

## **Anhang 7: Prüfung der Erforderlichkeit einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)**

## **Prüfung der Erforderlichkeit einer Strategische Umweltprüfung (SUP) für den Nahverkehrsplan Stadt- und Landkreis Heilbronn**

Die EU-Richtlinie 2001/42 in Verbindung mit dem Bundesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) §14b Abs. 3 verlangt eine Strategische Umweltprüfung (SUP) für alle Maßnahmenvorschläge eines Nahverkehrsplans, sofern diese sich erheblich nachteilig auf die Umwelt auswirken. Ziel dieser Vorgabe ist es, durch *„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.“* Voraussetzung ist jedoch, dass der Nahverkehrsplan für die jeweiligen Maßnahmen als rahmensetzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG betrachtet wird.

Der Nahverkehrsplan erhält seine mittelbare Bindungswirkung durch die Berücksichtigung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG). In diesem Kontext beeinflussen die Inhalte des Nahverkehrsplans fallweise die Ausgestaltung von Liniengenehmigungen der Verkehrsunternehmen und begleiten Planfeststellungsverfahren für Ausbaumaßnahmen im Stadt- oder Straßenbahnnetz. Insoweit kann der Nahverkehrsplan als rahmensetzend im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG<sup>1</sup> betrachtet werden. Zudem bildet der Nahverkehrsplan die Grundlage für Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen zur Ausgestaltung der Verkehrsangebote. Maßnahmenvorschläge, die sich an Straßenbaulastträger oder an die kreisangehörigen Kommunen richten (z.B. zur Gestaltung von ÖPNV-Zugangsstellen), haben demgegenüber ausschließlich empfehlenden Charakter.

Mit dem Instrument der Strategischen Umweltprüfung sollen möglichst frühzeitig Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufgezeigt werden. Die Güte der Umweltprüfung muss dabei die Planungstiefe der entsprechenden Planung (in diesem Fall des Nahverkehrsplans) nicht übersteigen und kann sich auf dem (groben) Niveau von „aus dem Stand“ verfügbarer Umweltdaten stützen. Um den Aufwand einer Umweltprüfung zu reduzieren, kann die Prüfung einzelner Umweltaspekte bei einem konkreten Projekt auf andere Planungsverfahren (z.B. Regionalplanung, Flächennutzungsplanung) verlagert oder ggf. bereits vorliegende Prüfungsergebnisse von dort übernommen werden.

Im Folgenden soll nun überprüft werden, ob der vorliegende Nahverkehrsplan überhaupt der Verpflichtung zur Prüfung von Umweltauswirkungen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)<sup>2</sup> unterliegt. Grundlage hierfür ist der vom Umweltbundesamt herausgegebene „Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP)“. Die im Leitfaden enthaltene Arbeitshilfe 3 dient der Feststellung der Prüfpflicht und der SUP-Vorprüfungspflicht eines Plans oder Programms (vgl. Abbildung 1 (Anhang 7)).

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001, ABl. L 197 vom 21. Juli 2001

<sup>2</sup> Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S.1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)

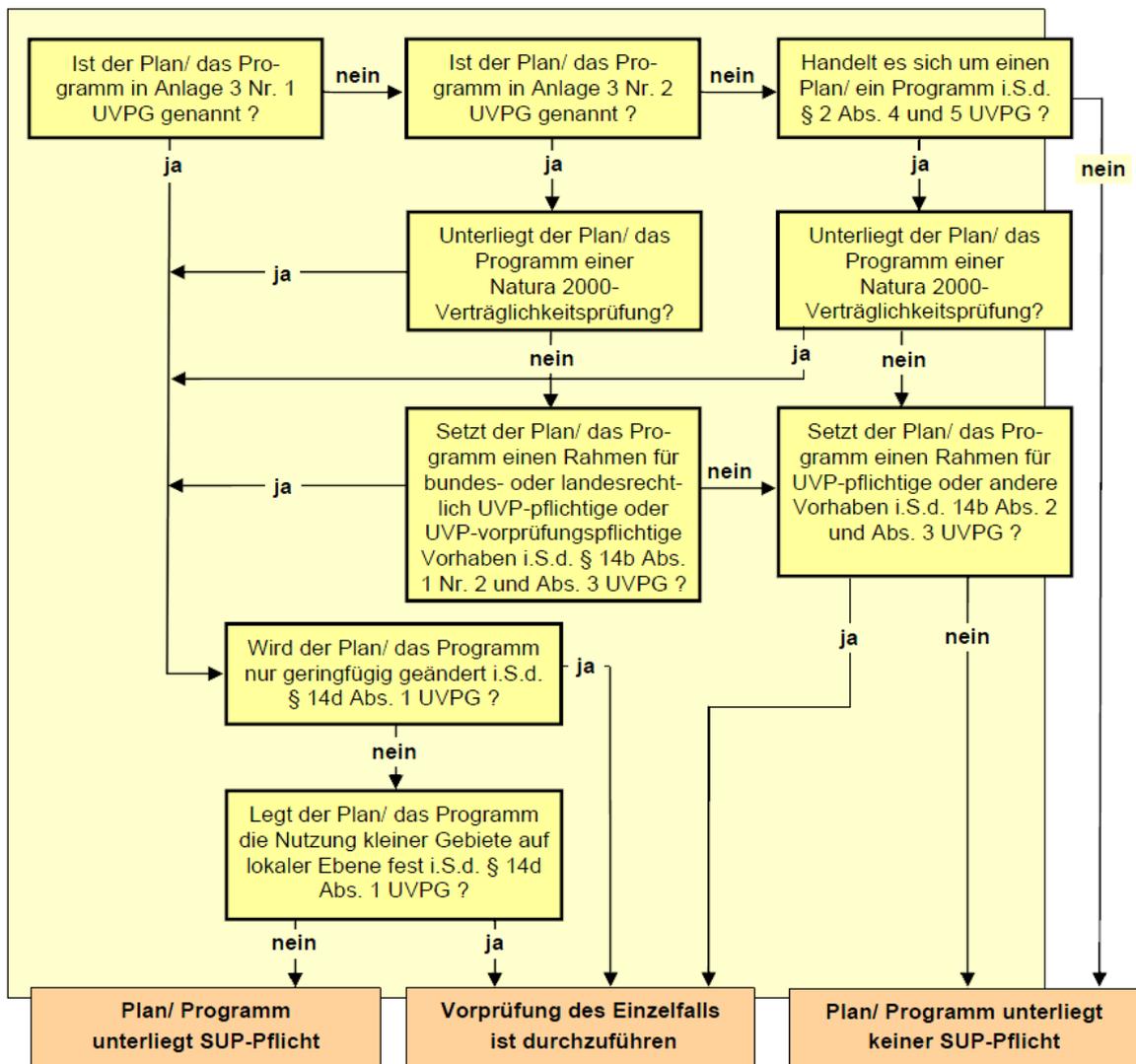


Abbildung 1 (Anhang 7): Prüfung der SUP-Pflicht des Nahverkehrsplans<sup>3</sup>

Die folgenden Prüffragen können für den vorliegenden Nahverkehrsplan eindeutig beantwortet werden:

1. Die konditionelle Pflicht, den Nahverkehrsplan einer SUP zu unterziehen entfällt, da der Nahverkehrsplan nach §14b Abs.1 Nr.2 in Anlage 3 Nr. 2 des UVPG bzw. des SUPG nicht genannt wird.
2. Der Nahverkehrsplan wird von einer Behörde angenommen und ist somit ein Plan im Sinne des § 2 Abs. 4 UVPG.
3. Der vorliegende Nahverkehrsplan unterliegt keiner „Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung“.
4. In §14 Abs. 2 UVPG wird auf die in Anlage 1 aufgeführten Vorhaben Bezug genommen. Im Verkehrsbereich betrifft dies ausschließlich Neubauvorhaben von Bahnstrecken und Bahnhöfen im Verkehrsbereich. Das Schienenverkehrsprojekt

<sup>3</sup> Umweltbundesamt (2010): Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (Langfassung) – Forschungsvorhaben 206 13 100: S. A-1

der Stadtbahn-Nord ist nicht Gegenstand dieses Nahverkehrsplans und wird hier nur nachrichtlich aufgeführt.

5. §14 Abs. 3 UVPG beschreibt die Rahmensetzung von Plänen und Programmen. Ein Rahmen wird immer dann gesetzt, wenn der Plan oder das Programm Festlegungen mit Bedeutung für die spätere Zulassungsentscheidung enthält, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen. Dies umfasst auch:
- Planinhalte, die rahmensetzend für Änderung von Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVPG sind,
  - Planinhalte, die eine spezifische Nutzung vorschreiben oder verbieten,
  - Planinhalte, die bei der späteren Zulassung von Vorhaben lediglich zu berücksichtigen sind (z.B. Ermessungsentscheidungen).

In Nahverkehrsplan sind lediglich Neubauvorhaben der Schieneninfrastruktur im ÖPNV, die nicht dem Fernverkehr dienen, rahmensetzend und somit SUP-pflichtig. Wie bereits ausgeführt ist das Verkehrsprojekt der Stadtbahn-Nord jedoch nicht Gegenstand dieses Nahverkehrsplans und wird hier nur nachrichtlich aufgeführt.

Somit erfolgt nach Abbildung 1 (Anhang 7) die Einordnung des vorliegenden Nahverkehrsplans in die Kategorie „**Plan / Programm unterliegt keiner SUP-Pflicht**“.

Dennoch soll geprüft werden, inwieweit Zielvorgaben, Standards und Maßnahmen im Nahverkehrsplan rahmensetzend sind und insoweit eine SUP-Pflicht abgeleitet werden kann. Schutzgüter und damit Prüfgegenstände gemäß Anhang I der EU-Richtlinie 2001/42/EG sind:

- Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft
- Kultur und sonstige Sachgüter
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Die Umweltwirkungen von Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs beschränken sich in der Regel auf die Aspekte Lärm, Emissionen und Flächeninanspruchnahme.

Nachfolgend werden die in Kapitel 3 (Anforderungsprofil für den ÖPNV) und Kapitel 5 (Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots) definierten Standards und Maßnahmen hinsichtlich Ihrer Umweltauswirkungen und ihrer SUP-Pflicht beleuchtet:

- (1) Ziele und Standards der Erschließungs- und Verbindungsqualität im ÖPNV (Kapitel 3.2.2 bis 3.2.3 für den Stadtkreis Heilbronn bzw. 3.3.2 bis 3.3.3 für den Landkreis Heilbronn):

Die Ziele und Standards der Erschließungs- und Verbindungsqualität im ÖPNV können auf einigen Stadtbahn- und Buslinien zu einem höheren Fahrtenangebot

gegenüber dem Status quo führen. Damit steigen auch Energieverbrauch, Luftschadstoff- und Lärmemissionen im ÖPNV. Da mit den vorgeschlagenen Maßnahmen jedoch eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf den ÖPNV angestrebt wird, ist gesamthaft gesehen eine Verringerung des Energieverbrauchs und der Luftschadstoff- bzw. Lärmemissionen zu erwarten.

Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG rahmensetzend, die Maßnahmen besitzen aber keine erheblichen Umweltauswirkungen.

(2) Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Heilbronn (Kapitel 5.2):

Infolge der Maßnahmen 1 – 3 und 6 sind zusätzliche Fahrten auf einigen Buslinien sehr wahrscheinlich. Die Maßnahmen leiten sich unmittelbar aus den Zielen und Standards der Erschließungs- und Verbindungsqualität im ÖPNV ab (vgl. Punkt (1)). Auch hier wird eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf den ÖPNV angestrebt, so dass gesamthaft gesehen eine Verringerung des Energieverbrauchs und der Luftschadstoff- bzw. Lärmemissionen zu erwarten ist.

(3) Ziele und Maßnahmen im Bereich baulicher Infrastruktur für den Bus bzw. zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Kapitel 3.2.4.2 und 3.2.4.3 für den Stadtkreis Heilbronn bzw. 3.3.4.2 und 3.3.4.3 für den Landkreis Heilbronn):

Beim Neu- und Ausbau von Stadtbahn- und Bushaltestellen kann es fallweise erforderlich werden, zusätzliche Flächen zu versiegeln. Hier ist der Nahverkehrsplan nicht rahmensetzend und die Maßnahmen haben keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen. Vielmehr wird mit den Standards eine Verlagerung von bisherigen Pkw-Fahrten auf Bus und Stadtbahn angestrebt, was zu einer Verringerung des Energieverbrauchs und der Luftschadstoff- bzw. Lärmemissionen führt; dies gilt insbesondere für Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsträgern.

(4) Umsetzung von Barrierefreiheit (Kapitel 3.2.4.8 für den Stadtkreis Heilbronn bzw. 3.3.4.8 und Kapitel 5.2 für den Landkreis Heilbronn):

Aufgrund der hierfür erforderlichen Einzelmaßnahmen, insbesondere der Maßnahme 5 im Landkreis Heilbronn, sind keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

(5) Anforderungen an die Umweltstandards (Kapitel 3.2.4.9 für den Stadtkreis Heilbronn bzw. 3.3.4.9 für den Landkreis Heilbronn):

Durch eine Verbesserung der Abgasemissionswerte bei der eingesetzten Busflotte wird die Luftschadstoffbelastung verringert. Gegebenenfalls kann sich der Energieverbrauch der Fahrzeuge hierdurch leicht erhöhen.

Hier ist der NVP durch seine Berücksichtigung im PBefG rahmensetzend, es bestehen aber keine schwerwiegenden negativen Umweltauswirkungen.