschiedenen Seiten dargestellt und diskutiert. Ein Blick in die Bundesländer und in unsere **EU-Nachbarstaaten** soll zeigen, dass die Umsetzung der Richtlinie nicht nur in Österreich eine große Herausforderung ist..

AK: Novelle zur Umweltprüfung für Verkehr dringend nötig!

Das Gesetz über die Strategischen Umweltprüfung für den Verkehr muss grundlegend verändert werden, verlangt die AK anlässlich einer heute, Dienstag, stattfindenden gemeinsamen Tagung mit dem Ökobüro. Das 2005 beschlossene Gesetz hat sich in der Praxis als völlig unzureichend erwiesen. Es wurden fünf Umweltprüfungen für Straßenprojekte nach diesem Gesetz durchgeführt und trotz massiver Bedenken in den Berichten immer der Ausbau von Schnellstraßen empfohlen. Kyoto-Ziele und wichtige Umweltgesetze blieben auf der Strecke, denn die Umweltberichte werden weder unabhängig geprüft noch müssen Empfehlungen verbindlich berücksichtigt werden, kritisiert die AK.

Die EU-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) verlangt auch für den Verkehrsbereich, dass gesetzliche Pläne und Programme einer Umweltprüfung unterzogen werden. Die AK hatte damals vor der Umsetzung der Richtlinie in Österreich vehement die Strategische Umweltprüfung als verkehrsträgerübergreifende Prüfung des Generalverkehrsplanes Österreich aus 2002 gefordert. Aber auch, dass darin nicht nur der Ausbau der Infrastruktur enthalten sein soll, sondern ebenso verkehrspolitische Maßnahmen, insbesondere zur Steuerung des Verkehrsaufkommens im Sinne der Effizienz und der umweltpolitischen Ziele unter Berücksichtigung eines verbesserten Mobilitätsmanagements.

2005 wurde das Gesetz zur Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G) beschlossen, aber alle im Generalverkehrsplan Österreich aufgelisteten Projekte blieben ausgeklammert – immerhin rund 70 Straßen- und 200 Schienenprojekte. Seither wurden für fünf neue Projekte Verkehrs-Umweltprüfungen durchgeführt. Alle betreffen Straßenprojekte, drei davon in Niederösterreich (Weinviertel Straße von Stockerau nach Kleinhauzdorf, Marchfeldstraße, Traisentalstraße) eines in Kärnten (B 317 Scheifling-Klagenfurt) und eines in Wien (Verbindungsspanne A 23 – S 1). In den Umweltberichten aller fünf Projekte wurde das Kyoto-Ziel praktisch völlig ausgeklammert, ebenso viele andere wichtige Umweltgesetze. Trotzdem wurde in allen fünf Fällen die Empfehlung für einen Schnellstraßen-ausbau gegeben, allerdings jeweils in Kombination mit einer Empfehlung für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Ins Bundesstraßengesetz ist dann aber nur die Straßentrasse aufgenommen worden, der öffentliche Verkehr ist unter den Tisch gefallen.

Die Strategische Umweltprüfung für den Verkehr sieht weder eine externe Überprüfung der Umweltberichte vor noch irgendwelche Überprüfungsrechte. Auch die Pflicht des Verkehrsministers, die Umwelterwägungen und Einwendungen bei der Planungsentscheidung zu berücksichtigen, bleibt praktisch ohne Konsequenzen. Daher fordert die AK eine verkehrsträgerübergreifende strategische Umweltprüfung mit rechtsstaatlichen Standards und eine grundlegende Novellierung des Gesetzes zur Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich.

RICHTLINIE 2001/42/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 27. Juni 2001
über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,
aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 21. März 2001
gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 174 des Vertrags trägt die Umweltpolitik der Gemeinschaft auf der Grundlage des Vorsorgeprinzips unter anderem zur Verwirklichung der nachstehenden Ziele bei: Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Verbesserung ihrer Qualität, Schutz der menschlichen Gesundheit, umsichtige und rationelle Verwendung der natürlichen Ressourcen. Gemäß Artikel 6 des Vertrags müssen die Erfordernisse des Umweltschutzes bei der Festlegung der Gemeinschaftspolitiken und -maßnahmen insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung einbezogen werden.
- (2) Im Fünften umweltpolitischen Aktionsprogramm („Programm der Europäischen Gemeinschaft für Umweltpolitik und Maßnahmen im Hinblick auf eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung“) ⁽⁵⁾, das durch den Beschluss Nr. 2179/98/EG des Rates ⁽⁶⁾ über die Überprüfung des Programms ergänzt wurde, wird bekräftigt, wie wichtig eine Bewertung möglicher Auswirkungen von Plänen und Programmen auf die Umwelt ist.
- (3) Das Übereinkommen über die biologische Vielfalt verlangt von den Vertragsparteien, soweit möglich und sofern angebracht die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt in einschlägige sektorale oder sektorübergreifende Pläne und Programme einzubeziehen.

⁽¹⁾ ABL C 129 vom 25.4.1997, S. 14, und
ABL C 83 vom 25.3.1999, S. 13.

⁽²⁾ ABL C 287 vom 22.9.1997, S. 101.

⁽³⁾ ABL C 64 vom 27.2.1998, S. 63, und
ABL C 374 vom 23.12.1999, S. 9.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 1998 (ABL C 341 vom 9.11.1998, S. 18), bestätigt am 16. September 1999 (ABL C 54 vom 25.2.2000, S. 76), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 30. März 2000 (ABL C 137 vom 16.5.2000, S. 11) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 6. September 2000 (ABL C 135 vom 7.5.2001, S. 155), Beschluss des Europäischen Parlaments vom 31. Mai 2001 und Beschluss des Rates vom 5. Juni 2001.

⁽⁵⁾ ABL C 138 vom 17.5.1993, S. 5.

⁽⁶⁾ ABL L 275 vom 10.10.1998, S. 1.

(4) Die Umweltprüfung ist ein wichtiges Werkzeug zur Einbeziehung von Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme bestimmter Pläne und Programme, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt in den Mitgliedstaaten haben können. Denn sie gewährleistet, dass derartige Auswirkungen aus der Durchführung von Plänen und Programmen bei der Ausarbeitung und vor der Annahme berücksichtigt werden.

(5) Die Festlegung von Verfahren für die Umweltprüfung auf der Ebene von Plänen und Programmen sollte den Unternehmen zugute kommen, da damit ein konsistenterer Handlungsrahmen durch Einbeziehung der relevanten Umweltinformationen bei der Entscheidungsfindung geboten wird. Die Einbeziehung eines breiteren Spektrums von Faktoren bei der Entscheidungsfindung sollte zu nachhaltigeren und wirksameren Lösungen beitragen.

(6) Die in den Mitgliedstaaten angewandten Systeme zur Umweltprüfung sollten eine Reihe gemeinsamer Verfahrensbedingungen enthalten, die erforderlich sind, um zu einem hohen Umweltschutzniveau beizutragen.

(7) In dem Übereinkommen der UN-Wirtschaftskommission für Europa über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 25. Februar 1991, das sowohl für die Mitgliedstaaten als auch für andere Staaten gilt, werden die Vertragsparteien des Übereinkommens aufgefordert, dessen Grundsätze auch auf Pläne und Programme anzuwenden. Bei dem zweiten Treffen der Vertragsparteien in Sofia am 26. und 27. Februar 2001 wurde beschlossen, ein rechtlich bindendes Protokoll über die strategische Umweltprüfung auszuarbeiten, das die bestehenden Vorschriften über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen ergänzen würde und das bei einem außerordentlichen Treffen der Vertragsparteien anlässlich der fünften Ministerkonferenz „Umwelt für Europa“, die für Mai 2003 in Kiew (Ukraine) geplant ist, nach Möglichkeit verabschiedet werden soll. Die in der Gemeinschaft angewandten Systeme zur Umweltprüfung von Plänen und Programmen sollten gewährleisten, dass ausreichende grenzübergreifende Konsultationen stattfinden, wenn die Durchführung eines in einem Mitgliedstaat ausgearbeiteten Plans oder Programms voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen in einem anderen Mitgliedstaat haben wird. Die Informationen über Pläne und Programme, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt in anderen Staaten haben, sollten auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und Gleichwertigkeit innerhalb eines angemessenen Rechtsrahmens zwischen den Mitgliedstaaten und diesen anderen Staaten übermittelt werden.

- (8) Aus diesem Grund sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene notwendig, um einen Mindestrahmen für die Umweltprüfung festzulegen, mit dem die allgemeinen Grundsätze für das System der Umweltprüfung vorgegeben werden und die Einzelheiten unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips den Mitgliedstaaten überlassen bleiben. Die Maßnahmen der Gemeinschaft sollten nicht über das für die Erreichung der Ziele des Vertrags erforderliche Maß hinausgehen.
- (9) Diese Richtlinie betrifft den Verfahrensaspekt, und ihre Anforderungen sollten entweder in die in den Mitgliedstaaten bereits bestehenden Verfahren oder aber in eigens für diese Zwecke geschaffene Verfahren einbezogen werden. Zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen sollten die Mitgliedstaaten, falls angebracht, die Tatsache berücksichtigen, dass die Prüfungen bei Plänen und Programmen, die Teil eines hierarchisch aufgebauten Gesamtgefüges sind, auf verschiedenen Ebenen durchgeführt werden.
- (10) Alle Pläne und Programme, die für eine Reihe von Bereichen ausgearbeitet werden und einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Projekten setzen, die in den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten⁽¹⁾ aufgeführt sind, sowie alle Pläne und Programme, die gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen⁽²⁾ zu prüfen sind, können erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben und sollten grundsätzlich systematischen Umweltprüfungen unterzogen werden. Wenn sie die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene festlegen oder nur geringfügige Änderungen der vorgenannten Pläne oder Programme vorsehen, sollten sie nur dann geprüft werden, wenn die Mitgliedstaaten bestimmen, dass sie voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben.
- (11) Andere Pläne und Programme, die den Rahmen für die künftige Genehmigung von Projekten setzen, haben möglicherweise nicht in allen Fällen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt und sollten nur dann geprüft werden, wenn die Mitgliedstaaten bestimmen, dass sie voraussichtlich derartige Auswirkungen haben.
- (12) Bei derartigen Entscheidungen sollten die Mitgliedstaaten die in dieser Richtlinie enthaltenen einschlägigen Kriterien berücksichtigen.
- (13) Bestimmte Pläne oder Programme werden in Anbetracht ihrer besonderen Merkmale nicht von dieser Richtlinie erfasst.
- (14) Wenn nach dieser Richtlinie eine Umweltprüfung durchzuführen ist, sollte ein Umweltbericht erstellt werden, der die in dieser Richtlinie vorgesehenen einschlägigen Angaben enthält und in dem die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen aus der Durchführung des Plans oder Programms und vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, ermit-
- telt, beschrieben und bewertet werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Kommission über alle Maßnahmen unterrichten, die sie im Hinblick auf die Qualität der Umweltberichte ergreifen.
- (15) Um zu einer transparenteren Entscheidungsfindung beizutragen und die Vollständigkeit und Zuverlässigkeit der für die Prüfung bereitgestellten Informationen zu gewährleisten, ist es notwendig, die in ihrem umweltbezogenen Aufgabenbereich betroffenen Behörden und die Öffentlichkeit während der Prüfung von Plänen oder Programmen zu konsultieren und angemessene Fristen festzulegen, die genügend Zeit für Konsultationen, einschließlich der Abgabe von Stellungnahmen, lassen.
- (16) Hat die Durchführung eines in einem Mitgliedstaat ausgearbeiteten Plans oder Programms voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt anderer Mitgliedstaaten, so sollte dafür gesorgt werden, dass die betreffenden Mitgliedstaaten Konsultationen aufnehmen und dass die betroffenen Behörden und die Öffentlichkeit informiert werden und die Möglichkeit erhalten, Stellung zu nehmen.
- (17) Der Umweltbericht und die Stellungnahmen der betroffenen Behörden und der Öffentlichkeit sowie die Ergebnisse einer grenzüberschreitenden Konsultation sollten bei der Ausarbeitung des Plans oder Programms und vor dessen Annahme oder vor dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren Berücksichtigung finden.
- (18) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die betroffenen Behörden und die Öffentlichkeit von der Annahme eines Plans oder Programms in Kenntnis gesetzt und ihnen relevante Informationen zugänglich gemacht werden.
- (19) Ergibt sich die Verpflichtung, eine Prüfung der Auswirkungen auf die Umwelt durchzuführen, sowohl aus dieser Richtlinie als auch aus anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, wie etwa der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten⁽³⁾, der Richtlinie 92/43/EWG oder der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik⁽⁴⁾, so können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen koordinierte oder gemeinsame Verfahren vorsehen, die die Anforderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft erfüllen.
- (20) Die Kommission sollte einen Bericht über die Anwendung und Wirksamkeit dieser Richtlinie erstmals fünf Jahre nach ihrem Inkrafttreten und anschließend alle sieben Jahre erstellen. Damit Anforderungen des Umweltschutzes stärker einbezogen werden, sollten, falls angebracht, dem ersten Bericht unter Berücksichtigung der gesammelten Erfahrungen gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie beigefügt werden, insbesondere in bezug auf eine etwaige Ausdehnung ihres Geltungsbereichs auf andere Bereiche/Sektoren sowie andere Arten von Plänen und Programmen —

⁽¹⁾ ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 97/11/EG (ABl. L 73 vom 14.3.1997, S. 5).

⁽²⁾ ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/62/EG (ABl. L 305 vom 8.11.1997, S. 42).

⁽³⁾ ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/49/EG (ABl. L 223 vom 13.8.1997, S. 9).

⁽⁴⁾ ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele

Ziel dieser Richtlinie ist es, im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und dazu beizutragen, dass Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme von Plänen und Programmen einbezogen werden, indem dafür gesorgt wird, dass bestimmte Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, entsprechend dieser Richtlinie einer Umweltprüfung unterzogen werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Pläne und Programme“ Pläne und Programme, einschließlich der von der Europäischen Gemeinschaft mitfinanzierten, sowie deren Änderungen,
 - die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen werden oder die von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet werden und
 - die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen;
- b) „Umweltprüfung“ die Ausarbeitung eines Umweltberichts, die Durchführung von Konsultationen, die Berücksichtigung des Umweltberichts und der Ergebnisse der Konsultationen bei der Entscheidungsfindung und die Unterrichtung über die Entscheidung gemäß den Artikeln 4 bis 9;
- c) „Umweltbericht“ den Teil der Plan- oder Programmdokumentation, der die in Artikel 5 und in Anhang I vorgesehenen Informationen enthält;
- d) „Öffentlichkeit“ eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen und, in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder der innerstaatlichen Praxis, deren Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen.

Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Die unter die Absätze 2 bis 4 fallenden Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, werden einer Umweltprüfung nach den Artikeln 4 bis 9 unterzogen.

(2) Vorbehaltlich des Absatzes 3 wird eine Umweltprüfung bei allen Plänen und Programmen vorgenommen,

a) die in den Bereichen Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie, Industrie, Verkehr, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Telekommunikation, Fremdenverkehr, Raumordnung oder Bodennutzung ausgearbeitet werden und durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung der in den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG aufgeführten Projekte gesetzt wird oder

b) bei denen angesichts ihrer voraussichtlichen Auswirkungen auf Gebiete eine Prüfung nach Artikel 6 oder 7 der Richtlinie 92/43/EWG für erforderlich erachtet wird.

(3) Die unter Absatz 2 fallenden Pläne und Programme, die die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene festlegen, sowie geringfügige Änderungen der unter Absatz 2 fallenden Pläne und Programme bedürfen nur dann einer Umweltprüfung, wenn die Mitgliedstaaten bestimmen, dass sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben.

(4) Die Mitgliedstaaten befinden darüber, ob nicht unter Absatz 2 fallende Pläne und Programme, durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung von Projekten gesetzt wird, voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben.

(5) Die Mitgliedstaaten bestimmen entweder durch Einzelfallprüfung oder durch Festlegung von Arten von Plänen und Programmen oder durch eine Kombination dieser beiden Ansätze, ob die in den Absätzen 3 und 4 genannten Pläne oder Programme voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Zu diesem Zweck berücksichtigen die Mitgliedstaaten in jedem Fall die einschlägigen Kriterien des Anhangs II, um sicherzustellen, dass Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, von dieser Richtlinie erfasst werden.

(6) Im Rahmen einer Einzelfallprüfung und im Falle der Festlegung von Arten von Plänen und Programmen nach Absatz 5 sind die in Artikel 6 Absatz 3 genannten Behörden zu konsultieren.

(7) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nach Absatz 5 getroffenen Schlussfolgerungen, einschließlich der Gründe für die Entscheidung, keine Umweltprüfung gemäß den Artikeln 4 bis 9 vorzuschreiben, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

(8) Die folgenden Pläne und Programme unterliegen dieser Richtlinie nicht:

- Pläne und Programme, die ausschließlich Zielen der Landesverteidigung oder des Katastrophenschutzes dienen;
- Finanz- oder Haushaltspläne und -programme.

(9) Diese Richtlinie gilt nicht für Pläne und Programme, die in den laufenden jeweiligen Programmplanungszeiträumen⁽¹⁾ für die Verordnungen (EG) Nr. 1260/1999⁽²⁾ und (EG) Nr. 1257/1999⁽³⁾ des Rates mitfinanziert werden.

⁽¹⁾ Der Programmplanungszeitraum 2000-2006 für die Verordnung (EG) Nr. 1260/1999 des Rates und die Programmplanungszeiträume 2000-2006 und 2000-2007 für die Verordnung (EG) Nr. 1257/1999 des Rates.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 1260/1999 des Rates vom 21. Juni 1999 mit allgemeinen Bestimmungen über die Strukturfonds (ABL L 161 vom 26.6.1999, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 1257/1999 des Rates vom 17. Mai 1999 über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL) und zur Änderung bzw. Aufhebung bestimmter Verordnungen (ABL L 160 vom 26.6.1999, S. 80).

Artikel 4

Allgemeine Verpflichtungen

(1) Die Umweltprüfung nach Artikel 3 wird während der Ausarbeitung und vor der Annahme eines Plans oder Programms oder dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren durchgeführt.

(2) Die Mitgliedstaaten übernehmen die Anforderungen dieser Richtlinie entweder in bestehende Verfahren zur Annahme von Plänen und Programmen oder in neue Verfahren, die festgelegt werden, um dieser Richtlinie nachzukommen.

(3) Gehören Pläne und Programme zu einer Plan- oder Programmhierarchie, so berücksichtigen die Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen die Tatsache, dass die Prüfung gemäß der vorliegenden Richtlinie auf verschiedenen Stufen dieser Hierarchie durchgeführt wird. Die Mitgliedstaaten wenden, unter anderem zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen, Artikel 5 Absätze 2 und 3 an.

Artikel 5

Umweltbericht

(1) Ist eine Umweltprüfung nach Artikel 3 Absatz 1 durchzuführen, so ist ein Umweltbericht zu erstellen; darin werden die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Plans oder Programms auf die Umwelt hat, sowie vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet. Welche Informationen zu diesem Zweck vorzulegen sind, ist in Anhang I angegeben.

(2) Der Umweltbericht nach Absatz 1 enthält die Angaben, die vernünftigerweise verlangt werden können, und berücksichtigt dabei den gegenwärtigen Wissensstand und aktuelle Prüfmethoden, Inhalt und Detaillierungsgrad des Plans oder Programms, dessen Stellung im Entscheidungsprozess sowie das Ausmaß, in dem bestimmte Aspekte zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen auf den unterschiedlichen Ebenen dieses Prozesses am besten geprüft werden können.

(3) Zur Gewinnung der in Anhang I genannten Informationen können alle verfügbaren relevanten Informationen über die Umweltauswirkungen der Pläne und Programme herangezogen werden, die auf anderen Ebenen des Entscheidungsprozesses oder aufgrund anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft gesammelt wurden.

(4) Die in Artikel 6 Absatz 3 genannten Behörden werden bei der Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrads der in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen konsultiert.

Artikel 6

Konsultationen

(1) Der Entwurf des Plans oder Programms und der nach Artikel 5 erstellte Umweltbericht werden den in Absatz 3 genannten Behörden sowie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

(2) Den Behörden nach Absatz 3 und der Öffentlichkeit nach Absatz 4 wird innerhalb ausreichend bemessener Fristen frühzeitig und effektiv Gelegenheit gegeben, vor der Annahme des Plans oder Programms oder seiner Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren zum Entwurf des Plans oder Programms sowie zum begleitenden Umweltbericht Stellung zu nehmen.

(3) Die Mitgliedstaaten bestimmen die zu konsultierenden Behörden, die in ihrem umweltbezogenen Aufgabenbereich von den durch die Durchführung des Plans oder Programms verursachten Umweltauswirkungen betroffen sein könnten.

(4) Die Mitgliedstaaten bestimmen, was unter „Öffentlichkeit“ im Sinne des Absatzes 2 zu verstehen ist; dieser Begriff schließt die Teile der Öffentlichkeit ein, die vom Entscheidungsprozess gemäß dieser Richtlinie betroffen sind oder voraussichtlich betroffen sein werden oder ein Interesse daran haben, darunter auch relevante Nichtregierungsorganisationen, z. B. Organisationen zur Förderung des Umweltschutzes und andere betroffene Organisationen.

(5) Die Einzelheiten der Information und Konsultation der Behörden und der Öffentlichkeit werden von den Mitgliedstaaten festgelegt.

Artikel 7

Grenzüberschreitende Konsultationen

(1) Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass die Durchführung eines Plans oder Programms, der bzw. das für sein Hoheitsgebiet ausgearbeitet wird, voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Mitgliedstaats haben wird, oder stellt ein Mitgliedstaat, der voraussichtlich erheblich betroffen sein wird, einen entsprechenden Antrag, so übermittelt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Plan oder das Programm ausgearbeitet wird, vor der Annahme des Plans oder Programms oder vor dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren eine Kopie des Plan- oder Programm-entwurfs und des entsprechenden Umweltberichts an den anderen Mitgliedstaat.

(2) Wenn ein Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 eine Kopie des Plan- oder Programm-entwurfs und des Umweltberichts erhält, teilt er dem anderen Mitgliedstaat mit, ob er vor der Annahme des Plans oder Programms oder vor dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren Konsultationen wünscht; ist dies der Fall, so führen die betreffenden Mitgliedstaaten Konsultationen über die voraussichtlichen grenzüberschreitenden Auswirkungen, die die Durchführung des Plans oder Programms auf die Umwelt hat, und über die geplanten Maßnahmen, die der Verminderung oder Vermeidung solcher Auswirkungen dienen sollen.

Finden solche Konsultationen statt, so verständigen sich die betreffenden Mitgliedstaaten auf Einzelheiten, um sicherzustellen, dass die Behörden nach Artikel 6 Absatz 3 und die Öffentlichkeit nach Artikel 6 Absatz 4 in dem Mitgliedstaat, der voraussichtlich erheblich betroffen sein wird, unterrichtet werden und Gelegenheit erhalten, innerhalb einer angemessenen Frist Stellung zu nehmen.

(3) Sind nach diesem Artikel Konsultationen zwischen Mitgliedstaaten erforderlich, so vereinbaren diese zu Beginn dieser Konsultationen einen angemessenen Zeitrahmen für deren Dauer.

Artikel 8**Entscheidungsfindung**

Der nach Artikel 5 erstellte Umweltbericht, die nach Artikel 6 abgegebenen Stellungnahmen und die Ergebnisse von nach Artikel 7 geführten grenzüberschreitenden Konsultationen werden bei der Ausarbeitung und vor der Annahme des Plans oder Programms oder vor dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt.

Artikel 9**Bekanntgabe der Entscheidung**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass nach der Annahme eines Plans oder eines Programms dies den Behörden nach Artikel 6 Absatz 3, der Öffentlichkeit und jedem gemäß Artikel 7 konsultierten Mitgliedstaat bekanntgegeben wird und dass diesen Folgendes zugänglich gemacht wird:

- a) der angenommene Plan oder das angenommene Programm;
- b) eine zusammenfassende Erklärung, wie Umwelterwägungen in den Plan oder das Programm einbezogen wurden, wie der nach Artikel 5 erstellte Umweltbericht, die nach Artikel 6 abgegebenen Stellungnahmen und die Ergebnisse von nach Artikel 7 geführten Konsultationen gemäß Artikel 8 berücksichtigt wurden und aus welchen Gründen der angenommene Plan oder das angenommene Programm, nach Abwägung mit den geprüften vernünftigen Alternativen, gewählt wurde; und
- c) die Maßnahmen, die zur Überwachung gemäß Artikel 10 beschlossen wurden.

(2) Die Einzelheiten der Unterrichtung nach Absatz 1 werden von den Mitgliedstaaten festgelegt.

Artikel 10**Überwachung**

(1) Die Mitgliedstaaten überwachen die erheblichen Auswirkungen der Durchführung der Pläne und Programme auf die Umwelt, um unter anderem frühzeitig unvorhergesehene negative Auswirkungen zu ermitteln und um in der Lage zu sein, geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

(2) Zur Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 1 können, soweit angebracht, bestehende Überwachungsmechanismen angewandt werden, um Doppelarbeit bei der Überwachung zu vermeiden.

Artikel 11**Verhältnis zu anderen Gemeinschaftsvorschriften**

(1) Die Umweltprüfungen gemäß dieser Richtlinie lassen die Anforderungen der Richtlinie 85/337/EWG sowie anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft unberührt.

(2) Bei Plänen und Programmen, bei denen sich die Verpflichtung, eine Prüfung der Umweltauswirkungen durchzuführen, sowohl aus dieser Richtlinie als auch aus anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft ergibt, können die Mitgliedstaaten koordinierte oder gemeinsame Verfahren, die die Anforderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft erfüllen, vorsehen, unter anderem, um Mehrfachprüfungen zu vermeiden.

(3) Für Pläne und Programme, die von der Europäischen Gemeinschaft mitfinanziert werden, wird die Umweltprüfung gemäß dieser Richtlinie im Einklang mit den in den einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften festgelegten besonderen Bestimmungen durchgeführt.

Artikel 12**Informationen, Berichte und Überprüfung**

(1) Die Mitgliedstaaten und die Kommission tauschen Informationen über die bei der Anwendung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen aus.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Umweltberichte von ausreichender Qualität sind, um die Anforderungen dieser Richtlinie zu erfüllen, und unterrichten die Kommission über alle Maßnahmen, die sie bezüglich der Qualität dieser Berichte ergreifen.

(3) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 21. Juli 2006 einen ersten Bericht über die Anwendung und Wirksamkeit dieser Richtlinie vor.

Damit Erfordernisse des Umweltschutzes stärker gemäß Artikel 6 des Vertrags einbezogen werden, werden, falls angebracht, diesem Bericht unter Berücksichtigung der bei der Anwendung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten gesammelten Erfahrungen Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie beigefügt. Die Kommission wird insbesondere die Möglichkeit in Erwägung ziehen, den Geltungsbereich dieser Richtlinie auszuweiten, um andere Bereiche/Sektoren und andere Arten von Plänen und Programmen abzudecken.

Alle sieben Jahre wird ein neuer Evaluierungsbericht erstellt.

(4) Die Kommission berichtet über den Zusammenhang zwischen dieser Richtlinie und den Verordnungen (EG) Nr. 1260/1999 und (EG) Nr. 1257/1999 frühzeitig vor Ablauf der Programmplanungszeiträume, die in diesen Verordnungen festgelegt sind, um eine kohärente Vorgehensweise in Bezug auf diese Richtlinie und spätere Gemeinschaftsverordnungen zu gewährleisten.

Artikel 13**Umsetzung der Richtlinie**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 21. Juli 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Form dieser Bezugnahme.

(3) Die Verpflichtung nach Artikel 4 Absatz 1 gilt für die Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt nach dem in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitpunkt erstellt wird. Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor diesem Zeitpunkt liegt und die mehr als 24 Monate danach angenommen oder in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden, unterliegen der Verpflichtung von Artikel 4 Absatz 1, es sei denn, die Mitgliedstaaten entscheiden im Einzelfall, dass dies nicht durchführbar ist, und unterrichten die Öffentlichkeit über ihre Entscheidung.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem 21. Juli 2004 neben Angaben zu den in Absatz 1 genannten Vorschriften auch gesonderte Angaben über die Arten von Plänen und Programmen, die nach Artikel 3 einer Umweltprüfung gemäß dieser Richtlinie unterliegen würden. Die Kommission stellt diese Angaben den Mitgliedstaaten zur

Verfügung. Die Angaben werden regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht.

Artikel 14

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 15

Adressaten

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 27. Juni 2001.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Die Präsidentin

N. FONTAINE

Im Namen des Rates

Der Präsident

B. ROSENGREN

ANHANG I

Informationen gemäß Artikel 5 Absatz 1

Die Informationen, die gemäß Artikel 5 Absatz 1 nach Maßgabe von Artikel 5 Absätze 2 und 3 vorzulegen sind, umfassen

- a) eine Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Plans oder Programms sowie der Beziehung zu anderen relevanten Plänen und Programmen;
- b) die relevanten Aspekte des derzeitigen Umweltzustands und dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans oder Programms;
- c) die Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden;
- d) sämtliche derzeitigen für den Plan oder das Programm relevanten Umweltprobleme unter besonderer Berücksichtigung der Probleme, die sich auf Gebiete mit einer speziellen Umweltrelevanz beziehen, wie etwa die gemäß den Richtlinien 79/409/EWG und 92/43/EWG ausgewiesenen Gebiete;
- e) die auf internationaler oder gemeinschaftlicher Ebene oder auf der Ebene der Mitgliedstaaten festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Plan oder das Programm von Bedeutung sind, und die Art, wie diese Ziele und alle Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans oder Programms berücksichtigt wurden;
- f) die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen⁽¹⁾, einschließlich der Auswirkungen auf Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren.
- g) die Maßnahmen, die geplant sind, um erhebliche negative Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans oder Programms zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen;
- h) eine Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen und eine Beschreibung, wie die Umweltprüfung vorgenommen wurde, einschließlich etwaiger Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen (zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse);
- i) eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung gemäß Artikel 10;
- j) eine nichttechnische Zusammenfassung der oben beschriebenen Informationen.

ANHANG II

Kriterien für die Bestimmung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen im Sinne des Artikels 3 Absatz 5

1. Merkmale der Pläne und Programme, insbesondere in bezug auf
 - das Ausmaß, in dem der Plan oder das Programm für Projekte und andere Tätigkeiten in bezug auf Standort, Art, Größe und Betriebsbedingungen oder durch die Inanspruchnahme von Ressourcen einen Rahmen setzt;
 - das Ausmaß, in dem der Plan oder das Programm andere Pläne und Programme — einschließlich solcher in einer Planungs- oder Programmhierarchie — beeinflusst;
 - die Bedeutung des Plans oder des Programms für die Einbeziehung der Umwelterwägungen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung der nachhaltigen Entwicklung;
 - die für den Plan oder das Programm relevanten Umweltprobleme;
 - die Bedeutung des Plans oder Programms für die Durchführung der Umweltvorschriften der Gemeinschaft (z. B. Pläne und Programme betreffend die Abfallwirtschaft oder den Gewässerschutz).
2. Merkmale der Auswirkungen und der voraussichtlich betroffenen Gebiete, insbesondere in bezug auf
 - die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen;
 - den kumulativen Charakter der Auswirkungen;
 - den grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen;
 - die Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt (z. B. bei Unfällen);
 - den Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen (geographisches Gebiet und Anzahl der voraussichtlich betroffenen Personen);
 - die Bedeutung und die Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebiets aufgrund folgender Faktoren:
 - besondere natürliche Merkmale oder kulturelles Erbe,
 - Überschreitung der Umweltqualitätsnormen oder der Grenzwerte,
 - intensive Bodennutzung;
 - die Auswirkungen auf Gebiete oder Landschaften, deren Status als national, gemeinschaftlich oder international geschützt anerkannt ist.

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2005	Ausgegeben am 11. August 2005	Teil I
96. Bundesgesetz:	Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) (NR: GP XXII RV 995 AB 1002 S. 117. BR: AB 7368 S. 724.) [CELEX-Nr. 32001L0042]	

96. Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Zweck

§ 1. (1) Zweck dieses Bundesgesetzes ist es, vorgeschlagene Netzveränderungen bereits vor Erstellung von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen, die der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand diese vorgeschlagenen Netzveränderungen sind, einer strategischen Prüfung zu unterziehen.

(2) Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197/30 vom 21. Juli 2001, umgesetzt.

Begriffsbestimmungen

§ 2. (1) „Netzveränderung“ bedeutet jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswebsites.

(2) Zum „bundesweiten hochrangigen Verkehrswebsites“ gehören:

1. Hochleistungsstrecken,
2. Wasserstraßen,
3. Bundesstraßen.

(3) „Umweltstellen“ sind die Umweltschutzstellen der betroffenen Länder gemäß § 2 Abs. 4 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, die Landesregierungen der betroffenen Länder und der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

(4) Ein Land ist ein „betroffenes Land“, wenn es von den direkten oder indirekten Auswirkungen einer Netzveränderung berührt werden kann.

(5) Unter „Öffentlichkeit“ ist eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen und deren Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen zu verstehen.

(6) Initiator ist, wer eine Netzveränderung vorschlägt. Eine Netzveränderung vorzuschlagen sind berechtigt:

1. der Bund, vertreten durch den Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,
2. die Länder,
3. die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft,
4. die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft,
5. die via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H.,
6. sonstige befugte Errichtungsgesellschaften.

(7) „Befugte Errichtungsgesellschaften“ sind Gesellschaften, die entweder durch Bundesgesetz oder Staatsvertrag, oder auf Basis einer bundesgesetzlichen oder staatsvertraglichen Ermächtigung errichtet wurden und deren satzungsmäßiger oder gesellschaftsvertragsmäßiger Zweck es ist, Bundesstraßen,

Hochleistungsstrecken oder Wasserstraßen zu finanzieren, zu planen, zu bauen oder zu erhalten oder deren Finanzierung, Planung, Bau oder Erhaltung zu bewirken.

Anwendungsbereich der strategischen Prüfung

§ 3. (1) Einer strategischen Prüfung sind gemäß § 4 vorgeschlagene Netzveränderungen zu unterziehen. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine strategische Prüfung vor Erstellung nachstehender Entwürfe, die er/sie der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand vorgeschlagene Netzveränderungen sind, durchzuführen:

1. Verordnungsentwürfe, die zum Gegenstand haben:
 - a) die Erklärung von weiteren geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989;
 - b) die Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG;
2. Gesetzesentwürfe über die Erklärung von weiteren Gewässern zu Wasserstraßen im Sinne des § 15 Schifffahrtsgesetz und
3. Gesetzesentwürfe, mit welchen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus den Verzeichnissen gestrichen oder geändert werden.

(2) Eine vorgeschlagene Netzveränderung ist dann nicht einer strategischen Prüfung zu unterziehen, wenn der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nach Einbeziehung der Umweltstellen in Form einer Einzelfallprüfung feststellt, dass diese vorgeschlagene Netzveränderung eine geringfügige Netzveränderung ist und diese voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die im § 5 Z 4 lit. a) bis j) angeführten Ziele und auf die Umwelt erwarten lässt. Diese Feststellung ist vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie unter Angabe der Gründe, die dieser Feststellung zu Grunde liegen, auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen.

(3) Jedenfalls nicht durchzuführen ist eine strategische Prüfung im Sinne des Abs. 1 vor Erstellung von:

1. Verordnungsentwürfen in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung bedürfen, zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 HIG vorgeschlagen ist;
2. Verordnungsentwürfen für eine Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung bedürfen, vorgeschlagen ist;
3. Verordnungsentwürfen für eine Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG in dem Umfang, in dem vorgeschlagen ist, die Erklärung von geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken zurück zu nehmen;
4. Gesetzesentwürfen, mit denen ein Straßenzug gegenüber der Beschreibung im Verzeichnis durch Verschiebung, Verlängerung oder Verkürzung von einer politischen Gemeinde zu einer unmittelbar angrenzenden Gemeinde, innerhalb von Städten mit Gemeindebezirken von einem Gemeindebezirk zu einem unmittelbar angrenzenden Gemeindebezirk, verändert wird.

Vorschlag einer Netzveränderung

§ 4. Die Initiatoren können Vorschläge für Netzveränderungen einbringen. Außer in den Fällen des § 3 Abs. 3 beinhaltet der Vorschlag einer Netzveränderung auch die Erstellung eines Umweltberichtes (§ 6) in Abstimmung mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie. Die von den Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung betroffenen übrigen Initiatoren, die Umweltstellen betroffener Länder sowie der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sind vor der Erstellung eines Umweltberichtes zu konsultieren, wobei den genannten Stellen eine Frist von vier Wochen einzuräumen ist. Dem Initiator gebührt für seine Aufwendungen kein Kostenersatz.

Strategische Prüfung

§ 5. Im Zuge einer strategischen Prüfung sind

1. der vom Initiator erstellte Umweltbericht (§ 6) zu veröffentlichen,
2. der Öffentlichkeit, den Umweltstellen und anderen Initiatoren die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme einzuräumen (§ 8),

3. bei erheblichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung auf die Umwelt eines anderen Staates gemäß § 7 vorzugehen,
4. bei Erstellung der im § 3 Abs. 1 angeführten Entwürfe der Umweltbericht, die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen und der Initiatoren und das Ergebnis durchgeführter Konsultationen (§ 7 Abs. 3) zu berücksichtigen. Außerdem muss die vorgeschlagene Netzveränderung die nachstehenden, mit einem bundesweit hochrangigen VerkehrswegeNetz verbundenen Ziele, berücksichtigen:
 - a) Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen;
 - b) Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs;
 - c) Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen;
 - d) Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft,
 - e) Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen;
 - f) Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger;
 - g) Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten;
 - h) Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern;
 - i) Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses;
 - j) Herstellung eines Anschlusses an die VerkehrswegeNetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen.

Umweltbericht

§ 6. (1) Die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung und die vernünftigen Alternativen, welche die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Netzveränderung berücksichtigen, sind zu ermitteln und im Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten.

(2) Der Umweltbericht hat folgende Informationen in einem der vorgeschlagenen Netzveränderung entsprechenden Detaillierungsgrad zu enthalten:

1. Eine Darstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der vorgeschlagenen Netzveränderung sowie der Beziehung zu anderen relevanten Plänen und Programmen;
2. eine Begründung für die vorgeschlagene Netzveränderung sowie eine Darstellung der erwarteten Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung;
3. eine Darstellung der intermodalen und netzübergreifenden Alternativenprüfung sowie eine Begründung für die Wahl der geprüften Alternativen und eine Beschreibung, wie die Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt vorgenommen wurde;
4. eine Darstellung der relevanten Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der vorgeschlagenen Netzveränderung;
5. eine Beschreibung der Umweltmerkmale der Gebiete, die von der vorgeschlagenen Netzveränderung voraussichtlich erheblich beeinflusst werden;
6. eine Darstellung der derzeitigen für die vorgeschlagene Netzveränderung relevanten Umweltprobleme, insbesondere der Probleme, die sich auf schutzwürdige Gebiete des Anhangs 2 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 beziehen;
7. eine Beschreibung der für die vorgeschlagene Netzveränderung maßgeblichen Umweltschutzziele;
8. eine Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen, einschließlich der Auswirkungen auf Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren, einschließlich sekundärer, kumulativer, synergetischer, kurz-, mittel- und langfristiger, ständiger und vorübergehender, positiver und negativer Auswirkungen;
9. eine Darstellung der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche negative, mit der Durchführung der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundene Umweltauswirkungen verhindert, ver-

ringert oder, so weit wie möglich, ausgeglichen werden sollen sowie eine Beschreibung der entsprechenden geplanten Überwachungsmaßnahmen;

10. die Angabe allfälliger Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen (insbesondere technische Lücken oder fehlende Kenntnisse);
11. eine nichttechnische Zusammenfassung der in Z 1 bis 10 angeführten Informationen.

(3) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen für die Erstellung der Unterlagen für die strategische Prüfung, insbesondere für die des Umweltberichtes, im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft festlegen.

Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen

§ 7. (1) Wenn eine vorgeschlagene Netzveränderung voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Staates haben könnte oder wenn ein Staat, der von den Auswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung voraussichtlich erheblich betroffen sein könnte, ein entsprechendes Ersuchen stellt, so hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie diesen Staat spätestens bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Umweltberichtes (§ 8) von der vorgeschlagenen Netzveränderung zu benachrichtigen. Dem von der vorgeschlagenen Netzveränderung betroffenen Staat ist eine angemessene Frist für die Mitteilung, ob er an der strategischen Prüfung teilnehmen will, einzuräumen.

(2) Teilt der andere Staat mit, an der strategischen Prüfung teilnehmen zu wollen, hat ihm der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung sowie den Umweltbericht zu übermitteln. Dem anderen Staat ist eine angemessene Frist zur Stellungnahme einzuräumen.

(3) Auf Ersuchen des anderen Staates hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Konsultationen über die voraussichtlichen grenzüberschreitenden Auswirkungen, die eine vorgeschlagene Netzveränderung auf die Umwelt haben kann, sowie über geplante Maßnahmen zur Verminderung oder Vermeidung solcher Auswirkungen zu führen. Für die Konsultationen ist ein angemessener Zeitrahmen zu vereinbaren.

(4) Wird im Rahmen einer in einem anderen Staat durchgeführten Umweltprüfung von Plänen und Programmen im Verkehrsbereich der Umweltbericht oder der Entwurf eines Planes oder Programms übermittelt, so hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Länder, auf welche die Durchführung des Planes oder Programms voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann sowie die in den Ländern lebende Öffentlichkeit und die Umweltstellen gemäß § 8 einzubeziehen. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat die eingelangten Stellungnahmen dem anderen Staat zu übermitteln.

(5) Unter Staat im Sinne des Abs. 1 bis 4 ist ein an das österreichische Staatsgebiet grenzender Mitgliedstaat der Europäischen Union, beziehungsweise eine Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und im Falle der Gegenseitigkeit auch die Schweizerische Eidgenossenschaft zu verstehen.

(6) Staatsvertragliche Regelungen bleiben unberührt.

Beteiligung

§ 8. (1) Die vorgeschlagene Netzveränderung und der Umweltbericht sind vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen. Auf diese Veröffentlichung ist in mindestens zwei Tageszeitungen hinzuweisen, die in dem Gebiet verbreitet sind, das von der vorgeschlagenen Netzveränderung betroffen ist. Die Veröffentlichung hat einen Hinweis darauf zu enthalten, in welcher Form und bei welcher Stelle Stellungnahmen abgegeben werden können. Jedermann hat die Möglichkeit, innerhalb von sechs Wochen ab Veröffentlichung im Internet und dem Tag des Erscheinens beider Tageszeitungen Stellungnahmen abzugeben.

(2) Die Umweltstellen sind in geeigneter Form und zeitgerecht von der Veröffentlichung gemäß Abs. 1 zu informieren. Sie haben die Möglichkeit, innerhalb von sechs Wochen ab Einlangen der Information Stellungnahmen abzugeben.

Information

§ 9. (1) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat unverzüglich nach Fertigstellung des Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurfes folgende Informationen im

Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen:

1. den Gesetzentwurf über die Erklärung von Gewässern zur weiteren Wasserstraße bzw. über die Erklärung von Straßenzügen zu Bundesstraßen bzw. den Verordnungsentwurf gemäß § 1 HIG,
2. eine zusammenfassende Erklärung. Diese besteht aus einer Darstellung:
 - a) wie die Umwelterwägungen in den Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurf einbezogen wurden,
 - b) wie der Umweltbericht nach § 6 sowie die Stellungnahmen nach §§ 7 und 8 berücksichtigt wurden,
 - c) aus welchen Gründen, nach Abwägung der geprüften Alternativen, die Erstellung des Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurfes erfolgt ist,
 - d) der Überwachungsmaßnahmen nach § 10, sowie,
 - e) der Festlegungen für allfällige aus der vorgeschlagenen Netzveränderung resultierenden Projekte.

(2) Im Falle einer grenzüberschreitenden Beteiligung gemäß § 7 hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie dem konsultierten Staat den Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurf in geeigneter Form bekannt zu geben.

Überwachung

§ 10. (1) War eine in einem Bundesgesetz oder in einer auf Grundlage eines Bundesgesetzes erlassenen Verordnung normierte Netzveränderung Gegenstand einer strategischen Prüfung, hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die erheblichen Auswirkungen dieser Netzveränderung auf die Umwelt zu überwachen, um unter anderem frühzeitig unvorhergesehene Auswirkungen zu ermitteln und geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können. Die erforderlichen Überwachungsmaßnahmen sind auf der Grundlage der Angaben in der zusammenfassenden Erklärung festzulegen.

(2) Bei der Überwachung sind die Umweltstellen zu beteiligen. Die Beschreibung der durchgeführten Überwachungsmaßnahmen sowie das Ergebnis der Überwachung sind im Internet zu veröffentlichen.

Vollziehung

§ 11. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

Fischer

Schüssel



strategische umweltprüfung (sup) und
verkehrsplanung
vorschläge der ögut-arbeitsgruppe

im auftrag von:

wirtschaftskammer österreich, kammer für arbeiter und angestellte für wien, MA 22 der stadt wien und
bundesministerium für land- und forstwirtschaft, umwelt und wasserwirtschaft

A - 1020 Wien
Hollandstr. 10/46
Tel. +43 1 315 63 930
Fax +43 1 315 63 93-22
E-Mail: office@oegut.at
www.oegut.at

Strategische Umweltprüfung und Verkehrsplanung

Vorschläge der ÖGUT-Arbeitsgruppe „SUP und Verkehrsplanung“ zur Umsetzung der SUP-Richtlinie der Europäischen Union im Bereich der Verkehrsplanung und zur Optimierung der Verkehrsplanung nach ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien auf Bundesebene.

Mitglieder der ÖGUT-Arbeitsgruppe SUP und Verkehrsplanung (alphabetisch geordnet)

Dr. Kerstin Arbter, Büro Arbter, ehemals ÖGUT
DI Alexandra Bednar, ÖROK
Dr. Christian Baumgartner, BMLFUW Abt.V/1 UVP
DI Alfred Brezansky, Wiener Umwelthanwaltschaft
Dr. Karin Büchl-Krammerstätter, Stadt Wien, MA22 – Umweltschutz
Dr. Elisabeth Fuherr, Wirtschaftskammer Österreich
DI Annette Gehart, Wirtschaftskammer Wien
Dr. Herbert Greisberger, ÖGUT
Dr. Michael Hecht, Fellner Wratzfeld & Partner, Rechtsanwälte
Mag. Werner Hochreiter, Bundesarbeitskammer
DI Peter Höger, Wirtschaftskammer Wien
Mag. Daniela Ingruber, ÖGUT
Dr. Fritz Kroiss, Ökobüro
Dr. Cornelia Mittendorfer, Bundesarbeitskammer
Dr. Ursula Platzer, BMLFUW Abt. V/1 SUP
Mag. Jörg Rader, Wiener Umwelthanwaltschaft
Dr. Andrea Schnattinger, Wiener Umwelthanwaltschaft
Christian Schrefel, Umweltberatung Europa
Univ.-Doz. Dr. Stephan Schwarzer, Wirtschaftskammer Österreich
Dr. Sonja Sciri, Stadt Wien, MA 22 – Umweltschutz
Dr. Heinrich Vana, Rechtsanwalt
DI Alexander Walcher, ÖSAG

Eingebundene FachexpertInnen:

MR DI Dr. Helmut Adelsberger, bmvit, Abt. K4, GVP
MR Dr. Leo Grill, bmvit, Abt. W3, Wasserstraße
Mag. Wolfgang Grubert, bmvit, Abt. I/K2, SUP-Koordination
MR DI Dr. Werner Kovacic, bmvit Gesamtverkehrsmanagement
Dr. Doris Possler, bmvit Abt. W1/Recht
Dr. Christine Rose, bmvit, Abt. II/ST3, Straße
Mag. Thorsten Ruckser, bmvit, Abt. I/K2, SUP-Koordination
Mag. Gerhard Schreiber, bmvit, Abt. II/ST3, Straße
MR DI Friedrich Schwarz-Herda, bmvit, Abt. I/K2, SUP-Koordination
DI Friedrich Zotter, bmvit, Abt. II/ST1 Straße/Planung

Redaktion: Dr. Herbert Greisberger, Mag. Daniela Ingruber, beide ÖGUT

Die ÖGUT dankt allen Mitgliedern der Arbeitsgruppe und FachexpertInnen für ihre wertvollen Beiträge und Anregungen, sowie für die intensive Einbringung ihres Fachwissens und ihrer Erfahrungen.

Wien, November 2003

1. Inhalt und Zielsetzung der Arbeitsgruppe

Inhalt der Arbeitsgruppe „Strategische Umweltprüfung (SUP) und Verkehrsplanung“ der ÖGUT war die Ausarbeitung von Empfehlungen zur Umsetzung der EU-Richtlinie zur Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (EU-Richtlinie 2001/42/EG) im Bereich der Verkehrsplanung, sowie die ökonomische, ökologische und soziale Optimierung der Verkehrsplanung auf Bundesebene.

Die ÖGUT-Arbeitsgruppe „SUP und Verkehrsplanung“ verfolgte mit der Ausarbeitung der unten stehenden Empfehlungen insbesondere folgende gleichwertige Ziele:

- Beschleunigung der Realisierung von Infrastrukturprojekten im Verkehrsbereich
- Erhöhte Berücksichtigung ökologischer Aspekte in der Verkehrsplanung
- Erhöhung der Effizienz der Umweltprüfung von Projekten durch Strukturierung des Prozesses und Zuordnung der jeweiligen Fragestellung auf die jeweils bestgeeignete Ebene
- verstärkte und frühzeitige Beteiligung relevanter Interessensgruppen sowie der betroffenen BürgerInnen auf der Planungsebene.
- Erhöhung der Transparenz und Nachvollziehbarkeit im Bereich der Verkehrsplanung

Die Arbeitsgruppe umfasste 21 Mitglieder aus Verwaltung, Umweltorganisationen, Wirtschaft und unabhängigen ExpertInnen¹. Die VertreterInnen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) unterstützten die Arbeitsgruppe mit zusätzlicher fachlicher Expertise. Das gegenständliche Papier wurde im Rahmen der ÖGUT in insgesamt 8 Arbeitssitzungen ausgearbeitet und durch die ÖGUT redaktionell bearbeitet.

2. Hintergrund der Arbeitsgruppe

Hintergrund der ÖGUT-Arbeitsgruppe „SUP und Verkehrsplanung“ ist die Verpflichtung zur Umsetzung der EU-Richtlinie zur SUP (2001/42/EG) bis Juli 2004. Der Verkehrsbereich ist aufgrund seiner Umweltrelevanz sowie seines hohen Konfliktpotenzials mit der betroffenen Bevölkerung in besonderem Maße für die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung prädestiniert. Da eine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP auf Basis der europäischen SUP-Richtlinie jedoch nur im Falle verpflichtender (nicht jedoch freiwilliger) Planungen vorgesehen ist, ist das Anwendungsgebiet auf Basis der derzeitigen gesetzlichen Grundlage auf einzelne Bereiche der Verkehrsplanung beschränkt (siehe Studie von Weber und Stöglehner, 2001²).

Neben der Diskussion der ökonomischen, ökologischen und sozialen Defizite in der Verkehrsplanung basiert die ÖGUT-Arbeitsgruppe „SUP und Verkehrsplanung“ vor allem auf dem Wunsch, die sich aus der EU-Richtlinie ergebenden Verpflichtungen zur Durchführung einer SUP in der Verkehrsplanung zu thematisieren und gemeinsame Handlungsempfehlungen zu erarbeiten.

¹ Die TeilnehmerInnen waren als Fachleute aus den einzelnen Institutionen eingebunden. Die erarbeitete Stellungnahme gibt nicht notwendigerweise die Meinung der Institution wieder.

² Weber, G. und Stöglehner, G. (2001): Integrationsmöglichkeiten der strategischen Umweltprüfung in die nominelle und funktionelle Raumordnung – dargestellt an ausgewählten Beispielen, i.A. des BMLFUW, Wien.

Infobox: Strategische Umweltprüfung (SUP) und SUP-RichtlinieDie SUP-Richtlinie der EU:

Die EU-Richtlinie 2001/42/EG (SUP-Richtlinie) trat im Juli 2001 in Kraft und ist in allen Mitgliedstaaten bis 21. Juli 2004 umzusetzen.

Ziel der EU-Richtlinie ist es, vor dem Hintergrund der Förderung der nachhaltigen Entwicklung „ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und dazu beizutragen, dass (...) bestimmte Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben werden, entsprechend dieser Richtlinie einer Umweltprüfung unterzogen werden.“³

Die Umweltprüfung umfasst im wesentlichen die Ausarbeitung eines Umweltberichts, die Durchführung von Konsultationen und die Berücksichtigung des Umweltberichts sowie der Ergebnisse der Konsultationen bei der Entscheidungsfindung, die Bekanntgabe der Entscheidung an die Öffentlichkeit, einschließlich der Überlegungen, wie der Umweltbericht und eventuelle Konsultationen berücksichtigt wurden, sowie ein Monitoring.

Das Instrument SUP:

Die Strategische Umweltprüfung (SUP) als Planungsinstrument stellt ein relativ neues Instrument zur Berücksichtigung ökologischer Aspekte bei Planungsvorhaben bzw. Programmen dar. Ihr Ziel ist es, durch frühzeitige Einbindung möglichst aller Betroffenen Konflikte im Umweltbereich zu entschärfen bzw. frühzeitig zu bearbeiten. Insofern wird die SUP als demokratisches Partizipationsinstrument betrachtet, auf Grund dessen sowohl eine verbesserte Öffentlichkeitsbeteiligung als auch eine erhöhte Transparenz gegenüber bisher üblichen Planungsprozessen geschaffen werden.

Die SUP setzt auf einer übergeordneten Ebene, nämlich der Planungsebene an, auf der Grundsatzüberlegungen, Kapazitätsfragen und Alternativenprüfungen im Mittelpunkt stehen. Mit der Durchführung einer SUP sollen nicht zuletzt nachgelagerte Projektgenehmigungsebenen von Grundsatzfragen entlastet und eine Beschleunigung nachgelagerter Verfahren (insb. der projektbezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung, Projekt-UVP) erreicht werden. Die SUP hat grundsätzlich entscheidungsvorbereitenden Charakter, ihre Ergebnisse sind nicht rechtsverbindlich für die Planungsentscheidung, jedoch in der Planungsentscheidung zu berücksichtigen. Bei Veröffentlichung der Entscheidung nach einer SUP ist bekannt zu geben, wie die Ergebnisse der SUP in die Planungsentscheidung einbezogen wurden.

Einige der wesentlichen Schritte einer SUP sind das Abgrenzen des Untersuchungsgegenstandes (Scoping), die Erhebung des Status-Quo und Bewertung desselben, die Entwicklung von Alternativmöglichkeiten und Bewertung auch dieser, die Dokumentation der Ergebnisse (Umweltbericht), die Berücksichtigung der Ergebnisse bei der Entscheidungsfindung, die Bekanntgabe der Entscheidung und das Monitoring.

Wesentliche Anwendungsgebiete für die Strategische Umweltprüfung sind die allgemeine Raumplanung, sowie Fachplanungen, wie etwa in den Bereichen der Verkehrsplanung, der Abfall-, Wasser- und Energiewirtschaft. In Österreich wurden bzw. werden bisher bereits auf freiwilliger Basis einige Pilot-SUP's durchgeführt, wie etwa die SUP zum Wiener Abfallwirtschaftsplan, die sogenannte SUPer NOW (Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum NO Wiens) oder die SUP zum Regionalprogramm Tennengau.

³ EU-Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, Artikel 1

3. Problemanalyse

Im Rahmen der Arbeitsgruppe wurden eine Reihe von Problemfeldern zur Strategischen Umweltprüfung im Allgemeinen und zur Verkehrsplanung sowie der Verkehrspolitik identifiziert und diskutiert. Dazu wurden in einem ersten Schritt die wichtigsten Problemfelder definiert und zu Themengebieten zusammengefasst. Die Liste der Problemfelder wurde anschließend mittels Punktevergabe durch die Mitglieder der Arbeitsgruppe und der FachexpertInnen des BMVIT gewichtet.⁴ Die aufgezeigten Problemfelder führen nach Ansicht der Arbeitsgruppe zu Defiziten in Bezug auf ökonomische, ökologische und soziale Kriterien in der Verkehrsplanung, sowie zu fehlender Akzeptanz der Ergebnisse des Planungsprozesses infolge mangelnder Transparenz des Verfahrens.

Hinsichtlich des Problemfeldes „SUP allgemein“ werden vor allem das Vorhandensein vieler strategischer Planungen, die bei Umsetzung der EU-Richtlinie keiner SUP-Pflicht unterworfen wären, sowie das Fehlen einer klaren Trennung zwischen SUP und UVP als Problem identifiziert. Weiters werden – nicht zuletzt aufgrund der bisher geringen Erfahrung mit dem Instrument in Österreich – methodische Probleme auf hoher Planungsebene gesehen.

Im Bereich des Planungssystems wird insbesondere auf den fehlenden Konnex zwischen Raum- und Verkehrsplanung hingewiesen. Der allgemein anerkannten Notwendigkeit einer verbesserten Abstimmung wird aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten (Bund/Länder) und unterschiedlichen Planungshorizonten nicht im erforderlichen Ausmaß Rechnung getragen.

Weiters werden die nicht ausreichende verkehrsträgerübergreifende Planung (insb. Straße/Schiene) sowie die unzureichende Berücksichtigung von Umweltzielen in der Verkehrsplanung als problematisch empfunden. Bezüglich ersterem wurde mit dem Generalverkehrsplan Österreich (im weiteren: GVP-Ö) jedoch bereits eine gewisse Verbesserung der Situation erreicht. Dennoch verbleiben auf strategischer Ebene und dadurch in der Folge auch auf Projektebene weitere Defizite bei der Umsetzung einer umfassenden verkehrsträgerübergreifenden Planung. Die Arbeitsgruppe erwartet sich eine verstärkte Umsetzung der umweltpolitischen Verpflichtungen Österreichs (z.B. Immissionsschutzgesetz-Luft, Kyoto-Ziel) und die Berücksichtigung von Instrumenten zur Erhöhung der Kostenwahrheit für alle Verkehrsträger auf Ebene übergeordneter Ziele und andererseits auf Ebene konkreter Verkehrsinfrastrukturprojekte. Ebenso kommt es durch die Einzelbetrachtung von Verkehrsinfrastrukturprojekten und deren mangelhafter Abstimmung mit anderen Planungsbereichen (insb. Raumordnung) zu langfristigen umweltrelevanten Folgen.

Weitere Kritikpunkte sind die unverhältnismäßig lange Dauer von Genehmigungsverfahren und die damit in Zusammenhang stehende mangelnde Flexibilität bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten.

Die derzeitigen Verfahrensstrukturen im Bereich Schiene und Straße bringen Probleme insbesondere aufgrund der nicht zielführenden Rechtsform der Verfahren (Trassenverordnungsverfahren, in denen kein konzentriertes Genehmigungsverfahren durchgeführt werden kann und keine Auflagen vorgeschrieben werden können. Das führt dazu, dass nach

⁴ Die Liste befindet sich zum Nachschlagen im Anhang der Empfehlungen.

der Trassenverordnung noch alle Materiengenehmigungen einzeln erteilt werden müssen. Im Erkenntnis des VwGH vom 21. Oktober 2003, ZI 2003/06/0078-7, mit dem er einen Enteignungsbescheid in Zusammenhang mit der B 301-Trassenverordnung aufhebt, geht er im Gegensatz zum VfGH (22. Juni 2002, V 53/01 und vom 26. Juni 2002, V 73/01) davon aus, dass eine Trassenverordnung schon deshalb nicht als Genehmigung im Sinne der UVP-Richtlinie zu werten ist, weil damit das Projekt im Einzelnen nicht genehmigt wird und die Verordnung auch nicht die Maßnahmen und Anordnungen enthält (und auch rechtlich nicht enthalten kann), die nach der UVP geboten sind. Auch die nachfolgenden Einzelgenehmigungen nach den Materiengesetzen können diese Genehmigung im Sinne der UVP-Richtlinie nicht ersetzen, weil diese Einzelgenehmigungen sich immer nur mit Teilaspekten eines Projektes beschäftigen. Im Ergebnis entspricht also das geltende UVP- und Genehmigungsregime für hochrangige Straßen- und Schienenprojekte nicht der EU-Richtlinie.

Die Diskussion strategischer verkehrspolitischer Fragen im Rahmen des UVP-Verfahrens führt meist zu langen Planungs- und Umsetzungszeiten. Ebenso wird die Diskrepanz zwischen langfristiger Planung und kurzfristigen (politischen) Zyklen bemängelt. Hier sieht die Arbeitsgruppe einen großen Bedarf an Erhöhung der Verbindlichkeit der Planungsergebnisse und an einer Sicherstellung der Finanzierung insbesondere für Schienenvorhaben.

Bezüglich der Planungsqualität wird vor allem das Fehlen eines allgemeinen transparenten Bewertungsverfahrens für Projekte im GVP-Ö, das ökonomische, ökologische und soziale Kriterien umfasst sowie die geringe Transparenz des Verfahrens zur Priorisierung von Infrastrukturprojekten insgesamt kritisiert. Der GVP-Ö würde sich aufgrund seiner weitreichenden Konsequenzen konkret für eine SUP eignen, wurde allerdings bislang keiner SUP unterzogen, was von der Arbeitsgruppe als zu behebbendes Manko angesehen wird (siehe dazu Empfehlung 1+2).

Lediglich in Art. 2 Abs. 1 Bundesbahngesetz 1992 existiert eine gesetzliche Grundlage für den GVP-Ö. Diese gesetzliche Grundlage ist jedoch entsprechend auszubauen. Als Anknüpfungspunkt für die Durchführung einer SUP im Sinne der SUP-RL ist sie dennoch ausreichend. Art. 2: (1) BundesbahnG 1992 lautet: "(...) Die Bereitstellung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur hat nach den vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr vorzugebenden verkehrspolitischen Grundsätzen (Verkehrswegeplan) zu erfolgen."⁵ Dieser Gedanke sollte in das zu schaffende verkehrsträgerübergreifende Planungsinstrumentarium übernommen werden. ⁶

⁵ Nach dem derzeit gültigen Bundesministeriengesetz ist nun das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig.

⁶ Diese Bestimmung wird mit der ÖBB-Reform aufgehoben.

4. Empfehlungen der Arbeitsgruppe

Die ÖGUT-Arbeitsgruppe „SUP und Verkehrsplanung“ steht einer breiten Anwendung des Instrumentes SUP im Verkehrsbereich grundsätzlich positiv gegenüber, wobei dies die Berücksichtigung aller wesentlichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekte garantieren soll⁷. Auf Basis der obigen Problemanalyse wurden folgende Empfehlungen ausgearbeitet:

- Empfehlung 1:** **Stärkung und Ausbau gesetzlicher Grundlagen für eine verbindliche verkehrsträgerübergreifende Gesamtverkehrsplanung auf Bundesebene, sowie Schaffung geeigneter rechtlicher Grundlagen für Verkehrsplanungen auf Landesebene (Erstellung und Revisionen der Pläne)**
- Empfehlung 2:** **Durchführung einer SUP im Zuge der Gesamtverkehrsplanung als integratives Planungsinstrument**
- Empfehlung 3:** **Verbesserung der Abstimmung und Transparenz zwischen Raum- und Verkehrsplanung**
- Empfehlung 4:** **Schaffung eines 3-Stufen-Konzeptes zur Projektverwirklichung, einschließlich Umweltprüfung**

Im folgenden Kapitel werden die Empfehlungen begründet und erläutert.

5. Die Empfehlungen der Arbeitsgruppe im Detail

Es ist weitgehender Konsens innerhalb der ÖGUT-Arbeitsgruppe „SUP und Verkehrsplanung“, dass die derzeitige Praxis in der Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Verkehrsbereich durch eine unverhältnismäßig lange Zeitdauer von Planungsbeginn bis zur Realisierung geprägt ist. Dadurch, sowie durch die hohen Unsicherheiten hinsichtlich der Umsetzung einzelner Projekte kommt es in vielen Fällen zu beachtlichen Mehrkosten aber auch zu einer Verunsicherung und Frustration der betroffenen Bevölkerung.

Gleichzeitig bestehen hinsichtlich Planung und Bau von Verkehrsinfrastrukturprojekten umweltpolitische Defizite (mit direkten und indirekten umweltbezogenen Folgen). Ebenso wäre die zeitgerechte Einbindung der betroffenen Bevölkerung und relevanter Interessensgruppen auf Planungsebene zu optimieren und damit die Transparenz der Verfahren und Akzeptanz der Planungsergebnisse des Verfahrens zu erhöhen.

⁷ Die Arbeitsgruppe SUP und Verkehrsplanung bezieht sich in ihren Empfehlungen für den Einsatz der SUP insofern nicht nur auf die EU-SUP-Richtlinie, als sie nicht nur auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung hinweist, wie das die Richtlinie tut, sondern dafür eintritt, dass mit Hilfe des Instruments SUP ökologische, ökonomische und soziale Aspekte bei der Erstellung von Plänen, Programmen und nicht zuletzt auch Politiken (Der Begriff „Politiken“ umfasst Regierungserklärungen, längerfristige und allgemeine politische Absichtserklärungen, doch darüber hinaus auch Gesetze und Verordnungen) gleichermaßen berücksichtigt werden, um zu den besten problemorientierten Planungsergebnissen zu kommen und die in der Zielbestimmung angesprochene Nachhaltigkeit auch zu erreichen.

Mit der Durchführung einer SUP im Rahmen der Gesamtverkehrsplanung sowie der Umsetzung eines 3-Stufen-Konzeptes zur Projektverwirklichung einschließlich Umweltprüfung (siehe Empfehlung 4) wird sowohl eine Verbesserung der Planungs- und Umsetzungspraxis von Verkehrsinfrastrukturprojekten als auch das Erreichen ökologisch, ökonomisch und sozial optimierter Lösungen erwartet.

Durch die Umsetzung der EU-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (EU-Richtlinie 2001/42/EG), der Schaffung rechtlicher Voraussetzungen für eine verpflichtende Anwendung dieses Instrumentes im Rahmen eines 3-Stufen-Konzeptes zur Projektverwirklichung einschließlich Umweltprüfung im Rahmen der Verkehrsplanung und einer erhöhten verkehrsträgerübergreifenden Planung, erwartet sich die Arbeitsgruppe insbesondere folgende Effekte:

- ? eine Beschleunigung der Verfahren zur Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten und damit verbunden positive ökonomische Wirkungen (z.B. Kostenreduktionen),
- ? eine verbesserte Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte auf Ebene der strategischen Planung und
- ? eine erhöhte Akzeptanz getroffener Entscheidungen durch eine verbesserte Einbindung der BürgerInnen und eine verbesserte Transparenz des Verfahrens.

Im Einzelnen wurden im Rahmen der ÖGUT-Arbeitsgruppe „SUP und Verkehrsplanung“ folgende Vorschläge erarbeitet:

Empfehlung 1: Stärkung und Ausbau gesetzlicher Grundlagen für eine verbindliche verkehrsträgerübergreifende Gesamtverkehrsplanung auf Bundesebene, sowie Schaffung geeigneter rechtlicher Grundlagen für Verkehrsplanungen auf Landesebene (Erstellung und Revisionen der Pläne)

Die Arbeitsgruppe erkannte im weitgehenden Fehlen verkehrsträgerübergreifender Planungen eines der wesentlichsten Probleme für die Schaffung einer volkswirtschaftlich und ökologisch optimierten Verkehrsinfrastruktur auf Bundesebene. Defizite wurden sowohl auf einer strategischen Ebene als auch auf Projektebene identifiziert. Auf strategischer Ebene wirkt sich insbesondere die organisatorische Trennung von Straßen- und Schienenplanung negativ für ein verkehrsträgerübergreifendes Vorgehen aus. Auf Projektebene wird auf längerfristige Ausbaupläne der jeweils anderen Verkehrsträger nur in Ausnahmefällen Rücksicht genommen.

Ebenso fehlt eine volkswirtschaftliche Gesamtplanung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur.⁸ Die Gesellschaften zur Errichtung von Straßen oder Bahnstrecken haben sich in erster Linie

⁸ Seitens einzelner Mitglieder der Arbeitsgruppe wird auf positive Beispiele aus Großbritannien verwiesen. Siehe dazu: http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transstrat/documents/page/dft_transstrat_504935.hcsp und <http://news.bbc.co.uk/1/hi/sci/tech/415355.stm>

an betriebswirtschaftlichen Aspekten zu orientieren. Eine nutzenzießerorientierte Finanzierung könnte hier Abhilfe schaffen (Projekte mit überwiegend betriebswirtschaftlichem Nutzen sollten aus betrieblichen Einnahmen, Projekte mit überwiegend gemeinwirtschaftlichem Nutzen aus öffentlichen Geldern finanziert werden).

Positiv wird jedoch gesehen, dass der GVP-Ö einen ersten Versuch für eine Koordinierung von Straßen- und Schienenprojekten darstellt, allerdings beschränkt die Unverbindlichkeit des GVP-Ö die koordinierte Umsetzung von Schienen- und Straßenprojekten. Weiters wird seitens der Arbeitsgruppe begrüßt, dass es auf Ebene einzelner Verkehrskorridore mit dem Gesamtverkehrsmanagement (GVM) bereits positive Ansätze für eine verkehrsträgerübergreifende Planung gibt.

Die Arbeitsgruppe empfiehlt daher den Ausbau der bundesgesetzlichen Regelung, wonach künftige verkehrsträgerübergreifende Planungen für die hochrangige Verkehrsinfrastruktur inkl. entsprechender verkehrspolitischer Maßnahmen (im Folgenden als Gesamtverkehrsplan⁹ bezeichnet) verpflichtend in einem formalisierten Prozess zu erstellen sind. Aus Sicht der Arbeitsgruppe sollte hierfür ein Zeitraum von längstens 4 bis 8 Jahren angestrebt werden.

Mit der Verpflichtung zur Durchführung einer verkehrsträgerübergreifenden Planung ist ein formalisierter Planungsprozess festzulegen. Empfohlen wird zudem die verstärkte Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte bei der Erstellung eines Gesamtverkehrsplans. Durch die erhöhte Berücksichtigung von volkswirtschaftlichen Aspekten im Verkehrswesen (insb. Integration externer Kosten im Verkehrswesen), sozialer Gesichtspunkte und Umweltaspekte mit allen bestehenden innerstaatlich und international verpflichtenden Umweltzielen (z.B. Immissionsschutzgesetz-Luft, Kyoto-Verpflichtung) sollte ein Gesamtverkehrsplan nicht nur Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, sondern auch verkehrspolitische Maßnahmen umfassen. Insbesondere wird empfohlen, bei zukünftigen Planungen Schritte zur Steuerung des Verkehrsaufkommens im Sinne der Effizienz und der umweltpolitischen Ziele sowie einer Verbesserung des Mobilitätsmanagements adäquat zu berücksichtigen.

Nach Ansicht der Arbeitsgruppe ist der Grad der Verbindlichkeit für aus dem Gesamtverkehrsplan und seiner Revision abzuleitende Maßnahmen - insbesondere den sich daraus ergebenden Infrastrukturausbauplänen - deutlich zu erhöhen, sodass ein hohes Maß an Planungssicherheit gewährleistet werden kann. Dies gilt auch für die Bereitstellung von Finanzmitteln seitens des Bundes. Denn eine erhöhte Verbindlichkeit der Ergebnisse des Gesamtverkehrsplans bietet auch für nachfolgende Ebenen erhöhte Planungssicherheit und wirkt dadurch entlastend.

Aufbauend auf die Aktivitäten des Bundes wird den österreichischen Bundesländern eine analoge Vorgangsweise empfohlen. Auf Basis eines vom Bund erstellten Gesamtverkehrsplans sollen die Länder bundesländerbezogene Verkehrspläne erstellen. Dabei soll einerseits eine enge Kooperation mit dem Bund und andererseits eine Koordination mit der Raumplanung bzw. mit den regionalen Entwicklungskonzepten und -Programmen erfolgen.

⁹ Im vorliegenden Text bezeichnet der Terminus „Generalverkehrsplan, GVP-Ö“ den derzeit bestehenden „Generalverkehrsplan Österreich 2002“. Der Terminus „Gesamtverkehrsplan“ wird allgemein für das Ergebnis einer umfassenden Gesamtverkehrsplanung verwendet.

Empfehlung 2: Durchführung einer SUP im Zuge der Gesamtverkehrsplanung als integratives Planungsinstrument

Mit der Stärkung und dem Ausbau gesetzlicher Grundlagen für die Erstellung und Revision eines verkehrsträgerübergreifenden Gesamtverkehrsplans auf Bundesebene wird auch die Voraussetzung für die Durchführung einer verpflichtenden SUP geschaffen.

Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass die bestehende rechtliche Verankerung im Bundesbahngesetz 1992 eine Anwendung der SUP gemäß der SUP-RL bereits erfordert und empfiehlt daher eine möglichst rasche Umsetzung der Anforderungen der SUP-RL, zumal der derzeit in Begutachtung befindliche Entwurf für ein Bundesbahnstrukturgesetz 2003 eine weitere Schwächung der rechtlichen Verankerung des GVP-Ö bedeuten könnte.

Für die Bewertung der einzelnen Verkehrsinfrastrukturvorhaben empfiehlt die Arbeitsgruppe ein einheitliches Bewertungsverfahren zu erarbeiten, das es erlaubt, die zur Diskussion stehenden Projekte bzw. Alternativen verkehrsträgerübergreifend nach definierten ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien zu bewerten und zu reihen. Neben einer detaillierten Kosten-Nutzenanalyse hat dieses Verfahren auch eine umfassende ökologische Analyse zu enthalten. Aufgrund der dadurch entstehenden erhöhten Transparenz soll einerseits die Nachvollziehbarkeit (und damit Akzeptanz) der Ergebnisse erhöht werden, andererseits soll damit eine fachliche Grundlage für den Prozess der Strategischen Umweltprüfung gelegt werden¹⁰. Durch die Schaffung eines einheitlichen Bewertungsrasters ergibt sich auch ein erhöhter Druck auf die Formulierung der Ziele des Infrastrukturausbaues, sodass es auch in diesem Bereich zu einer Erhöhung der Transparenz und zu einer „Objektivierung“ der umzusetzenden Vorhaben kommt.

Im Rahmen der Durchführung einer SUP im Zuge der Revision eines Gesamtverkehrsplans ist eine ausgewogene Beteiligung der verschiedenen Interessensgruppen von hoher Bedeutung. Hinsichtlich der konkreten Beteiligung ist im Rahmen des Prozessdesigns ein Einvernehmen mit den genannten Gruppen herzustellen.

Es wird empfohlen, den Gesamtverkehrsplan in regelmäßigen zeitlichen Abständen einer Revision zu unterziehen, um auf die aktuellen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen Rücksicht nehmen zu können. Dabei ist auf Grundlage des jeweils gültigen Gesamtverkehrsplans sowie der zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen der Rahmenbedingungen eine umfassende Anpassung vorzunehmen. Aus Sicht der Arbeitsgruppe sollte hierfür ein Zeitraum von längstens 4 bis 8 Jahren angestrebt werden.

Für die Durchführung der SUP sowie weiterer Verfahrensschritte ist eine klare Trennung der Aufgaben und Ziele zwischen SUP und UVP erforderlich (siehe dazu auch Empfehlung 4).

Die Revision des Gesamtverkehrsplans soll in einem formal geregelten Prozess ablaufen und von einem standardisierten, formalen SUP-Verfahren begleitet sein. Wesentlich

¹⁰ Für die Entwicklung des genannten Bewertungsverfahrens empfiehlt es sich, die internationalen Erfahrungen, insbesondere aus der BRD sowie den von der Europäischen Kommission mit Hilfe einiger Mitgliedstaaten erstellten Leitfaden „SEA Guidance, Strategic Environmental Assessment Guidance, zu nutzen.

erscheint es der Arbeitsgruppe, dass im Rahmen der regelmäßigen Revision des Gesamtverkehrsplans der gesamte Plan, und nicht nur die jeweiligen Änderungen, in die SUP einbezogen wird. Darüber hinaus soll das Ergebnis weitestgehend offen sein, d.h. dass auf Basis des oben genannten Bewertungsverfahrens auch Redimensionierungen/Streichungen einzelner Projekte, sowie geänderte zeitliche Staffellungen vorgenommen werden können. Wesentlicher Vorteil der SUP ist, dass mit ihr auch mögliche Alternativen sichtbar werden.

Der regelmäßig weiter zu entwickelnde Gesamtverkehrsplan basiert einerseits auf dem jeweils gültigen Gesamtverkehrsplan und auf abgeschlossenen sowie laufenden Umsetzungsprojekten, andererseits werden die geänderten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in der Erstellung berücksichtigt. Der Gesamtverkehrsplan enthält sowohl einen Infrastrukturausbauplan für zwei Legislaturperioden (unmittelbar ableitbar aus dem Gesamtverkehrsplan) als auch eine zeitliche Vorausschau. Der Zeithorizont für diese sollte nach Ansicht der Arbeitsgruppe 20 Jahre umfassen. Nach Ansicht der Arbeitsgruppe sollte die erstmalige Revision des GVP-Ö im Jahr 2006 erfolgen.

Empfehlung 3: Verbesserung der Abstimmung und Transparenz zwischen Raum- und Verkehrsplanung ¹¹

Wie bereits angemerkt, sind mit der Errichtung der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur eine Vielzahl von umweltbezogenen Folgewirkungen verbunden, wobei in besonders hohem Maße eine Verflechtung mit raumordnungspolitischen Fragen gegeben ist.

Laufende räumliche Entwicklungen (z.B. Siedlungsentwicklung, Errichtung von Gewerbebetrieben oder Einkaufszentren) führen zu einer Zunahme der Verkehrsleistung und erhöhtem Verkehrsaufkommen. Im Hinblick auf die Vielzahl räumlicher Verflechtungen sowie Änderungen von Raumnutzungen (und die damit meist zusammenhängenden Änderungen der Flächenwidmungspläne) können die Ergebnisse einer Umweltverträglichkeitsprüfung (z.B. Schutzmaßnahmen) nach Genehmigung eines Infrastrukturvorhabens häufig ihre Beurteilungsbasis verlieren. Im umgekehrten Sinn bietet jede Verkehrsinfrastruktur, insbesondere hochrangige Straßen, gute Bedingungen für eine intensive Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben sowie für die Entwicklung von Siedlungsgebieten. Diese gegenseitigen Wechselwirkungen von Verkehrsinfrastruktur und Raumentwicklung sind im Rahmen einer SUP entsprechend zu berücksichtigen. Darauf aufbauend sollen begleitende Vereinbarungen getroffen werden.

Eine in diesem Zusammenhang verbesserte horizontale und vertikale Kooperation aller Gebietskörperschaften ist von vorrangiger Bedeutung. Eine im Ergebnis verbindliche Zusammenarbeit der Gemeinden (etwa bei der Errichtung von Gewerbegebieten) ist derzeit aber selten gegeben, da die Gemeinden durch eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur und

¹¹ Einige der im Folgenden genannten Ideen finden sich bereits in einem Papier des BKA, das schon 1991 veröffentlicht wurde: BKA, Abt. IV/4: Schriften zur Regionalpolitik und Raumplanung. Vorschlag für ein Bundesraumordnungsgesetz. Band 19. Zwischen „Altlasten“ und „Neuen Ufern“, Teil 3. verfasst von Heinz Peter Rill/Friedrich Schindegger, Wien 1991

daraus resultierende Betriebs- und Wohnansiedelungen unmittelbar profitieren. Es gibt unter den gegebenen Rahmenbedingungen auch kaum Anreiz für gemeindeübergreifende Lösungen, vor allem auch nicht im Finanzausgleich. Eine verstärkte gemeindeübergreifende Kooperation wäre daher auch im Hinblick auf eine verbesserte Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung in den Regionen zu fordern.

Lösungen wären vor allem in einer verstärkten Nutzung der überörtlichen Raumplanung in Anknüpfung an die Gesamtverkehrsplanung zu suchen. Des Weiteren gibt es in den bestehenden Raumordnungsgesetzen auch die Möglichkeit, Siedlungs- und Bebauungsgrenzen festzulegen.

Die Arbeitsgruppe empfiehlt daher die Erstellung einer bundeseinheitlichen Rahmenplanung. Den Ländern sollen dabei nicht Kompetenzen weggenommen, sondern ein bundesländerübergreifender Orientierungsrahmen zur Unterstützung eigener Planungen sowie bessere Anreize zur Kooperation auf kleinräumiger Ebene gegeben werden. Damit soll auch auf Bundesebene die Verpflichtung gegeben sein, Raumordnungsbelange bei Sektorplanungen zu berücksichtigen.

Eine – bereits auf Basis der geltenden Verfassungslage mögliche, aber bisher kaum genutzte – Alternative dazu ist der Abschluss von Vereinbarungen gem. Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und den Bundesländern im jeweiligen Trassenverordnungserlassungsverfahren, um entsprechende Siedlungs- und Bebauungsgrenzen rechtsverbindlich für die Zukunft festzulegen.

Darüber hinaus erscheint es der Arbeitsgruppe angezeigt zu prüfen, inwiefern die Regeln des Finanzausgleichs im Sinne einer verbesserten Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsplanung (zugunsten regionaler Konzepte) und zugunsten ökologischer Ziele adaptiert werden könnten.

Ebenso wie bereits zur Weiterentwicklung des Gesamtverkehrsplans festgestellt, kommt der Verbindlichkeit der Planungsprozesse hohe Bedeutung zu. Insbesondere im Zusammenspiel zwischen Raum- und Verkehrsplanung bestehen gegenseitige Wirkungen, die die Gefahr einer späteren Revision des Planungsergebnisses (z.B. Umwidmung von Flächen) in sich bergen. Es ist hierfür ein entsprechender Prozess vorzusehen, wobei anzumerken ist, dass Verbindlichkeit nicht Unveränderbarkeit bedeutet. Darüber hinaus kann die Verbindlichkeit des Planungsprozesses durch die breite und frühzeitige Beteiligung der verschiedenen Plan erstellenden Behörden und Interessensgruppen erhöht werden.

Empfehlung 4: Schaffung eines 3-Stufen-Konzeptes zur Projektverwirklichung, einschließlich Umweltprüfung

Das Anliegen dieser Empfehlung ist die Erhöhung der Effizienz und Transparenz sowie die Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Das vorgeschlagene 3-stufige Konzept zum Ablauf von Verfahren zielt insbesondere auf eine Zuordnung der Themenfelder auf die jeweils bestgeeignete Ebene

unter Wahrung der Parteienrechte und erreicht dadurch eine deutliche Beschleunigung des Projektablaufs.

Tabellarische Übersicht

Stufe	Verfahren	Form	Behörde	Parteien / Beteiligte
1	Verkehrsträgerübergreifender Gesamtverkehrsplan (inkl. Variantenprüfung, NVP, SUP und Bedarfsprüfung)	Verordnung	BMVIT	Öffentliches Anhörungs- und Stellungnahmeverfahren
2	Projekt-UVP (inkl. NVP), einschl. kompletter Ökologieprüfung; allfällige Variantenprüfung; konzentriertes Verfahren; Trassenfestlegung	Bescheid; Grundsatzgenehmigung mit Bindungswirkung, (Grundlage für Enteignungen ¹²)	BMVIT für TEN- + HL-Vorhaben, für alle anderen Vorhaben Landesregierung	Parteistellungen wie im geltenden UVP-Gesetz
3	Detailgenehmigungen (Festlegung der technischen Details, Enteignungen); Projektänderungsmöglichkeiten unter Einhaltung der Ergebnisse der UVP und Nachziehen der Parteistellung, wenn nötig	Bescheid (Detailgenehmigung, Grundlage für Enteignungen ¹³)	BMVIT oder Landesregierung	Parteien gem. jeweiliger Betroffenheit

Die Ergebnisse der einzelnen Stufen sind für die nachfolgende Stufe jeweils verbindlich. Durch die Einführung des konzentrierten Genehmigungsverfahrens kommt es zu einem Wegfall von Doppelgleisigkeiten und Mehrfachprüfungen und die Rechtssicherheit wird erhöht. Durch die Vorschaltung der Vorstufe 1 werden die nachgeschalteten Verfahren entlastet.

STUFE 1: Gesamtverkehrsplanung

In Stufe 1 sollen im Rahmen eines Gesamtverkehrsplans die grundsätzliche verkehrspolitische Notwendigkeit und im Zuge der in dieser Stufe durchzuführenden SUP auch die grundsätzliche ökologische, ökonomische und soziale Vertretbarkeit geklärt werden. Die Festlegung des Gesamtverkehrsplans, in den die SUP zu integrieren ist, soll in

¹² Fakultativ auf Stufe 2 oder Stufe 3.

Form einer Verordnung durch das BMVIT erfolgen. Parteistellungen sind dabei nicht vorgesehen, aber - gemäß der SUP-Richtlinie - sehr wohl eine Öffentlichkeitsbeteiligung.

Der Gesamtverkehrsplan, der einer SUP unterzogen werden soll, beinhaltet zumindest Verkehrsbedarf, -aufkommen, -vermeidungspotential, -prognosen, Verhältnis der Verkehrsträger zueinander und Umweltauswirkungen.

Grundlegende Fragen, die Verkehrsträger betreffend, sollten abgeklärt werden (z.B. Straße oder Schiene). In Stufe 1 sollte bereits einer Trassenvariantenprüfung erfolgen. Hierbei sind internationale Standards (siehe SACTRA) anzuwenden, sowie Gewinner und Verlierer der jeweiligen Trasse auszuweisen. Die verschiedenen Varianten sind hinsichtlich ihrer verkehrsmäßigen, umweltbezogenen und kostenmäßigen Auswirkungen zu dokumentieren.

Begleitend sollte auch bereits eine Trassensicherung erfolgen.

Soweit die Trassenvariantenprüfung nicht auf Ebene der Gesamtverkehrsplanung stattfindet oder stattfinden kann, hat sie nachholend in geeigneter Weise zu erfolgen. Eine Trassenvariantenprüfung hat jedenfalls nicht mehr im Rahmen der Detailgenehmigungen (Stufe 3) zu erfolgen.

STUFE 2: Projekt-UVP

Die Projekt-UVP soll in einem konzentrierten Genehmigungsverfahren erfolgen, das alle Genehmigungsverfahren umfasst. Im Rahmen des UVP-Verfahrens sollen alle ökologischen Belange, wie etwa des Naturschutzes, des Immissionsschutzes und des Wasserrechts, erschöpfend abgehandelt werden, sodass diese Fragen in keinem nachträglichen Genehmigungsverfahren mehr zu prüfen sind. Im neuen UVP-Verfahren soll auch eine Bindungswirkung für nachfolgende Genehmigungen (Stufe 3) bestehen. In dieser Stufe des Verfahrens hat auch die NVP (Naturverträglichkeitsprüfung nach NATURA 2000) für jene Aspekte zu erfolgen, die nicht bereits auf Stufe 1 behandelt wurden.

Das Genehmigungsverfahren soll in dieser Stufe von der aufgrund der derzeitigen Genehmigungsstruktur vorgesehenen Planungs- und Prüftiefe entlastet werden, indem die Fragen der technischen Details etc. in Form von Detailgenehmigungen erst in der dritten Stufe abgehandelt werden.

Um die Aufwendungen für das UVP-Verfahren nicht zu frustrieren, soll das Verfahren bei Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß UVP-G mit einer Entscheidung enden, die die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens feststellt. Die Ergebnisse der UVP sollten daher den Rang einer Grundsatzgenehmigung mit Bindungswirkung haben. Diese hat in Bescheidform zu erfolgen. Dieser Bescheid bildet zugleich auch die Grundlage für die notwendigen Enteignungen bilden, wobei diese optional auch erst in Stufe 3 erfolgen können. Im neuen UVP-Verfahren sollen alle Begleitmaßnahmen in Stufe 2 abgehandelt werden.

Die Trassenfestlegung in Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrsplan sollte im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ebenfalls in Bescheidform erfolgen. Dadurch wären die

¹³ Fakultativ auf Stufe 2 oder Stufe 3.

Nachteile einer Verordnung, wie etwa, dass es keine Möglichkeit einer Auflagenerteilung, kein Antragsrecht und keine Genehmigungskonzentration gibt, aufgehoben; gleichzeitig wären die Vorteile eines Bescheides wirksam, wie etwa die Bindungswirkung für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren, die Rechtskraft des Bescheides, die Möglichkeit der Auflagenerteilung und die Präklusionswirkung für Parteivorbringen. Weiters wäre damit das Problem lösbar, dass nach dem VwGH-Erkenntnis 2003 derzeit kein EU-konformes Genehmigungsregime besteht.

Weiters muss gewährleistet sein, dass Projektänderungen in jeder Stufe (unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben des § 18 Abs. 3 UVP-G und bei Nachziehen des Parteiengehörs, wenn nötig) möglich sind, ohne dass die vorangegangene Stufe zu wiederholen ist.

STUFE 3: Detailgenehmigungen

In dieser Phase des Verfahrens sollen nur noch die Festlegung der technischen Details, die noch erforderlichen Detailgenehmigungen (umweltrelevante Aspekte sind in Stufe 2 zu behandeln) sowie optional die Enteignungen erfolgen. In dieser Stufe ist auch auf Zertifizierungsverfahren betreffend die in den EU-Richtlinien festgelegte Interoperabilität des europäischen Bahnsystems Rücksicht zu nehmen, sodass eventuelle Doppelgleisigkeiten zwischen Detailgenehmigungen und Zertifizierungen vermieden werden. Sollten im Zuge der Festlegung von technischen Details und eventuellen Projektänderungen noch einmal ökologische Fragen auftauchen, werden die Parteien gemäß dem UVP-Gesetz beteiligt.

Weiters muss gewährleistet sein, dass Projektänderungen in jeder Stufe (unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben des § 18 Abs. 3 UVP-G und bei Nachziehen des Parteiengehörs, wenn nötig) möglich sind, ohne dass die vorangegangene Stufe zu wiederholen ist.

ANHANG: Problemaufriss

Erster Schritt der Arbeitsgruppe war eine Bestandsaufnahme zum Themenbereich SUP und Verkehrsplanung. Bestehende Probleme im System der Verkehrsplanung, mit Hinsicht auf die Durchführung einer SUP und bei den Genehmigungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturprojekte wurden aufgelistet. Ein Brainstorming der TeilnehmerInnen ergab folgende Sammlung an Problemfeldern:

Die Problemfelder wurden gewichtet, gruppiert und danach je nach Bedeutung im Detail diskutiert.

	Problemfeld (Punkte)	Reihung		Problemfeld (Punkte)	Reihung
1	SUP allgemein		3	Defizite in der Planungsqualität	
1.1	Viele strategische Planungen nicht SUP-pflichtig (10)	IV	3.1	Ziele d. Infrastrukturprojekte nicht transparent + einheitlich (1)	XI f
1.2	SUP ? Allheilmittel aber Qualität der Planung steigt (1)	XI a	3.2	Kein transparentes Verfahren wie Straßen in den Anhang des Bundesstraßengesetzes kommen (3)	IX b
1.3	Je höher Planungsebene, desto schwieriger ist SUP methodisch (7)	VII	3.3	Kein Bewertungsverfahren für GVP-Projekte (9)	V b
1.4	Klarere Trennung zwischen UVP + SUP-Ebene (Planungstiefe) (14)	II	3.4	Bewusstsein zu Umweltverpflichtungen fehlt (Vertragsverletzung) (1)	XI g
1.5	SUP soll nicht als „Rechtfertigungs instrument“ eingesetzt werden (1)	XI b	3.5	Unklarheiten zur Wegekosten-RL machen Verkehrsprognosen schwierig (2)	X b
2	Defizite im Planungssystem		4	Defizite in den Grundlagen	
2.1	Genehmigungsverfahren dauern lange (8)	VI a	4.1	Straßenprojekte leichter zu finanzieren (0)	XII c
2.2	Derzeit fehlt Konnex zwischen Raum- und Verkehrsplanung (15)	I	4.2	Enteignungsmöglichkeiten schaffen kontraproduktives Klima (1)	XI h
2.3	Lange Vorlaufzeiten bei Infrastrukturplanung ≠ fehlende Flexibilität (6)	VIII	4.3	Genehmigungsverfahren für Bahnprojekte schwieriger (0)	XII d
2.4	Einbindung der Interessensgruppen bei Planung zu spät (1)	XI c	4.4	Verlängerung der Bundesstraßen: Was plant der Bund noch? (1)	XI i
2.5	Interessen der Betroffenen zu wenig berücksichtigt (1)	XI d	5	Verkehrspolitik	
2.6	Interessenskonflikte Staat plant + genehmigt (1)	XI e	5.1	Instrumente zur Kostenwahrheit im Verkehr fehlen (12)	III
2.7	Koordination zw. BMVIT + ASFINAG fehlt (0)	XII a	5.2	Unklarheit, wo Verkehrsanstieg abgewickelt werden kann (2)	X d
2.8	Planungsunsicherheit für Projekte (2)	X a	5.3	Klimaproblematik des Verkehrs ungelöst (2)	X e
2.9	Diskrepanz zw. langfristiger Planung + kurzfristigen politischen Zyklen (9)	V a	5.4	Mobilitätsbedarf soll hinterfragt werden (3)	IX c
2.10	Verkehrsträger-übergreifende Planung fehlt (8)	VI b	5.5	Schifffahrt: Kapazitäten frei, aber nicht genutzt (2)	X c
2.11	Straße + Schiene unkoordiniert gebaut (0)	XII b	5.6	zu wenig Aktivitäten zur Verkehrsvermeidung (1)	XI j
2.12	Mechanismen zur Verankerung des Kyotozieles in die Verkehrsplanung (3)	IX a			
2.13	Stärkere Integration von Umweltzielen in die Planung (8)	VI c			

ANHANG II

Aarhus-Konvention

Aarhus-Compliance Committee – Entscheidung und Empfehlung bezüglich Armenien

Aarhus-Compliance Committee – Entscheidung und Empfehlung bezüglich Belgien

Aarhus-Konvention

Mit Österreich und der Schweiz abgestimmte Fassung

**ÜBEREINKOMMEN
ÜBER DEN ZUGANG ZU INFORMATIONEN,
DIE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG AN ENTSCHEIDUNGSVERFAHREN
UND DEN ZUGANG ZU GERICHTEN IN UMWELTANGELEGENHEITEN**

Die Vertragsparteien dieses Übereinkommens -

unter Hinweis auf Grundsatz 1 der Erklärung von Stockholm über die Umwelt des Menschen;

auch unter Hinweis auf Grundsatz 10 der Erklärung von Rio über Umwelt und Entwicklung;

ferner unter Hinweis auf die Resolution 37/7 der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 28. Oktober 1982 über die Weltcharta für die Natur und auf die Resolution 45/94 der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 14. Dezember 1990 über die Notwendigkeit, eine gesunde Umwelt für das Wohl der Menschen zu sichern;

unter Hinweis auf die Europäische Charta Umwelt und Gesundheit, die am 8. Dezember 1989 auf der ersten Europäischen Konferenz über Umwelt und Gesundheit der Weltgesundheitsorganisation in Frankfurt am Main (Deutschland) verabschiedet wurde;

in Bekräftigung der Notwendigkeit, den Zustand der Umwelt zu schützen, zu erhalten und zu verbessern und eine nachhaltige und umweltverträgliche Entwicklung zu gewährleisten;

in der Erkenntnis, daß ein angemessener Schutz der Umwelt für das menschliche Wohlbefinden und die Ausübung grundlegender Menschenrechte, einschließlich des Rechts auf Leben, unabdingbar ist;

ferner in der Erkenntnis, daß jeder Mensch das Recht hat, in einer seiner Gesundheit und seinem Wohlbefinden zuträglichen Umwelt zu leben, und daß er sowohl als Einzelperson als auch in Gemeinschaft mit anderen die Pflicht hat, die Umwelt zum Wohle gegenwärtiger und künftiger Generationen zu schützen und zu verbessern;

in Erwägung dessen, daß Bürger zur Wahrnehmung dieses Rechts und zur Erfüllung dieser Pflicht Zugang zu Informationen, ein Recht auf Beteiligung an Entscheidungsverfahren und Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten haben müssen, und in Anbetracht der Tatsache, daß sie in dieser Hinsicht gegebenenfalls Unterstützung benötigen, um ihre Rechte wahrnehmen zu können;

in der Erkenntnis, daß im Umweltbereich ein verbesserter Zugang zu Informationen und eine verbesserte Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren die Qualität und die Umsetzung von Entscheidungen verbessern, zum Bewußtsein der Öffentlichkeit in Umweltangelegenheiten beitragen, der Öffentlichkeit die Möglichkeit geben, ihre Anliegen zum Ausdruck zu bringen, und es den Behörden ermöglichen, diese Anliegen angemessen zu berücksichtigen;

mit dem Ziel, die Verantwortlichkeit und Transparenz bei Entscheidungsverfahren zu fördern und die öffentliche Unterstützung für Entscheidungen über die Umwelt zu stärken;

in der Erkenntnis, daß es wünschenswert ist, Transparenz in allen Bereichen der öffentlichen Verwaltung zu erzielen, und mit der Aufforderung an die gesetzgebenden Körperschaften, die Grundsätze dieses Übereinkommens in ihren Verfahren umzusetzen;

auch in der Erkenntnis, daß sich die Öffentlichkeit der Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung an umweltbezogenen Entscheidungen bewußt sein, freien Zugang zu ihnen haben und wissen muß, wie sie genutzt werden können;

ferner in der Erkenntnis der wichtigen Rolle, die einzelne Bürger, nichtstaatliche Organisationen* und der private Sektor im Umweltschutz spielen können;

in dem Wunsch, die Umwelterziehung zu fördern, um das Verständnis für die Umwelt und eine nachhaltige Entwicklung zu vertiefen und um das Bewußtsein einer breiten Öffentlichkeit für Entscheidungen, die Auswirkungen auf die Umwelt und eine nachhaltige Entwicklung haben, zu schärfen sowie deren Beteiligung an diesen Entscheidungen zu unterstützen;

in Kenntnis der Wichtigkeit, in diesem Zusammenhang von den Medien und von elektronischen oder anderen, künftigen Kommunikationsformen Gebrauch zu machen;

in der Erkenntnis der Bedeutung einer vollständigen Einbeziehung umweltbezogener Überlegungen in staatliche Entscheidungsverfahren und der daraus folgenden Notwendigkeit, daß Behörden über genaue, umfassende und aktuelle Informationen über die Umwelt verfügen;

in Anerkennung dessen, daß Behörden über Informationen über die Umwelt im öffentlichen Interesse verfügen;

* A: Nichtregierungsorganisationen

mit dem Anliegen, daß die Öffentlichkeit, einschließlich Organisationen, Zugang zu wirkungsvollen gerichtlichen Mechanismen haben soll, damit ihre berechtigten Interessen geschützt werden und das Recht durchgesetzt wird;

in Kenntnis der Wichtigkeit, den Verbrauchern geeignete Produktinformationen zu geben, damit sie eine sachkundige, am Umweltschutz orientierte Auswahl treffen können;

in Anerkennung der Sorge der Öffentlichkeit über die absichtliche Freisetzung gentechnisch veränderter Organismen in die Umwelt und in Erkenntnis der Notwendigkeit einer größeren Transparenz und stärkeren Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren in diesem Bereich;

in der Überzeugung, daß die Durchführung dieses Übereinkommens zur Stärkung der Demokratie in der Region der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) beitragen wird;

im Bewußtsein der Rolle, welche die ECE hierbei spielt, und unter Hinweis unter anderem auf die ECE-Leitlinien über den Zugang zu Informationen über die Umwelt und die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren im Umweltbereich, die in der auf der dritten Ministerkonferenz "Umwelt für Europa" am 25. Oktober 1995 in Sofia (Bulgarien) angenommenen Ministererklärung gebilligt wurden;

eingedenk der einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen, das am 25. Februar 1991 in Espoo (Finnland) beschlossen wurde, des Übereinkommens über die grenzüberschreitenden Auswirkungen von Industrieunfällen und des Übereinkommens zum Schutz und zur Nutzung grenzüberschreitender Wasserläufe und internationaler Seen, die beide am 17. März 1992 in Helsinki (Finnland) beschlossen wurden, sowie anderer regionaler Übereinkünfte;

in dem Bewußtsein, daß die Annahme dieses Übereinkommens einen Beitrag zur weiteren Stärkung des Prozesses "Umwelt für Europa" und zu den Ergebnissen der im Juni 1998 in Aarhus (Dänemark) stattfindenden vierten Ministerkonferenz geleistet haben wird -

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Ziel

Um zum Schutz des Rechts jeder männlichen/weiblichen Person gegenwärtiger und künftiger Generationen auf ein Leben in einer seiner/ihrer Gesundheit und seinem/ihrer Wohlbefinden zuträglichen Umwelt beizutragen, gewährleistet jede Vertragspartei das Recht auf Zugang zu Informationen, auf Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und auf Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens

1. bedeutet "Vertragspartei", soweit sich aus dem Wortlaut nichts anderes ergibt, eine Vertragspartei dieses Übereinkommens;
2. bedeutet "Behörde"

- a) eine Stelle der öffentlichen Verwaltung auf nationaler, regionaler und anderer Ebene;
- b) natürliche oder juristische Personen, die aufgrund innerstaatlichen Rechts Aufgaben der öffentlichen Verwaltung, einschließlich bestimmter Pflichten, Tätigkeiten oder Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Umwelt, wahrnehmen;
- c) sonstige natürliche oder juristische Personen, die unter der Kontrolle einer unter Buchstabe a oder Buchstabe b genannten Stelle oder einer dort genannten Person im Zusammenhang mit der Umwelt öffentliche Zuständigkeiten haben, öffentliche Aufgaben wahrnehmen oder öffentliche Dienstleistungen erbringen;
- d) die Einrichtungen aller in Artikel 17 näher bestimmten Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind.

Diese Begriffsbestimmung umfaßt keine Gremien oder Einrichtungen, die in gerichtlicher oder gesetzgebender Eigenschaft handeln;

3. bedeutet "Informationen über die Umwelt" sämtliche Informationen in schriftlicher, visueller, akustischer, elektronischer oder sonstiger materieller Form über

- a) den Zustand von Umweltbestandteilen wie Luft und Atmosphäre, Wasser, Boden, Land, Landschaft und natürliche Lebensräume, die Artenvielfalt und ihre Bestandteile, einschließlich gentechnisch veränderter Organismen, sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Bestandteilen;
- b) Faktoren wie Stoffe, Energie, Lärm und Strahlung sowie Tätigkeiten oder Maßnahmen, einschließlich Verwaltungsmaßnahmen, Umweltvereinbarungen,

Politiken, Gesetze, Pläne und Programme, die sich auf die unter Buchstabe a genannten Umweltbestandteile auswirken oder wahrscheinlich auswirken, sowie Kosten-Nutzen-Analysen und sonstige wirtschaftliche Analysen und Annahmen, die bei umweltbezogenen Entscheidungsverfahren verwendet werden;

- c) den Zustand der menschlichen Gesundheit und Sicherheit, Bedingungen für menschliches Leben sowie Kulturstätten und Bauwerke in dem Maße, in dem sie vom Zustand der Umweltbestandteile oder - auf dem Weg über diese Bestandteile - von den unter Buchstabe b genannten Faktoren, Tätigkeiten oder Maßnahmen betroffen sind oder betroffen sein können;

4. bedeutet "Öffentlichkeit" eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen und, in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder der innerstaatlichen Praxis, deren Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen;

5. bedeutet "betroffene Öffentlichkeit" die von umweltbezogenen Entscheidungsverfahren betroffene oder wahrscheinlich betroffene Öffentlichkeit oder die Öffentlichkeit mit einem Interesse daran; im Sinne dieser Begriffsbestimmung haben nichtstaatliche Organisationen* , die sich für den Umweltschutz einsetzen und alle nach innerstaatlichem Recht geltenden Voraussetzungen erfüllen, ein Interesse.

Artikel 3

Allgemeine Bestimmungen

(1) Jede Vertragspartei ergreift die erforderlichen Gesetzgebungs-, Regelungs- und sonstigen Maßnahmen, einschließlich Maßnahmen zur Harmonisierung der Bestimmungen zur

* A: Nichtregierungsorganisationen

Umsetzung der in diesem Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen über Informationen, Öffentlichkeitsbeteiligung und Zugang zu Gerichten, sowie geeignete Maßnahmen zum Vollzug, um einen klaren, transparenten und einheitlichen Rahmen zur Durchführung dieses Übereinkommens herzustellen und aufrechtzuerhalten.

(2) Jede Vertragspartei bemüht sich, sicherzustellen, daß öffentlich Bedienstete und Behörden der Öffentlichkeit Unterstützung und Orientierungshilfe für den Zugang zu Informationen, zur Erleichterung der Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und für den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten geben.

(3) Jede Vertragspartei fördert die Umwelterziehung und das Umweltbewußtsein der Öffentlichkeit insbesondere in bezug auf die Möglichkeiten, Zugang zu Informationen zu erhalten, sich an Entscheidungsverfahren zu beteiligen und Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten zu erhalten.

(4) Jede Vertragspartei sorgt für angemessene Anerkennung und Unterstützung von Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen, die sich für den Umweltschutz einsetzen, und stellt sicher, daß ihr innerstaatliches Rechtssystem mit dieser Verpflichtung vereinbar ist.

(5) Dieses Übereinkommen läßt das Recht einer Vertragspartei unberührt, Maßnahmen beizubehalten oder zu ergreifen, die einen weitergehenden Zugang zu Informationen, eine umfangreichere Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und einen weitergehenden Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten ermöglichen, als dies aufgrund dieses Übereinkommens erforderlich ist.

(6) Dieses Übereinkommen verlangt keine Verdrängung geltender Rechte auf Zugang zu Informationen, auf Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und auf Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten.

(7) Jede Vertragspartei fördert die Anwendung der Grundsätze dieses Übereinkommens bei internationalen umweltbezogenen Entscheidungsverfahren sowie im Rahmen internationaler Organisationen in Angelegenheiten, die im Zusammenhang mit der Umwelt stehen.

(8) Jede Vertragspartei stellt sicher, daß Personen, die ihre Rechte im Einklang mit diesem Übereinkommen ausüben, hierfür nicht in irgendeiner Weise bestraft, verfolgt oder belästigt werden. Diese Bestimmung berührt nicht die Befugnis innerstaatlicher Gerichte, in Gerichtsverfahren angemessene Gerichtskosten zu erheben.

(9) Im Rahmen der einschlägigen Bestimmungen dieses Übereinkommens hat die Öffentlichkeit Zugang zu Informationen, die Möglichkeit, an Entscheidungsverfahren teilzunehmen, und Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten, ohne dabei wegen Staatsangehörigkeit, Volkszugehörigkeit oder Wohnsitz benachteiligt zu werden; eine juristische Person darf nicht aufgrund ihres eingetragenen Sitzes oder aufgrund des tatsächlichen Mittelpunkts ihrer Geschäftstätigkeit benachteiligt werden.

Artikel 4

Zugang zu Informationen über die Umwelt

(1) Jede Vertragspartei stellt sicher, daß die Behörden nach Maßgabe der folgenden Absätze dieses Artikels und im Rahmen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften der Öffentlichkeit Informationen über die Umwelt auf Antrag zur Verfügung stellen; hierzu gehören, wenn dies beantragt wird und nach Maßgabe des Buchstaben b, auch Kopien der eigentlichen Unterlagen, die derartige Informationen enthalten oder die aus diesen Informationen bestehen; dies geschieht

- a) ohne Nachweis eines Interesses;
 - b) in der erwünschten Form, es sei denn,
 - i) es erscheint der Behörde angemessen, die Informationen in anderer Form zur Verfügung zu stellen, was zu begründen ist, oder
 - ii) die Informationen stehen der Öffentlichkeit bereits in anderer Form zur Verfügung.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Informationen über die Umwelt werden so bald wie möglich, spätestens jedoch einen Monat nach Antragstellung zur Verfügung gestellt, es sei denn, der Umfang und die Komplexität der Informationen rechtfertigen eine Fristverlängerung auf bis zu zwei Monate nach Antragstellung. Der Antragsteller wird über jede Verlängerung sowie über die Gründe hierfür informiert.
- (3) Ein Antrag auf Informationen über die Umwelt kann abgelehnt werden, wenn
- a) die Behörde, an die der Antrag gerichtet ist, nicht über die beantragten Informationen über die Umwelt verfügt;
 - b) der Antrag offensichtlich mißbräuchlich ist oder zu allgemein formuliert ist oder
 - c) der Antrag Material betrifft, das noch fertiggestellt werden muß, oder wenn er interne Mitteilungen von Behörden betrifft, sofern eine derartige Ausnahme nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist oder gängiger Praxis entspricht, wobei das öffentliche Interesse an der Bekanntgabe dieser Informationen zu berücksichtigen ist.

- (4) Ein Antrag auf Informationen über die Umwelt kann abgelehnt werden, wenn die Bekanntgabe negative Auswirkungen hätte auf
- a) die Vertraulichkeit der Beratungen von Behörden, sofern eine derartige Vertraulichkeit nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist;
 - b) internationale Beziehungen, die Landesverteidigung oder die öffentliche Sicherheit;
 - c) laufende Gerichtsverfahren, die Möglichkeit einer Person, ein faires Verfahren zu erhalten, oder die Möglichkeit einer Behörde, Untersuchungen strafrechtlicher oder disziplinarischer Art durchzuführen;
 - d) Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, sofern diese rechtlich geschützt sind, um berechnete wirtschaftliche Interessen zu schützen. In diesem Rahmen sind Informationen über Emissionen, die für den Schutz der Umwelt von Bedeutung sind, bekanntzugeben;
 - e) Rechte auf geistiges Eigentum;
 - f) die Vertraulichkeit personenbezogener Daten und/oder Akten in bezug auf eine natürliche Person, sofern diese der Bekanntgabe dieser Informationen an die Öffentlichkeit nicht zugestimmt hat und sofern eine derartige Vertraulichkeit nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist;
 - g) die Interessen eines Dritten, der die beantragten Informationen zur Verfügung gestellt hat, ohne hierzu rechtlich verpflichtet zu sein oder verpflichtet werden

zu können, sofern dieser Dritte der Veröffentlichung des Materials nicht zustimmt, oder

- h) die Umwelt, auf die sich diese Informationen beziehen, wie zum Beispiel die Brutstätten seltener Tierarten.

Die genannten Ablehnungsgründe sind eng auszulegen, wobei das öffentliche Interesse an der Bekanntgabe sowie ein etwaiger Bezug der beantragten Informationen zu Emissionen in die Umwelt zu berücksichtigen sind.

(5) Verfügt eine Behörde nicht über die beantragten Informationen über die Umwelt, so informiert sie den Antragsteller so bald wie möglich darüber, bei welcher Behörde er ihres Erachtens die gewünschten Informationen beantragen kann, oder sie leitet den Antrag an diese Behörde weiter und informiert den Antragsteller hierüber.

(6) Jede Vertragspartei stellt sicher, daß für den Fall, daß Informationen, die aufgrund des Absatzes 3 Buchstabe c und des Absatzes 4 von der Bekanntgabe ausgenommen sind, ohne Beeinträchtigung der Vertraulichkeit der dieser Ausnahme unterliegenden Informationen ausgesondert werden können, die Behörden den jeweils nicht von dieser Ausnahme betroffenen Teil der beantragten Informationen über die Umwelt zur Verfügung stellen.

(7) Die Ablehnung eines Antrags bedarf der Schriftform, wenn der Antrag selbst schriftlich gestellt wurde oder wenn der Antragsteller darum ersucht hat. In der Ablehnung werden die Gründe für die Ablehnung des Antrags genannt sowie Informationen über den Zugang zu dem nach Artikel 9 vorgesehenen Überprüfungsverfahren gegeben. Die Ablehnung erfolgt so bald wie möglich, spätestens nach einem Monat, es sei denn, die Komplexität der Informationen rechtfertigt eine Fristverlängerung auf bis zu zwei Monate nach Antragstel-

lung. Der Antragsteller wird über jede Verlängerung sowie über die Gründe hierfür informiert.

(8) Jede Vertragspartei kann ihren Behörden gestatten, für die Bereitstellung von Informationen eine Gebühr zu erheben, die jedoch eine angemessene Höhe nicht übersteigen darf. Behörden, die beabsichtigen, eine derartige Gebühr für die Bereitstellung von Informationen zu erheben, stellen den Antragstellern eine Übersicht über die Gebühren, die erhoben werden können, zur Verfügung, aus der hervorgeht, unter welchen Umständen sie erhoben oder erlassen werden können und wann die Bereitstellung von Informationen von einer Vorauszahlung dieser Gebühr abhängig ist.

Artikel 5

Erhebung und Verbreitung von Informationen über die Umwelt

- (1) Jede Vertragspartei stellt sicher, daß
- a) Behörden über Informationen über die Umwelt verfügen, die für ihre Aufgaben relevant sind, und daß sie diese Informationen aktualisieren;
 - b) verbindliche Systeme geschaffen werden, damit Behörden in angemessenem Umfang Informationen über geplante und laufende Tätigkeiten, die sich erheblich auf die Umwelt auswirken können, erhalten;
 - c) im Fall einer unmittelbar bevorstehenden, durch menschliche Tätigkeiten oder natürliche Ursachen hervorgerufenen Gefahr für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt den möglicherweise betroffenen Mitgliedern der Öffentlichkeit unverzüglich und ohne Aufschub alle einer Behörde vorliegenden Informationen übermittelt werden, welche die Öffentlichkeit in

die Lage versetzen könnten, Maßnahmen zur Vermeidung oder Begrenzung des durch die Gefahr verursachten Schadens zu ergreifen.

(2) Jede Vertragspartei stellt sicher, daß die Behörden im Rahmen der innerstaatlichen Rechtsvorschriften der Öffentlichkeit Informationen über die Umwelt auf transparente Art und Weise zur Verfügung stellen und daß ein effektiver Zugang zu Informationen über die Umwelt besteht; dazu gehört unter anderem, daß

- a) sie die Öffentlichkeit ausreichend über Art und Umfang der den zuständigen Behörden vorliegenden Informationen über die Umwelt, über die grundlegenden Bedingungen, unter denen diese zur Verfügung gestellt und zugänglich gemacht werden, und über das für deren Erlangung maßgebliche Verfahren informiert;
- b) sie praktische Vorkehrungen trifft und beibehält wie zum Beispiel
 - i) das Führen öffentlich zugänglicher Listen, Register oder Datensammlungen;
 - ii) die Verpflichtung öffentlich Bediensteter, die Öffentlichkeit in dem Bemühen um Zugang zu Informationen aufgrund dieses Übereinkommens zu unterstützen, sowie
 - iii) die Benennung von Kontaktstellen und
- c) sie gebührenfreien Zugang zu den Informationen über die Umwelt gewährt, die in den unter Buchstabe b Ziffer i genannten Listen, Registern oder Datensammlungen enthalten sind.

(3) Jede Vertragspartei stellt sicher, daß Informationen über die Umwelt zunehmend in elektronischen Datenbanken, die der Öffentlichkeit über die öffentlichen Telekommunikationsnetze leicht zugänglich sind, zur Verfügung stehen. Zu den in dieser Form zugänglichen Informationen sollte folgendes gehören:

- a) die in Absatz 4 genannten Berichte über den Zustand der Umwelt;
- b) Texte von Umweltgesetzen oder von Gesetzen mit Umweltbezug;
- c) soweit angemessen Politiken, Pläne und Programme über die Umwelt oder mit Umweltbezug sowie Umweltvereinbarungen und
- d) sonstige Informationen in dem Umfang, in dem die Verfügbarkeit dieser Informationen in dieser Form die Anwendung innerstaatlichen Rechts, das dieses Übereinkommen umsetzt, erleichtern würde,

sofern diese Informationen bereits in elektronischer Form zur Verfügung stehen.

(4) Jede Vertragspartei veröffentlicht und verbreitet in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als drei oder vier Jahren einen nationalen Bericht über den Zustand der Umwelt, der Angaben über die Qualität der Umwelt und über Umweltbelastungen enthält.

(5) Jede Vertragspartei ergreift im Rahmen ihrer Rechtsvorschriften Maßnahmen, um unter anderem folgendes zu verbreiten:

- a) Gesetze und politische Dokumente, wie zum Beispiel Dokumente über Strategien, Politiken, Programme und Aktionspläne mit Umweltbezug, sowie auf verschiedenen Ebenen der öffentlichen Verwaltung erstellte Berichte über Fortschritte bei ihrer Umsetzung;

- b) völkerrechtliche Verträge, Übereinkünfte und Vereinbarungen zu Umweltfragen und
 - c) soweit angemessen sonstige wichtige internationale Dokumente zu Umweltfragen.
- (6) Jede Vertragspartei ermutigt die Betreiber, deren Tätigkeiten erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben, die Öffentlichkeit regelmäßig über die Umweltauswirkungen ihrer Tätigkeiten und Produkte zu informieren, soweit angemessen im Rahmen freiwilliger Systeme wie des Umweltzeichens, des Öko-Audits oder sonstiger Maßnahmen.
- (7) Jede Vertragspartei
- a) veröffentlicht die Tatsachen und Tatsachenanalysen, die ihres Erachtens bei der Ausarbeitung wichtiger umweltpolitischer Vorschläge relevant und wesentlich sind;
 - b) veröffentlicht verfügbares erläuterndes Material über ihren Umgang mit der Öffentlichkeit in Angelegenheiten, die unter dieses Übereinkommen fallen, oder macht dieses Material auf andere Art und Weise zugänglich und
 - c) stellt in geeigneter Form Informationen über die Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben oder die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Umwelt durch alle Ebenen der öffentlichen Verwaltung zur Verfügung.
- (8) Jede Vertragspartei entwickelt Strukturen, um sicherzustellen, daß der Öffentlichkeit ausreichende Produktinformationen zur Verfügung gestellt werden, welche die

Verbraucher in die Lage versetzen, eine sachkundige, am Umweltschutz orientierte Auswahl zu treffen.

(9) Jede Vertragspartei ergreift Maßnahmen, um schrittweise und gegebenenfalls unter Berücksichtigung internationaler Entwicklungen ein zusammenhängendes, landesweites System von Verzeichnissen oder Registern zur Erfassung der Umweltverschmutzung in Form einer strukturierten, computergestützten und öffentlich zugänglichen Datenbank aufzubauen; diese Datenbank wird anhand von standardisierten Berichten erstellt. Ein derartiges System kann Einträge, Freisetzungen und Übertragungen bestimmter Stoff- und Produktgruppen, einschließlich Wasser, Energie und Ressourcenverbrauch, aus bestimmten Tätigkeitsbereichen in Umweltmedien sowie in Behandlungs- und Entsorgungsstätten am Standort und außerhalb des Standorts umfassen.

(10) Dieser Artikel läßt das Recht der Vertragsparteien unberührt, die Bekanntgabe bestimmter Informationen über die Umwelt nach Artikel 4 Absätze 3 und 4 abzulehnen.

Artikel 6

Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungen über bestimmte Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei

- a) wendet diesen Artikel bei Entscheidungen darüber an, ob die in Anhang I aufgeführten geplanten Tätigkeiten zugelassen werden;
- b) wendet diesen Artikel in Übereinstimmung mit ihrem innerstaatlichen Recht auch bei Entscheidungen über nicht in Anhang I aufgeführte geplante Tätigkeiten an, die eine erhebliche Auswirkung auf die Umwelt haben können. Zu die-

sem Zweck bestimmen die Vertragsparteien, ob dieser Artikel Anwendung auf eine derartige geplante Tätigkeit findet;

- c) kann - auf der Grundlage einer Einzelfallbetrachtung, sofern eine solche nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist - entscheiden, diesen Artikel nicht auf geplante Tätigkeiten anzuwenden, die Zwecken der Landesverteidigung dienen, wenn diese Vertragspartei der Auffassung ist, daß sich eine derartige Anwendung negativ auf diese Zwecke auswirken würde.

(2) Die betroffene Öffentlichkeit wird im Rahmen umweltbezogener Entscheidungsverfahren je nach Zweckmäßigkeit durch öffentliche Bekanntmachung oder Einzelnen gegenüber in sachgerechter, rechtzeitiger und effektiver Weise frühzeitig unter anderem über folgendes informiert:

- a) die geplante Tätigkeit und den Antrag, über den eine Entscheidung gefällt wird;
- b) die Art möglicher Entscheidungen oder den Entscheidungsentwurf;
- c) die für die Entscheidung zuständige Behörde;
- d) das vorgesehene Verfahren, einschließlich der folgenden Informationen, falls und sobald diese zur Verfügung gestellt werden können:
 - i) Beginn des Verfahrens;
 - ii) Möglichkeiten der Öffentlichkeit, sich zu beteiligen;
 - iii) Zeit und Ort vorgesehener öffentlicher Anhörungen;

- iv) Angabe der Behörde, von der relevante Informationen zu erhalten sind, und des Ortes, an dem die Öffentlichkeit Einsicht in die relevanten Informationen nehmen kann;
 - v) Angabe der zuständigen Behörde oder der sonstigen amtlichen Stelle, bei der Stellungnahmen oder Fragen eingereicht werden können, sowie der dafür vorgesehenen Fristen und
 - vi) Angaben darüber, welche für die geplante Tätigkeit relevanten Informationen über die Umwelt verfügbar sind;
- e) die Tatsache, daß die Tätigkeit einem nationalen oder grenzüberschreitenden Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

(3) Die Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung sehen jeweils einen angemessenen zeitlichen Rahmen für die verschiedenen Phasen vor, damit ausreichend Zeit zur Verfügung steht, um die Öffentlichkeit nach Absatz 2 zu informieren, und damit der Öffentlichkeit ausreichend Zeit zur effektiven Vorbereitung und Beteiligung während des umweltbezogenen Entscheidungsverfahrens gegeben wird.

(4) Jede Vertragspartei sorgt für eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem Zeitpunkt, zu dem alle Optionen noch offen sind und eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden kann.

(5) Jede Vertragspartei sollte, soweit angemessen, künftige Antragsteller dazu ermutigen, die betroffene Öffentlichkeit zu ermitteln, Gespräche aufzunehmen und über den Zweck ihres Antrags zu informieren, bevor der Antrag auf Genehmigung gestellt wird.

(6) Jede Vertragspartei verpflichtet die zuständigen Behörden, der betroffenen Öffentlichkeit - auf Antrag, sofern innerstaatliches Recht dies vorschreibt - gebührenfrei und sobald verfügbar Zugang zu allen Informationen zu deren Einsichtnahme zu gewähren, die für die in diesem Artikel genannten Entscheidungsverfahren relevant sind und zum Zeitpunkt des Verfahrens zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verfügung stehen; das Recht der Vertragsparteien, die Bekanntgabe bestimmter Informationen nach Artikel 4 Absätze 3 und 4 abzulehnen, bleibt hiervon unberührt. Zu den relevanten Informationen gehören zumindest und unbeschadet des Artikels 4

- a) eine Beschreibung des Standorts sowie der physikalischen und technischen Merkmale der geplanten Tätigkeit, einschließlich einer Schätzung der erwarteten Rückstände und Emissionen;
- b) eine Beschreibung der erheblichen Auswirkungen der geplanten Tätigkeit auf die Umwelt;
- c) eine Beschreibung der zur Vermeidung und/oder Verringerung der Auswirkungen, einschließlich der Emissionen, vorgesehenen Maßnahmen;
- d) eine nichttechnische Zusammenfassung der genannten Informationen;
- e) ein Überblick über die wichtigsten vom Antragsteller geprüften Alternativen und
- f) in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften die wichtigsten Berichte und Empfehlungen, die an die Behörde zu dem Zeitpunkt gerichtet wurden, zu dem die betroffene Öffentlichkeit nach Absatz 2 informiert wird.

(7) In Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung hat die Öffentlichkeit die Möglichkeit, alle von ihr für die geplante Tätigkeit als relevant erachteten Stellungnahmen, Informationen, Analysen oder Meinungen in Schriftform vorzulegen oder gegebenenfalls während einer öffentlichen Anhörung oder Untersuchung mit dem Antragsteller vorzutragen.

(8) Jede Vertragspartei stellt sicher, daß das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Entscheidung angemessen berücksichtigt wird.

(9) Jede Vertragspartei stellt sicher, daß die Öffentlichkeit, sobald die Behörde die Entscheidung gefällt hat, unverzüglich und im Einklang mit den hierfür passenden Verfahren über die Entscheidung informiert wird. Jede Vertragspartei macht der Öffentlichkeit den Wortlaut der Entscheidung sowie die Gründe und Erwägungen zugänglich, auf die sich diese Entscheidung stützt.

(10) Jede Vertragspartei stellt sicher, daß bei einer durch eine Behörde vorgenommenen Überprüfung oder Aktualisierung der Betriebsbedingungen für eine in Absatz 1 genannte Tätigkeit die Absätze 2 bis 9 sinngemäß und soweit dies angemessen ist Anwendung finden.

(11) Jede Vertragspartei wendet nach ihrem innerstaatlichen Recht im machbaren und angemessenen Umfang Bestimmungen dieses Artikels bei Entscheidungen darüber an, ob eine absichtliche Freisetzung gentechnisch veränderter Organismen in die Umwelt genehmigt wird.

Artikel 7

Öffentlichkeitsbeteiligung bei umweltbezogenen Plänen, Programmen und Politiken

Jede Vertragspartei trifft angemessene praktische und/oder sonstige Vorkehrungen dafür, daß die Öffentlichkeit, nachdem ihr zuvor die erforderlichen Informationen zur Verfügung gestellt worden sind, in einem transparenten und fairen Rahmen während der Vorbereitung umweltbezogener Pläne und Programme beteiligt wird. In diesem Rahmen findet Artikel 6 Absätze 3, 4 und 8 Anwendung. Die zuständige Behörde ermittelt die Öffentlichkeit, die sich beteiligen kann, wobei die Ziele dieses Übereinkommens zu berücksichtigen sind. Jede Vertragspartei bemüht sich im angemessenen Umfang darum, Möglichkeiten für eine Beteiligung der Öffentlichkeit an der Vorbereitung umweltbezogener Politiken zu schaffen.

Artikel 8

Öffentlichkeitsbeteiligung während der Vorbereitung exekutiver Vorschriften und/oder allgemein anwendbarer rechtsverbindlicher normativer Instrumente

Jede Vertragspartei bemüht sich, zu einem passenden Zeitpunkt und solange Optionen noch offen sind eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung während der durch Behörden erfolgenden Vorbereitung exekutiver Vorschriften und sonstiger allgemein anwendbarer rechtsverbindlicher Bestimmungen, die eine erhebliche Auswirkung auf die Umwelt haben können, zu fördern. Zu diesem Zweck sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- a) Für eine effektive Beteiligung ausreichende zeitliche Rahmen sollten festgelegt werden;

- b) Vorschriftenentwürfe sollten veröffentlicht oder anderweitig öffentlich zugänglich gemacht werden, und
- c) die Öffentlichkeit sollte unmittelbar oder über sie vertretende und beratende Stellen die Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten.

Das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung wird so weit wie möglich berücksichtigt.

Artikel 9

Zugang zu Gerichten

(1) Jede Vertragspartei stellt im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicher, daß jede Person, die der Ansicht ist, daß ihr nach Artikel 4 gestellter Antrag auf Informationen nicht beachtet, fälschlicherweise ganz oder teilweise abgelehnt, unzulänglich beantwortet oder auf andere Weise nicht in Übereinstimmung mit dem genannten Artikel bearbeitet worden ist, Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht oder einer anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen und unparteiischen Stelle hat.

Für den Fall, daß eine Vertragspartei eine derartige Überprüfung durch ein Gericht vorsieht, stellt sie sicher, daß die betreffende Person auch Zugang zu einem schnellen, gesetzlich festgelegten sowie gebührenfreien oder nicht kostenaufwendigen Überprüfungsverfahren durch eine Behörde oder Zugang zu einer Überprüfung durch eine unabhängige und unparteiische Stelle, die kein Gericht ist, hat.

Nach Absatz 1 getroffene endgültige Entscheidungen sind für die Behörde, die über die Informationen verfügt, verbindlich. Gründe werden in Schriftform dargelegt, zumindest dann, wenn der Zugang zu Informationen nach diesem Absatz abgelehnt wird.

(2) Jede Vertragspartei stellt im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicher, daß Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit,

- (a) die ein ausreichendes Interesse haben oder alternativ
- (b) eine Rechtsverletzung geltend machen, sofern das Verwaltungsprozeßrecht* einer Vertragspartei dies als Voraussetzung erfordert,

Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht und/oder einer anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen und unparteiischen Stelle haben, um die materiell-rechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen anzufechten, für die Artikel 6 und - sofern dies nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht vorgesehen ist und unbeschadet des Absatzes 3 - sonstige einschlägige Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten.

Was als ausreichendes Interesse und als Rechtsverletzung gilt, bestimmt sich nach den Erfordernissen innerstaatlichen Rechts und im Einklang mit dem Ziel, der betroffenen Öffentlichkeit im Rahmen dieses Übereinkommens einen weiten Zugang zu Gerichten zu gewähren. Zu diesem Zweck gilt das Interesse jeder nichtstaatlichen Organisation*, welche die in Artikel 2 Nummer 5 genannten Voraussetzungen erfüllt, als ausreichend im Sinne des Buchstaben a. Derartige Organisationen gelten auch als Träger von Rechten, die im Sinne des Buchstaben b verletzt werden können.

Absatz 2 schließt die Möglichkeit eines vorangehenden Überprüfungsverfahrens vor einer Verwaltungsbehörde nicht aus und läßt das Erfordernis der Ausschöpfung verwaltungsbehördlicher Überprüfungsverfahren vor der Einleitung gerichtlicher Überprüfungsverfahren unberührt, sofern ein derartiges Erfordernis nach innerstaatlichem Recht besteht.

* A: Verwaltungsverfahrensrecht

* A: Nichtregierungsorganisation

(3) Zusätzlich und unbeschadet der in den Absätzen 1 und 2 genannten Überprüfungsverfahren stellt jede Vertragspartei sicher, daß Mitglieder der Öffentlichkeit, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht festgelegte Kriterien erfüllen, Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren haben, um die von Privatpersonen und Behörden vorgenommenen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts verstoßen.

(4) Zusätzlich und unbeschadet des Absatzes 1 stellen die in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Verfahren angemessenen und effektiven Rechtsschutz und, soweit angemessen, auch vorläufigen Rechtsschutz sicher; diese Verfahren sind fair, gerecht, zügig und nicht übermäßig teuer. Entscheidungen nach diesem Artikel werden in Schriftform getroffen oder festgehalten. Gerichtsentscheidungen und möglichst auch Entscheidungen anderer Stellen sind öffentlich zugänglich.

(5) Um die Effektivität dieses Artikels zu fördern, stellt jede Vertragspartei sicher, daß der Öffentlichkeit Informationen über den Zugang zu verwaltungsbehördlichen und gerichtlichen Überprüfungsverfahren zur Verfügung gestellt werden; ferner prüft jede Vertragspartei die Schaffung angemessener Unterstützungsmechanismen, um Hindernisse finanzieller und anderer Art für den Zugang zu Gerichten zu beseitigen oder zu verringern.

Artikel 10

Tagung der Vertragsparteien

(1) Die erste Tagung der Vertragsparteien wird spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens einberufen. Danach finden ordentliche Tagungen der Vertragsparteien mindestens alle zwei Jahre statt, es sei denn, die Vertragsparteien haben etwas anderes beschlossen oder eine Vertragspartei ersucht schriftlich um einen früheren

Termin; allerdings muß dieses Ersuchen innerhalb von sechs Monaten, nachdem es vom Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa allen Vertragsparteien mitgeteilt wurde, von mindestens einem Drittel der Vertragsparteien unterstützt werden.

(2) Auf ihren Tagungen überprüfen die Vertragsparteien auf der Grundlage regelmäßiger Berichterstattung durch die Vertragsparteien ständig die Durchführung dieses Übereinkommens; vor diesem Hintergrund

- a) überprüfen sie die Politiken sowie rechtliche und methodische Konzepte für den Zugang zu Informationen, für die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und für den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten im Hinblick auf ihre weitere Verbesserung;
- b)tauschen sie Informationen über ihre Erfahrungen aus dem Abschluß und der Durchführung zweiseitiger und mehrseitiger Übereinkünfte oder sonstiger Vereinbarungen aus, die für die Zwecke dieses Übereinkommens von Belang sind und deren Vertragsparteien eine oder mehrere von ihnen sind;
- c)erbitten sie gegebenenfalls die Dienste der zuständigen ECE-Gremien sowie sonstiger zuständiger internationaler Gremien und Fachausschüsse für alle Fragen im Zusammenhang mit der Erfüllung der Zwecke dieses Übereinkommens;
- d)setzen sie, wenn sie dies für notwendig erachten, Nebengremien ein;
- e)erarbeiten sie gegebenenfalls Protokolle zu diesem Übereinkommen;
- f)prüfen sie nach Artikel 14 Vorschläge zur Änderung dieses Übereinkommens und nehmen sie an;

- g) prüfen und treffen sie zusätzliche Maßnahmen, die sich zur Erfüllung des Zwecks dieses Übereinkommens als notwendig erweisen könnten;
- h) beraten sie auf ihrer ersten Tagung eine Geschäftsordnung für ihre Tagungen und für die Tagungen von Nebengremien und beschließen sie durch Konsens;
- i) überprüfen sie auf ihrer ersten Tagung ihre Erfahrungen bei der Durchführung des Artikels 5 Absatz 9 und prüfen, welche Maßnahmen notwendig sind, um das in dem genannten Absatz erwähnte System unter Berücksichtigung internationaler Vorgänge und Entwicklungen weiterzuentwickeln; dazu gehört die Ausarbeitung eines angemessenen Instruments betreffend Register oder Verzeichnisse zur Erfassung der Umweltverschmutzung, das diesem Übereinkommen als Anhang beigelegt werden könnte.

(3) Die Tagung der Vertragsparteien kann, soweit notwendig, die Schaffung finanzieller Regelungen auf der Grundlage einer Konsensentscheidung prüfen.

(4) Die Vereinten Nationen, deren Sonderorganisationen, die Internationale Atomenergie-Organisation und alle nach Artikel 17 zur Unterzeichnung dieses Übereinkommens berechtigten Staaten oder Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration, die nicht Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, sowie alle zwischenstaatlichen Organisationen, die in den Bereichen, auf die sich dieses Übereinkommen bezieht, qualifiziert sind, haben die Berechtigung, als Beobachter an den Tagungen der Vertragsparteien teilzunehmen.

(5) Jede nichtstaatliche Organisation*, die in den Bereichen, auf die sich dieses Übereinkommen bezieht, qualifiziert ist und die den Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission

* A: Nichtregierungsorganisation

der Vereinten Nationen für Europa über ihren Wunsch informiert hat, bei einer Tagung der Vertragsparteien vertreten zu sein, hat die Berechtigung, als Beobachter teilzunehmen, wenn nicht mindestens ein Drittel der auf der Tagung anwesenden Vertragsparteien dagegen Einwände erhebt.

(6) Für die Zwecke der Absätze 4 und 5 sieht die in Absatz 2 Buchstabe h genannte Geschäftsordnung praktische Vorkehrungen für das Zulassungsverfahren sowie andere einschlägige Bestimmungen vor.

Artikel 11

Stimmrecht

(1) Jede Vertragspartei dieses Übereinkommens hat eine Stimme, sofern nicht in Absatz 2 etwas anderes bestimmt ist.

(2) Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration üben in Angelegenheiten ihrer Zuständigkeit ihr Stimmrecht mit der Anzahl von Stimmen aus, die der Anzahl ihrer Mitgliedstaaten entspricht, welche Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind. Diese Organisationen üben ihr Stimmrecht nicht aus, wenn ihre Mitgliedstaaten ihr Stimmrecht ausüben, und umgekehrt.

Artikel 12

Sekretariat

Der Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa erfüllt folgende Sekretariatsaufgaben:

- a) Er beruft die Tagungen der Vertragsparteien ein und bereitet sie vor;
- b) er übermittelt den Vertragsparteien Berichte und sonstige Informationen, die er aufgrund dieses Übereinkommens erhalten hat und
- c) er nimmt sonstige ihm von den Vertragsparteien zugewiesene Aufgaben wahr.

Artikel 13

Anhänge

Die Anhänge dieses Übereinkommens sind Bestandteil des Übereinkommens.

Artikel 14

Änderungen des Übereinkommens

- (1) Jede Vertragspartei kann Änderungen dieses Übereinkommens vorschlagen.
- (2) Der Wortlaut einer vorgeschlagenen Änderung dieses Übereinkommens wird dem Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa schriftlich vorgelegt; dieser übermittelt ihn allen Vertragsparteien spätestens neunzig Tage vor der Tagung der Vertragsparteien, auf der er zur Beschlußfassung vorgeschlagen wird.
- (3) Die Vertragsparteien unternehmen alle Bemühungen, um über alle vorgeschlagenen Änderungen dieses Übereinkommens eine Einigung durch Konsens zu erzielen. Sind alle Bemühungen, einen Konsens zu erreichen, ausgeschöpft und wurde hierbei keine Einigung erzielt, so wird die Änderung notfalls mit Dreiviertelmehrheit der auf der Tagung anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen.

(4) Nach Absatz 3 beschlossene Änderungen dieses Übereinkommens übermittelt der Verwahrer allen Vertragsparteien zur Ratifikation, Genehmigung oder Annahme. Änderungen dieses Übereinkommens, bei denen es sich nicht um Änderungen eines Anhangs handelt, treten für die Vertragsparteien, die sie ratifiziert, genehmigt oder angenommen haben, am neunzigsten Tag nach dem Eingang der Notifikation ihrer Ratifikation, Genehmigung oder Annahme durch mindestens drei Viertel dieser Vertragsparteien beim Verwahrer in Kraft. Danach treten sie für jede andere Vertragspartei am neunzigsten Tag nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem diese Vertragspartei ihre Urkunde über die Ratifikation, Genehmigung oder Annahme der Änderungen hinterlegt hat.

(5) Jede Vertragspartei, die eine Änderung eines Anhangs zu diesem Übereinkommen nicht genehmigen kann, notifiziert dies dem Verwahrer schriftlich innerhalb von zwölf Monaten nach dem Tag der Übermittlung des Änderungsbeschlusses. Der Verwahrer notifiziert allen Vertragsparteien unverzüglich den Eingang jeder derartigen Notifikation. Eine Vertragspartei kann jederzeit ihre frühere Notifikation durch eine Annahme ersetzen; für diese Vertragspartei treten die Änderungen dieses Anhangs mit Hinterlegung einer Annahmearkunde beim Verwahrer in Kraft.

(6) Eine Änderung eines Anhangs tritt zwölf Monate nach ihrer in Absatz 4 vorgesehenen Übermittlung durch den Verwahrer für die Vertragsparteien in Kraft, die dem Verwahrer keine Notifikation nach Absatz 5 vorgelegt haben, sofern nicht mehr als ein Drittel der Vertragsparteien eine derartige Notifikation vorgelegt hat.

(7) Im Sinne dieses Artikels bedeutet "anwesende und abstimmende Vertragsparteien" die Vertragsparteien, die anwesend sind und eine Ja- oder Neinstimme abgeben.

Artikel 15

Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens

Die Tagung der Vertragsparteien trifft durch Konsensentscheidung Regelungen über eine freiwillige, nichtstreitig angelegte, außergerichtliche und auf Konsultationen beruhende Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen dieses Übereinkommens. Diese Regelungen lassen eine angemessene Einbeziehung der Öffentlichkeit zu und können die Möglichkeit beinhalten, Stellungnahmen von Mitgliedern der Öffentlichkeit zu Angelegenheiten im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen zu prüfen.

Artikel 16

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Entsteht eine Streitigkeit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, so bemühen sich diese, durch Verhandlung oder andere für die Streitparteien annehmbare Mittel der Streitbeilegung eine Lösung herbeizuführen.

(2) Bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung dieses Übereinkommens oder beim Beitritt zu ihm oder jederzeit danach kann eine Vertragspartei dem Verwahrer schriftlich erklären, daß sie für eine nicht nach Absatz 1 beigelegte Streitigkeit eines der folgenden Mittel der Streitbeilegung oder beide gegenüber jeder anderen Vertragspartei, welche dieselbe Verpflichtung übernimmt, als obligatorisch anerkennt:

- a) die Vorlage der Streitigkeit beim Internationalen Gerichtshof;
- b) ein Schiedsverfahren nach dem in Anhang II festgelegten Verfahren.

(3) Haben die Streitparteien beide in Absatz 2 genannten Mittel der Streitbeilegung anerkannt, so darf die Streitigkeit nur dem Internationalen Gerichtshof vorgelegt werden, sofern die Parteien nichts anderes vereinbaren.

Artikel 17

Unterzeichnung

Dieses Übereinkommen liegt am 25. Juni 1998 in Aarhus (Dänemark) und danach bis zum 21. Dezember 1998 am Sitz der Vereinten Nationen in New York für die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa, für Staaten, die nach den Nummern 8 und 11 der Entschließung 36 (IV) des Wirtschafts- und Sozialrats vom 28. März 1947 bei der Wirtschaftskommission für Europa beratenden Status haben, und für Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration, die aus souveränen Staaten, welche Mitglieder der Wirtschaftskommission für Europa sind, gebildet werden und denen ihre Mitgliedstaaten die Zuständigkeit für die von dem Übereinkommen erfaßten Angelegenheiten, einschließlich der Zuständigkeit, über diese Angelegenheiten Verträge zu schließen, übertragen haben, zur Unterzeichnung auf.

Artikel 18

Verwahrer*

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen nimmt die Aufgaben des Verwahrers** dieses Übereinkommens wahr.

* CH: Depositär
** CH: Depositars

Artikel 19**Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt**

- (1) Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Unterzeichnerstaaten und die Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration.
- (2) Dieses Übereinkommen steht vom 22. Dezember 1998 an für die in Artikel 17 genannten Staaten und Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration zum Beitritt offen.
- (3) Jeder nicht in Absatz 2 genannte Staat, der Mitglied der Vereinten Nationen ist, kann dem Übereinkommen mit Genehmigung der Tagung der Vertragsparteien beitreten.
- (4) Jede in Artikel 17 genannte Organisation, die Vertragspartei dieses Übereinkommens wird, ohne daß einer ihrer Mitgliedstaaten Vertragspartei ist, ist durch alle Verpflichtungen aus dem Übereinkommen gebunden. Ist ein Mitgliedstaat oder sind mehrere Mitgliedstaaten einer solchen Organisation Vertragspartei des Übereinkommens, so entscheiden die Organisation und ihre Mitgliedstaaten über ihre jeweiligen Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus dem Übereinkommen. In diesen Fällen sind die Organisation und die Mitgliedstaaten nicht berechtigt, die Rechte aus dem Übereinkommen gleichzeitig auszuüben.
- (5) In ihren Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden erklären die in Artikel 17 genannten Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration den Umfang ihrer Zuständigkeiten in bezug auf die durch dieses Übereinkommen erfaßten Angelegenheiten. Diese Organisationen teilen dem Verwahrer* auch jede wesentliche Änderung des Umfangs ihrer Zuständigkeiten mit.

* CH: Depositär

Artikel 20

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tag nach dem Tag der Hinterlegung der sechzehnten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 zählt eine von einer Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration hinterlegte Urkunde nicht als zusätzliche Urkunde zu den von den Mitgliedstaaten der Organisation hinterlegten Urkunden.

(3) Für alle in Artikel 17 bezeichneten Staaten oder Organisationen, die nach Hinterlegung der sechzehnten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde dieses Übereinkommen ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder ihm beitreten, tritt das Übereinkommen am neunzigsten Tag nach dem Tag der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde durch den Staat oder die Organisation in Kraft.

Artikel 21

Rücktritt

Eine Vertragspartei kann jederzeit nach Ablauf von drei Jahren nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen für sie in Kraft getreten ist, durch eine an den Verwahrer* gerichtete schriftliche Notifikation von dem Übereinkommen zurücktreten. Der Rücktritt wird am neunzigsten Tag nach dem Tag des Eingangs der Notifikation beim Verwahrer** wirksam.

* CH: Depositär

** CH: Depositär

Artikel 22**Verbindliche Wortlaute**

Die Urschrift dieses Übereinkommens, dessen englischer, französischer und russischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Aarhus (Dänemark) am 25. Juni 1998.

Anhänge

Anhang I

Liste der in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a genannten Tätigkeiten

(1) Energiebereich

- Mineralöl- und Gasraffinerien;
- Vergasungs- und Verflüssigungsanlagen;
- Wärmekraftwerke und andere Verbrennungsanlagen mit einer Feuerungswärmeleistung von mindestens 50 Megawatt (MW);
- Kokereien;
- Kernkraftwerke und andere Kernreaktoren einschließlich der Demontage oder Stilllegung solcher Kraftwerke oder Reaktoren¹ (mit Ausnahme von Forschungseinrichtungen zur Erzeugung und Bearbeitung von spaltbaren und brutstoffhaltigen Stoffen, deren Höchstleistung 1 kW thermische Dauerleistung nicht übersteigt);
- Anlagen zur Wiederaufarbeitung bestrahlter Kernbrennstoffe;
- Anlagen
 - mit dem Zweck der Erzeugung oder Anreicherung von Kernbrennstoffen;
 - mit dem Zweck der Aufarbeitung bestrahlter Kernbrennstoffe oder hochradioaktiver Abfälle;
 - mit dem Zweck der endgültigen Beseitigung bestrahlter Kernbrennstoffe;

¹ Kernkraftwerke und andere Kernreaktoren gelten nicht mehr als solche, wenn der gesamte Kernbrennstoff und andere radioaktiv kontaminierte Komponenten auf Dauer vom Standort der Anlage entfernt wurden.

- mit dem ausschließlichen Zweck der endgültigen Beseitigung radioaktiver Abfälle;
- mit dem ausschließlichen Zweck der (für mehr als 10 Jahre geplanten) Lagerung bestrahlter Kernbrennstoffe oder radioaktiver Abfälle an einem anderen Ort als dem Produktionsort.

(2) Herstellung und Verarbeitung von Metallen

- Röst- oder Sinteranlagen für Metallerz einschließlich sulfidischer Erze;
- Anlagen für die Herstellung von Roheisen oder Stahl (Primär- oder Sekundär-schmelzung) einschließlich Stranggießen mit einer Kapazität von mehr als 2,5 t pro Stunde;
- Anlagen zur Verarbeitung von Eisenmetallen durch
 - i) Warmwalzen mit einer Leistung von mehr als 20 t Rohstahl pro Stunde;
 - ii) Schmieden mit Hämmern, deren Schlagenergie 50 Kilojoule pro Hammer überschreitet, bei einer Wärmeleistung von über 20 MW;
 - iii) Aufbringen von schmelzflüssigen metallischen Schutzschichten mit einer Verarbeitungskapazität von mehr als 2 t Rohstahl pro Stunde;
- Eisenmetallgießereien mit einer Produktionskapazität von über 20 t pro Tag;
- Anlagen
 - i) zur Gewinnung von Nichteisenrohmetallen aus Erzen, Konzentraten oder sekundären Rohstoffen durch metallurgische, chemische oder elektrolytische Verfahren;
 - ii) zum Schmelzen, einschließlich Legieren, von Nichteisenmetallen, darunter auch Wiedergewinnungsprodukte (Raffination, Gießen usw.) mit einer Schmelzkapazität von mehr als 4 t pro Tag bei Blei und Kadmium oder 20 t pro Tag bei allen anderen Metallen;

- Anlagen zur Oberflächenbehandlung von Metallen und Kunststoffen durch ein elektrolytisches oder chemisches Verfahren, wenn das Volumen der Wirkbäder 30 m³ übersteigt.

(3) Mineralverarbeitende Industrie

- Anlagen zur Herstellung von Zementklinkern in Drehrohröfen mit einer Produktionskapazität von über 500 t pro Tag oder von Kalk in Drehrohröfen mit einer Produktionskapazität von über 50 t pro Tag oder in anderen Öfen mit einer Produktionskapazität von über 50 t pro Tag;
- Anlagen zur Gewinnung von Asbest und zur Herstellung von Erzeugnissen aus Asbest;
- Anlagen zur Herstellung von Glas einschließlich Anlagen zur Herstellung von Glasfasern mit einer Schmelzkapazität von über 20 t pro Tag;
- Anlagen zum Schmelzen mineralischer Stoffe einschließlich Anlagen zur Herstellung von Mineralfasern mit einer Schmelzkapazität von über 20 t pro Tag;
- Anlagen zur Herstellung von keramischen Erzeugnissen durch Brennen, und zwar insbesondere von Dachziegeln, Ziegelsteinen, feuerfesten Steinen, Fliesen, Steinzeug oder Porzellan mit einer Produktionskapazität von über 75 t pro Tag und/oder einer Ofenkapazität von über 4 m³ und einer Besatzdichte pro Ofen von über 300 kg/m³.

(4) Chemische Industrie

Herstellung im Sinne der Kategorien von Tätigkeiten unter Nummer 4 bedeutet die Herstellung der unter den Buchstaben a bis g genannten Stoffe oder Stoffgruppen durch chemische Umwandlung im industriellen Umfang:

- a) Chemieanlagen zur Herstellung von organischen Grundchemikalien wie

- i) einfachen Kohlenwasserstoffen (linearen oder ringförmigen, gesättigten oder ungesättigten, aliphatischen oder aromatischen);
 - ii) sauerstoffhaltigen Kohlenwasserstoffen wie Alkoholen, Aldehyden, Ketonen, Carbonsäuren, Estern, Acetaten, Ethern, Peroxiden, Epoxiden;
 - iii) schwefelhaltigen Kohlenwasserstoffen;
 - iv) stickstoffhaltigen Kohlenwasserstoffen wie Amininen, Amiden, Nitroso-, Nitro- oder Nitratverbindungen, Nitrilen, Cyanaten, Isocyanaten;
 - v) phosphorhaltigen Kohlenwasserstoffen;
 - vi) halogenhaltigen Kohlenwasserstoffen;
 - vii) metallorganischen Verbindungen;
 - viii) Basiskunststoffen (Polymeren, Chemiefasern, Fasern auf Zellstoffbasis);
 - ix) synthetischen Kautschuken;
 - x) Farbstoffen und Pigmenten;
 - xi) Tensiden;
- b) Chemieanlagen zur Herstellung von anorganischen Grundchemikalien wie
- i) Gasen wie Ammoniak, Chlor oder Chlorwasserstoff, Fluor oder Fluorwasserstoff, Kohlenstoffoxiden, Schwefelverbindungen, Stickstoffoxiden, Wasserstoff, Schwefeldioxid, Phosgen;
 - ii) Säuren wie Chromsäure, Flußsäure, Phosphorsäure, Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure, Oleum, schwefeligen Säuren;
 - iii) Basen wie Ammoniumhydroxid, Kaliumhydroxid, Natriumhydroxid;
 - iv) Salzen wie Ammoniumchlorid, Kaliumchlorat, Kaliumkarbonat, Natriumkarbonat, Perborat, Silbernitrat;
 - v) Nichtmetallen, Metalloxiden oder sonstigen anorganischen Verbindungen wie Kalziumkarbid, Silicium, Siliciumkarbid;

- c) Chemieanlagen zur Herstellung von phosphor-, stickstoff- oder kaliumhaltigen Düngemitteln (Einnährstoff- oder Mehrnährstoffdüngern);
- d) Chemieanlagen zur Herstellung von Ausgangsstoffen für Pflanzenschutzmittel und von Bioziden;
- e) Anlagen zur Herstellung von Grundarzneimitteln unter Verwendung eines chemischen oder biologischen Verfahrens;
- f) Chemieanlagen zur Herstellung von Explosivstoffen;
- g) Chemieanlagen, in denen chemische oder biologische Verfahren zur Herstellung von Zusatzstoffen in Eiweißfuttermitteln, Fermenten und anderen Eiweißstoffen angewandt werden.

(5) Abfallbehandlung

- Anlagen zur Verbrennung, Verwertung, chemischen Behandlung oder Deponierung gefährlicher Abfälle;
- Müllverbrennungsanlagen für Siedlungsmüll mit einer Kapazität von über 3 t pro Stunde;
- Anlagen zur Beseitigung ungefährlicher Abfälle mit einer Kapazität von über 50 t pro Tag;
- Deponien mit einer Aufnahmekapazität von über 10 t pro Tag oder einer Gesamtkapazität von über 25.000 t, mit Ausnahme der Deponien für Inertabfälle.

(6) Abwasserbehandlungsanlagen mit einer Leistung von mehr als 150.000 Einwohnerwerten.

(7) Industrieanlagen zur Herstellung von

- a) Zellstoff aus Holz oder anderen Faserstoffen;
 - b) Papier und Pappe, deren Produktionskapazität 20 t pro Tag übersteigt.
- (8) a) Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken und Flughäfen² mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2.100 m und mehr;
- b) Bau von Autobahnen und Schnellstraßen³;
 - c) Bau von neuen vier- oder mehrspurigen Straßen oder Verlegung und/oder Ausbau von bestehenden ein- oder zweispurigen Straßen zu vier- oder mehrspurigen Straßen, wenn diese neue Straße oder dieser verlegte und/oder ausgebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweisen würde.
- (9) a) Wasserstraßen und Häfen für die Binnenschifffahrt, die für Schiffe mit mehr als 1.350 t zugänglich sind;
- b) Seehandelshäfen, mit Binnen- und Außenhäfen verbundene Landungsstege (mit Ausnahme von Landungsstegen für Fährschiffe) zum Laden und Löschen, die Schiffe mit mehr als 1.350 t aufnehmen können.
- (10) Grundwasserentnahme- oder künstliche Grundwasserauffüllungssysteme mit einem jährlichen Entnahme- oder Auffüllungsvolumen von mindestens 10 Mio. m³.

² "Flughäfen" im Sinne dieses Übereinkommens sind Flughäfen nach der Begriffsbestimmung des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation - Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt - (Anhang 14).

³ "Schnellstraßen" im Sinne dieses Übereinkommens sind Schnellstraßen nach der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens vom 15. November 1975 über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR).

- (11) a) Bauvorhaben zur Umleitung von Wasserressourcen von einem Flußeinzugsgebiet in ein anderes, wenn durch die Umleitung Wassermangel verhindert werden soll und mehr als 100 Mio. m³ pro Jahr an Wasser umgeleitet werden;
- b) in allen anderen Fällen Bauvorhaben zur Umleitung von Wasserressourcen von einem Flußeinzugsgebiet in ein anderes, wenn der langjährige durchschnittliche Wasserdurchfluß des Flußeinzugsgebiets, dem Wasser entnommen wird, 2.000 Mio. m³ pro Jahr übersteigt und mehr als 5 Prozent dieses Durchflusses umgeleitet werden.

In beiden Fällen wird der Transport von Trinkwasser in Rohren nicht berücksichtigt.

- (12) Gewinnung von Erdöl und Erdgas zu gewerblichen Zwecken mit einem Fördervolumen von mehr als 500 t pro Tag bei Erdöl und von mehr als 500.000 m³ pro Tag bei Erdgas.
- (13) Stauwerke und sonstige Anlagen zur Zurückhaltung oder dauerhaften Speicherung von Wasser, in denen über 10 Mio. m³ Wasser neu oder zusätzlich zurückgehalten oder gespeichert werden.
- (14) Öl-, Gas- und Chemikalienpipelines mit einem Durchmesser von mehr als 800 mm und einer Länge von mehr als 40 km.
- (15) Anlagen zur Intensivhaltung oder -aufzucht von Geflügel oder Schweinen mit mehr als
- a) 40.000 Plätzen für Geflügel;
- b) 2.000 Plätzen für Mastschweine (Schweine über 30 kg) oder

- c) 750 Plätzen für Säue.
- (16) Steinbrüche und Tagebau auf einer Abbaufäche von mehr als 25 Hektar oder Torfgewinnung auf einer Fläche von mehr als 150 Hektar.
- (17) Bau von Hochspannungsfreileitungen für eine Stromstärke von 220 kV oder mehr und mit einer Länge von mehr als 15 km.
- (18) Anlagen zur Lagerung von Erdöl, petrochemischen oder chemischen Erzeugnissen mit einer Kapazität von 200.000 t und mehr.
- (19) Sonstige Tätigkeiten:
- Anlagen zur Vorbehandlung (zum Beispiel Waschen, Bleichen, Merzerisieren) oder zum Färben von Fasern oder Textilien, deren Verarbeitungskapazität 10 t pro Tag übersteigt;
 - Anlagen zum Gerben von Häuten oder Fellen mit einer Verarbeitungskapazität von mehr als 12 t Fertigerzeugnissen pro Tag;
 - a) Anlagen zum Schlachten mit einer Schlachtkapazität (Tierkörper) von mehr als 50 t pro Tag;
 - b) Behandlungs- und Verarbeitungsanlagen zur Herstellung von Nahrungsmittelerzeugnissen aus
 - i) tierischen Rohstoffen (mit Ausnahme von Milch) mit einer Produktionskapazität von mehr als 75 t Fertigerzeugnissen pro Tag;
 - ii) pflanzlichen Rohstoffen mit einer Produktionskapazität von mehr als 300 t Fertigerzeugnissen pro Tag (Vierteljahresdurchschnittswert);

- c) Anlagen zur Behandlung und Verarbeitung von Milch, wenn die eingehende Milchmenge 200 t pro Tag übersteigt (Jahresdurchschnittswert);
- Anlagen zur Beseitigung oder Verwertung von Tierkörpern und tierischen Abfällen mit einer Verarbeitungskapazität von mehr als 10 t pro Tag;
 - Anlagen zur Oberflächenbehandlung von Stoffen, Gegenständen oder Erzeugnissen unter Verwendung organischer Lösungsmittel, insbesondere zum Appretieren, Bedrucken, Beschichten, Entfetten, Imprägnieren, Kleben, Lackieren, Reinigen oder Tränken, mit einer Verbrauchskapazität von mehr als 150 kg Lösungsmitteln pro Stunde oder von mehr als 200 t pro Jahr;
 - Anlagen zur Herstellung von Kohlenstoff (Hartbrandkohle) oder Elektrographit durch Brennen oder Graphitieren.
- (20) Jede Tätigkeit, die nicht durch die Nummern 1 bis 19 erfaßt ist, wenn für sie eine Öffentlichkeitsbeteiligung aufgrund eines Verfahrens zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach den innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorgesehen ist.
- (21) Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a dieses Übereinkommens findet keine Anwendung auf die genannten Vorhaben, wenn sie ausschließlich oder hauptsächlich zur Forschung, Entwicklung und Erprobung neuer Methoden oder Produkte über einen Zeitraum von weniger als zwei Jahren durchgeführt werden, es sei denn, sie würden wahrscheinlich erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt oder die Gesundheit haben.
- (22) Jede Änderung oder Erweiterung von Tätigkeiten unterliegt Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a dieses Übereinkommens, wenn sie für sich betrachtet die Kriterien/Schwellenwerte in diesem Anhang erreicht. Jede sonstige Änderung oder Erweiterung von Tätigkeiten unterliegt Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b dieses Übereinkommens.

Anhang II

Schiedsverfahren

(1) Wird eine Streitigkeit einem Schiedsverfahren nach Artikel 16 Absatz 2 dieses Übereinkommens unterworfen, so teilt die Vertragspartei oder teilen die Vertragsparteien dem Sekretariat den Gegenstand des Schiedsverfahrens mit und geben insbesondere die Artikel des Übereinkommens an, deren Auslegung oder Anwendung strittig ist. Das Sekretariat leitet die eingegangenen Mitteilungen an alle Vertragsparteien des Übereinkommens weiter.

(2) Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern. Sowohl die antragstellende(n) Partei(en) als auch die andere(n) Streitpartei(en) bestellen einen Schiedsrichter; die so bestellten Schiedsrichter ernennen einvernehmlich den dritten Schiedsrichter zum Präsidenten des Schiedsgerichts. Dieser darf weder Staatsangehöriger einer der Streitparteien sein, seinen gewöhnlichen Aufenthalt im Hoheitsgebiet einer dieser Parteien haben, im Dienst einer derselben stehen noch in anderer Eigenschaft mit der Sache befaßt gewesen sein.

(3) Ist der Präsident des Schiedsgerichts nicht binnen zwei Monaten nach Bestellung des zweiten Schiedsrichters ernannt worden, so ernennt der Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa den Präsidenten auf Antrag einer der Streitparteien binnen weiterer zwei Monate.

(4) Bestellt eine der Streitparteien nicht innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags einen Schiedsrichter, so kann die andere Partei den Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa davon in Kenntnis setzen; dieser ernennt den Präsidenten des Schiedsgerichts binnen weiterer zwei Monate. Nach seiner Ernennung fordert der

Präsident des Schiedsgerichts die Partei, die noch keinen Schiedsrichter bestellt hat, auf, diese Bestellung binnen zwei Monaten vorzunehmen. Kommt die Partei dieser Aufforderung innerhalb dieser Frist nicht nach, so unterrichtet der Präsident den Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa, der die Bestellung binnen weiterer zwei Monate vornimmt.

(5) Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidungen nach Maßgabe des Völkerrechts und dieses Übereinkommens.

(6) Ein nach diesem Anhang gebildetes Schiedsgericht gibt sich eine Verfahrensordnung.

(7) Das Schiedsgericht entscheidet über verfahrensrechtliche und materiell-rechtliche Fragen mit der Mehrheit seiner Mitglieder.

(8) Das Schiedsgericht kann zur Feststellung der Tatsachen alle geeigneten Maßnahmen ergreifen.

(9) Die Streitparteien erleichtern die Arbeit des Schiedsgerichts; insbesondere werden sie ihm mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln

- a) alle sachdienlichen Schriftstücke vorlegen, Erleichterungen einräumen und Auskünfte erteilen und
- b) die Möglichkeit geben, soweit nötig Zeugen oder Sachverständige zu laden und ihre Aussagen einzuholen.

(10) Die Parteien und die Schiedsrichter wahren die Vertraulichkeit aller während des Verfahrens vor dem Schiedsgericht vertraulich erhaltenen Mitteilungen.

(11) Das Schiedsgericht kann auf Antrag einer der Parteien einstweilige Schutzmaßnahmen empfehlen.

(12) Erscheint eine der Streitparteien nicht vor dem Schiedsgericht oder unterläßt sie es, sich zur Sache zu äußern, so kann die andere Partei das Gericht ersuchen, das Verfahren fortzuführen und seine endgültige Entscheidung zu fällen. Abwesenheit oder das Versäumnis einer Partei, sich zur Sache zu äußern, stellt kein Hindernis für das Verfahren dar.

(13) Das Schiedsgericht kann über Gegenklagen, die mit dem Streitgegenstand unmittelbar im Zusammenhang stehen, verhandeln und entscheiden.

(14) Sofern das Schiedsgericht nicht wegen der besonderen Umstände des Einzelfalls etwas anderes beschließt, werden die Kosten des Gerichts, einschließlich der Vergütung seiner Mitglieder, von den Streitparteien zu gleichen Teilen getragen. Das Gericht verzeichnet alle seine Kosten und legt den Parteien eine Schlußabrechnung vor.

(15) Hat eine Vertragspartei dieses Übereinkommens ein rechtliches Interesse an dem Streitgegenstand und kann sie durch die Entscheidung des Falles berührt werden, so kann sie mit Zustimmung des Gerichts dem Verfahren beitreten.

(16) Das Schiedsgericht fällt seinen Schiedsspruch binnen fünf Monaten nach dem Zeitpunkt, zu dem es gebildet wurde; hält es jedoch eine Verlängerung dieser Frist für notwendig, so soll diese fünf Monate nicht überschreiten.

(17) Der Schiedsspruch des Schiedsgerichts ist mit einer Begründung zu versehen. Er ist endgültig und für alle Streitparteien bindend. Das Schiedsgericht übermittelt den Schiedsspruch den Streitparteien und dem Sekretariat. Dieses leitet die eingegangene Mitteilung an alle Vertragsparteien dieses Übereinkommens weiter.

(18) Streitigkeiten zwischen den Parteien über die Auslegung oder Vollstreckung des Schiedsspruchs können von jeder Partei dem Schiedsgericht, das den Schiedsspruch gefällt hat, oder, falls dieses Gericht nicht befaßt werden kann, einem anderen Gericht, das zu diesem Zweck auf die gleiche Weise gebildet wird wie das erste, unterbreitet werden.

Aarhus-Compliance Committee – Entscheidung und Empfehlung bezüglich Armenien

UNITED
NATIONS

E



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

ECE/MP.PP/C.1/2006/2/Add.1
10 May 2006

Original: ENGLISH

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

Meeting of the Parties to the
Convention on Access to Information,
Public Participation in Decision-making and
Access to Justice in Environmental Matters

Compliance Committee

Geneva, 29–31 March 2006

REPORT ON THE ELEVENTH MEETING

Addendum

FINDINGS AND RECOMMENDATIONS

with regard to compliance by Armenia with its obligations under the Aarhus Convention in relation to the development of the Dalma Orchards area
(Communication ACCC/C/2004/08 by the Center for Regional Development/Transparency International Armenia, the Sakharov Armenian Human Rights Protection Center and the Armenian Botanical Society (Armenia))

Adopted by the Aarhus Convention's Compliance Committee on 31 March 2006

INTRODUCTION

1. On 20 September 2004, three Armenian non-governmental organizations (NGOs), the Center for Regional Development/Transparency International Armenia, the Sakharov Armenian Human Rights Protection Center and the Armenian Botanical Society, submitted a

communication to the Committee alleging non-compliance by Armenia with its obligations under article 4, paragraphs 1 and 2; article 6, paragraphs 1–5 and 7–9; article 7; article 8; and article 9, paragraph 2, of the Aarhus Convention.

2. The communication concerns access to information and public participation in the decision-making on modification of land use designation and zoning as well as on the leasing of certain plots in an agricultural area of Dalma Orchards. The communicants claim that their right to information, guaranteed under article 4, paragraphs 1 and 2, of the Convention, was violated by the public authorities' failure to respond to information requests and to provide adequate and complete information. The communicants also claim that, in adopting the relevant decrees, the Government failed to notify the public about the decision-making process; to ensure public participation in it, including by taking account of the public comments; and to publish the adopted decisions. They allege that these omissions constituted failure to comply with multiple provisions of articles 6 and 7 of the Convention. They also allege that adoption of government decrees without a public participation procedure contravenes article 8 of the Convention. They further claim that a failure to address the administrative appeals challenging the relevant decisions and a failure to provide for an appropriate judiciary appeal procedure constitute non-compliance with article 9, paragraph 2, of the Convention. The communication is available in full at <http://www.unece.org/env/pp/pubcom.htm>.

3. The communication was forwarded to the Party concerned on 22 October 2004 after a preliminary determination of its admissibility.

4. A response was received from the Party concerned on 2 April 2005 indicating that, in accordance with Armenian legislation, government decrees can be challenged only in the Constitutional court. The Party maintained that the other matters addressed in the communication did not fall under the Convention. In its comments on the draft findings and recommendations, the Party provided further information with regard to legislative developments and practical measures underway in Armenia. In particular, it noted proposed changes to the Constitution which will provide members of the public with standing in the Constitutional Court¹, as well as the draft law on Administration, which aims to make decisions such as those described in paragraph 10 below subject to review by the administrative courts. It also mentioned publication of a guide to the implementation of the Convention and a training event for legal professionals organized in 2005.

5. The Committee at its fourth meeting (MP.PP/C.1/2004/6, para. 26) determined on a preliminary basis that the communication was admissible, subject to review following any comments received from the Party concerned. Having reviewed the arguments put forward by the Party concerned in its response and having further consulted with both parties at its eighth meeting, the Committee hereby confirms the admissibility of the communication, deeming the points raised by the Party concerned to be of substance rather than related to admissibility.

6. The Committee discussed the communication at its eighth meeting (22–24 May 2005), with the participation of representatives of both the Party concerned and the communicants, both of whom provided additional information.

¹ Following the adoption of these recommendations, the Committee became aware that these changes to the Constitution of Armenia had been made (see: <http://www.president.am/library/eng/?task=41&id=1>).

7. In accordance with paragraph 34 and with reference to paragraph 36 (b) of the annex to decision I/7, the draft findings and recommendations were forwarded for comment to the Party concerned and to the communicants on 18 October 2005. Both were invited to provide comments, if any, by 17 November 2005. Comments were received from the communicants on 16 November 2005. At the request of the Party concerned, the Committee extended the commenting deadline to accommodate a wider consultation process on the findings and recommendations in the country. The Party concerned provided its comments on 2 February 2006. The Committee, having reviewed the comments, took them into account in finalizing its findings and recommendations by amending the draft where the comments, in its opinion, necessitated changes in the presentation of the facts or the Committee's consideration, evaluation or conclusions.

I. SUMMARY OF FACTS²

8. Dalma Orchards is an agricultural area of historical, cultural and environmental value in the south-western part of the Armenian capital, Yerevan. In 1989, the area was included in the Plan for Preservation and Use of Historical and Cultural Monuments. The Plan was approved in 1991 by the Mayor of Yerevan. However, in 2000, this decision was annulled for all sites of historical or cultural value in the city, and no new list has been developed.

9. In December 2003, the district administration rejected a request submitted by the then-lessees of Dalma Orchards for extension of their leases. The rejection letter indicated that the Yerevan municipality already had in place an area development plan. The municipality confirmed the existence of the area development plan at a meeting organized by NGOs. It clarified that the plan had been adopted by the Government of Armenia and was not subject to change.

10. An inquiry into the matter by a group of NGOs identified five decrees with regard to the area in question adopted by the Government of Armenia in the period between March 2003 and March 2004:

- a.(a) Decree 1941-A of 27 March 2003 "On Modifying the Boundaries and Designated Use of the Conservable Land in the Dalma Orchards of Yerevan", ratified by the President of the Republic of Armenia on 29 March 2004;
- b.(b) Decree 503-A of 27 March 2003 "On Providing Lease over Land Plots to the 'Renko Armestate' Limited Liability Company and the 'Frank Muller' Closed Joint-Stock Company without Tender", ratified by the President of the Republic of Armenia on 15 May 2003;
- c.(c) Decree 745-A of 25 June 2003 "On Modifying the Designated Use of Land and Providing Lease over a Land Plot to Tavros Galshoyan and Syranuysh Galshoyan without Tender", ratified by the President of the Republic of Armenia on 25 June 2003;
- d.(d) Decree 1281-A of 11 September 2003 "On Modifying the Designated Use of Land and Providing a Land Plot to the 'Armenian Airways' Closed Joint-Stock Company", ratified by the President on 23 October 2003; and

² This chapter includes only the main facts considered relevant to the question of compliance, as presented to and considered by the Committee.

e.(e) Decree 397-A of 31 March 2004 “On Zoning of Areas and Modifying the Designated Use of Land”, ratified by the President on 6 April 2004.

Another decree with regard to the land use on the territory was adopted on 21 October 2004 without prior notice or public consultation.

11. The decrees were adopted as stand-alone acts. No public participation was provided for in the course of the decision-making process. Consequently, any comments provided by the public were provided following the formal adoption of the decrees and were not taken into account. Moreover, stand-alone acts, in accordance with Armenian legislation, are not subject to publication. At the Committee’s eighth meeting, the representatives of Armenia confirmed that regulation of the matters in question through stand-alone decrees was not legally required. The communicants maintain that, in accordance with article 7 of the Armenian Land Code, changes of land use designation should be dealt with through normative regulation of general applicability rather than stand-alone acts applying to a defined piece or pieces of land.

12. The types of activity for which the land was designated (e.g. construction of houses, buildings or complexes, other planned activities exceeding the threshold value of 1,000 square metres, and forest restoration) should be subject to an environmental impact assessment (EIA) procedure in accordance with the Armenian Law on Environmental Impact Assessment. This procedure, in turn, requires public participation. It is not clear from the facts presented to the Committee whether a further (article 6-type) permitting process must be undergone, with public participation, before any specific activity can proceed.

13. Several requests for information were sent to various public authorities by the communicants, including:

- (a) a letter of 19 March 2004 to the Chairperson of the State Real Estate Cadastre Committee requesting information about the boundaries of Dalma Orchards, the category of land to which Dalma Orchards belonged, the administrative area the land was in, whether there were leases issued for the land on this territory (and, if so, their boundaries) and what plans and programmes had been developed for the area;
- (b) a letter of 31 May 2004 to the Mayor of Yerevan requesting information about decisions on the allocation of 533 hectares of land in Dalma Orchards, the duration of leases and proposed activities, whether and in what way the public had been informed of the proposed modifications of the land-use, and whether any public comments had been received; and
- (c) a letter of 3 August 2004 to the Mayor of Yerevan requesting access to documents that had served as a basis for the adoption of the government decrees referred to in paragraph 10 above and maps annexed to the decrees, and requesting information as to the location of land plots allocated by the decrees for particular activities.

Some of the requests, such as those mentioned in subparagraphs (a) and (c) above, were not answered at all, while others, such as the letter referred to in subparagraph (b), were answered only partially.

14. On 9 August 2004, the communicants filed a lawsuit with the first-instance district court of Yerevan appealing the five government decrees on grounds of violations of the Aarhus

Convention, the Armenian Law on Environmental Impact Assessment, the Law on Urban Development and the Land Code. They petitioned for a writ to declare the government decree null and void. The lawsuit was determined inadmissible for lack of jurisdiction. In particular, the court specified that the conformity of the government decrees with the Constitution of Armenia could be established only by the Constitutional Court of Armenia. The determination was left standing by the appellate instance.

15. According to Armenian legislation, only three institutions may make appeals to the Constitutional Court: the National Assembly, the Government and the President. The communicants point out that they approached these three institutions prior to or at the time of filing a lawsuit. In their responses to a request from one of the communicants, the Head of the Standing Committee of the National Assembly (letter of 15 June 2004) and the Head of the Department of Expertise of the Ministry of Justice (letter of 12 September 2004) recommended that the communicants appeal the decrees in the court of first instance.

II. CONSIDERATION AND EVALUATION BY THE COMMITTEE

16. Armenia deposited its instrument of ratification of the Convention on 1 August 2001. The Convention entered into force for Armenia on 30 October 2001.

17. The Convention, as an international treaty ratified by Armenia, has direct applicability in the Armenian legal system. All the provisions of the Convention are directly applicable, including by the courts.

18. The communicants are NGOs that fall under the definition of “the public” as set out in article 2, paragraph 4, of the Convention. The Committee considers that all the communicants, being registered NGOs and having expressed an interest in the decision-making process, fall within the definition of “the public concerned” as set out in article 2, paragraph 5.

19. The agencies referred to in the communication with regard to provision of information and public participation in the decision-making process fall under the definition of “public authority” in article 2, paragraph 2 (a), of the Convention.

20. The issuing of government decrees on land use and planning constitutes “measures” within the meaning of article 2, paragraph 3 (b), of the Convention. In the Committee’s opinion, the information referred to in paragraph 13 above clearly falls under the definition of “environmental information” under article 2, paragraph 3.

21. It is therefore the opinion of the Committee that, as public authorities within the meaning of article 2, paragraph 2 (a), the State Real Estate Cadastre Committee and the Office of the Mayor of Yerevan were under an obligation to provide the environmental information requested by the communicants pursuant to article 4, paragraph 1, and that their failure to do so or to respond within the time limits indicated in the article was not in conformity with provisions of article 4, paragraphs 1 and 2.

22. The Committee notes that the communicants do not appear to have used domestic appeal procedures to challenge the failure of the public authorities to provide information, and have not provided any information to the Committee as to why they did not do so. They do not cite article 9, paragraph 1, among the articles that they claim have been breached.

23. The government decrees referred to in the communication, in particular decrees 503-A, 745-A (paras. 2 and 3) and 1281-A (para. 2), deal with the designation of land for a particular type of commercial activity. Typically, this would be considered as a type of decision falling within the scope of article 7 of the Convention. However, some of the decrees specify not only the general type of activity (e.g. manufacturing, agriculture) that may be carried out in the designated areas but also the specific activity (e.g. watch-making factory, construction of a diplomatic complex) and even the names of the companies or enterprises that would undertake these activities. These elements are more characteristic of a type of decision falling within the scope of article 6 of the Convention. The implications with respect to articles 7 and 6 are considered in turn in paragraphs 24–27 and 28–33 respectively.

24. Decree 1941-A, provisions of paragraph 1 of decree 745-A and paragraph 1 of decree 1281-A, and decree 397-A, in the Committee's opinion, relate to land-use planning. The first three change the designation of land use in the existing zoning plan, while the fourth adopts the territorial zoning plan of the area and modifies the designated use of lands.

25. In the Committee's view, such plans fall under article 7 of the Convention and are subject to the public participation requirements contained therein, including, *inter alia*, the application of the provisions in paragraphs 3, 4 and 8 of article 6. The Committee therefore finds that the failure to ensure public participation in the preparation of plans such as those referred to in paragraph 21 above constitutes non-compliance with article 7 of the Convention.

26. It is noteworthy that the failure to provide for public participation in this case appears to also contravene Armenian national legislation. The Armenian Law on Environmental Impact Assessment (article 15, paragraphs 3 and 4) requires that, *inter alia*, socio-economic, urban construction, industrial and environmental protection plans, programmes, complex designs and master plans be subject to public hearings and be communicated to the public at least 30 days in advance of the hearing. The law also requires that public opinion be taken into consideration.

27. In the Committee's opinion, the difficulties related to compliance with articles 4 and 7 of the Convention lie not in the lack of a regulatory framework but rather in deficiencies in implementation and enforcement.

28. The extent to which the provisions of article 6 apply in this case depends *inter alia* on the extent to which the decrees (or some of them) can be considered "decisions on specific activities", that is, decisions that effectively pave the way for specific activities to take place. While the decrees are not typical of article 6-type decisions on the permitting of specific activities, some elements of them are (as is mentioned in paragraphs 12 and 23 above) more specific than a typical decision on land use designation would normally be. The Convention does not establish a precise boundary between article 6-type decisions and article 7-type decisions. Notwithstanding that, the fact that some of the decrees award leases to individual named enterprises to undertake quite specific activities leads the Committee to believe that,

28. in addition to containing article 7–type decisions, some of the decrees do contain decisions on specific activities.

29. Another question that arises is whether a further, more detailed permitting process, with public participation, is envisaged for the various specific activities. The information available to the Committee on this point is somewhat ambiguous. The communicants maintain that Armenian legislation requires that an EIA be carried out, with public participation, for such activities (see para. 10). If this takes place, it would certainly help to mitigate the lack of public participation in the formulation of the decrees. However, even if public participation is included at that stage, the scope of the decision on which the public would be consulted would be more limited than should be the case for article 6–type decisions, in the sense that some options (such as the option of not building any watch factory at a particular location) would no longer be open for discussion (cf. article 6, para. 4).

30. If no further permitting process is envisaged, then the question of compliance with article 6 arises more starkly. On the basis of the information available to it, the Committee is not able to identify whether any of the activities concerned fall under the categories listed in paragraphs 1–19 of Annex I to the Convention. It does, however, note that the fact that under the Armenian legislation these activities are subject to an environmental assessment procedure, including public participation, as described in paragraph 12 above, brings them within the scope of paragraph 20 of Annex I of the Convention. Furthermore, the fact that an EIA procedure is foreseen for such acts points to the Armenian legislator’s recognition of their potential environmental impact. Thus, the decisions referred to in paragraph 24 above could be seen as subject to article 6, paragraph 1(b) of the Convention.

31. The Party concerned pointed out at the Committee’s eighth meeting that, even though the decrees in question had not been published, they could be now accessed through an electronic database. However, in the Committee’s view, such an approach does not satisfy the requirement of article 6, paragraph 9, of the Convention to promptly inform the public of the decision.

32. The representatives of Armenia presented no evidence to the Committee that the decision-making on the proposed activities was still at a stage where all options remained open. The Committee therefore concludes that the decision-making with regard to specific activities was not done in accordance with the requirements of article 6, paragraph 1 (b), and, in conjunction with it, article 6, paragraphs 2–9 of the Convention.

33. The Committee also wishes to point out that, on the basis of the information available to it, detailed regulation appears to be lacking where public participation in decision-making on specific activities is concerned. While the Law on Environmental Impact Assessment itself provides some of the details, the elaboration of a more specific procedure in secondary legislation or in the form of guidelines might be advisable.

34. The communicants allege that failure to ensure public participation in the development and adoption of the government decrees referred to in paragraph 10 above constitutes non-compliance with article 8 of the Convention. In the Committee’s understanding, however, the decrees in question do not fall under generally applicable legally binding rules. Rather, they

34. seem to constitute a form of adopting decisions on plans for designation of land (article 7) and to some extent a form of decisions mandating specific activities (article 6).

35. With regard to access to justice, the communicants claim that they were denied access to a review procedure to challenge the substantive and procedural legality of the government decrees which, they argue, should be guaranteed under article 9, paragraph 2, of the Convention. The relevance of article 9, paragraph 2, would depend on the extent to which article 6 is applicable, and, as was stated above (paras. 28–32), the Committee considers that, while the decrees primarily concern article 7 decision-making, some of their elements fall within the scope of article 6, and that therefore provisions of article 9, paragraph 2, apply.

36. The communicants also point out that they were denied access to review procedures to challenge the land designation aspect of the decrees. In this respect the Committee notes that the subject matter of the decrees is regulated in detail by both Armenian environmental laws (such as the Law on Environmental Impact Assessment) and laws regulating urban planning. Moreover, these laws require that the public be consulted in the process of such decision-making. It is therefore the Committee's opinion that the communicants, in accordance with article 9, paragraph 3, should have had access to a review procedure to challenge the decisions, which deal with such subject matter and which they believed to contradict their national law relating to the environment.

37. The lawsuit challenging the legality of the decrees and petitioning for a writ to declare them null and void was dismissed by the district court for lack of jurisdiction. The decision of the court points out that the Civil Procedure Code prevents courts from declaring null and void for any reason decisions whose constitutionality is subject to review by the Constitutional court. It further notes that the Constitution of Armenia provides for a review of the constitutionality of government decisions by the Constitutional Court only. However, as the communicants point out, only three institutions have standing in the Constitutional Court (see para. 15 above). Two of these represent the executive that issues government decrees, and the third constitutes a large proportion of the national legislative body. In the Committee's opinion, such an approach does not ensure that members of the public have access to review procedures.

38. However, in the Committee's opinion, the problem is not so much with the issue of jurisdiction or standing. Rather, it is connected to the fact that planning decisions whose subject matter is regulated by environmental legislation, and decisions on specific activities which, in accordance with the Convention, should be subject to an administrative or judicial review, were taken through a procedure that provides no possibility for the public to participate and no remedies. The Committee acknowledges that national legislature, as a matter of principle, has the freedom to protect some acts of the executive from judicial review by regular courts through what is known as ouster clauses in laws. However, to regulate matters subject to articles 6 and 7 of the Convention exclusively through acts enjoying the protection of ouster clauses would be to effectively prevent the use of access-to-justice provisions. Where the legislation gives the executive a choice between an act that precludes participation, transparency and the possibility of review and one that provides for all of these, the public authorities should not use this flexibility to exempt from public scrutiny or judicial review matters which are routinely subject to administrative decisions and fall under specific procedural requirements under domestic law. Unless there are compelling reasons, to do so would risk violating the principles of the

Convention. In this case, the Committee has not been made aware of any compelling reason justifying the choice of this form of decision-making.

39. The Committee finds this approach to be out of compliance with the obligations to ensure that members of the public concerned have access to a review procedure and to provide adequate and effective remedies in accordance with article 9, paragraphs 2–4, of the Convention. At the same time, the Committee notes the information provided to it by the Party concerned with regard to proposed legislative changes described in paragraph 4 above. In the Committee's opinion, such changes will, if implemented, bring the situation into compliance with article 9 of the Convention.

III. CONCLUSIONS

40. Having considered the above, the Committee adopts the findings and recommendations set out in the following paragraphs.

A. Main findings with regard to non-compliance

41. The Committee finds that by failing to ensure that bodies performing public functions implement the provisions of article 4, paragraphs 1 and 2, of the Convention, Armenia was not in compliance with that article.

42. The Committee also finds that by failing to ensure effective public participation in decision-making on specific activities, the Government of Armenia did not comply fully with article 6, paragraph 1 (a); with annex I, paragraph 20, of the Convention; or, in connection with this, with article 6, paragraphs 2–5 and 7–9. It considers that the extent of non-compliance would be somewhat mitigated if public participation were to be provided for in further permitting processes for the specific activities in question, but it notes that the requirement under article 6, paragraph 4, to ensure that early public participation is provided for when all options are open would still have been breached. In this regard, the Committee notes, however, the information provided to it by the Government of Armenia regarding the new draft law on Environmental Impact Assessment and understands that the drafters of the new law will take this opportunity to ensure its approximation with the requirements of the Convention.

43. The Committee also finds that by failing to provide for public participation in decision-making processes for the designation of land use, the Government of Armenia was not in compliance with article 7 of the Convention.

44. The Committee further finds that by failing to ensure that members of the public concerned had access to a review procedure and to provide adequate and effective remedies, the Government of Armenia was not in compliance with article 9, paragraphs 2–4, of the Convention.

B. Recommendations

45. Noting that the Party concerned has agreed that the Committee take the measure referred to in paragraph 37 (b) of the annex to decision I/7, the Committee, pursuant to paragraph 36 (b) of the annex to decision I/7, recommends that Armenia:

- (i)(a) undertake practical and legislative measures to overcome the existing problems with access to environmental information, including, where appropriate, statistical monitoring of processing information requests;
- (ii)(b) ensure practical application of public participation procedures at all levels of decision-making in accordance with article 7 of the Convention and relevant domestic legislation;
- (iii)(c) develop detailed procedures for public participation in decision-making on activities referred to in article 6, paragraph 1, of the Convention, *inter alia* by incorporating them into the new Law on Environmental Impact Assessment, and to ensure their practical application, including by providing training to officials of all the relevant public authorities at various levels of administration;
- (iv)(d) ensure that appropriate forms of decisions are used in decision-making on matters subject to articles 6 and 7, so as to ensure that the public can effectively exercise their rights under the Convention;
- (v)(e) undertake appropriate practical measures to ensure effective access to justice, including the availability of adequate and effective remedies to challenge the legality of decisions on matters regulated by articles 6 and 7 of the Convention;
- (vi)(f) take the consideration and evaluation of the Committee into account in the ongoing revision of legislation referred to in paragraphs 4, 39 and 42 above as well as in further consideration of the specific matter raised by the communicants; and
- (vii)(g) take the findings and conclusions of the Committee into account in further consideration of the specific matter raised by the communicants.

46. The Committee invites the Party concerned to provide information to the Committee, no less than six months before the third meeting of the Parties, on the measures taken and the results achieved in implementation of the above recommendations.

47. The Committee requests the secretariat, and invites relevant international and regional organizations and financial institutions, to provide advice and assistance to Armenia as necessary in the implementation of the measures referred to in paragraph 45.

48. The Committee resolves to review the matter no later than three months before the third meeting of the Parties and to decide what recommendations, if any, to make to the Meeting of the Parties, taking into account all relevant information received in the meantime.

Aarhus-Compliance Committee – Entscheidung und Empfehlung bezüglich Belgien

UNITED
NATIONS

E



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

ECE/MP.PP/C.1/2006/4/Add.2
28 July 2006

Original: ENGLISH

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

Meeting of the Parties to the
Convention on Access to Information,
Public Participation in Decision-making and
Access to Justice in Environmental Matters

Compliance Committee

Twelfth meeting
Geneva, 14–16 June 2006

REPORT OF THE MEETING

Addendum

FINDINGS AND RECOMMENDATIONS

with regard to compliance by Belgium with its obligations under the Aarhus Convention in relation to the rights of environmental organizations to have access to justice (Communication ACCC/C/2005/11 by Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen VZW (Belgium))

Adopted by the Compliance Committee on 16 June 2006

INTRODUCTION

1. On 3 January 2005, the Belgian non-governmental organization Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen VZW (BBL; hereinafter the communicant) submitted a communication to the Committee alleging non-compliance by Belgium with its obligations under article 2, paragraph 5, article 3, paragraph 1, and article 9, paragraphs 1 to 4, of the Aarhus Convention.

2. The communication concerns access to justice for environmental organizations in Belgium. The communicant claims that Belgian legislation and case law do not comply with the “third pillar” of the Convention, namely with the provisions requiring access to justice in environmental matters. More specifically, the concept of “interest” as a criterion for standing before the Belgian judiciary is too narrowly interpreted – for example, by the Council of State in cases concerning construction permits and planning decisions. This constitutes a barrier to wide access to justice for environmental organizations. Hence, the communicant argues, Belgian law is not in compliance with article 9 of the Aarhus Convention.

3. The communication was forwarded to the Party concerned on 10 March 2005, following a preliminary determination as to its admissibility.

4. The reply from the Party concerned, received on 9 August 2005, disputed the claim of non-compliance, and held that the Belgian regime on access to justice in environmental matters complies with the relevant provisions of the Convention. The Party concerned thus asked the Committee to dismiss as unfounded the allegations made in the communication. However, while disagreeing with the Communicant on the merits, the Party concerned did not maintain that the communication failed to satisfy the formal requirements for admissibility for review by the Committee.

5. The Committee at its seventh meeting (ECE/MP.PP/C.1/2005/2, para. 14) determined on a preliminary basis that the communication was admissible, subject to review following any comments received from the Party concerned. Having reviewed the arguments put forward by the Party concerned in its response and having further consulted with both parties at its ninth meeting, the Committee hereby confirms the admissibility of the communication, deeming the points raised by the Party to be of substance rather than related to the admissibility.

6. The Committee discussed the communication at its ninth meeting (12–14 October 2005), with the participation of representatives of both the Party concerned and the communicant, both of whom provided additional information.

7. During the discussion at the ninth meeting, the Communicant elaborated on its claims and pointed out that it was not asking for a review of all the court cases referred to in its communication. Rather, it argued that the case concerned the general issue of standing for environmental organizations, as reflected in the cases referred to. The Party concerned pointed out that it also understood the communication as addressing the legal issue as a whole rather than focusing on individual cases. Since by far most of the court decisions referred to in the communication concern town planning permits and area plans (e.g. with respect to land-fill, residential constructions and nature conservation), the Committee limits its findings and evaluation to these issues. As indicated by the cases invoked by the Communicant, the remedies most frequently sought when challenging town planning permits and area plans are the annulment or suspension of the decision in question.

8. In order to further clarify the case, the Committee asked the Party concerned by a letter of 25 October 2005 to provide answers to certain questions concerning the legal situation in Belgium. The Party provided an answer to these questions by its letter of 21 November 2005. In a letter dated 9 December 2005, the Committee asked the Party to provide further information

about the legal effect of the “plan de secteur” (area plan) and the “permis d’urbanisme” (town planning permit) in Walloon law. The Party provided answers to these questions in a letter dated 15 January 2006.

9. The Committee deliberated on the communication at its eleventh session and completed its preparation of draft findings and recommendations, which were then forwarded to the Party concerned and the communicant for comments pursuant to paragraph 34 of the annex to decision I/7.

10. In accordance with paragraph 34 and with reference to paragraph 36 (b) of the annex to decision I/7, the draft findings and recommendations were forwarded for comment to the Party concerned and to the communicant on 27 April 2006. Both were invited to provide comments, if any, by 26 May 2006. The Committee took note of a letter from the Belgian Minister of the Environment dated 24 May 2006. The letter described a number of measures being taken to strengthen access to justice. A multi-stakeholder roundtable had been held in the federal parliament and plans were under way for further training for the judiciary, consultations between the relevant Ministers at federal and regional level and the establishment of a national team of officers to work on access to justice with a view to giving appropriate follow-up to the Committee’s findings and recommendations. Improvements in the law were also under consideration. Comments were received from the communicant on 29 May 2006. The Committee, having reviewed the comments, took them into account in finalizing its findings and recommendations.

I. SUMMARY OF FACTS¹

11. The matter concerns access to justice for environmental organizations, as evidenced by legislation and court practice up to the point of the entry into force of the Convention for Belgium. Due to the federal structure of Belgium, the implementation of the Convention involves federal law as well as the laws of the three regions (Flanders, Wallonia and Brussels Capital Region). Environmental and planning laws are part of the regions’ competence, and so is the administrative structure for managing these laws. Hence, the regions decide on administrative appeals against various forms of environmental and construction permits. All three regions provide for administrative appeal procedures against “environmental permits” for natural and legal persons who can show an interest in the case. However, there is no corresponding administrative appeal procedure for construction permits, available to third parties, including environmental organizations, in any of the regions. Thus, these decisions can only be appealed by third parties to the Belgian judicature, provided that the criteria for standing are fulfilled.

12. Legislation concerning standing, access to courts and judicial review as well as the structure of the court system is federal. The criteria for standing are set out in different laws, in particular the Judicial Code, the Act of 12 January 1993 Establishing a Right of Action in the

¹ This chapter includes only the main facts considered relevant to the question of compliance, as presented to and considered by the Committee.

Field of Environmental Protection (“Act of 1993”), the Criminal Procedural Code, the coordinated laws on the Council of State, and the Special Law on the Court of Arbitration.

13. Most important for the present case is the extent to which environmental organizations have access to the Council of State in order to challenge various administrative decisions. When trying a case, the Council of State restricts itself to either set aside the disputed act partially or in its entirety, or to confirm it. In addition to annulment, article 17 of the coordinated laws on the Council of State (“lois sur le Conseil d’Etat coordonnées”) makes it possible, under certain conditions, to ask for suspension of an act on a preliminary basis. Before making such a request, however, an environmental organization needs to show “either a violation or an interest” in order to have access to the Council of State at all.

14. The Council of State has taken a less strict position than the Supreme Court in deciding on how to interpret the criterion of “interest”. The jurisprudence of the Council of State is set out e.g. in the two most recent cases referred to by the Communicant. As pointed out, both cases were initiated before, but finally decided after the date the Convention entered into force for Belgium. In the first case, Judgement 133.834 of 13 July 2004, environmental organizations asked the Council of State to annul a decision by the Walloon Government concerning an area plan (“plan de secteur”) providing for a landfill. In the second case, Judgement 135.408 of 24 September 2004, environmental organizations asked the Council of State to annul a town planning permit (“permis d’urbanisme”) granted by the Mayor and Deputy Mayors (“bourgmestre et échevins”) of the municipality of Grez-Doiceau for certain residential constructions. In both cases, the requests by the environmental organizations were turned down for lack of standing.

15. It follows from these and other cases that environmental organizations can act before the Council of State if they satisfy the conditions that apply to all natural and legal persons, i.e. to be able to show a direct, personal and legitimate interest as well as a “required quality”. This required quality is proven by an organization when it acts in accordance with its statutory goals and these goals do not coincide with the protection of a general interest or a personal interest of its members. Two criteria must be fulfilled in order to appreciate the general character of the organization’s statutory goal, a social and a geographical criterion. The case is not admissible if the objective of the organization is so broadly defined that it is not distinct from a general interest. As to the geographical criterion, an act cannot be challenged by an organization if the act refers to a well-defined territory and the activities of the organization are not territorially limited or cover a large geographical area, unless the organization also has a specifically defined social objective. Moreover, an organization whose objective expands to a large territory may only challenge an administrative act if the act affects the entire or a great part of the territory envisaged by the organization’s statutes.

16. In addition to the national laws, Belgium, as a member State of the European Union (EU), is bound by European Community law and the approach taken by the European Court of Justice with respect to the status of international agreements concluded by the European Community. The European Court of Justice has held in two cases (Case C-213/03, *Syndicat professionnel coordination des pêcheurs de l’étang de Berre et de la région vs. Electricité de France*, of 15 July 2004; and Case C-239/03, *Commission of the European Communities vs. French Republic*, of 7 October 2004) that under certain circumstances a provision in an international agreement

concluded by the European Community may be directly applicable in the member State. Thus, the provision of an international agreement can become part of the domestic law of the EU member State. It is quite likely that some provisions of the Aarhus Convention, to which the European Community is a Party, have such properties as to be directly applicable in the EU member States. In such a case the provision of the Aarhus Convention must be applied by national courts and administrative authorities in the EU member States.

17. The Communicant and the Party concerned have made references to several judgements by the Council of State to prove their case. The Communicant lists cases where environmental organizations have been denied access to the Council of State, and Belgium in its reply refers to cases where the Council of State admitted standing for environmental organizations.

18. The Communicant alleges that despite the less strict attitude taken by the Council of State compared with the Supreme Court, even the interpretation by the former is too narrow to comply with article 9 of the Convention. In particular, environmental organizations are denied access to the Council of State when the claim is not brought by a local organization. Because of this various claims by organizations have been declared inadmissible. Also the different jurisprudence of the Supreme Court and Council of State (and the Court of Arbitration) as such complicates predictability. For this reason, the Communicant alleges that Belgium is also not in compliance with the requirement of article 3, paragraph 1, of the Convention, that each Party take the necessary measures to establish and maintain a clear, transparent and consistent framework to implement the provisions of the Convention.

19. In its reply, the Party concerned argues that the Communicant gives an imbalanced image of Belgian law by its selective citation. According to the Party concerned, the Council of State has often accepted the personal interest or damage of local environmental organizations, and annulled and suspended many decisions concerning hunting and bird protection. The Party concerned also considers the allegation of the Communicant, that the different approaches of the courts are in themselves inadequate to provide access to justice for environmental organizations, to be simplistic. The reason why the courts consider the notion of "interest" differently is because the different environmental laws concern different kinds of interests.

II. CONSIDERATION AND EVALUATION BY THE COMMITTEE

20. Belgium ratified the Convention on 21 January 2003. The Convention entered into force for Belgium on 21 April 2003.

21. The Communicant has referred to eleven cases decided by various courts in order show that Belgium fails to comply with the Convention. Some of the cases are only briefly referred to whereas others are annexed in their entirety. When examining the communication on the merits, the Committee notes that none of the cases referred to by the Communicant to prove that Belgium currently fails to comply with the Convention, was initiated after its entry into force for Belgium. Two cases were finally dismissed by the court after the entry into force of the Convention for Belgium, but even these cases had been initiated before a public authority before the entry into force of the Convention.

22. In both decisions made after the entry into force for Belgium the Council of State actually refers to the Convention. In one of the cases (Judgement 133.834 of 13 July 2004), it explicitly considers that the Convention had not yet entered into force at the date of the requests for the annulment. For this reason, the Committee cannot exclude the possibility that had the Convention entered into force for Belgium, it would also have been considered by the Council of State so as to alter its previous jurisprudence. In the view of the Committee, these cases therefore cannot be used to show that Belgian law, i.e. its court practice, remains the same as before the entry into force and that Belgium is still not complying with the Convention (cf. article 28 of the Vienna Convention on the Law of Treaties).

23. Nevertheless, the view of the Communicant is based on well-established court practice and a new court practice has not yet been revealed. It is therefore pertinent to consider and evaluate the established practice of the Council of State in the light of the principles on access to justice in the Convention. In this way, the findings of the Committee reveal its views on Belgian law, if the court practice is not altered. For the given reasons, however, even if the Committee will find that the court practice reflected in the given cases is not consistent with the Convention, this will not lead to the conclusion that Belgium is in a state of non-compliance with the Convention.

24. Nine of the eleven cases referred to are decisions by the Council of State, and almost all of them concern planning decisions. The two cases decided by the Council of State in 2004 concern, respectively, decisions on area plans by the Walloon Government in order to allow a landfill installation, and town planning permits given by the Mayor and Deputy Mayors of the municipality of Grez-Doiceau for residential constructions. The Committee therefore limits its findings and evaluation to whether Belgian law, up to the point of entry into force of the Convention, would have provided access to justice for challenging decisions concerning town planning permits and area plans in accordance with the Convention. The remedies most frequently sought when challenging such decisions are the annulment or suspension of the decision in question

25. The Walloon Government as well as the Mayor and Deputy Mayors of the municipality of Grez-Doiceau constitute public authorities, in accordance with article 2, paragraph 2, of the Convention.

26. The Convention obliges the Parties to ensure access to justice for three generic categories of acts and omissions by public authorities. Leaving aside decisions concerning access to information, the distinction is made between, on the one hand, acts and omissions related to permits for specific activities by a public authority for which public participation is required under article 6 (article 9, paragraph 2) and, on the other hand, all other acts and omissions by private persons and public authorities which contravene national law relating to the environment (article 9, paragraph 3). It is apparent that the rationales of paragraph 2 and paragraph 3 of article 9 of the Convention are not identical.

27. Article 9, paragraph 2, applies to decisions with respect to permits for specific activities where public participation is required under article 6. For these cases, the Convention obliges the Parties to ensure standing for environmental organizations. Environmental organizations, meeting the requirements referred to in article 2, paragraph 5, are deemed to have a sufficient interest to be granted access to a review procedure before a court and/or another independent and

impartial body established by law. Although what constitutes a sufficient interest and impairment of a right shall be determined in accordance with national law, it must be decided “with the objective of giving the public concerned wide access to justice” within the scope of the Convention.

28. Article 9, paragraph 3, is applicable to all acts and omissions by private persons and public authorities contravening national law relating to the environment. For all these acts and omissions, each Party must ensure that members of the public “where they meet the criteria, if any, laid down in its national law” have access to administrative or judicial procedures to challenge the acts and omissions concerned. Contrary to paragraph 2 of article 9, however, paragraph 3 does not refer to “members of the public concerned”, but to “members of the public”.

29. When determining how to categorize a decision under the Convention, its label in the domestic law of a Party is not decisive. Rather, whether the decision should be challengeable under article 9, paragraph 2 or 3, is determined by the legal functions and effects of a decision, i.e. on whether it amounts to a permit to actually carry out the activity.

30. Relevant in this case is also article 9, paragraph 4, according to which the procedures for challenging acts and omissions that contravene national law relating to the environment shall provide adequate and effective remedies, including injunctive relief as appropriate, and be fair, equitable, timely and not prohibitively expensive.

31. Based on the information received from the Party concerned and the Communicant, the Committee understands that decisions concerning area plans (“plan de secteur”) do not have such legal functions or effects as to qualify as decisions on whether to permit a specific activity. Therefore, article 9, paragraph 3, is the correct provision to review Belgian law on access to justice with respect to area plans, as provided for in Walloon legislation.

32. The situation is more complicated with respect to the legal functions and effects of town planning permits (“permis d’urbanisme”), as defined by Walloon law. Based on the information provided by the Party and the Communicant, it appears to the Committee that in Walloon law some town planning permits may amount to permit decisions for specific activities where public participation is required (e.g. when an environmental impact assessment is required; cf. annex I, paragraph 20 of the Convention), whereas other do not. Hence, it is not possible for the Committee to generally conclude whether Belgian law on access to justice for these cases should be assessed in light of article 9, paragraph 2 or 3. Therefore, the Committee will assess the case under both provisions.

33. In the view of the Committee, the criteria that have been applied by the Council of State with respect to the right of environmental organizations to challenge Walloon town planning permits would not comply with article 9, paragraph 2. As stated, in these cases environmental organizations are deemed to have a sufficient interest to be granted access to a review procedure before a court or an independent and impartial body established by law. Although what constitutes a sufficient interest and impairment of a right shall be determined in accordance with national law, it must be decided “with the objective of giving the public concerned wide access to justice” within the scope of the Convention. As shown by the cases submitted by the

Communicant with respect to town planning permits this is not reflected in the jurisprudence of the Council of State. Thus, if the jurisprudence is maintained, Belgium would fail to comply with the article 9, paragraph 2, of the Convention.

34. To the extent that a town planning permit should not be considered a permit for a specific activity as provided for in article 6 of the Convention, the decision is still an act by a public authority. As such it may contravene provisions of national law relating to the environment. Thus, Belgium is obliged to ensure that in these cases members of the public have access to administrative or judicial procedures to challenge the acts concerned, as set out in article 9, paragraph 3. This provision is intended to provide members of the public with access to adequate remedies against acts and omissions which contravene environmental laws, and with the means to have existing environmental laws enforced and made effective. When assessing the Belgian criteria for access to justice for environmental organizations in the light of article 9, paragraph 3, the provision should be read in conjunction with articles 1 to 3 of the Convention, and in the light of the purpose reflected in the preamble, that “effective judicial mechanisms should be accessible to the public, including organizations, so that its legitimate interests are protected and the law is enforced.”

35. While referring to “the criteria, if any, laid down in national law”, the Convention neither defines these criteria nor sets out the criteria to be avoided. Rather, the Convention is intended to allow a great deal of flexibility in defining which environmental organizations have access to justice. On the one hand, the Parties are not obliged to establish a system of popular action (“actio popularis”) in their national laws with the effect that anyone can challenge any decision, act or omission relating to the environment. On the other hand, the Parties may not take the clause “where they meet the criteria, if any, laid down in its national law” as an excuse for introducing or maintaining so strict criteria that they effectively bar all or almost all environmental organizations from challenging act or omissions that contravene national law relating to the environment.

36. Accordingly, the phrase “the criteria, if any, laid down in national law” indicates a self-restraint on the parties not to set too strict criteria. Access to such procedures should thus be the presumption, not the exception. One way for the Parties to avoid a popular action (“actio popularis”) in these cases, is to employ some sort of criteria (e.g. of being affected or of having an interest) to be met by members of the public in order to be able to challenge a decision. However, this presupposes that such criteria do not bar effective remedies for members of the public. This interpretation of article 9, paragraph 3, is clearly supported by the Meeting of the Parties, which in paragraph 16 of decision II/2 (promoting effective access to justice) invites those Parties which choose to apply criteria in the exercise of their discretion under article 9, paragraph 3, “to take fully into account the objective of the Convention to guarantee access to justice.”

37. When evaluating whether a Party complies with article 9, paragraph 3, the Committee pays attention to the general picture, namely to what extent national law effectively has such blocking consequences for environmental organizations, or if there are remedies available for them to actually challenge the act or omission in question. As mentioned, Belgian (Walloon) law does not provide for administrative appeals or remedies for third parties to challenge town planning permits or decisions on area planning. The question therefore is whether sufficient access is

granted to the Council of State. This evaluation is not limited to the wordings in legislation, but also includes jurisprudence of the Council of State itself.

38. Up to the point of entry into force of the Convention for Belgium, the general criteria for standing of environmental organizations before the Council of State have not differed from those of natural persons. According to this practice, to be able to challenge a town planning permit or a plan before the Council of State, an environmental organization must thus claim a direct, personal and legitimate interest. It must also prove that, when acting in accordance with its statutory goals, the goals do not coincide with the protection of a general interest or a personal interest of its members. Hence, federations of environmental organizations have generally not been able to meet this criterion, since their interest is not seen as distinct from the interests of its members. Moreover, according to this practice, two criteria must be fulfilled in order to appreciate the general character of the organization's statutory goal, a social and a geographical criterion. The case is not admissible if the objective of the organization is so broadly defined that it is not distinct from a general interest. As to the geographical criterion, an act cannot be challenged by an organization if the act refers to a well-defined territory and the activities of organization are not territorially limited or cover a large geographical area, unless the organization also has a specifically defined social objective. Furthermore, an organization whose objective expands to a large territory may only challenge an administrative act if the act affects the entire or a great part of the territory envisaged by the organization's statutes.

39. The Convention does not explicitly refer to federations of environmental organizations. If, in the jurisdiction of a Party, standing is not granted to such federations, it is possible that, to the extent that member organizations of the federation are able to effectively challenge the act or omission in question, this may suffice for complying with article 9, paragraph 3. If, on the other hand, due to the criteria of a direct and subjective interest for the person, no member of the public may be in a position to challenge such acts or omissions, this is too strict to provide for access to justice in accordance with the Convention. This is also the case if, for the same reasons, no environmental organization is able to meet the criteria set by the Council of State.

40. The Convention does not prevent a Party from applying general criteria of the sort found in Belgian legislation. However, even though the wordings of the relevant Belgian laws do not as such imply a lack of compliance, the jurisprudence of the Belgian courts, as reflected in the cases submitted by the Communicant, implies a too restrictive access to justice for environmental organizations. In its response, the Party concerned contends that the Communicant "presents an unbalanced image by its 'strategic use' of jurisprudence," and that "the difficulties that the BBL experiences by the Communicant to bring an action in court are not representative for environmental NGOs in general". In the view of the Committee, however, the cases referred to show that the criteria applied by the Council of State so far seem to effectively bar most, if not all, environmental organizations from challenging town planning permits and area plans that they consider to contravene national law relating to the environment, as under article 9, paragraph 3. Accordingly, in these cases, too, the jurisprudence of the Council of State appears too strict. Thus, if maintained by the Council of State, Belgium would fail to provide for access to justice as set out in article 9, paragraph 3, of the Convention. By failing to provide for effective remedies with respect to town planning permits and decisions on area plans, Belgium would then also fail to comply with article 9, paragraph 4.

41. In this context, the Committee notes that the Party concerned, in its reply, makes two points that concern a State's internal law and constitutional structure in relation to its obligation under international law to observe and comply with a treaty. A similar argument was made in its written additional points in response to the questions asked by the Committee. First, the Party concerned holds that the federal structure of the Belgian State sometimes complicates the implementation of the Convention. Second, it argues that the separation of powers between the legislative, executive and judicial branches of government, as a fundamental part of the Belgian State, should be taken into account. The Committee therefore wishes to stress that its review of the Parties' compliance with the Convention is an exercise governed by international law. As a matter of general international law of treaties, codified by article 27 of the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, a State may not invoke its internal law as justification for failure to perform a treaty. This includes internal divisions of powers between the federal government and the regions as well as between the legislative, executive and judicial branches of government. Accordingly, the internal division of powers is no excuse for not complying with international law.

42. An independent judiciary must operate within the boundaries of law, but in international law the judicial branch is also perceived as a part of the state. In this regard, within the given powers, all branches of government should make an effort to bring about compliance with an international agreement. Should legislation be the primary means for bringing about compliance, the legislature would have to consider amending or adopting new laws to that extent. In parallel, however, the judiciary might have to carefully analyse its standards in the context of a Party's international obligation, and apply them accordingly.

43. The Committee also recalls that according to article 3, paragraph 1, the Parties shall take the necessary legislative, regulatory and other measures to establish and maintain a clear, transparent and consistent framework to implement the provisions of the Convention. This too reveals that the independence of the judiciary, which is indeed presumed and supported by the Convention, cannot be taken as an excuse by a Party for not taking the necessary measures. In the same vein, although the direct applicability of international agreements in some jurisdictions may imply the alteration of established court practice, this does not relieve a Party from the duty to take the necessary legislative and other measures, as provided for in article 3, paragraph 1.

44. Noting the observations made in the communication regarding the existence of different criteria for standing with respect to the procedures for seeking annulment and suspension, respectively, of decisions before the Council of State, the Committee is of the opinion, without, however, having made any in-depth analysis, that the provisions of article 9, paragraphs 2 and 3, of the Convention do not require that there be a single set of criteria for standing for these two types of procedure.

III. CONCLUSIONS

45. Having considered the above, the Committee adopts the findings and recommendations set out in the following paragraphs.

A. Main findings with regard to non-compliance

46. Since all the court decisions submitted by the Communicant refer to cases initiated before the entry into force of the Convention for Belgium, they cannot be used to show that the practice has not been altered by the very entry into force of the Convention. Therefore, the Committee is not convinced that Belgium fails to comply with the Convention. However, as evidenced by the consideration and evaluation of the Committee, if the jurisprudence of the Council of State is not altered, Belgium will fail to comply with article 9, paragraphs 2 to 4, of the Convention by effectively blocking most, if not all, environmental organizations from access to justice with respect to town planning permits and area plans, as provided for in the Walloon region.

47. The Committee appreciates the statement in the reply from Belgium to the effect that it continues to make efforts and is open to improvements on its implementation of the Convention.

B. Recommendations

48. While the Committee is not convinced that the Party concerned fails to comply with the Convention, it considers that a new direction of the jurisprudence of the Council of State should be established; and notes that no legislative measures have yet been taken to alter the jurisprudence of the Council of State. It also notes that the Party concerned agrees that the Committee take the measure referred to in paragraph 37 (b) of the annex to decision I/7.

49. Therefore, the Committee, pursuant to paragraph 36 (b) of the annex to decision I/7, recommends the Party concerned to:

- (a) Undertake practical and legislative measures to overcome the previous shortcomings reflected in the jurisprudence of the Council of State in providing environmental organizations with access to justice in cases concerning town planning permits as well as in cases concerning area plans; and
- (b) Promote awareness of the Convention, and in particular the provisions concerning access to justice, among the Belgian judiciary.

Informationen zur Umweltpolitik

„Informationen zur Umweltpolitik“ werden in unregelmäßigem Abstand vom Institut für Wirtschaft und Umwelt der AK herausgegeben und behandeln aktuelle Fragen der Umweltpolitik. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

Bei Interesse an vergriffenen Bänden wenden Sie sich bitte an die Sozialwissenschaftliche Studienbibliothek der AK Wien.

- 1 Thomas Delapina
Umweltpolitik und Produktivität. 1983 (vergriffen)
- 2 Brigitte Unger
Die Bewertung des Nutzens von Umweltpolitik durch verhinderten Schaden. 1983 (vergriffen)
- 3 Harald Glatz/Werner Meißner
Verteilungswirkungen der Umweltpolitik. 1983 (vergriffen)
- 4 Jörn Kaniak
Small is beautiful. 1983 (vergriffen)
- 5 Werner Meißner
Auflagen und Abgaben als Instrumente der Altanlagenanierung. 1983 (vergriffen)
- 6 Werner Meißner
Subventionen als Instrument der Altanlagenanierung. 1983 (vergriffen)
- 7 Werner Meißner
Altanlagenanierung als Programm. 1983 (vergriffen)
- 8 Peter Schneidewind
Öffentliche Investitionserfordernisse im Umweltschutz Das Beispiel Straßenverkehrslärm. 1983 (vergriffen)
- 9 Peter Rosner
Wirtschaftswachstum und Umweltschutz. 1983 (vergriffen)
- 10 Kurt Bayer
Zur Finanzierung von Altanlagenanierung aus Umweltschutzgründen. 1983 (vergriffen)
- 11 Thomas Heinze/Peter Schneidewind
Öffentliche Investitionserfordernisse im Umweltschutz Das Beispiel Abwasserbeseitigung. 1984 (vergriffen)
- 12 Harald Glatz/Wolfgang Hein
Luftreinhaltepolitik Analysen und Maßnahmen. 1984 (vergriffen)
- 13 Harald Glatz/Rainer Juch/Renate Machat/Wolfgang Veit
Wiener Grünraumpolitik. 1984 (vergriffen)
- 14 Robert Luckesch/Günther Scheer
Landwirtschaft und Umwelt. 1984 (vergriffen)
- 15 Energiesparpolitik durch Energieversorgungsunternehmen? Die Übertragbarkeit der US-Modelle auf Österreich ("Tennessee Valley Authority"). 1985 (vergriffen)
- 16 William Stamatiou
Ökonomische Instrumente der Schadstoff- und Lärmbegrenzung im Verkehrssektor. 1985 (vergriffen)
- 17 Harald Glatz
Markt statt Paragraphen? Marktwirtschaftliche Instrumente in der Umweltpolitik. 1985 (vergriffen)
- 18 Materialien zur kritischen Ökologie. 1985 (vergriffen)
- 19 Harald Glatz/Wolfgang Hein
Daten zur Umweltdiskussion. 1985 (vergriffen)
- 20 Sebastian Alber
Verpackungsverbrauch in Österreich. 1985 (vergriffen)
- 21 Günther Kittel
Pestizide und Umweltrecht Ein internationaler Überblick. 1985 (vergriffen)
- 22 Wolfgang Hein
Klärschlamm - Verwertung oder Beseitigung. 1985 (vergriffen)
- 23 Materialien zu einem Sonderabfallkonzept Sonderabfalldeponien. 1985 (vergriffen)
- 24 Sebastian Alber
Ökobilanzen von Verpackungssystemen Theoretische Grundlagen. 1985 (vergriffen)

- 25 Sebastian Alber
Ökobilanzen von Verpackungssystemen
Fallbeispiele für Österreich, 1985 (vergriffen)
- 26 *Materialien zu einem Sonderabfallkonzept
Thermische und chemisch-physikalische
Behandlung von Sonderabfällen.* 1985
(vergriffen)
- 27 *Ökologische und ökonomische Aspekte der
Sammlung, des Transports und der
Entsorgung von Sonderabfällen.* 1986
(vergriffen)
- 28 Stadtentwicklung und Grünraumpolitik. 1986
(vergriffen)
- 29 Hans Glatz
Fremdenverkehr und Umweltbelastung. 1986
(vergriffen)
- 30 Privatrecht und Umweltschutz I. 1986
(vergriffen)
- 31 Strafrecht und Umweltschutz. 1986
(vergriffen)
- 32 Gerhard Hirczi
Emissionsabgaben für die Bereiche Luft und
Wasser - Theoretische Grundlagen. 1986
(vergriffen)
- 33 *Privatrecht und Umweltschutz II.* 1986
(vergriffen)
- 34 *Privatrecht und Umweltschutz III.* 1986
(vergriffen)
- 35 Harald Glatz/Edith Pohl
Innovation und Umweltpolitik. 1986
(vergriffen)
- 36 Sebastian Alber/Helmut Effenberger
Biologische Müllvergasung. 1987 (vergriffen)
- 37 *"Waldsterben" und staatliche Politik in
Österreich Analyse und praktische
Empfehlungen aus sozialwissenschaftlicher
Sicht.* 1987 (vergriffen)
- 38 *Umweltschutz und Arbeitsplätze.* 1987
(vergriffen)
- 39 *Luftreinhaltepolitik Analysen. Daten.
Maßnahmen.* 1987 (vergriffen)
- 40 *Donaubereich Wien.* 1987 (vergriffen)
- 41 *Privatrecht und Umweltschutz IV.* 1987
(vergriffen)
- 42 *Abfallrelevante Verpackungsdaten für
Österreich.* 1987 (vergriffen)
- 43 *Gewerkschaften und Umweltpolitik.* 1987
(vergriffen)
- 44 Gerhard Hirczi
Die Abwasserabgabe Internationale
Erfahrungen - Anwendbarkeit für Österreich.
1987 (vergriffen)
- 45 Ingeborg Pirke
Die Finanzierung der Altlastensanierung.
1987 (vergriffen)
- 46 *Der Reaktorunfall von Tschernobyl
Störfallfolgen und Strahlenbelastung -
Auswirkungen und Maßnahmen in Österreich.*
1987 (vergriffen)
- 47 Werner Robert Svoboda
*Vollzugsdefizite im Umweltschutz I Überblick
über die Implementationsforschung.* 1988
(vergriffen)
- 48 Werner Robert Svoboda
*Vollzugsdefizite im Umweltschutz II
Gewerberechtliche Genehmigung - Rolle der
Sachverständigen.* 1988 (vergriffen)
- 49 Werner Niederle
*Schadstoffbegrenzung bei Dieselmotoren -
Fahrzeugtechnische Möglichkeiten.* 1988
(vergriffen)
- 50 Jan C Bongaerts/R Andreas Kraemer *Haftung
für Umweltschäden und Anreize zur Vorsorge.*
1988 (vergriffen)
- 51 *Betriebsgeheimnis Schadstoffe?.* 1988
(vergriffen)
- 52 *Umweltpolitik und EG.* 1988 (vergriffen)
- 53 *Chemiepolitik.* 1988 (vergriffen)
- 54 Gerhard Hirczi
*Emissionsabgaben als Instrumente der
Luftreinhaltepolitik.* 1988 (vergriffen)
- 55 Thomas Wiederstein
Landwirtschaft und Wasserbelastung. 1989
(vergriffen)
- 56 *Umweltpolitik und EG II.* 1989 (vergriffen)
- 57 *Chlorierte Kohlenwasserstoffe als
Lösungsmittel.* 1990 (vergriffen)
- 58 Wolfgang Lauber
Umweltpolitik der EG zum Wasser I. 1989
(vergriffen)
- 59 Wolfgang Lauber
Umweltpolitik der EG zum Wasser II. 1989
(vergriffen)
- 60 Wolfgang Lauber
Umweltpolitik der EG zum Wasser III. 1989
(vergriffen)

- 61 *Transitgüterverkehr und Umweltbelastung.* 1989 (vergriffen)
- 62 Harald Glatz/Wolfgang Hein/Edith Pohl *Gedanken zum ökologischen Umbau des Steuersystems.* 1989 (vergriffen)
- 63 *Umwelt und Öffentlichkeit.* 1989 (vergriffen)
- 64 Wolfgang Lauber *Zellstoffindustrie und Gewässerschutz in Österreich.* 1989 (vergriffen)
- 65 *Haftung für Umweltschäden.* 1990 (vergriffen)
- 66 Walter Scharf/Sebastian Kux *Altpapier.* 1990 (vergriffen)
- 67 *Umweltschutz. Qualifikation und berufliche Bildung.* 1990 (vergriffen)
- 68 Harald Glatz/Cornelia Krajasits/Edith Pohl *Mehr Markt oder mehr Staat in der Umweltpolitik?* 1990 (vergriffen)
- 69 Wolfgang Lauber *Gedanken zur Einführung einer Abwasserabgabe in Österreich I.* 1990 (vergriffen)
- 70 Kurt Kratena *Sektoraler Strukturwandel, Umweltbelastung und Beschäftigung.* 1990 (vergriffen)
- 71 Wolfgang Hein/Wolfgang Lauber *Stromtarife und Energiesparen.* 1991
- 72 Erika Furgler *Öko-Schmäh oder Information.* 1991
- 73 *Der Zustand der Umwelt.* 1991 (vergriffen)
- 74 Wolfgang Hein *Energien der Zukunft - warum nicht schon heute?* 1991
- 75 Wolfgang Lauber *Gedanken zur Einführung einer Abwasserabgabe in Österreich II.* 1991
- 76 *Least-Cost-Planning Erfahrungen im Ausland - Möglichkeiten für Österreich.* 1991
- 77 *Wasser in der Großstadt.* 1992
- 78 *Vollzugsdefizite im Umweltrecht - Am Beispiel des gewerblichen Betriebsanlagenrechts.* 1992
- 79 Frieda Andorfer *Österreichisches Abfallrecht und europäischer Binnenmarkt.* 1992 (vergriffen)
- 80 *Bürgerbeteiligung und Umweltverträglichkeitsprüfung bei Abfallprojekten.* 1992 (vergriffen)
- 81 Harald Glatz (Hrsg.) *Umweltpolitik und EG III.* 1992
- 82 Cornelia Mittendorfer *Vollzugsdefizite im Umweltrecht II - Überlegungen zur Verbesserung der Vollzugssituation.* 1992
- 83 Günther Kittel/Helmut Bohacek *Vergleich von Grenzwerten im Umweltschutz und Arbeitnehmerschutz.* 1992
- 84 Wolfgang Lauber (Hg) *Hausmüllverbrennung - Zwischen Akzeptanz und Ablehnung.* 1993, (vergriffen)
- 85 Franz Leutgeb (Hg) *Perspektiven der Chemiepolitik I - Chemiepolitik und Arbeitnehmerpolitik.* 1993
- 86 Cornelia Mittendorfer *Umweltbeauftragte im Betrieb.* 1993
- 87 Harald Glatz/Ditmar Wenty (Hg) *Energie aus Biomasse - Ausweg oder Sackgasse.* 1993 (vergriffen)
- 88 Franz Leutgeb (Hg) *Perspektiven der Chemiepolitik II - Leitbilder und Instrumente.* 1993
- 89 Harald Glatz (Hg) *Perspektiven der Chemiepolitik III - Chlorchemie.* 1993
- 90 Franz Leutgeb (Hg) *Perspektiven der Chemiepolitik IV - Chemiepolitik national und international.* 1993
- 91 Cornelia Mittendorfer *Eine Lobby für den Umweltschutz - Thesen zu Umweltbeauftragten im Betrieb.* 1993 (vergriffen)
- 92 Ditmar Wenty/Alfred Schwinghammer (Hg) *Solarenergienutzung "Wunsch und Wirklichkeit".* 1993
- 93 *Einschätzung der Hausmüllverbrennung als Abfallbehandlungsverfahren.,* 1993
- 94 Wolfgang Lauber *Cadmium in Österreich* 1993
- 95 Erich Pospischil *Bauchemie - Gefahrenstoffe in der Bauwirtschaft.* 1993 (vergriffen)
- 96 Anton Sapper/Georg Schadt *Möglichkeiten und Grenzen der Ökologisierung von Abwasser- und Abfallgebühren,* 1993 (vergriffen)
- 97 *Ökologische Perspektiven für Österreich – 20 Jahre Umweltpolitik der AK.* 1993

- 98 Werner Hochreiter
Abfallwirtschaft und EU. 1994 (vergriffen)
- 99 Thomas Ritt
Verteilungswirkungen von Energiesteuern. 1994
- 100 AK – *Umweltprogramm*. 1994
- 101 Andreas Käfer
Luftverkehr und Umweltauswirkungen. 1994
- 102 Franz Rauchenberger
Nitrat im Grundwasser. 1994
- 103 Cornelia Mittendorfer (Hrsg.) vergriffen
Umweltzeichen und Öko-Audit. 1994
- 104 Werner Hochreiter
Abfallwirtschaft privat oder öffentlich? 1994
- 105 Sepp Eisenriegler, Harald Glatz (Hrsg.)
Brav getrennt und dann ...? 1994
- 106 Angela Köppl, Claudia Pichl
Entsorgungswirtschaft in Österreich I – Branchenstudie. 1994 (vergriffen)
- 107 Susanne Kummerer, Günther Kittel
Entsorgungswirtschaft in Österreich II, Arbeitsbedingungen in der Entsorgungswirtschaft. 1994
- 108 Uwe Schubert, Martin Büchele, Alois Flatz
Stoffstrommanagement am Beispiel der Elektronikbranche. 1994
- 109 Sepp Eisenriegler, Harald Glatz (Hrsg.)
Von der Abfallwirtschaft zum Stoffstrommanagement. 1994
- 110 Wilfried Schönböck (Hrsg.)
Kosten und Finanzierung der öffentlichen Wasserversorgung und Abwasserentsorgung in Österreich. 1995 (vergriffen)
- 111 Harald Glatz
Österreichische Umweltpolitik, Eine kritische Einschätzung der Instrumente. 1995
- 112 Gabriele Hrauda
Checkpoint Umwelt – Brauereien. 1995
- 113 Ditmar Wenty, Alfred Schwinghammer
Vom Stromerzeuger zum Energiedienstleistungsunternehmen. 1995 (vergriffen)
- 114 Thomas Ritt
Standort, internationale Wettbewerbsfähigkeit und Umweltschutz. 1995
- 115 Renate Gabriel
Elektroaltgeräte in Österreich, Übernahme, Demontage und Aufarbeitung. 1996
- 116 Thomas Ritt
Ökologische Steuerreform. 1996
- 117 Herbert Laa, Claudia Palt
Umweltbeauftragte II – Vom Ingenieur zum Prozeßverantwortlichen. 1996
- 118 Christian Schrefel, Wolfgang Lauber (Hrsg.)
Agenda 21, Nachhaltigkeit – Die Herausforderung. 1997
- 118a (In englischer Sprache erschienen)
- 119 Mathias Grandosek, Cornelia Kühhas, Wolfgang Lauber
Angst vor der Öffentlichkeit? Der Umgang von Behörden und Betrieben mit der Störfallinformation. 1997
- 120 Goldschmid Helga, Hauer Walter
Kosten der Abfallwirtschaft für Konsumenten. 1997
- 121 Oliver M. Fritz, Edith Kranvogel, Helmut Mahringer
Die Beschäftigungssituation im Umweltbereich – Eine empirische Untersuchung für Österreich, Umwelt und Arbeit I. 1997
- 122 Angela Köppl, Claudia Pichl
Wettbewerbsvorteile durch umweltorientierte Innovation – Überprüfung der First-Mover-These, Umwelt und Arbeit II. 1997
- 123 Michael Kosz
Integrierter Umweltschutz und Arbeit – Erste Erfahrungen und langfristige Perspektiven, Umwelt und Arbeit III. 1997
- 124 Thomas Ritt (Hrsg.)
Umwelt und Arbeit – Bestandsaufnahme und Perspektiven, Umwelt und Arbeit IV. 1998
- 125 Franz Kok, Reinhard Steurer
Klimaschutzpolitik in Österreich – Ziele, Maßnahmen, Umsetzungsstand, Hemmnisse und Empfehlungen. 1998
- 126 Wolfgang Lauber (Hrsg.)
Osterweiterung, Umwelt- und Verkehrsfragen
- 127 Christian Onz, Christoph Streissler
Altlastensanierung in Österreich – Regelungs- und Vollzugsprobleme. 1998 (vergriffen)
- 128 Werner Hochreiter
Das Projekt „nachsorgefreie Deponie“ vor dem Scheitern? 1998 (vergriffen)
- 129 Oskar Grün, Julia Michl, Herbert Haller, Anita Eder
Genehmigungsverfahren bei Betriebsanlagen, Dauer, Beschleunigungspotentiale, Effizienz – Maßnahmenhandbuch. 1998

- 130 Waltraud Winkler-Rieder, Dieter Pesendorfer
Landwirtschaft und Kulturlandschaft – Zur internationalen Diskussion. 1998
- 131 Christine Podlipnig, Wolfgang Stock
Wegefreiheit im Wald – Umwelt im Interessenkonflikt. 1998
- 132 Werner Hochreiter (Hrsg.)
Abfallpolitik und Konsumenteninteressen - Nationale Erfahrungen im europäischen Vergleich - Künftige Regelungen für Altautos und Elektroaltgeräte am Prüfstand. 1999
- 133 Renate Gabriel
Autoverwertung - Fallstudien zur Behandlung von Alt-Pkw in Autoverwertungsbetrieben. 1999
- 134 Österreichisches Institut für Raumplanung
Verkehrsentwicklung in Österreich Verkehrsmengen und Emissionen auf wichtigen Straßen. 1999
- 135 Manfred T. Kalivoda
Verkehrslärmschutz in Österreich Maßnahmen und Aufwände im Vergleich je Verkehrsträger Schienen-, Straßen- und Luftverkehr. 2000
- 136 Manfred T. Kalivoda
Verkehrslärmschutz in Österreich – Teil II Anteil des LKW-Verkehrs am Straßenverkehrslärmproblem. 2000
- 137 Ralf Aschemann
Umweltfolgen von Gesetzen Ausländische Erfahrungen mit a priori-Abschätzungen – Möglichkeiten für Österreich? 1999
- 138 Christian Onz
Deregulierung im Umweltrecht Ein Überblick. 1999
- 139 Eckart Hildebrandt, Eberhard Schmidt (Hg.)
Arbeitnehmerbeteiligung am Umweltschutz Die ökologische Erweiterung der industriellen Beziehungen in der Europäischen Union. 2000
- 140 Mario Offenhuber
Wegefreiheit im Wald II Historische Entwicklung in Österreich Mit einem Anhang über das Betretungsrecht in Schweden, Schweiz und Deutschland. 2000
- 141 Österreichisches Institut für Raumplanung
Verkehrsentwicklung und Schadstoffemissionen im Straßennetz von Wien. 2001
- 142 Klaus Federmair
Unternehmensverflechtungen in der österreichischen Entsorgungswirtschaft. 2001
- 143 Werner Hochreiter, Christoph Streissler, Walter Hauer
Lenkungswirkung und Verwendung des Altlastenbeitrags – Beiträge zur Umsetzung der Deponieverordnung und zur Reform der Altlastensanierung in Österreich. 2001
- 144 Oliver Fritz, Michael Getzner, Helmut Mahringer, Thomas Ritt
Umwelt und Beschäftigung Strategien für eine nachhaltige Entwicklung und deren Auswirkungen auf die Beschäftigung. 2001
- 145 Michael Hecht
Partizipation und Access to Justice im Umweltbereich – Umsetzung der Aarhus-Konvention in Österreich. 2001
- 146 Werner Hochreiter (Hrsg.)
Abfallpolitik zwischen Nachhaltigkeit und Liberalisierung – Das Projekt „Gesamtreform“ aus Arbeitnehmer- und Konsumentensicht. 2001
- 147 Beate Littig, Erich Grießler
Umwelt und Arbeit – Integrierter Umweltschutz; Innerbetriebliche Veränderung und Partizipation. 2001
- 148 David Hall, Klaus Lanz
Kritik der Studie von PricewaterhouseCoopers über Wasserver- und Abwasserentsorgung. 2001
- 148a (In englischer Sprache erschienen)
- 149 Thomas Ritt (Hrsg.)
Soziale Nachhaltigkeit Von der Umweltpolitik zur Nachhaltigkeit ? 2002
- 150 Wolfgang Lauber (Hrsg.)
Wasser zwischen öffentlichen und privaten Interessen – Internationale Erfahrungen. 2002
- 151 Werner Hochreiter (Hrsg.)
Umwelthaftung - bitte warten. Der Vorschlag der EU-Kommission zur Umwelthaftung – Wem nützt er wirklich ? 2002
- 152 Michael Hecht
Das rechtliche Umfeld des Berichts von PricewaterhouseCoopers zur österreichischen Siedlungswasserwirtschaft. 2003
- 153 Bände 1-5
Wilfried Schönböck et.al.
Internationaler Vergleich der Siedlungswasserwirtschaft. 2003

- 153/Band 1: *Länderstudie Österreich*.2003
- 153/Band 2:*Länderstudie England und Wales*.2003
- 153/Band 3:*Länderstudie Frankreich*.2003
- 153/Band 4:*Überblicksdarstellungen Deutschland und Niederlande*.2003
- 153/Band 5:*Systemvergleich vor europäischem und ökonomischem Hintergrund*.2003
- 154 Wolfgang Lauber (Hrsg.)
Was kostet die Umwelt ? GATS und die Umweltrelevanz der WTO-Abkommen Tagungsband.2003
- 155 Wolfgang Lauber (Hrsg.)
Ausverkauf des Staates ? Zur Privatisierung der gesellschaftlichen Infrastruktur, Tagungsband. 2003
- 156 Thomas Gutwinski, Christoph Streissler (Hrsg.)
Umweltschutz- und ArbeitnehmerInnenschutz- Managementsysteme. 2003
- 157 Werner Hochreiter (Hrsg.)
Bestrafung von Unternehmen – Anforderungen an die kommende gesetzliche Regelung aus ArbeitnehmerInnen- und KonsumentInnensicht, Tagungsband. 2003
- 158 *Was kostet die Umwelt? Wie umweltverträglich ist die EU? Tagungsband*. 2004
- 159 Walter Hauer
Schutz von Getränkemehrwegsystemen – Aufarbeitung fachlicher Grundlagen anlässlich der Aufhebung der Getränkeziele durch den Verfassungsgerichtshof. 2003
- 160 Beate Littig, Erich Grießler
Soziale Nachhaltigkeit. 2004
- 161 Hans Huber Abendroth
Der „Wasserkrieg“ von Cochabamba. Zur Auseinandersetzung um die Privatisierung einer Wasserversorgung in Bolivien. 2004
- 162 *Hauptsache Kinder! Umweltpolitik für Morgen* Tagungsband. 2004
- 163 Österreichisches Institut für Raumplanung
Verkehrsmengen und Verkehrsemissionen auf wichtigen Straßen in Österreich 1985 – 2003. 2004
- 164 *Einflussfaktoren auf die Höhe der Müllgebühren*, 2005
- 165 *Anteil des LKW-Quell-Ziel-Verkehrs sowie dessen Emissionen an gesamten Straßengüterverkehr in Wien*
Österreichisches Institut für Raumplanung, 2006
- 166 *Privatisierung des Wassersektors in Europa Reformbedarf oder Kapitalinteressen?*
Wolfgang Lauber (Hrsg), 2006
- 167 *EU und Wasserliberalisierung*
Elisa Schenner, 2006
- 169 *REACH am Arbeitsplatz Die Vorteile der neuen europäischen Chemikalienpolitik für die ArbeitnehmerInnen*
Tony Musu, 2006
- 170 *Feinstaub am Arbeitsplatz Die Emissionen ultrafeiner Partikel und ihre Folgen für ArbeitnehmerInnen*
Tagungsband, 2006
- 171 *Luftverkehr und Lärmschutz Ist-Stand im internationalen Vergleich Grundlagen für eine österreichische Regelung*
Andreas Käfer, Judith Lang, Michael Hecht, 2006
- 173 *Welche Zukunft hat der Diesel? Technik, Kosten und Umweltfolgen*
Tagungsband, Franz Greil (Hrsg), 2007
- 174 *Umsetzung der EU-Umwelthaftungsrichtlinie in Österreich*
Tagungsband ergänzt um Materialien und Hintergrunddokumente zum Diskussionsprozess. Werner Hochreiter (Hrsg), 2007
- 175 *Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr*
Karl Steininger et.al., 2007