



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 9322  
E-Mail: [office@oegut.at](mailto:office@oegut.at)  
[www.oegut.at](http://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, 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 ExpertInnen<sup>1</sup>. 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 Arbeitsgruppensitzungen 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, 2001<sup>2</sup>).

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.

---

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

<sup>2</sup> 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-Richtlinie**

### Die 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.“<sup>3</sup>

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.

---

<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> 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. Immissionschutzgesetz-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

---

<sup>4</sup> Die Liste befindet sich zum Nachschlagen im Anhang der Empfehlungen.

---

der Trassenverordnung noch alle Materiengenehmigungen einzeln erteilt werden müssen. Im Erkenntnis des VfGH 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 behebendes 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."<sup>5</sup> Dieser Gedanke sollte in das zu schaffende verkehrsträgerübergreifende Planungsinstrumentarium übernommen werden.<sup>6</sup>

---

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

<sup>6</sup> 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 soll<sup>7</sup>. 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.

---

<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup> Die Gesellschaften zur Errichtung von Straßen oder Bahnstrecken haben sich in erster Linie

---

<sup>8</sup> 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](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 nutznießlerorientierte 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 Gesamtverkehrsplan<sup>9</sup> 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.

---

<sup>9</sup> 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 werden<sup>10</sup>. 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

---

<sup>10</sup> 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 Staffelungen 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<sup>11</sup>**

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

---

<sup>11</sup> 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 genützte – 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 <sup>12</sup> )	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 <sup>13</sup> )	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

<sup>12</sup> 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

---

<sup>13</sup> 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.

	<b>Problemfeld (Punkte)</b>	<b>Reihung</b>		<b>Problemfeld (Punkte)</b>	<b>Reihung</b>
<b>1</b>	<b>SUP allgemein</b>		<b>3</b>	<b>Defizite in der Planungsqualität</b>	
1.1	Viele strategische Planungen nicht SUP-pflichtig (10)	<b>IV</b>	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)	<b>VII</b>	3.3	Kein Bewertungsverfahren für GVP-Projekte (9)	<b>V b</b>
1.4	Klarere Trennung zwischen UVP + SUP-Ebene (Planungstiefe) (14)	<b>II</b>	3.4	Bewusstsein zu Umweltverpflichtungen fehlt (Vertragsverletzung) (1)	XI g
1.5	SUP soll nicht als „Rechtfertigungsinstrument“ eingesetzt werden (1)	XI b	3.5	Unklarheiten zur Wegekosten-RL machen Verkehrsprognosen schwierig (2)	X b
<b>2</b>	<b>Defizite im Planungssystem</b>		<b>4</b>	<b>Defizite in den Grundlagen</b>	
2.1	Genehmigungsverfahren dauern lange (8)	<b>VI a</b>	4.1	Straßenprojekte leichter zu finanzieren (0)	XII c
2.2	Derzeit fehlt Konnex zwischen Raum- und Verkehrsplanung (15)	<b>I</b>	4.2	Enteignungsmöglichkeiten schaffen kontraproduktives Klima (1)	XI h
2.3	Lange Vorlaufzeiten bei Infrastrukturplanung $\approx$ fehlende Flexibilität (6)	<b>VIII</b>	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	<b>5</b>	<b>Verkehrspolitik</b>	
2.6	Interessenskonflikte Staat plant + genehmigt (1)	XI e	5.1	Instrumente zur Kostenwahrheit im Verkehr fehlen (12)	<b>III</b>
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)	<b>V a</b>	5.4	Mobilitätsbedarf soll hinterfragt werden (3)	IX c
2.10	Verkehrsträger-übergreifende Planung fehlt (8)	<b>VI b</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			