

## Anlage 10 – Prüfung der Erforderlichkeit einer Strategischen Umweltprüfung für den RNVP

Im Rahmen der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV wurde die Erforderlichkeit einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) überprüft. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen hierfür werden in der EU-Richtlinie 2001/42/EG [RL SUP EU] in Verbindung mit dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung [UVPG] gelegt.

Ziel der EU-Richtlinie 2001/42/EG *„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 1 EU-Richtlinie 2001/42/EG).

§ 35 UVPG benennt die SUP-Pflicht in bestimmten Plan- oder Programmbereichen und im Einzelfall. Da Nahverkehrspläne in der maßgebenden Anlage 5 zum UVPG nicht aufgeführt sind, unterliegt die SUP-Pflicht einer Einzelfallprüfung. Eine SUP-Pflicht besteht, wenn der RNVP

1. *„für die Entscheidung über die Zulässigkeit von (...) Vorhaben einen Rahmen (setzt)“* und
2. *„nach einer Vorprüfung im Einzelfall (...) voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen (hat)“.*

### Frage der rahmensetzenden Wirkung

Der RNVP könnte *„einen Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben setzen, wenn darin „Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen, enthalten“* sind.

Anlage 1 zum UVPG benennt die Vorhaben, die vom Geltungsbereich des UVPG erfasst werden. Von diesen kann der RNVP allenfalls Aussagen zum *„Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen ein schließlich Bahnstromfernleitungen“* (Ziffer 14.7. der Anlage 1) treffen. Ob diese den Charakter von *“Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen (..)”* (35 (3) UVPG) haben können, kann nicht ausgeschlossen werden, da Ausbauprojekte von Schienenwegen in der Regel einer Planfeststellung bedürfen und die Genehmigungsbehörde die Übereinstimmung des beantragten Vorhabens mit dem RNVP bei ihrer Entscheidungsfindung über die Zulässigkeit dieses Vorhabens berücksichtigen kann. Ob die rahmensetzende Wirkung des RNVP damit tatsächlich gegeben ist, lässt sich nicht eindeutig klären, aber auch nicht ausschließen.

Daher erfolgt eine Vorprüfung im Einzelfall.

### **Überschlägige Prüfung, ob der RNVP voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat, die im weiteren Aufstellungsverfahren nach § 43 Absatz 2 zu berücksichtigen sind**

Für die Vorprüfung im Einzelfall sind nach § 35 (4) UVPG die in der in Anlage 6 zum UVPG aufgeführten Kriterien einzuschätzen, ob der Plan oder das Programm

voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat, die so weitreichend sind, dass sie im weiteren Aufstellungsverfahren nach § 43 Absatz 2 zu berücksichtigen wären.

Zuständige Behörde im Sinne des UVPG ist im Fall des RNVP der Verkehrsverbund, der den RNVP aufstellt.

In der überschlägigen Prüfung sind die nachstehenden Merkmale des Plans und der möglichen Auswirkungen des Plans dahin gehend zu betrachten, ob der Plan dadurch erhebliche Umweltauswirkungen hat:

1. Merkmale des Plans, insbesondere in Bezug auf
  - das Ausmaß, in dem der Plan einen Rahmen setzt sowie andere Pläne und Programme beeinflusst;
  - die Bedeutung des Plans für die Einbeziehung umweltbezogener, einschließlich gesundheitsbezogener Erwägungen, sowie für die Durchführung nationaler und europäischer Umweltvorschriften;
  - die für den Plan relevanten umweltbezogenen Probleme, einschließlich der gesundheitsbezogenen Probleme.
2. Merkmale der möglichen Auswirkungen und der voraussichtlich betroffenen Gebiete, insbesondere in Bezug auf
  - die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen;
  - den kumulativen und grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen;
  - die Risiken für die Umwelt, einschließlich der menschlichen Gesundheit (zum Beispiel bei Unfällen);
  - den Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen;
  - die Bedeutung und die Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebiets aufgrund der besonderen natürlichen Merkmale, des kulturellen Erbes, der Intensität der Bodennutzung des Gebiets jeweils unter Berücksichtigung der Überschreitung von Umweltqualitätsnormen und Grenzwerten;
  - die voraussichtliche Betroffenheit von im Bundesnaturschutzgesetz [BNatSchG] und im Wasserhaushaltsgesetz [WHG] genannten Gebieten sowie Gebiete mit Überschreitung von EU-geregelten Umweltqualitätsnormen, Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte sowie amtlich verzeichnete Denkmäler oder archäologisch bedeutende Landschaften.

### **Merkmale des RNVP**

Ziel des RNVP ist es, den ÖPNV attraktiver zu gestalten, um damit einen möglichst hohen Anteil am Gesamtverkehr zu übernehmen. Dabei wird davon ausgegangen, dass der ÖPNV im Regelfall die ökologisch verträglichere Variante gegenüber dem MIV darstellt. Mit ebenfalls umweltfreundlichen Verkehrsmodi wie Zufußgehen oder Radfahren bildet der ÖPNV eine strategische Allianz. Der RNVP enthält auch Vorschläge zur Förderung dieser strategischen Allianz.

Der RNVP entspricht mit dieser Zielsetzung grundsätzlich den Anforderungen des Umweltschutzes. Auf konkrete Vorhaben bezogene Umweltthemen sind vor allem der Flächenbedarf, Immissionen aus Bau und Betrieb, Energieverbrauch, der Eingriff in das Landschaftsbild einschließlich Flora und Fauna und die mögliche Betroffenheit von Schutzgütern.

Mit dem Maßnahmenplan bildet der RNVP Vorhaben hinsichtlich Bedarf, Lage und Betriebsbedingungen von Eisenbahnverkehrsinfrastruktur für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ab. Dabei umfasst der Maßnahmenplan auch nachrichtlich

übernommene oder bereits in der Umsetzung befindliche Vorhaben, die für die Angebotsentwicklung im Wirkungszeitraum des RNVP von Bedeutung sind.

Die im Maßnahmenplan enthaltenen Vorhaben sind weiter zu verfolgen. Der RNVP entfaltet jedoch keine apodiktische Umsetzungsverpflichtung. Insbesondere können Kriterien der Umweltauswirkungen, der volkswirtschaftlichen Beurteilung oder Anpassungsnotwendigkeiten an geänderte Rahmenbedingungen dazu führen, dass ein Vorhaben nicht in der im RNVP beschriebenen Form realisiert werden kann. Umgekehrt sind Vorhaben, die nicht im RNVP enthalten sind, aber dessen Beurteilungsgrundsätzen entsprechen, nicht generell von einer Realisierung ausgenommen.

Der RNVP kann bei planfeststellungsrelevanten ÖPNV-Vorhaben herangezogen werden, um zu prüfen, ob die beantragte Planung im RNVP enthalten ist beziehungsweise mit dessen Zielen konform ist. Der RNVP beeinflusst die lokalen NVP insoweit, als die Pläne nach dem Gegenstromprinzip aufeinander abzustimmen sind.

### **Merkmale der möglichen Auswirkungen des RNVP**

Das mögliche Vorliegen der Voraussetzungen für eine Vorprüfung im Einzelfall bezieht sich beim RNVP, wie oben ausgeführt, konkret auf die Planaussagen zum „*Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen*“ (Anlage 1 UVPG), so dass nur diesbezügliche Aussagen des RNVP der Vorprüfung im Einzelfall unterliegen und nicht etwa Aussagen zu Tarif, Marketing oder anderen Themen des RNVP.

Die Entwicklung des Schienennetzes ist ein kontinuierlicher Prozess der Planung und Realisierung von Einzelvorhaben. Bei jedem Projekt müssen voraus gehende Planungen einbezogen werden, da sie Rahmenbedingungen setzen können. Diese Planungen sind originär in unterschiedlichen Plänen und Programmen unterschiedlicher Verfasser verankert. Die beiden herausragenden Pläne und Programme, die der RNVP zu beachten hat, sind der Bundesverkehrswegeplan 2030 und das Programm Frankfurt Rhein Main<sup>plus</sup>. Darin enthaltene Vorhaben sind im RNVP nachrichtlich dargestellt. Eine etwaige Vorprüfung muss demnach in den Plänen erfolgen, in denen sie originär verankert sind. Die Pflicht zur überschlägigen Prüfung kann vorliegend nur für die originär im RNVP neu enthaltenen Vorhaben bestehen.

Ab der Untersuchungstiefe der Vorplanung sind bei Vorhaben deren umweltbezogene Auswirkungen mit zu betrachten. Die Vorplanung hat das Ziel, Varianten zu entwickeln und zu bewerten, wobei die Umweltauswirkungen ein Abwägungskriterium bei der Variantenbetrachtung sind. Soweit diese Vorhaben der Plangenehmigung oder der Planfeststellung bedürfen, ist in dieser Planungsphase die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verpflichtend.

Die umweltfachliche Betrachtung während der Planung hat gegenüber einer SUP einen bedeutend höheren Konkretisierungsgrad. Die Vorprüfung im Hinblick auf die SUP-Pflicht des RNVP kann deshalb Vorhaben ausklammern, bei denen der Planungsfortschritt bereits die verpflichtete Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder entsprechende Voruntersuchungen ausgelöst hat. Die umweltfachlichen Belange werden in der jeweiligen vorhabenbezogenen Planung detaillierter geprüft als dies mittels einer SUP möglich wäre.

Die Vorhaben, die originär im vorliegenden RNVP entwickelt wurden, dem Bau von Eisenbahninfrastruktur zuzuordnen sind und noch nicht das Stadium der Vorplanung erreicht oder durchlaufen haben, lassen sich nach ihrem Ziel in drei übergeordnete Vorhabengruppen zusammenfassen:

- Vorhaben zur Streckenreaktivierung;

- Vorhaben zur Streckenelektrifizierung und zum Streckenausbau;
- Stationsvorhaben.

Da es sich um noch nicht in der Planungsphase befindliche Vorhaben handelt, ist eine genauere Betrachtung von Konflikten mit Schutzgütern auf der Basis von Kartierungen und Flächenüberlagerungen nicht möglich. Die überschlägige Prüfung bezieht sich demnach auf den Abgleich des voraussichtlichen Planungsbereichs mit öffentlich zugänglichen Schutzgebietsplänen. Ob und in welchem Umfang ein möglicher Konflikt entsteht und wie er vermieden oder minimiert werden kann, ist dann konkrete Aufgabe der jeweiligen Planung.

Die überschlägige Prüfung der für den Maßnahmenplan vorgesehenen Vorhaben zur Streckenreaktivierung, Streckenelektrifizierung oder Stationsvorhaben hat in zwei Fällen eine Konfliktbehaftung mit Schutzgebieten gemäß der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) ergeben. Allerdings ist es der weiteren Planung vorbehalten, durch Vermeidungsmaßnahmen den möglichen Konflikt auszuschließen oder so weit zu mindern, dass die Erheblichkeitsschwelle für den RNVP nicht erreicht wird. Die bezüglich einer Reaktivierung zu prüfende Aartalbahn verläuft durch das FFH-Schutzgebiet „Aartalhänge“ (Nummer 5814-303) und ist als Verkehrsfläche ausgewiesen, auf der Museumsbahnbetrieb ist zugelassen ist. In der projektbezogenen Machbarkeitsstudie ist zu klären, ob eine Betroffenheit des FFH-Gebiets infolge von Reaktivierungsmaßnahmen entstehen würde.

Im Falle einer Elektrifizierung der Lahntalbahn ist zu beachten, dass diese durch das FFH-Gebiet „Lahntal und seine Hänge“ (Nummer 5515-303) verläuft. Hier ist die Vereinbarkeit einer Elektrifizierung mit den Schutzgebietszielen bei einer entsprechenden Planung zu klären. Die entsprechenden Schutzziele sind bei der Planung zu beachten.

Bei den kleinräumigen Stationsvorhaben wurden keine gravierenden Auffälligkeiten festgestellt.

In der Summe sind keine erheblichen Umweltauswirkungen des RNVP aufgrund der originär dem RNVP zuzuordnenden Maßnahmen des Maßnahmenplans zu erwarten.

## **Zusammenfassung und Ergebnis**

Ziel sämtlicher SPNV-Vorhaben im RNVP ist die Entwicklung und Optimierung des umwelt- und klimafreundlichen Verkehrssystems Schiene als Grundlage für eine zukünftige Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Damit werden die Erreichung der politisch übergeordneten klimapolitischen Ziele unterstützt. Die Entwicklung des Schienenverkehrssystems und damit der im RNVP genannten Vorhaben wird durch Land und Bund gefordert.

Insgesamt sind aus den im RNVP genannten und beschlussrelevanten Vorhaben und Maßnahmen überschlägig keine erheblichen Umweltauswirkungen nach § 35 (4) Satz 1 UVPG zu erwarten, insbesondere da keine Neubaustrecken und -korridore benannt werden.

Nach einer überschlägigen Prüfung und Abwägung der rechtlichen Lage und unter Berücksichtigung der ausgeführten Aspekte ist eine SUP im Rahmen dieser Fortschreibung des RNVP nicht erforderlich.

## Quellen

[BNatSchG] Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (Bundesgesetzblatt I Seite 2542), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (Bundesgesetzblatt I Seite 706) geändert worden ist

[RL SUP EU] Richtlinie 2001/42/Europäische Gemeinschaft des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme. Amtsblatt Nummer L 197 Seite 30.

[UVPG] Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (Bundesgesetzblatt I Seite 94), das zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (Bundesgesetzblatt I Seite 706) geändert worden ist.

[WHG] Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (Bundesgesetzblatt I Seite 2585), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Dezember 2018 (Bundesgesetzblatt I Seite 2254) geändert worden ist.