

Strategische Prüfung im Verkehrsbereich

Leitfaden Screening, Scoping und Umweltbericht

Strategische Prüfung im Verkehrsbereich

Leitfaden Screening, Scoping und Umweltbericht

Wien, 2023

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie (BMK)

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62-650

bmk.gv.at

Inhaltliche Überarbeitung: Universität für Bodenkultur, Department für Raum, Landschaft und
Infrastruktur, 1190 Wien

Autorinnen und Autoren: Astrid Gühnemann, Reinhard Hössinger, Alexandra Jiricka-Pürner,
Gesa Geißler, Valerie Batiajew, Eva-Maria Unger

Hinweis: dieser Leitfaden basiert auf der Vorgängerversion, erstellt vom Büro RaumUmwelt®
Planungs-GmbH (BMVIT, 2018).

Wien, Januar 2023

Inhalt

1 Einleitung	6
1.1 Anwendungsbereich und Gegenstand des Leitfadens.....	6
1.2 Zum strategischen Charakter der SP-V.....	7
1.3 Aufbau des Leitfadens.....	10
2 Ablauf der Änderung des Bundesverkehrswegeetzes	11
2.1 Prozess der Vorbereitung und Durchführung einer SP-V.....	11
2.2 Akteur:innen und Zuständigkeiten.....	15
2.3 Dokumente.....	16
2.4 Beteiligung in der SP-V.....	17
3 Screening	19
3.1 Ziel, Inhalt und Ablauf des Screenings.....	19
3.2 Aufbau und Inhalte des Screening-Dokuments.....	20
4 Scoping	29
4.1 Ziel, Inhalt und Ablauf des Scopings.....	29
4.2 Aufbau und Inhalte des Scoping-Dokuments.....	31
5 Aufbau des Umweltberichts	33
6 Nichttechnische Zusammenfassung	34
6.1 Anforderungen.....	34
6.2 Hinweise für das Verfassen der nichttechnischen Zusammenfassung.....	35
7 Vorschlag der Netzveränderung	37
7.1 Inhalt der Netzveränderung.....	37
7.2 Ziele der Netzveränderung.....	38
7.3 Nutzen der Netzveränderung.....	40
7.4 Begründung des hochrangigen Charakters der Netzveränderung.....	42
7.5 Beziehung zu anderen Plänen und Programmen.....	44
7.6 Maßgebliche Ziele des Umweltschutzes.....	46
7.7 Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz.....	49

8 Systemabgrenzung	51
8.1 Räumliche Systemabgrenzung.....	51
8.2 Zeitliche Systemabgrenzung.....	53
8.3 Inhaltliche Systemabgrenzung.....	54
9 Entwicklung von Alternativen	56
9.1 Nullalternative.....	56
9.2 Alternativen.....	58
10 Verkehrliche Strukturen und ihre Entwicklung	61
11 Umweltbedingungen	64
11.1 Methodischer Zugang für die Darstellung der Umweltbedingungen.....	64
11.2 Darstellung der Umweltbedingungen.....	67
12 Auswirkungsermittlung und -bewertung	70
12.1 Bewertungsrahmen für die Auswirkungsbeurteilung.....	70
12.2 Methoden zur Auswirkungsbeurteilung.....	72
12.3 Darstellung der Auswirkungen.....	74
12.4 Wechselbeziehungen.....	77
12.5 Maßnahmen zur Verhinderung negativer Umweltauswirkungen.....	79
12.6 Bewertung und Gegenüberstellung der Auswirkungen.....	81
13 Grundlagen für die Gesamtbeurteilung der Netzveränderung	85
13.1 Nachweis des hochrangigen Charakters der Netzveränderung.....	85
13.2 Empfehlung der Netzveränderung.....	90
13.3 Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Inhalte.....	92
13.4 Monitoring.....	93
14 Formale Nachweise	96
14.1 Nachweis der Berücksichtigung der Vorgaben aus dem SP-V-Gesetz.....	96
14.2 Berücksichtigung der Stellungnahmen aus dem Scoping.....	97

Glossar	99
Abkürzungsverzeichnis	107
Gesetze, Verordnungen, Gesetzliche Richtlinien	108
Literaturverzeichnis	109
Ausgewählte Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)	111
Bisher verfasste Umweltberichte (chronologisch)	112

1 Einleitung

1.1 Anwendungsbereich und Gegenstand des Leitfadens

Das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz Österreichs besteht aus Bundesstraßen, Eisenbahn-Hochleistungsstrecken und Wasserstraßen. Die Elemente dieses hochrangigen Verkehrswegenetzes sind durch Nennung in einem der Verzeichnisse des Bundesstraßengesetzes 1971, in Hochleistungsstrecken-Verordnungen bzw. Nennung in § 15 Abs. 1 Schiffahrtsgesetz festgelegt.

Bei jeder Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes, kurz Netzveränderung, ist das Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) anzuwenden. Abgesehen von den in § 3 SP-V-Gesetz definierten Ausnahmen ist festgelegt, dass Netzveränderungen einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich, kurz SP-V, zu unterziehen sind.

Mit dem SP-V-Gesetz wurde die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, kurz SUP-Richtlinie, für den Bereich des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes in Österreich umgesetzt. Bei der SP-V handelt es sich somit um einen Prozess, der die strategische Umweltprüfung (SUP) im Sinne der SUP-Richtlinie umsetzt und mit spezifischen Anforderungen für die Konzeption des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes detailliert.

Fachlicher Kern der SP-V ist der Umweltbericht, in dem voraussichtlich erhebliche Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung sowie alternative Lösungsansätze darzustellen sind. Die erforderlichen Inhalte des Umweltberichts sind im SP-V-Gesetz festgelegt. Der vorliegende Leitfaden soll dazu beitragen, dass die Darstellung dieser Inhalte einheitlich in nachvollziehbarer Tiefe und Gliederung erfolgt.

Weitere fachlich-inhaltliche Dokumente sind das Scoping-Dokument, das der Vorbereitung der SP-V dient, sowie das Screening-Dokument, das in bestimmten Fällen zum Nachweis der Ausnahme von der allgemeinen Pflicht zur Durchführung einer SP-V erstellt wird. Der Leitfaden richtet sich somit an Initiatoren¹, also die nach SP-V-Gesetz zum Vorschlag einer Netzveränderung befugten Gebietskörperschaften und Unternehmen, bzw. die von diesen beauftragten Dienstleistenden, die für die Erstellung dieser fachlich-inhaltlichen Unterlagen verantwortlich sind.

Mit dem vorliegenden Leitfaden sollen – vor dem Hintergrund der Erfahrung aus der bisherigen Praxis – der strategische Charakter der SP-V allgemein gestärkt und eine

1 Der Begriff „Initiator“ bzw. „Initiatoren“ schließt alle initiiierenden Stellen ein und wurde nicht geändert, um die im SP-V-Gesetz genannte Begrifflichkeit beizubehalten und somit die Verständlichkeit im Sinnes des SP-V-Gesetzes zu gewährleisten.

größere strukturelle Einheitlichkeit erreicht werden. Gleichzeitig anerkennt der Leitfaden, dass jede Netzveränderung – und damit jede SP-V und jeder Umweltbericht – aufgrund der Einzigartigkeit jedes zu prüfenden Eingriffs und des jeweiligen betroffenen Raumes ein „Unikat“ darstellt und damit eines gewissen Maßes an Sensibilität und Flexibilität bedarf.

1.2 Zum strategischen Charakter der SP-V

Die SP-V dient der Vorbereitung strategischer Entscheidungen in einer sehr frühen Phase der Planung hochrangiger Linienverkehrsinfrastrukturen in Österreich. Durch die Aufnahme eines Netzelements in das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz (oder durch dessen Änderung oder Streichung) drücken die gesetzgebenden Instanzen (im Fall von Änderungen des Bundesstraßengesetzes 1971 oder des Schifffahrtsgesetzes) bzw. die Bundesregierung (im Fall von Hochleistungsstrecken-Verordnungen) ihre prinzipielle Absicht aus, eine bestimmte Verkehrsverbindung hochrangig errichten bzw. betreiben zu wollen, sie zu verändern, oder, im Falle der Rücknahme eines Netzelements (oder Teilen davon) aus dem bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz, diese Absicht zurückzunehmen.

Hochrangige Verkehrsverbindungen dienen primär dem Durchzugsverkehr und bieten daher eine überdurchschnittliche Infrastrukturqualität zu bundesweit einheitlichen und vorhersehbaren Nutzungsbedingungen. Diese Entscheidung ist Voraussetzung und Rechtsgrundlage dafür, nachgelagerte Schritte zu Planung und Finanzierung setzen zu können.

Das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz² ist das Ergebnis definierter Rechtsakte (Verordnungen sowie Änderungen von Gesetzen und Verordnungen), die jeweils für sich den Charakter eines Plans im Sinne der SUP-Richtlinie, nicht aber den eines konkreten (technischen) Projekts besitzen.

Dieser Umstand kommt auch durch die Art der Bezeichnung der einzelnen Netzelemente zum Ausdruck, die sich meist auf eine abstrakte Beschreibung eines groben Verlaufs mit wenigen Punkten im Sinne einer Knoten-Kanten-Logik beschränkt³.

Die SP-V befasst sich somit mit grundlegenden inhaltlichen Fragen, die sehr früh im Prozess der Vorhabensentwicklung stehen, und macht diese Fragen zum Gegenstand einer Diskussion unter Beteiligung der Öffentlichkeit.

2 Das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz setzt sich aus den in den Verzeichnissen zum Bundesstraßengesetz 1971, in den Hochleistungsstrecken-Verordnungen bzw. in § 15 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz genannten Netzelementen (Straßenzüge, Eisenbahnen und Gewässer) zusammen.

3 z. B. „S 8 Marchfeld Schnellstraße Knoten bei Raasdorf (S 1) - Staatsgrenze bei Marchegg“ oder „Wien - Staatsgrenze bei Marchegg“ für die Marchegger Ostbahn

Diese fundamentalen inhaltlichen Fragen sind daher auch im Umweltbericht, der die zentrale fachliche Grundlage der Diskussion bildet, gegenständlich:

- Ist eine Netzveränderung auf Bundesebene überhaupt notwendig?
- Welcher Verkehrsträger bzw. welche Alternative ist am ehesten geeignet, definierte Ziele zu erreichen?
- Welche Auswirkungen – auch und v. a. auf die Umwelt – lässt eine Netzveränderung prinzipiell erwarten?

Die Aussagen im Umweltbericht – und die Schlussfolgerungen – besitzen somit strategischen Charakter. Fragen, die in die Nähe einer konkreten Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturen im Raum gehen, sind nicht Gegenstand der SP-V. Sie werden in nachgelagerten Trassenauswahlverfahren, Vor- und Einreichprojekten behandelt. Entsprechend abstrakt ist die Aussageschärfe eines Umweltberichts. Relevant sind nur jene Aussagen, die in dieser frühen Planungsphase entscheidungsrelevant sind.

Der Mehrwert der SP-V besteht daher darin, all jene Themen zu behandeln, die in nachfolgenden Planungsphasen nicht mehr zur Disposition stehen. Fragen des grundsätzlichen Bedarfs, der prinzipiellen Lösungsalternativen oder etwa kumulativer Auswirkungen.

Operativ bedeutet das, dass viele der gewohnten Bearbeitungszugänge, Methoden und Aussagequalitäten aus dem Bereich der Projektplanung in der SP-V nicht zur Anwendung kommen: Statt einer detaillierten Auseinandersetzung mit einem (oder einigen wenigen) weitreichend ausgearbeiteten Lösungsweg(en) braucht es größtmögliche Ergebnisoffenheit; es stehen Plausibilitätsannahmen im Vordergrund; statt eines harten Prüfungsergebnisses mündet die Bearbeitung in Empfehlungen und Entscheidungshilfen bezüglich des Grundlegenden.

Dies ist auch dem Faktum geschuldet, dass die für einen detaillierten Bearbeitungszugang notwendigen Parameter auf Plan- und Programmebene weder mit hinreichender Genauigkeit bestimmt noch rechtswirksam verankert werden können.

Zu detaillierte Annahmen und Planungen auf strategischer Ebene stehen aufgrund langer Umsetzungszeiträume in einem Spannungsverhältnis zu einem sich ändernden Stand der Technik und rechtlichen Rahmen. Eine zu detaillierte Darstellung, oft angesprochen mit dem Begriff einer zu geringen „Flughöhe“, verstellt schließlich auch den Blick auf das Wesentliche, nämlich die strategische Frage, ob und warum eine Netzveränderung verfolgt werden soll oder nicht. Sie ist dann zudem der rechtlichen Determinierungskraft der Verankerung der Netzveränderung nicht angemessen, bei der es sich um keine Baugenehmigung handelt, sondern lediglich um den Auftrag der/der/des Gesetzgebenden bzw. der/der/des Verordnungsgebenden nachfolgende Planungsschritte einzuleiten.

Der vorliegende Leitfaden geht von einem solchen Grundverständnis der SP-V aus, das sich somit auch im Umweltbericht widerspiegeln soll. Der Leitfaden fordert daher gewisse Prinzipien ein, lässt aber auf dem Weg der Erfüllung ausreichend Raum für anlassbezogene Abweichungen.

Tabelle 1 SUP in einem hierarchischen System der Infrastrukturplanung
(nach: Fischer 2006, S. 189; eigene Bearbeitung und Aktualisierung)

Ebene der Entscheidung	Gegenstand	Aufgaben	Negative Wirkungen (Indikatoren für)	Instrumente der Bundesverkehrsplanung
Visionen, Strategien (entspricht dem englischen Begriff „policy“)	alle strategischen Optionen, um übergeordnete politische Zielsetzungen zu erreichen	Darstellung bestehender wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Ziele sowie deren Anwendung im Verkehrsbereich Identifikation von Entwicklungsszenarien (z. B. wirtschaftlich und räumlich) Identifikation von strategischen Handlungsoptionen zur Zielerreichung Evaluierung von Handlungsoptionen in Szenarios unter Angabe von Abwägungen in der Zielerreichung (Strategie-Beurteilung)	Energieverbrauch und CO ₂ -eq-Ausstoß andere Luftschadstoffe	Regierungsprogramm Raumentwicklungs-konzept Mobilitätsmasterplan
Netzpläne	nationale oder regionale Entwicklungsoptionen im Bereich der Infrastruktur	Identifikation intermodaler Entwicklungsoptionen zur Erreichung der Strategie-Ziele Auswirkungsbeurteilung von Handlungsoptionen zur Zielerreichung (Netzbeurteilung) Rückkoppelung zu Strategie-Ebene	Energieverbrauch und CO ₂ -eq-Ausstoß Biodiversität und Zerschneidung andere Luftschadstoffe Flächeninanspruchnahme	Bundesweit hochrangiges Verkehrsnetz (Hochleistungsstrecken-Verordnungen, § 15 Abs. 1 SchFG, Verzeichnisse des BStG 1971)
Korridorpläne	räumliche Alternativen innerhalb von Korridoren	Identifikation voraussichtlicher Auswirkungen bevorzugter Alternativen, möglichst innerhalb einer Verkehrsträgers (Korridorbeurteilung) Rückkoppelung zu Strategie- und Netzplanebene	Energieverbrauch und CO ₂ -eq-Ausstoß, Biodiversität und Zerschneidung Flächeninanspruchnahme schädliche Emissionen Lärm und visuelle Störungen	–
Programme	Festlegung prioritärer Projekte	Festlegung prioritärer Projekte mithilfe Multi-Kriterien-Analyse oder NKA (Programmbeurteilung) Rückkoppelung zu vorherigen Entscheidungsebenen	Energieverbrauch und CO ₂ -eq-Ausstoß, Flächeninanspruchnahme konkrete Umweltschäden Kosten	Rahmenplan ÖBB und ASFINAG, o.Ä.
Projekte	Projekteigenschaften	Optimierung des Projekts hinsichtlich definierter Ziele (Projektbeurteilung) Rückkoppelung zu vorherigen Entscheidungsebenen	lokal verortbare Auswirkungen	Projektplanung der ASFINAG, ÖBB INFRA oder via donau Baugenehmigung

1.3 Aufbau des Leitfadens

Der vorliegende Leitfaden bietet in Kapitel 2 einen Überblick über den Ablauf der Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes. Der Prozessablauf wird idealtypisch dargestellt und die wichtigsten Akteur:innen, Dokumente und Schritte zur Beteiligung bzw. Konsultation beschrieben. Der Fokus dieser Darstellung liegt auf jenen Aspekten, die für die Erstellung eines Umweltberichts oder eines Screening- und Scoping-Dokuments relevant sind bzw. das zugrundeliegende Verständnis schärfen.

Praktische Hinweise zur Erstellung des Screening-Dokuments finden sich in Kapitel 3. Darin werden Ziel, Inhalt und Ablauf des Screenings überblicksartig dargestellt und die Prüfschritte beschrieben. Weiters finden sich Angaben zur Form des Screening-Dokuments und zu den rechtlichen Grundlagen.

In Kapitel 4 werden Ziel, Inhalt und Ablauf des Scopings behandelt. Weiters werden Angaben zu Aufbau und Inhalten des Scoping-Dokuments, zu dessen Form und den rechtlichen Anforderungen gemacht. Die Angaben im Scoping-Dokument überschneiden sich teilweise mit jenen des Umweltberichts, daher wird auf eine genaue inhaltliche Beschreibung verzichtet und auf die Angaben zum Umweltbericht in den Kapiteln 7 bis 14 verwiesen.

Die Kapitel 5 bis 14 widmen sich der Erstellung des Umweltberichts. Hier liegt der Schwerpunkt des vorliegenden Leitfadens. Darin werden Angaben zu allen für den Umweltbericht notwendigen Inhalten gemacht. Die Kapitel sind im Wesentlichen entlang des idealtypischen Aufbaus eines Umweltberichts organisiert, der in Kapitel 5 dargestellt wird. Die Kapitelverweise in diesem Leitfaden beziehen sich jedoch immer auf die Kapitelnummern des Leitfadens (nicht die des Umweltberichtes). Beispielsweise wird das Kapitel 6 (Nichttechnische Zusammenfassung) im Umweltbericht üblicherweise dem Kapitel 1 entsprechen, die Gliederung des Umweltberichtes kann in der Praxis aber auch vom Vorschlag abweichen.

Darüber hinaus finden sich im Anhang am Ende des Leitfadens ein Glossar und Verzeichnisse der verwendeten Abkürzungen und der Literatur, sowie gesetzliche Grundlagen, ausgewählte Richtlinien und bisher verfasste Umweltberichte.

In den einzelnen Kapiteln sind die wichtigsten inhaltlichen Anforderungen dargestellt. Zusätzlich finden sich Hinweise zur leichteren Umsetzung; diese sind mit entsprechenden Icons am Seitenrand gekennzeichnet:



- Unter „Anforderungen nach SP-V-Gesetz“ wird – sofern klar zuordenbar – die konkrete Anforderung aus dem Gesetzestext zitiert.
- Unter „Form“ finden sich formale Hinweise zur Umsetzung der Inhalte, wie z. B. zur Art der Darstellung, im Umweltbericht, Screening- oder Scoping-Dokument.
- Beispiele werden abgebildet, um die Angaben des Leitfadens zu veranschaulichen.

2 Ablauf der Änderung des Bundesverkehrswegegesetzes

2.1 Prozess der Vorbereitung und Durchführung einer SP-V

Die Vorbereitung und Durchführung einer SP-V umfassen durch das SP-V-Gesetz festgelegte Phasen bzw. Arbeitsschritte, die durch die Literatur, Judikatur bzw. die gängige Praxis näher definiert und etabliert sind. Die SP-V endet mit der Veröffentlichung der Zusammenfassenden Erklärung durch das BMK. Wird die Netzveränderung durch das BMK danach weiterverfolgt, erfolgt die rechtliche Vorbereitung der Beschlussfassung.

Vorbereitung und Durchführung einer SP-V nehmen zumindest ein Jahr in Anspruch; kleinere Netzveränderungen können auch in kürzerem Zeitraum sein. Längere (informelle) Vorbereitungen verursachen im Allgemeinen eine Gesamtdauer von bis zu zwei Jahren. Die Vorbereitung der Beschlussfassung liegt außerhalb des durch das SP-V-Gesetz vorgegebenen Prozesses. Ihre Dauer hängt maßgeblich von den nachfolgenden Entscheidungs- und Gestaltungsprozessen im Bereich der/des Gesetzgebenden bzw. Verordnungsgebenden ab.

Vorbereitung der SP-V

Die Annahme des Bedarfs einer Netzveränderung resultiert meist aus einem bestehenden verkehrlichen Problem oder der Erkenntnis, dass bestimmte übergeordnete Entwicklungsziele durch infrastrukturelle Maßnahmen im Kompetenzbereich des Bundes erreicht werden können. Die Entwicklung der Annahme des Bedarfs einer Netzveränderung ist ein formloser Prozess, der in der Regel im Bereich des späteren Initiators liegt. Er läuft oft über mehrere Jahre oder Jahrzehnte hinweg mit unterschiedlicher Intensität und umfasst dabei in manchen Fällen Vorsondierungen sowie Machbarkeitsstudien. Auch räumliche Entwicklungskonzepte oder langfristige Verkehrs- und Wirtschaftsprognosen können den Bedarf für eine Netzveränderung oder die Überprüfung von früheren Festlegungen für das bundesweit hochrangige Verkehrswegegesetz begründen.

Aus dem angenommenen Bedarf einer Netzveränderung resultiert ein formaler Vorschlag einer Netzveränderung, den der Initiator – es können auch mehrere Initiatoren gemeinsam sein – dem BMK in Form eines Anschreibens übermittelt.

Erachtet es der Initiator als möglich, dass die vorgeschlagene Netzveränderung von der grundsätzlichen SP-V-Pflicht ausgenommen ist, wird ein Screening-Dokument verfasst, das dem BMK gemeinsam mit dem Vorschlag der Netzveränderung übermittelt wird. In diesem Fall führt das BMK ein Screening durch, in dem zu bestimmten umweltrelevanten Fragestellungen die Umweltstellen konsultiert werden.

Geht der Initiator von Anfang an von einer SP-V-Pflicht aus, so wird dem Vorschlag der Netzveränderung ein Scoping-Dokument beigelegt. Im Falle eines vorab durchgeführten Screenings wird das Scoping-Dokument erst nach dessen Abschluss erstellt und übermittelt, sofern sich aus dem Screening der Bedarf einer SP-V ergibt. Zu diesem Scoping führt das BMK Konsultationen mit den anderen Initiatoren sowie Umweltstellen durch.

Die Vorbereitung der SP-V endet mit der Weitergabe der Stellungnahmeinhalte der konsultierten Initiatoren und Umweltstellen durch das BMK an den Initiator der gegenständlichen Netzveränderung. Dabei kann das BMK auch selbst Vorgaben für die Erstellung des Umweltberichts an Initiatoren richten.

Durchführung der SP-V

Auf Grundlage der Festlegungen und Stellungnahmeinhalte aus dem Scoping erstellt der Initiator in Abstimmung mit dem BMK den Umweltbericht, das inhaltliche Kernstück der SP-V, und übermittelt diesen an das BMK. Das BMK veröffentlicht den Umweltbericht gemeinsam mit dem Vorschlag der Netzveränderung. Die Öffentlichkeit, Initiatoren, Umweltstellen sowie Nachbarstaaten können dazu Stellung nehmen, wobei letztere drei vom BMK aktiv über die Stellungnahmemöglichkeit in Kenntnis gesetzt werden.

Das BMK verfasst auf Grundlage des Vorschlags der Netzveränderung, des Umweltberichts sowie der dazu eingelangten Stellungnahmen die sogenannte Zusammenfassende Erklärung. Die Veröffentlichung der Zusammenfassenden Erklärung bildet den formalen Abschluss der SP-V.

Vorbereitung der Beschlussfassung

Das BMK formuliert auf Grundlage der SP-V den Entwurf der Gesetzesänderung bzw. der Verordnung(-sänderung) und unterzieht diesen im Allgemeinen einem Begutachtungsverfahren.

Der idealtypische Weg der Vorbereitung der Beschlussfassung nach der Veröffentlichung der Zusammenfassenden Erklärung unterscheidet sich zwischen Gesetzesänderungen betreffend Bundesstraßen und Wasserstraßen einerseits und Verordnungen bzw. Verordnungsänderungen betreffend Hochleistungsstrecken andererseits.

Gesetzesänderungen betreffend Bundesstraßen und Wasserstraßen gelangen idealtypisch wie folgt zur Beschlussfassung durch den Nationalrat:

- Begutachtungsverfahren (Gesetzesentwurf samt Vorblatt, Wirkungsfolgenabschätzung und Erläuterungen)
- Ministerratsvortrag des BMK an die Bundesregierung
- Beschluss der Bundesregierung über die Regierungsvorlage
- Übermittlung der Regierungsvorlage an den Nationalrat
- Beschluss der Regierungsvorlage (gegebenenfalls in der Fassung von Abänderungsanträgen) durch den Nationalrat und danach durch den Bundesrat

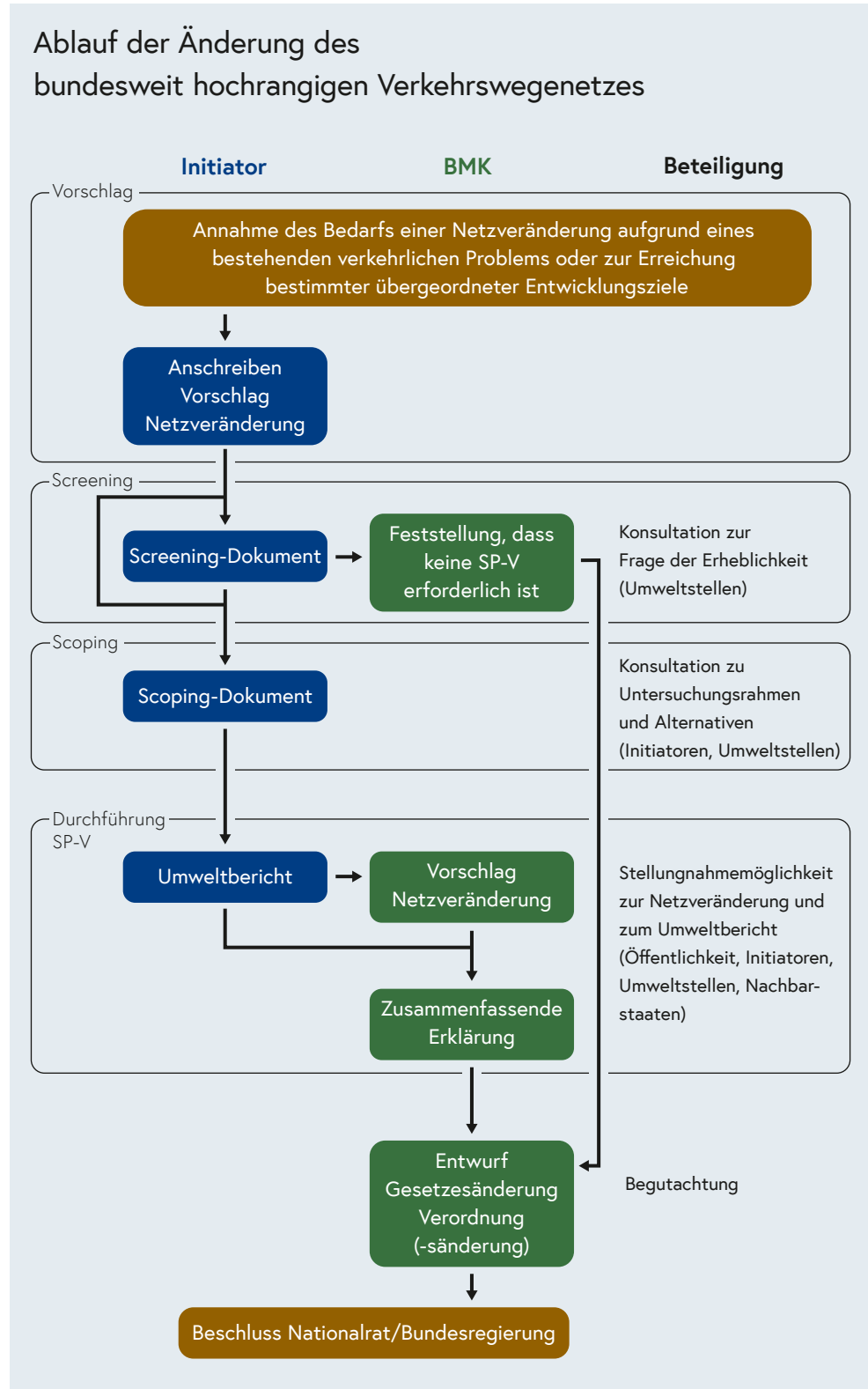
- Beurkundung des verfassungsmäßigen Zustandekommens durch die Bundespräsidentin bzw. den Bundespräsidenten und Gegenzeichnung der Beurkundung durch die Bundeskanzlerin bzw. den Bundeskanzler
- Veröffentlichung im BGBl. I

Verordnungen bzw. Verordnungsänderungen betreffend Hochleistungsstrecken gelangen idealtypisch wie folgt zur Beschlussfassung durch den Ministerrat:

- Begutachtungsverfahren (Gesetzesentwurf samt Vorblatt, Wirkungsfolgenabschätzung und Erläuterungen)
- Ministerratsvortrag des BMK an die Bundesregierung
- Beschluss der Bundesregierung über die Regierungsvorlage
- Veröffentlichung im BGBl. II

Entwürfe einer Gesetzesänderung bzw. einer Verordnung(-sänderung) können im Zuge der Begutachtung bzw. Behandlung durch die Beschlussorgane geändert oder verworfen werden.

Abbildung 1
 Ablauf der Änderung des
 bundesweit hochrangigen
 Verkehrsnetzes



2.2 Akteur:innen und Zuständigkeiten

Im Zuge eines SP-V-Prozesses sind verschiedene **Akteur:innen** mit definierten **Aufgaben** involviert, die sich aus den Festlegungen im SP-V-Gesetz ergeben.

Initiator (§ 2 Abs. 6 SP-V-Gesetz) ist, wer eine Netzveränderung vorschlägt. Nach § 2 Abs. 6 sind dazu BMK, Bundesländer, ASFINAG, ÖBB INFRA, via donau oder sonstige befugte Errichtungsgesellschaften berechtigt. Der Initiator – es können auch mehrere Initiatoren gemeinsam sein – bringt den Vorschlag für die Netzveränderung beim BMK ein und verfasst die erforderlichen Unterlagen (ggf. Screening-Dokument; Scoping-Dokument, Umweltbericht) einer SP-V.

Dem **BMK** obliegt die formale Durchführung der SP-V. Das BMK setzt die vom SP-V-Gesetz vorgesehenen Prozessschritte, führt die Beteiligung durch und verfasst die Zusammenfassende Erklärung. Das BMK zeichnet auch für die Vorbereitung und Einbringung des Entwurfs der Gesetzesänderung bzw. der Verordnung(-sänderung) verantwortlich.

Die **Umweltstellen** (§ 2 Abs. 3 SP-V-Gesetz) sind die Umweltschützerinnen und Umweltschützer der betroffenen Länder, die Landesregierungen der betroffenen Länder sowie das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft (BML). „Betroffen“ ist ein Land dann, wenn es von direkten oder indirekten Auswirkungen einer Netzveränderung berührt werden kann.

Die **Öffentlichkeit** (§ 2 Abs. 5 SP-V-Gesetz) umfasst natürliche oder juristische Personen und deren Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen. Im Kontext der SP-V bedeutet dies, dass niemand von der Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme ausgeschlossen ist.

Nachbarstaaten (§ 7 SP-V-Gesetz) werden konsultiert, wenn die vorgeschlagene Netzveränderung voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf deren Umwelt haben könnte oder wenn ein Staat, der von den Auswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung voraussichtlich erheblich betroffen sein könnte, ein entsprechendes Ersuchen stellt. Es handelt sich dabei um alle direkt an das österreichische Staatsgebiet grenzende Staaten. Die Konsultation erfolgt zum Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung sowie zum Umweltbericht.

2.3 Dokumente

Folgende Dokumente werden im Zuge eines SP-V-Prozesses bzw. dessen Vorbereitung erstellt:

Mit dem **Anschreiben zum Vorschlag einer Netzveränderung** richtet der Initiator seinen formalen Wunsch einer Netzveränderung an das BMK. In der Regel wird das Anschreiben gemeinsam mit dem Scoping-Dokument an das BMK übermittelt. Das Anschreiben enthält zumindest folgende Angaben:

- Wortlaut einer konkret vorgeschlagenen Netzveränderung in rechtlich verankerbarer Form oder Darlegung der Gründe, warum aus Sicht des Initiators eine Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes zur Lösung eines Verkehrsproblems oder zur Erreichung bestimmter übergeordneter Zielsetzungen erforderlich ist
- Darstellung des rechtlichen Erfordernisses für die Durchführung einer SP-V bzw. Verweis auf das Screening-Dokument, falls der Initiator davon ausgeht, dass keine SP-V erforderlich ist
- Formelles Ersuchen an die/den BMK, die erforderlichen Prozesse – also in der Regel eine SP-V – zur Vorbereitung der Netzveränderung durchzuführen

Das Anschreiben umfasst rund eine Seite und ist inhaltlich mit dem Scoping- oder ggf. Screening-Dokument abgestimmt.

Das **Screening-Dokument** (Kapitel 3) wird vom Initiator verfasst und dient dem BMK als Grundlage zur Feststellung, ob für eine vorgeschlagene Netzveränderung eine SPV durchzuführen ist. Geht der Initiator von vornherein davon aus, dass sein Vorschlag einer Netzveränderung SP-V-pflichtig ist, so muss kein Screening-Dokument erstellt werden. Das BMK stellt auf Basis des Screening-Dokuments sowie unter Einbindung der Umweltstellen konkret fest, ob eine Netzveränderung – je nach anzuwendendem Ausnahmetatbestand – geringfügig ist und / oder voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die Ziele gemäß § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz und / oder voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt hat. Diese Feststellung wird auf der Webseite des BMK veröffentlicht.

Das **Scoping-Dokument** (Kapitel 4) wird vom Initiator verfasst und dient der Festlegung des Untersuchungsrahmens des Umweltberichts. Es wird in der Regel gemeinsam mit dem Anschreiben zum Vorschlag der Netzveränderung durch den Initiator beim BMK eingebracht, es sei denn, der Initiator möchte zuerst sein grundsätzliches Interesse an einer Netzveränderung bekunden, oder es wird vorerst ein Screening zur Feststellung der SP-V-Pflicht durchgeführt.

Der **Umweltbericht** (Kapitel 5–14) ist das inhaltliche Kernstück der SP-V. Er wird vom Initiator verfasst und an das BMK übermittelt. Damit der Umweltbericht veröffentlicht werden kann, muss er im PDF-Format in Bedienbarkeit, Gestaltung, Inhalt

und technischer Umsetzung zwingend barrierefrei nach WCAG 2.1 ausgeführt sein. Als Mindestlevel gilt Konformitätslevel AA. Dabei ist der ISO-Standard PDF/UA-1:2014 (DIN ISO 14289-1:2014-02) zu berücksichtigen. Es empfiehlt sich, die Erfordernisse der barrierefreien Gestaltung von Anfang an zu beachten, da eine nachträgliche Integration oft aufwendiger ist. Im Falle einer grenzüberschreitenden SP-V ist der Umweltbericht durch den Initiator in die Sprache des einbezogenen Nachbarstaates zu übersetzen, sofern dieser zuvor eine übersetzte Version des Umweltberichts angefordert hat. Der Umweltbericht wird auf der Webseite des BMK (bmk.gv.at) veröffentlicht.

Die **Zusammenfassende Erklärung** wird vom BMK verfasst und auf dessen Webseite veröffentlicht. Folgt der SP-V ein **Entwurf für eine Gesetzesänderung bzw. eine Verordnung(-sänderung)**, so werden diese gemeinsam mit der Zusammenfassenden Erklärung veröffentlicht. Ein der SP-V folgender Entwurf der Gesetzesänderung bzw. der Verordnung(-sänderung) wird vom BMK erstellt und nach Abschluss der SP-V einem Begutachtungsverfahren sowie dem weiteren Prozess der Vorbereitung der Beschlussfassung zugeführt.

2.4 Beteiligung in der SP-V

Die Beteiligung der SP-V umfasst unterschiedliche Formate der Information, Konsultation und Einräumung von Stellungnahmemöglichkeiten. Das SP-V-Gesetz bildet hierfür bestimmte Anforderungen ab. Das SP-V-Gesetz sieht Beteiligungsformen zwingend zur Frage der Erheblichkeit (Screening), zum Untersuchungsrahmen (Scoping) sowie zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht (Kern der SP-V) vor.

Beteiligung im Screening

Zur Frage der Erheblichkeit sind die Umweltstellen einzubeziehen (§ 3 Abs. 2 und Abs. 3 Zi. 4 SP-V-Gesetz). Dazu wird das Screening-Dokument durch das BMK an die Umweltstellen übermittelt. Das Ergebnis der Einbeziehung der Umweltstellen führt zu einer Feststellung über die SP-V-Pflicht. Diese Feststellung wird auf der Webseite des BMK veröffentlicht.

Beteiligung im Scoping

Zur Abgrenzung des Untersuchungsrahmens sind die übrigen Initiatoren und Umweltstellen zu konsultieren (§ 4 SP-V-Gesetz). In der Praxis hat es sich bewährt, dass das BMK das Scoping-Dokument an die übrigen Initiatoren und Umweltstellen übermittelt und diese (schriftlich) Stellung nehmen können. Darüber hinaus kann – vor oder nach Übermittlung des Scoping-Dokuments – auch ein gemeinsamer Termin (Workshop) mit den beteiligten Stellen erfolgen, um Fragen zur Abgrenzung des Untersuchungsrahmens und zu den zu untersuchenden Alternativen zu erörtern. Der Initiator kann die Stellungnahmen und in einem möglichen gemeinsamen Termin (Workshop) gewonnene

Erkenntnisse bei der Erstellung des Umweltberichts berücksichtigen bzw. begründet unberücksichtigt lassen. Die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen beträgt vier Wochen.

Beteiligung zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht

Stellungnahmemöglichkeit haben die allgemeine Öffentlichkeit, die Initiatoren, die Umweltstellen sowie betroffene Nachbarstaaten:

- Für die Öffentlichkeit werden der Vorschlag der Netzveränderung und der Umweltbericht auf der Webseite des BMK veröffentlicht. Auf diese Veröffentlichung ist in mindestens zwei Tageszeitungen unter Angabe der Webseite hinzuweisen. Darüber hinaus prüft das BMK, ob eine Veröffentlichung auch über weitere digitale Kanäle (Soziale Medien) sinnvoll erscheint. Die Stellungnahmefrist beträgt sechs Wochen. (§ 8 Abs. 1 SP-V-Gesetz)
- Die Umweltstellen werden in geeigneter Form und zeitgerecht vor der Veröffentlichung vom BMK informiert. Die Stellungnahmefrist beträgt ebenso sechs Wochen. (§ 8 Abs. 2 SP-V-Gesetz)
- Obwohl die Konsultation der Initiatoren im SP-V-Gesetz nicht normiert ist, empfiehlt es sich, sie durch das BMK analog zu den Umweltstellen direkt zu kontaktieren und sie auf die bestehende Stellungnahmemöglichkeit hinzuweisen.
- Betroffene Nachbarstaaten sind vom BMK spätestens zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Umweltberichts von der vorgeschlagenen Netzveränderung zu benachrichtigen, um abzuklären, ob sie an der SP-V teilnehmen wollen. Es empfiehlt sich jedoch, sie bereits deutlich früher zu konsultieren. Sollte ein Staat teilnehmen wollen, ist ihm eine „angemessene“ Frist zur Stellungnahme zum Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung sowie zum Umweltbericht einzuräumen (§ 7 SP-V-Gesetz). Die Entscheidung, in welchem Ausmaß Dokumente übersetzt werden, treffen BMK und der Initiator gemeinsam.

Die eingegangenen Stellungnahmen zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht werden vom BMK entsprechend gewürdigt und, zusammen mit dem Umweltbericht, als Basis für den politischen Abwägungsprozess in die Entscheidungsfindung einbezogen. Dieser Vorgang wird in der zusammenfassenden Erklärung entsprechend dokumentiert.

3 Screening

3.1 Ziel, Inhalt und Ablauf des Screenings

Das SP-V-Gesetz sieht gem. § 3 Abs. 1 eine grundsätzliche Pflicht zur Durchführung einer SP-V zu vorgeschlagenen Netzveränderungen vor. Nur in bestimmten Fällen besteht die Möglichkeit, eine Netzveränderung ohne SP-V vorzunehmen (§ 3 Abs. 2 und Abs. 3). Das sogenannte Screening – es handelt sich um einen rechtlich nicht verankerten Fachbegriff – bezeichnet diesen (Prüf-)Prozess zur Feststellung, ob eine vorgeschlagene Netzveränderung einer SP-V zu unterziehen ist – oder eben nicht. Die Bestimmungen des SP-V-Gesetzes sehen mehrere Möglichkeiten zur Begründung einer Ausnahme von der SP-V-Pflicht vor. Diese betreffen zum Teil bestimmte Verkehrsträger, beziehen neben Umwelterwägungen auch weitere Aspekte ein und weisen teilweise Überschneidungen auf.

Wenn der Initiator zum Zeitpunkt des Vorschlags der Netzveränderung eine Ausnahme von der SP-V-Pflicht aufgrund eines vorliegende Ausnahmetatbestands für möglich hält, ist eine entsprechende Nachweisführung in Form eines Screenings vorzunehmen. Es handelt sich dabei nicht um einen verpflichtenden Prozessschritt: Das Screening kann entfallen, wenn der Initiator – in Abstimmung mit dem BMK – von vornherein davon ausgeht, dass eine vorgeschlagene Netzveränderung einer SP-V zu unterziehen oder eine solche SP-V aus politischen oder fachlichen Erwägungen sinnvoll ist.

Wird ein Screening durchgeführt, so legt der Initiator seinem Vorschlag der Netzveränderung ein Screening-Dokument bei, das als fachliche Grundlage für eine Beurteilung der SP-V-Pflicht durch das BMK dient. In bestimmten Fällen bezieht das BMK die Umweltstellen zur Beurteilung der SP-V-Pflicht ein.

3.2 Aufbau und Inhalte des Screening-Dokuments

Der folgende Vorschlag für den Aufbau des Screening-Dokuments betrifft in seiner Grundstruktur alle vom SP-V-Gesetz vorgesehenen Wege zu einer Ausnahme von der SP-V-Pflicht. Die konkreten Inhalte hingegen variieren – wie auch der Umfang – maßgeblich in Abhängigkeit vom eingeschlagenen Weg der Nachweisführung.

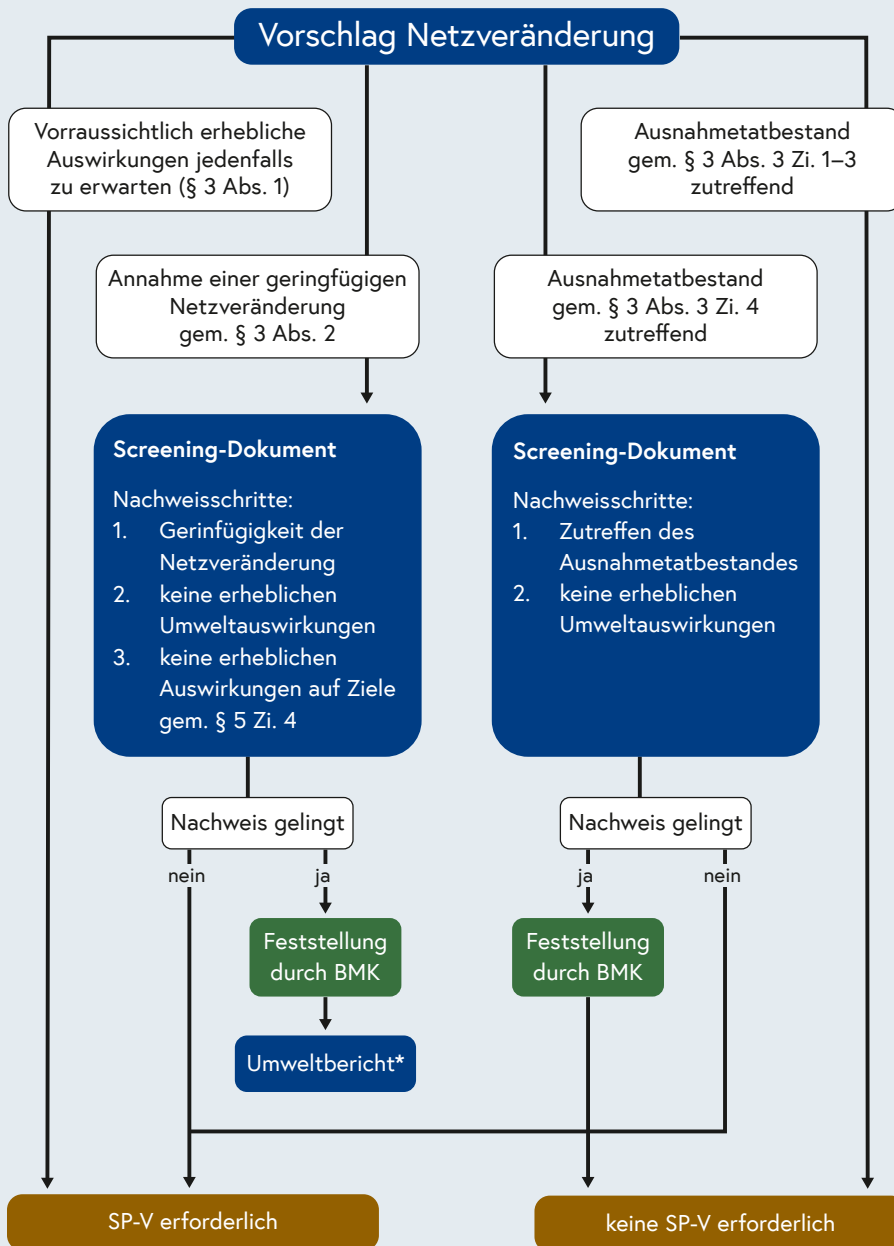
Aufbau des Screening-Dokuments

1. Vorschlag der Netzveränderung
 - 1.1. Inhalt der Netzveränderung
 - 1.2. Ziele und Nutzen der Netzveränderung
 - 1.3. Bezug zu allgemeinen Zielen, Plänen und Programmen
 - 1.4. Begründung des hochrangigen Charakters der Netzveränderung
 - 1.5. Maßgebliche Ziele des Umweltschutzes
 - 1.6. Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz
2. Nachweisführung zur Begründung einer Ausnahme von der SP-V-Pflicht
 - 2.1. Annahme eines Ausnahmetatbestands des § 3 SP-V-Gesetz
 - 2.2. Nachweisführung
3. Zusammenfassung und Standpunkt zur SP-V-Pflicht
 - 3.1. Zusammenfassung der wichtigsten Argumente für oder gegen eine SP-V-Pflicht
 - 3.2. Empfehlung für das BMK zur Feststellung der SP-V-Pflicht

Diese Inhalte sollten den Darstellungen im Anschreiben zum Vorschlag der Netzveränderung entsprechen und für den Fall, dass das BMK keine Ausnahme von der SP-V-Pflicht feststellt, für eine Übernahme und Weiterentwicklung im Scoping-Dokument und Umweltbericht geeignet sein. Die Breite der Darstellung sollte daher dem hypothetisch im Umweltbericht avisierten Umfang entsprechen. Damit ist gewährleistet, dass das BMK sowie allenfalls konsultierte Umweltstellen ein nachvollziehbares Bild von der vorgeschlagenen Netzveränderung gewinnen.

Ablauf des Screenings

Abbildung 2
Ablauf des Screenings



* **Anmerkung:** Wenn eine Netzveränderung geringfügig gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz ist und keine erheblichen Auswirkungen hat – und damit keine SP-V erforderlich ist –, sieht das SP-V-Gesetz in § 4 auch für diesen Fall die Erstellung eines Umweltberichts vor. Dieser Umweltbericht ist als „Umweltbericht light“ konzipiert, um die Umweltauswirkungen – wenn auch definitionsgemäß keine erheblichen – überblicksartig darzustellen.

Vorschlag der Netzveränderung

Der Vorschlag der Netzveränderung mit Inhalt, Zielen, Begründung und Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung wird möglichst präzise formuliert. Hinweise dazu finden sich in Kapitel 7.

Nachweisführung zur Begründung einer Ausnahme von der SP-V-Pflicht

Fall gem. § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz

Eine vorgeschlagene Netzveränderung ist gem. § 3 Abs. 2 dann keiner SP-V zu unterziehen, wenn es sich um eine geringfügige Netzveränderung handelt und diese voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die im § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz angeführten Ziele und auf die Umwelt erwarten lässt. Bei der Beurteilung der Geringfügigkeit und der Erheblichkeit der Auswirkungen auf die Umwelt sind die in Anhang II zur SUP-Richtlinie genannten Kriterien zu berücksichtigen.

Die Einzelfallprüfung nach § 3 Abs. 2 SP-V-Gesetz subsumiert alle vorgeschlagenen Netzveränderungen, die nicht unter den Anwendungsbereich von § 3 Abs. 3 SP-V-Gesetz fallen und für die nicht von vornherein die Notwendigkeit der Durchführung einer SP-V angenommen wird (§ 3 Abs. 1 SP-V-Gesetz). Damit ergeben sich folgende denkbare Fälle, die als geringfügige Netzveränderung prinzipiell infrage kommen:

- Straße
 - Verschiebung, Verlängerung oder Verkürzung eines geplanten oder bestehenden Straßenzugs, sofern dieser nicht nur von einer politischen Gemeinde zu einer unmittelbar angrenzenden Gemeinde oder innerhalb von Städten mit Gemeindebezirken nicht nur von einem Gemeindebezirk zu einem unmittelbar angrenzenden Gemeindebezirk verändert wird
 - Ergänzung eines Straßenzugs um eine sogenannte Einschließstrecke
 - vollständige Streichung eines geplanten oder bestehenden Straßenzugs aus den Verzeichnissen des BStG 1971
- Eisenbahn
 - Erklärung einer bestehenden Eisenbahn, die umfangreicher Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedingungen bedarf, zur Hochleistungsstrecke
 - Verschiebung oder Verlängerung einer geplanten oder bestehenden Eisenbahn, letztere, sofern sie keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedingungen bedarf
- Wasserstraße
 - Erklärung von weiteren Gewässern zu Wasserstraßen
 - Streichung von Gewässern aus § 15 SchFG

Für vorgeschlagene Netzveränderungen, die die erstmalige Erklärung einer geplanten Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke oder die erstmalige Aufnahme zusätzlicher Straßenzüge in die Verzeichnisse zum BStG 1971 zum Gegenstand haben, kann aller Voraussicht

nach keine Ausnahme von der SP-V-Pflicht erwirkt werden, da solche Netzveränderungen den Rahmen für Eisenbahn- oder Straßenvorhaben setzen, die in der Regel unbedingt UVP-pflichtig sind. Unter direkter Anwendung der Logik der SUP-Richtlinie lässt dies den Schluss zu, dass solche Netzveränderung jedenfalls einer SP-V zu unterziehen sind. Die Nachweisführung erfolgt in drei Schritten, mit denen sukzessive die vom SP-V-Gesetz vorgegebenen Voraussetzungen für die Ausnahmen von der SP-V-Pflicht untersucht und nachgewiesen werden. Die Abfolge ist so konzipiert, dass vergleichsweise einfache, grundlegende Nachweisführungen mit relativ wenig Aufwand zu Beginn erfolgen können. Stellt sich im Zuge der Bearbeitung heraus, dass die Nachweisführung nicht abschließend gelingt, so können aufwendigere Untersuchungen im Sinne der Vermeidung unnötiger Arbeitsaufwände entfallen.

Schritt 1: Nachweis der Geringfügigkeit der Netzveränderung

Die Geringfügigkeit der Netzveränderung wird auf Grundlage der Netzwirkung beurteilt. Wenn eine vorgeschlagene Netzveränderung keine unmittelbare Netzwirkung entfaltet, so kann sie als geringfügig beurteilt werden.

Folgende Netzwirkungen gelten bei Verschiebungen oder Erweiterungen des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes als unmittelbar:

- Netzschlüsse
- Herstellung einer neuen Verbindung zwischen bestehenden Netzelementen
- Herstellung einer grenzüberschreitenden Verbindung
- Umsetzung der TEN-V

Folgende Netzwirkungen gelten im Umkehrschluss bei Verkürzungen oder Streichungen von Elementen des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes als unmittelbar:

- Schaffung von Lücken im Netz
- Entfall einer grenzüberschreitenden Verbindung
- Streichung der Bundeszuständigkeit für ein Netzelement der TEN-V

Somit sind geringfügige Netzveränderung v. a. solche Netzveränderungen, die das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz auf lokaler oder regionaler Ebene optimieren, um etwa die Umsetzung zu erleichtern oder zusätzliche positive Wirkungen zu erzielen.

Die Beurteilung erfolgt qualitativ, wobei das Nichtzutreffen der genannten unmittelbaren Netzwirkungen nachvollziehbar dargelegt wird. Die Argumentation kann mithilfe einfacher Netzgrafiken unterstützt werden.

Wird eine vorgeschlagene Netzveränderung als geringfügig beurteilt, so kann der nächste Schritt der Nachweisführung erfolgen. Gelingt dies nicht oder bestehen Zweifel an der Eindeutigkeit der Geringfügigkeit, so ist eine SP-V durchzuführen. Die weiteren Schritte der Nachweisführung können entfallen.

Schritt 2: Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen auf die in § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz angeführten Ziele

Für die Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen auf die in § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz angeführten Ziele werden ausschließlich mögliche Verschlechterungen betrachtet, da positive Effekte im Sinne dieser Ziele mit jeder Netzveränderung verfolgt werden sollten und ein Stück weit auch Voraussetzung für eine Netzveränderung sind.

Negative Auswirkungen auf die Zielerreichung werden v. a. im Fall von Streichungen, Verkürzungen und Verschiebungen von Elementen des bundesweit hochrangigen Verkehrswegeetzes auftreten, da in der Regel ein positiver Beitrag zur Zielerreichung, der einst zur Aufnahme in das bundesweit hochrangige Verkehrswegeetz in einer bestimmten Form geführt hat, möglicherweise nicht oder nur in geringerem Ausmaß geleistet wird. Verlängerungen oder erstmalige Erklärungen von Elementen sowie Ergänzungen von sogenannten Einschließstrecken hingegen versprechen notwendigerweise einen positiven Beitrag zur Zielerreichung. Da als Ergebnis von Schritt 1 der Nachweisführung nur mehr geringfügige Netzveränderungen beurteilt werden, ist zu erwarten, dass die Netzveränderung hinsichtlich mehrerer Ziele keine oder zumindest keine erheblichen Auswirkungen erwarten lässt.

Die Beurteilung erfolgt für jedes der in § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz genannten Ziele separat mithilfe von Plausibilitätsannahmen. Bei Veränderungen von Elementen des bundesweit hochrangigen Verkehrswegeetzes, die noch nicht realisiert sind, wird der Beurteilung eine hypothetische Umsetzung des Netzelements unterstellt. Das Vorgehen dabei entspricht sinngemäß jenem zur Beurteilung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Auswirkungen bei der Verkürzung eines Straßenzugs unter dem Ausnahmetatbestand gem. § 3 Abs. 3 Zi. 4 SP-V-Gesetz.

Werden die Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung auf die in § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz angeführten Ziele als nicht erheblich (oder positiv) beurteilt, so kann der nächste Schritt der Nachweisführung erfolgen. Gelingt dies nicht oder bestehen Zweifel an der Erheblichkeit, so ist eine SP-V durchzuführen. Die weiteren Schritte der Nachweisführung können entfallen.

Schritt 3: Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen auf die Umwelt

Für die Beurteilung der Erheblichkeit von Auswirkungen auf die Umwelt erfolgt die Nachweisführung unter sinngemäßer Anwendung der Nachweisführung für den Ausnahmetatbestand gem. § 3 Abs. 3 Zi. 4 SP-V-Gesetz, allerdings entfällt die räumliche Einschränkung auf benachbarte Gebietseinheiten. Die erstmalige Aufnahme von Elementen in das bundesweit hochrangige Verkehrswegeetz sowie die Ergänzung von sogenannten Einschließstrecken werden dabei wie eine Verlängerung bzw. Verschiebung betrachtet; die Streichung eines Elements aus dem bundesweit hochrangigen Verkehrswegeetz wird wie eine Verkürzung behandelt.

Werden die Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung auf die Umwelt als nicht erheblich (oder positiv) beurteilt, so ist die Nachweisführung positiv erfolgt und der Initiator kann den Standpunkt einnehmen, dass für seine vorgeschlagene

Netzveränderung keine SP-V durchzuführen ist. Gelingt dies nicht oder bestehen Zweifel an der Erheblichkeit, so ist eine SP-V durchzuführen.

Fall gem. § 3 Abs. 3 Zi. 1-3 SP-V-Gesetz

Eine vorgeschlagene Netzveränderung ist gem. § 3 Abs. 3 Zi. 1-2 SP-V-Gesetz dann keiner SP-V zu unterziehen, wenn die Erklärung bestehender Eisenbahnen, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedingungen bedürfen, zu Hochleistungsstrecken vorgeschlagen wird.

Ist also eine bestehende Eisenbahn Gegenstand des Vorschlags der Netzveränderung, steht der Umfang der erforderlichen Baumaßnahmen im Mittelpunkt der Nachweisführung (das Bestehen der Eisenbahn selbst sollte problemlos nachweisbar sein). Da § 1 HIG keine eisenbahntechnischen, sondern nur verkehrlich-funktionale Kriterien für den Hochleistungsstreckencharakter einer (bestehenden) Eisenbahn nennt, denen man den aktuellen Ausbauzustand gegenüberstellen könnte, muss der Optimierungsbedarf der bestehenden Eisenbahn aus der unterstellten verkehrlichen Funktion abgeleitet werden.

Aus der Gegenüberstellung des Optimierungsbedarfs für eine bestehende Eisenbahn mit ihrem aktuellen Ausbauzustand lassen sich Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahmen dem Grunde nach ableiten. Baumaßnahmen, die zur Umsetzung folgender Optimierungen erforderlich sind, sind jedenfalls als umfangreich zu verstehen:

- Verlegungen der Achse, die über lokale Anpassungen im Ausmaß von wenigen Metern hinausgehen
- Zulegungen von Gleisen auf mehr als 10 % der Strecke
- Elektrifizierung von mehr als 10 % der Strecke
- Neuerrichtung oder signifikanter Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen, Anschlussbahnen, Verladestellen oder Terminals
- Ersatz niveaugleicher durch niveaufreie Eisenbahnkreuzungen
- Neuerrichtung oder signifikanter Ausbau von Kunstbauten
- Austausch oder Verbesserung des Unterbaus auf mehr als 10 % der Strecke

In der Praxis ist es wahrscheinlich, dass keine oder keine umfangreichen Baumaßnahmen nur bei solchen Eisenbahnen angenommen werden, die bereits einen guten (bzw. der verkehrlichen Funktion entsprechenden) Ausbauzustand aufweisen und die in erster Linie pro forma zur Hochleistungsstrecke erklärt werden.

Eine Netzveränderung ist gem. § 3 Abs. 3 Zi. 3 SP-V-Gesetz schließlich auch dann keiner SP-V zu unterziehen, wenn die Erklärung von geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken zurückgenommen werden soll; dies muss sinngemäß auch für teilweise Rücknahmen im Sinne von Verkürzungen gelten. Da das SP-V-Gesetz keine weiteren Bedingungen hierfür formuliert, kann die Nachweisführung auf die Feststellung der Rücknahme beschränkt bleiben.

Sind keine oder keine umfangreichen Baumaßnahmen erforderlich, so ist die Nachweiserführung positiv erfolgt und der Initiator kann den Standpunkt einnehmen, dass für seine vorgeschlagene Netzveränderung keine SP-V durchzuführen ist. Für den Fall, dass ein Initiator eine Ausnahme von der SP-V-Pflicht gem. § 3 Abs. 3 Zi. 1-3 SP-V-Gesetz annimmt, ist dahingehend das BMK zu konsultieren. Damit wird kann zwischen dem Initiator und dem BMK ein gemeinsames Verständnis über das Vorliegen eines solchen Ausnahmetatbestandes hergestellt werden. Gelingt dies nicht oder bestehen Zweifel am Umfang der erforderlichen Baumaßnahmen, so ist eine SP-V durchzuführen.

Fall gem. § 3 Abs. 3 Zi. 4 SP-V-Gesetz

Eine vorgeschlagene Netzveränderung ist gem. § 3 Abs. 3 Zi. 4 SP-V-Gesetz dann keiner SP-V zu unterziehen, wenn ein Straßenzug gegenüber der Beschreibung im Verzeichnis des Bundesstraßengesetz 1971 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, sofern keine erheblichen Auswirkungen durch die vorgeschlagene Netzveränderung zu erwarten sind.

Ist also die lokale Veränderung einer in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes 1971 enthaltenen Bundesstraße – egal, ob bestehend oder nicht – Gegenstand des Vorschlags der Netzveränderung, steht die Frage der voraussichtlichen Erheblichkeit möglicher Auswirkungen dieser Veränderung im Mittelpunkt dieser Einzelfallprüfung (die Veränderung über bloß eine Gemeinde- oder Gemeindebezirksgrenze hinweg selbst kann – zumal als Absicht – jedenfalls unterstellt werden). Das SP-V-Gesetz fordert zur fachlichen Beurteilung der voraussichtlichen Erheblichkeit der Auswirkungen die Berücksichtigung der in Anhang II zur SUP-Richtlinie angeführten Kriterien.

Die in Anhang II zur SUP-Richtlinie genannten Kriterien sind nicht vollumfänglich unmittelbar anwendbar, da sie auch Fragestellungen zur Beurteilung der Erheblichkeit beinhalten, die durch die Umsetzung der SUP-Richtlinie im SP-V-Gesetz gleichsam „pauschal“ behandelt werden. So ist eine Auseinandersetzung mit den Merkmalen des Plans oder Programms (Anhang II Abs. 1) müßig, da das SP-V-Gesetz bereits eine Zuspitzung auf einen sehr speziellen Typ Plan darstellt, nämlich das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz, und durch die Bestimmungen des § 3 Abs. 3 den konkreten Anwendungsbereich (lokale Änderungen von Straßenzügen) noch weiter einengt. Vergleichsweise ergiebiger – und daher im Folgenden näher betrachtet – ist eine Auseinandersetzung mit der Merkmalen der Auswirkungen und der voraussichtlich betroffenen Gebiete (Anhang II Abs. 2).

Verlängerung oder Verschiebung eines Straßenzugs

Bei Verlängerung oder Verschiebung eines Straßenzugs wird davon ausgegangen, dass Räume berührt werden, die bisher von der Bundesstraße – egal, ob bestehend oder nicht – nicht betroffen sind. Da der exakte Verlauf der Straße jedoch nicht bekannt ist – sehr wohl aber feststeht, welche Arten von Auswirkungen Bundesstraßen in der Regel hervorrufen – basiert die Abschätzung der voraussichtlichen Erheblichkeit vorrangig auf einer Beurteilung der Sensibilität des neu berührten Raums gegenüber größeren Straßenvorhaben.

Die Beurteilung der Sensibilität des neu berührten Raums erfolgt in Form einer Grobansprache der Besonderheiten der räumlichen Ausstattung sowie einer möglichen Schutzwürdigkeit (bzw. eines dokumentierten Schutzstatus') jener Teile des Raums, die vernünftigerweise für die Umsetzung eines Straßenvorhabens infrage kommen. Dabei müssen zumindest die in Anhang II Abs. 2 zur SUP-Richtlinie genannten Aspekte behandelt werden:

- besondere natürliche Merkmale oder kulturelles Erbe
- bestehende Überschreitungen von Umweltqualitätsnormen oder umweltrelevanter Grenzwerte
- intensive Bodennutzung
- Gebiete oder Landschaften, deren Status als national, gemeinschaftliche oder international geschützt anerkannt ist

Weist der untersuchte Raum besonders sensible Bereiche auf und ist anzunehmen, dass es bei Umsetzung eines Straßenvorhabens zu einer relevanten Beeinträchtigung dieser Bereiche kommt, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit von erheblichen Auswirkungen auszugehen. Wird dennoch von einer Unerheblichkeit ausgegangen, kommt einem detaillierten und belastbaren Nachweis große Bedeutung zu.

Der Charakter der Auswirkungen ist – ähnlich den Merkmalen des Plans oder Programms (Anhang II Abs. 1) – kein ergiebiger Untersuchungsgegenstand, da der Charakter von Auswirkungen bei hochrangigen Netzveränderungen meist ähnlich ist: Wirkungen treten in der Regel dauerhaft und unumkehrbar auf und kumulieren mit den Wirkungen des bestehenden Verkehrsnetzwerkes (v. a. Bodenverbrauch). Auch die Art der Risiken für die menschliche Gesundheit oder Flora und Fauna ist stets ähnlich: Die Risiken entspringen in der Regel Luftschadstoff- und Lärmemissionen, Schadstoffeinträgen infolge von Unfällen, Zerschneidungswirkungen sowie Flächenverbrauch bzw. Versiegelung.

Für die Praxis empfiehlt es sich, die Möglichkeit erheblicher Auswirkungen nur in besonders eindeutigen Fällen zu verneinen. Besonders in Fällen, wo durch die Verlängerung oder Verschiebung zusätzliche landschaftsräumliche Einheiten berührt werden (etwa inneralpin, wo eine Nachbargemeinde bereits in einer angrenzenden Talschaft liegen kann), sind erhebliche Auswirkungen sehr wahrscheinlich.

Weist der untersuchte Raum keine besonders sensiblen Bereiche auf und wird angenommen, dass es bei Umsetzung eines Straßenvorhabens zu keinen relevanten Beeinträchtigungen dieser Bereiche kommt, so ist die Nachweisführung positiv erfolgt und der Initiator kann den Standpunkt einnehmen, dass für seine vorgeschlagene Netzveränderung keine SP-V durchzuführen ist. Gelingt dies nicht oder bestehen Zweifel am Umfang der erforderlichen Baumaßnahmen, so ist eine SP-V durchzuführen.

Verkürzung eines Straßenzugs

Bei Verkürzung eines Straßenzugs erschließt sich die Möglichkeit erheblicher Auswirkungen nicht unmittelbar: Bestehende Straßen, die zu einem Teil aus dem Bundesstraßennetz entfernt werden, gehen ohne zwingend notwendige Rück- oder Umbaumaßnahmen in das Landesstraßennetz über; dieser Fall ist absehbar auch nicht sehr wahrscheinlich. Straßenzüge, die noch nicht realisiert sind, lassen durch ihre Nicht-Realisierung intuitiv ebenfalls kaum (direkte) Auswirkungen erwarten; dieser Fall ist absehbar etwas wahrscheinlicher, da das durch die Verzeichnisse des BStG 1971 begründete Bundesstraßennetz noch nicht vollständig umgesetzt ist.

Erhebliche Auswirkungen sind jedoch durchaus möglich und erwartbar, speziell im Falle noch nicht errichteter Bundesstraßen. In der Regel entfallen Vorteile, die durch eine hypothetische Realisierung der Bundesstraße, die im Sinne eines Plannullfalls bzw. einer Nullalternative unterstellt werden muss, erreicht werden und die oftmals als Teil der Begründung für die ursprüngliche Aufnahme eines Straßenzugs in die Verzeichnisse des BStG 1971 herangezogen wurden (z. B. Erhöhung der Verkehrssicherheit, Entlastung von Siedlungskernen oder Emissionsreduktion durch Verflüssigung des Verkehrsgeschehens).

Diese möglichen Auswirkungen werden daher beschrieben und der Beurteilung einer möglichen Erheblichkeit zugrunde gelegt. Mitunter kann es der Fall sein, dass die Verkürzung einer Bundesstraße mit der Entscheidung für andere Maßnahmen im Landesstraßennetz einhergeht. In diesem Fall fließt in die Beurteilung mit ein, inwieweit auch in Aussicht genommene Landesstraßenmaßnahmen (z. B. Ortsumfahrungen) geeignet sind, die entfallenen Vorteile trotzdem zu generieren.

Lassen sich aus dem Entfall von Vorteilen keine erheblichen Auswirkungen ableiten bzw. sind solche Auswirkungen durch andere Maßnahmen im Landesstraßennetz kompensierbar, so ist die Nachweisführung positiv erfolgt und der Initiator kann den Standpunkt einnehmen, dass für seine vorgeschlagene Netzveränderung keine SP-V durchzuführen ist. Gelingt dies nicht oder bestehen Zweifel am Umfang der erforderlichen Baumaßnahmen, so ist eine SP-V durchzuführen.



Form

Der Umfang des Screening-Dokuments ist abhängig vom unterstellten Ausnahmetatbestand und von der Komplexität der Nachweisführung. Er beträgt rund fünf bis 15 Seiten.

Nachweisführungen von verkehrlich-funktionalen Aspekten werden durch Systemgrafiken des bundesweit hochrangigen Verkehrsnetzes unterstützt.

4 Scoping

4.1 Ziel, Inhalt und Ablauf des Scopings

Wird im Zuge des Screenings festgestellt, dass eine SP-V durchgeführt werden soll, bzw. wird grundsätzlich nicht von einer Ausnahme von der SP-V-Pflicht ausgegangen, wird in einem ersten Schritt, noch vor Durchführung der SP-V, das sogenannte Scoping durchgeführt.

Das Scoping – es handelt sich um einen rechtlich nicht verankerten Fachbegriff und wird oftmals als Konsultationsphase bezeichnet – dient der Abgrenzung des Untersuchungsrahmens einer SP-V. Dabei soll durch das Scoping eine Fokussierung der folgenden Umweltprüfung und des Umweltberichts auf relevante Aspekte erreicht werden und frühzeitig Entscheidungen zum methodischen Vorgehen und den zu betrachtenden Alternativen getroffen werden. Somit kann durch einen sorgfältig durchgeführten Scoping-Prozess zur Beschleunigung der weiteren Schritte der SP-V beigetragen werden und frühzeitig Planungssicherheit für den Initiator zu Inhalten und Umfang der Umweltprüfung erreicht werden. Es handelt sich beim Scoping daher um einen verpflichtenden Prozessschritt. Das inhaltliche Kernstück des Scopings ist das Scoping-Dokument.

Im Scoping-Dokument werden wesentliche Inhalte und Methoden des Umweltberichts grundlegend dargelegt. Festlegungen, die wesentlich für die Argumentation der vorgeschlagenen Netzveränderung sind, werden bereits in diesem Stadium dokumentiert. Eine frühe Definition z. B. der Ziele der Netzveränderung hilft bei der schlüssigen Argumentation nicht nur beim Verfassen des Umweltberichts, sondern auch in späteren Planungsphasen. Das Scoping-Dokument wird vom Initiator verfasst. In der Regel werden die Festlegungen aus dem Scoping bereits in Abstimmung mit dem BMK und bei Bedarf mit anderen Initiatoren und Umweltstellen getroffen. Dies erhöht die „Treffsicherheit“ der Festlegungen. Basierend auf dem vom Initiator identifizierten verkehrlichen Mangel und seinen Überlegungen zu möglichen Alternativen erfolgt eine gemeinsame Entwicklung von Alternativen unter Beteiligung der genannten Akteur:innen. Ein gemeinsamer Termin zur Erörterung grundlegender Fragen des Scoping-Dokuments und Festlegung eines entsprechenden Rahmens, möglicherweise mit gemeinsamen Workshops und Beiziehung weiterer Stakeholder, kann den Scoping-Prozess unterstützen und ist zu empfehlen.

Die Angaben im Scoping-Dokument sind grundsätzlich nicht im Detail ausgearbeitet, sondern stellen einen groben Bearbeitungszugang dar. Bestimmte Inhalte sollten jedoch bereits eine Aussageschärfe besitzen, die ein möglichst klares Bild der für den Umweltbericht geplanten Vorgehensweise vermitteln. Im Vorschlag der Netzveränderung werden die Ziele der Netzveränderung als Grundlage für weitere Festlegungen dargestellt. Die maßgeblichen Umweltziele werden einbezogen, indem sie, im weiteren Verlauf hergeleitet, dargestellt und konkretisiert werden. In der Systemabgrenzung

erfolgt die Darstellung und Begründung der räumlichen, zeitlichen und inhaltlichen Abgrenzung. Bei den Alternativen wird dargestellt, welche konkreten Möglichkeiten zur Auswahl stehen und welche im Vorfeld begründet ausgeschlossen wurden. In den methodischen Festlegungen wird die beabsichtigte Vorgehensweise der Darstellung der Umweltbedingungen und Auswirkungsbeurteilung in einer Form, die Fachexperten und -expertinnen die Beurteilung von deren Angemessenheit ermöglicht, beschrieben.

In manchen Fällen kann es sein, dass Angaben im Umweltbericht von den Vorgaben aus dem Scoping-Dokument abweichen. Dies kann z. B. passieren, wenn zusätzliche Informationen gewonnen werden, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Scoping-Dokuments noch nicht verfügbar waren. Dies sollte deshalb entsprechend dokumentiert werden. Sollte es zu einer grundlegenden Abweichung kommen, wird dies im Umweltbericht begründet.

Die Darlegungen im Scoping-Dokument zielen darauf ab, dass sich die vom BMK konsultierten Initiatoren und Umweltstellen zum Abschluss des Scopings ein klares Bild der vorgeschlagenen Netzveränderung, möglichen Alternativen dazu und des beabsichtigten inhaltlichen Vorgehens in der SP-V verschaffen und dazu qualifiziert Stellung nehmen können.

4.2 Aufbau und Inhalte des Scoping-Dokuments

Der folgende Vorschlag für den Aufbau und Inhalt des Scoping-Dokuments orientiert sich am Aufbau des Umweltberichts.

Der Vorschlag der Netzveränderung mit Inhalt, Zielen, verkehrlichem Nutzen und Begründung des hochrangigen Charakters der vorgeschlagenen Netzveränderung wird möglichst präzise formuliert. Betreffend diese Themen sollte es im späteren Umweltbericht nach Möglichkeit nicht zu Abweichungen zu den Angaben im Scoping-Dokument kommen. Die Breite der Darstellung sollte bereits dem später im Umweltbericht avisierten Umfang entsprechen. Damit ist gewährleistet, dass konsultierte Initiatoren und Umweltstellen ein nachvollziehbares Bild von der vorgeschlagenen Netzveränderung und den berücksichtigten Umweltzielen gewinnen.

Insbesondere sollen die für die vorgeschlagene Netzveränderung genannten maßgeblichen Umweltschutzziele die Aspekte gem. § 6 Abs. 2 Zi. 8 SP-V-Gesetz abdecken (siehe Kapitel 7.6), um damit den zu befassenden Umweltstellen eine Beurteilung- und Empfehlungsgrundlage für mögliche, im Umweltbericht zu vertiefenden Ausarbeitungen zu bieten.

Die Beschreibung der Alternativen sollte skizzieren, welche Alternativen identifiziert wurden und im Weiteren geprüft werden sollen. Das Vorgehen bei der Identifizierung von Alternativen (Alternativenentwicklung) soll transparent und nachvollziehbar dokumentiert werden und aufzeigen, welche Alternativen aus welchen Gründen nicht vertieft geprüft werden sollen. Auch sollen Annahmen zur Nullalternative (siehe Kapitel 9) beschrieben werden, dies ist insbesondere relevant für den Fall der Streichung oder Änderung eines Straßenzugs aus dem bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz oder der (teilweisen) Zurücknahme der Erklärung von geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken. Eine Beschreibung der Alternativen schon im Scoping dient dazu, Abstimmungen mit den konsultierten Initiatoren, Umweltstellen und dem BMK dazu durchführen zu können und ein möglichst einheitliches Bild darüber zu erlangen.

Die anderen geplanten Kapitel des Umweltberichts werden in ihren Grundzügen dargestellt, eine detaillierte Behandlung der Inhalte ist nicht notwendig und auch nicht zielführend. So ist es etwa ausreichend anzugeben, welche fachlichen Grundlagen oder relevanten Pläne und Programme im Umweltbericht herangezogen werden sollen, ohne diese bereits inhaltlich zu behandeln.

Der Fokus liegt somit auf einer nachvollziehbaren Darstellung der beabsichtigten Vorgehensweise, die es den konsultierten Initiatoren und Umweltstellen erlaubt, in ihrem Zuständigkeitsbereich eine qualifizierte Beurteilung der Vorgehensweise vornehmen zu können.

Nachdem die Inhalte des Scoping-Dokuments mit denen des Umweltberichts übereinstimmen, werden Angaben zu den jeweiligen Themenbereichen in späteren Kapiteln des Leitfadens gemacht. Zu beachten ist, dass im Scoping-Dokument – wie dargestellt – jeweils die Grundzüge dargestellt werden und die Angaben in späteren Kapiteln dieses Leitfadens nicht in ihrer Detailschärfe im Scoping-Dokument umzusetzen sind.

Aufbau des Scoping-Dokuments

1. Einleitung
2. Vorschlag der Netzveränderung
 - 2.1. Inhalt der Netzveränderung
 - 2.2. Ziele und Nutzen der Netzveränderung
 - 2.3. Begründung des hochrangigen Charakters der Netzveränderung
 - 2.4. Bezug zu allgemeinen Zielen, Plänen und Programmen
 - 2.5. Maßgebliche Ziele des Umweltschutzes
 - 2.6. Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz
3. Systemabgrenzung
 - 3.1. Räumliche Systemabgrenzung
 - 3.2. Zeitliche Systemabgrenzung
 - 3.3. Inhaltliche Systemabgrenzung
4. Alternativen
5. Methodische Festlegungen
 - 5.1. Methodischer Zugang für die Darstellung der Umweltbedingungen
 - 5.2. Methodischer Zugang für die Auswirkungsbeurteilung
 - Bewertungsrahmen für die Auswirkungsbeurteilung
 - Methoden zur Auswirkungsbeurteilung
 - Vorgehen zur Gegenüberstellung der Auswirkungen
6. Besonderheiten und zu erwartende Herausforderungen der SP-V



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 4

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 [...].



Form

- Das Scoping-Dokument umfasst einschließlich Abbildungen rund 20 bis 30 Seiten.
- Die Angaben im Scoping-Dokument sollen aussagekräftig, transparent und nachvollziehbar sein.

5 Aufbau des Umweltberichts

Der folgende Vorschlag für den Aufbau des Umweltberichts stellt sicher, dass alle rechtlich geforderten bzw. fachlich angezeigten Inhalte im Umweltbericht enthalten und auffindbar sind. Dieser Vorschlag ist als Orientierungshilfe zu verstehen.

1. Nichttechnische Zusammenfassung
2. Vorschlag der Netzveränderung
 - 2.1. Inhalt der Netzveränderung
 - 2.2. Ziele und Nutzen der Netzveränderung
 - 2.3. Bezug zu allgemeinen Zielen, Plänen und Programmen
 - 2.4. Maßgebliche Ziele des Umweltschutzes
 - 2.5. Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz
3. Systemabgrenzung
 - 3.1. Räumliche Systemabgrenzung
 - 3.2. Zeitliche Systemabgrenzung
 - 3.3. Inhaltliche Systemabgrenzung
4. Entwicklung von Alternativen
 - 4.1. Nullalternative
 - 4.2. Alternativen
5. Methodische Festlegungen
 - 5.1. Methodischer Zugang für die Darstellung der Umweltbedingungen
 - 5.2. Methodischer Zugang für die Auswirkungsbeurteilung
 - 5.3. Bewertungsrahmen
 - 5.4. Methoden
 - 5.5. Wertsynthese
 - 5.6. Berücksichtigung der Stellungnahmen aus dem Scoping
 - 5.7. Berücksichtigung der Vorgaben aus dem SP-V-Gesetz
6. Verkehrliche Strukturen und ihre Entwicklung
7. Darstellung der Umweltbedingungen
8. Auswirkungsermittlung und -bewertung
 - 8.1. Beschreibung der Umweltauswirkungen
 - 8.2. Wechselbeziehungen
 - 8.3. Maßnahmen zur Verhinderung negativer Umweltwirkungen
 - 8.4. Bewertung und Gegenüberstellung der Auswirkungen
9. Grundlagen zur Gesamtbeurteilung der Netzveränderung
 - 9.1. Nachweis des hochrangigen Charakters der Netzveränderung
 - 9.2. Empfehlung der Netzveränderung
 - 9.3. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung
 - 9.4. Monitoring

6 Nichttechnische Zusammenfassung

6.1 Anforderungen



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 11

Der Umweltbericht hat „eine nichttechnische Zusammenfassung der in Z 1 bis 10 angeführten Informationen“ zu enthalten.

Inhalt

Die nichttechnische Zusammenfassung ist ein eigenständig erstelltes Kapitel, das allgemein verständlich formuliert ist. Kurze Sätze, eine einfache Sprache und der Verzicht auf Fachbegriffe und Fremdwörter unterstützen die Verständlichkeit. Das Voranstellen der nichttechnischen Zusammenfassung dient auch dazu, einen Überblick über die wesentlichen Inhalte der folgenden Kapitel des Umweltberichts zu geben.

Dazu empfiehlt es sich, die nichttechnische Zusammenfassung eigenständig zu erstellen und nicht Versatzstücke aus anderen Kapiteln des Umweltberichts unverändert zu übernehmen. Die International Association for Impact Assessment (IAIA), eine internationale Fachgesellschaft für Umweltauswirkungsbetrachtung, bietet die umseitig dargestellten, sehr weitreichenden Hinweise für das Verfassen der nichttechnischen Zusammenfassung. Auch das deutsche Umweltbundesamt (Grimm et al., 2018) hat einen Leitfaden zur Erstellung lesefreundlicher Dokumente in Umweltprüfungen herausgegeben, der bei der Erstellung der nichttechnischen Zusammenfassung unterstützen kann.

Der inhaltliche Fokus liegt auf den fachlichen Grundannahmen und Schlüsselergebnissen des Umweltberichts. Unberücksichtigt bleiben methodische Ausführungen, Detailergebnisse und umfangreiche Rechtsbezüge. Die nichttechnische Zusammenfassung sollte auch insbesondere für Laiinnen und Laien verständlich sein und ist somit ein wichtiges Mittel bei der Beteiligung der Öffentlichkeit.



Form

- Die nichttechnische Zusammenfassung erfolgt jedenfalls in einem eigenen Hauptkapitel am Beginn oder am Ende des Umweltberichts im Sinne eines „Executive Summary“. Mitunter kann sie auch in einem gänzlich unabhängigen, eigenen Dokument aufbereitet werden. Das Kapitel bzw. Dokument muss nicht den Titel „Nichttechnische Zusammenfassung“ tragen.
- Der Text wird eigenständig und in möglichst einfacher Sprache verfasst. Auf übersichtliche grafische Darstellungen wird besonderer Wert gelegt.

- Es können an besonders relevanten Stellen Querverweise zu vertieften Ausführungen im weiteren Umweltbericht gegeben werden.
- Der Umfang beträgt rund zehn bis 15 Seiten.
- Es hat sich bewährt, die nichttechnische Zusammenfassung vor ihrer Fertigstellung einem nichtfachlichen Lektorat zu unterziehen bzw. ein externes professionelles Lektorat durchführen zu lassen.

6.2 Hinweise für das Verfassen der nichttechnischen Zusammenfassung

Die folgenden Hinweise für das Verfassen der nichttechnischen Zusammenfassung wurden entnommen aus: Fastips No. 9: Non-Technical Summary (nach: International Association for Impact Assessment 2015, S. 2; eigene Übersetzung, Auswahl und Hervorhebungen)

Fünf wichtige Dinge, die man tun sollte:

- Beginnen Sie frühzeitig mit der Konzeption und Erstellung der nichttechnischen Zusammenfassung unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und der Zielgruppen. Stellen Sie ausreichend Zeit und Ressourcen bereit.
- Legen Sie ein eigenes, neues Dokument an. Ein Zusammenkopieren bestehender Inhalte verhindert die Entwicklung einer geeigneten Struktur und Sprache.
- Überantworten Sie die Erstellung an eine/n professionellen (Werbe)Texter:in. Das Redaktionsteam des Umweltberichts sollte nur als letzte Instanz eingesetzt werden.
- Verwenden Sie Checklisten zur Strukturierung und Überprüfung der Erstellung.
- Lassen Sie die nichttechnische Zusammenfassung durch vorhabensfremde Personen gegenlesen.

Beispiele für gelungene Elemente nichttechnischer Zusammenfassungen:

- Die nichttechnische Zusammenfassung sollte eine in sich schlüssige und logische Struktur aufweisen.
- Stellen Sie Konsistenz sowohl innerhalb der nichttechnischen Zusammenfassung als auch gegenüber dem restlichen Umweltbericht sicher. Stellen Sie ausschließlich Informationen oder Schlussfolgerungen dar, die auch im restlichen Umweltbericht enthalten sind.
- Argumentieren Sie überzeugend, aber vermeiden Sie Voreingenommenheit.
- Der Umfang beträgt bevorzugt zwischen zehn und 20 Seiten.
- Setzen Sie Grafiken und Visualisierungen wirksam ein, um Inhalte zu erfassen und das Dokument ansprechender zu gestalten.



- Befolgen Sie die Regeln des nichttechnischen Schreibens: kurze Sätze; Vermeidung von Fachausdrücken, Akronymen und Abkürzungen; Verwendung umgangssprachlicher Bezeichnungen bei Artenbezeichnungen; einfacher, klarer und präziser Schreibstil ohne Wiederholungen.
- Beschreiben Sie den Einfluss der SUP auf Policy, Plan bzw. Programm.
- Entwickeln Sie klare Botschaften für die Zielgruppen.
- Verwenden Sie eine einfache Sprache, um Auswirkungen zu klassifizieren, z. B. wichtig oder unwichtig, mehr oder weniger negativ oder positiv etc. Erklären Sie die Bedeutung einer Auswirkung.
- Die nichttechnische Zusammenfassung darf niemals Inhalte unterschlagen und erhebliche Auswirkungen bagatellisieren.
- Die nichttechnische Zusammenfassung soll den detaillierteren Umweltbericht gut ergänzen.

7 Vorschlag der Netzveränderung

7.1 Inhalt der Netzveränderung

Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 1

Der Umweltbericht hat „eine Darstellung des Inhalts [...] der vorgeschlagenen Netzveränderung“ zu enthalten.



Inhalt

Der Inhalt der Netzveränderung ist im Grunde gleichzusetzen mit dem Vorschlag der Netzveränderung, der vom Initiator vorgebracht wird. In den meisten Fällen ist der Inhalt der Netzveränderung ein konkretes neues Netzelement, die konkrete Änderung eines Netzelements in einer textlichen Formulierung, die kompatibel zur bestehenden Terminologie ist, oder die Änderung sowie Streichung eines Elements aus dem bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz.

Der Vorschlag einer Netzveränderung resultiert meist aus einem bestehenden verkehrlichen Problem oder der Erkenntnis, dass bestimmte übergeordnete Entwicklungsziele nur oder in Kombination mit infrastrukturellen Maßnahmen im Kompetenzbereich des Bundes erreicht werden können.

Bei Bedarf kann der Inhalt der Netzveränderung im Interesse einer hohen Präzision auch in Form einer legislativen Novellierungsanordnung angegeben sein. Beispiele vergangener Vorschläge der Netzveränderung illustrieren dies:

- Beispiel Straße: „S 18 Bodensee Schnellstraße: Knoten bei Dornbirn (A 14) - Staatsgrenze bei Höchst“
- Beispiel Schiene: „Wien - Flughafen bei Wien - Bruck an der Leitha - Staatsgrenze bei Nickelsdorf“



Im Sinne der Ergebnisoffenheit der SP-V kann es in bestimmten Fällen sinnvoll sein, vorerst den Bedarf einer Netzveränderung zur Erreichung der formulierten Ziele als Annahme zu treffen. Entsprechend der Zielformulierung kann dabei bereits eine Eingrenzung hinsichtlich des betroffenen Raums oder des Verkehrssystems erfolgen.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, mehrere parallele Vorschläge von konkreten Netzveränderungen zu formulieren, von denen als Ergebnis der SP-V einer – in dieser oder angepasster Form – empfohlen wird. Das ist besonders dann sinnvoll, wenn zwar die prinzipielle Absicht der Netzveränderung eindeutig ist, nicht aber, wie die

Netzveränderung im Detail (konkreter Wortlaut mit definierten Knoten) aussehen soll. Demgemäß eignen sich speziell gleichwertige Verkehrsträger- oder Standortalternativen für dieses Vorgehen.



Form

- Der Inhalt der Netzveränderung wird in einem eigenen Unterkapitel dargestellt.
- Mit Begleittext umfasst dieses Kapitel nicht mehr als ein bis zwei Seiten.
- Die Darstellung erfolgt eher knapp.



Beispiel

Hypothetisches Beispiel für eine verkehrsträger-offene Formulierung:

Zur Verbesserung der Anbindung / Zur verkehrlichen Entlastung der Region ... sollen im Rahmen einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich geeignete Maßnahmen untersucht werden, welche mitunter auch eine Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegeetzes benötigen.

7.2 Ziele der Netzveränderung



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 1

Der Umweltbericht hat „eine Darstellung [...] der wichtigsten Ziele der vorgeschlagenen Netzveränderung“ zu enthalten.

Inhalt

Die Darstellung der Ziele der Netzveränderung ist ein elementarer Bestandteil der SP-V bzw. des Umweltberichts. Sie müssen besonders sorgfältig überlegt und formuliert sein, da sie Grundlage für die Formulierung von Alternativen und für die Auswirkungsbeurteilung sind. Zusätzlich haben die Ziele der Netzveränderung über die SP-V hinaus inhaltlichen Bestand und dienen der Vorhabensentwicklung und -begründung in nachfolgenden Planungsphasen.

Die Ziele der Netzveränderung sind allgemein verständlich formuliert. Wichtig ist ein ausreichend hohes Abstraktionsniveau, um eine gleichwertige, im besten Fall systemübergreifende Alternativenentwicklung und -prüfung zuzulassen. Ziele der Netzveränderung, die die vorgeschlagene Netzveränderung bzw. die beabsichtigte Maßnahme selbst quasi unverändert in den Rang eines Ziels erheben (z. B. „Ziel ist die Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen Knoten A und Ort B unter Anbindung von Ort C“) sind unzulässig.

Inhaltlich kann es sich bei den Zielen der Netzveränderung um hochrangige verkehrliche und / oder um thematisch übergeordnete Ziele handeln. Dies hängt auch davon ab, wer als Initiator auftritt: Ein Infrastrukturunternehmen wird eher Ziele in sei-

nem unternehmerischen Verantwortungsbereich verfolgen, die unmittelbar verkehrlicher Natur sind (z. B. die Beseitigung von Kapazitätsengpässen), während ein Bundesland auch thematisch breitere Zielsetzungen in seinem kompetenzrechtlichen Zuständigkeitsbereich verfolgen kann (z. B. Impulse für die Regionalentwicklung oder Ausbau klimaschonender Mobilitätsangebote).

Ziele der Netzveränderung sollten nach Möglichkeit aus übergeordneten Strategiedokumenten abgeleitet und ihr Ursprung in diesen nachgewiesen werden. Beispiele hierfür sind Ziele, die in Raumentwicklungsstrategien oder verkehrlichen Gesamtziel-dokumenten festgelegt sind. Hierdurch wird direkt ein Bezug zu anderen Plänen und Programmen hergestellt.

In vielen Fällen empfiehlt es sich, die Ziele der Netzveränderung thematisch zu gliedern, z. B. entlang der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit). Auch können die Ziele hierarchisch gegliedert sein, also mit Oberzielen, denen jeweils mehrere Unterziele zugeordnet sind.

Zur Präzisierung der Funktion einer Netzveränderung kann es im Einzelfall sinnvoll sein, auch Nicht-Ziele einer Netzveränderung zu definieren.

Zielkonflikte sind wahrscheinlich; treten sie auf bzw. werden sie erkannt, soll dieser Umstand offen angesprochen werden. So kann z. B. im Bereich der Bahn ein Zielkonflikt zwischen möglichst direkter und rascher Verbindung zweier Ballungsräume einerseits und der Verbesserung der flächenhaften Erreichbarkeit in einer dazwischenliegenden Region andererseits bestehen.

Form

- Die Darstellung erfolgt in einem eigenen Unterkapitel.
- Mit Begleittext umfasst dieses Kapitel rund eine Seite.
- Die Anzahl der (Ober-)Ziele liegt im niedrigen einstelligen Bereich; bewährt haben sich rund drei bis fünf (Ober-)Ziele. Sollte die Anzahl der Ziele deutlich darüber liegen, ist das ein Hinweis auf ein zu geringes Abstraktionsniveau der Ziele.
- Die Ziele und mögliche Zielkonflikte werden punktiv aufgezählt und allenfalls zusätzlich textlich beschrieben.



Beispiel

Beispiel 1 aus dem Kapitel „Problemstellung und Ziele“ des Umweltberichts S 37 Klagenfurter Schnellstraße (S. 5):

Derzeit besteht die Absicht, die B317 Friesacher Straße von Scheifling bis Klagenfurt als Bundesstraße in das Bundesstraßengesetz aufzunehmen. Damit wäre auch ein Ausbau der B317 zwischen Scheifling und Judenburg als Schnellstraße mit 2+2 Fahrstreifen und Mitteltrennung verbunden. Mit diesem Projekt folgende Ziele verfolgt:



- *Bessere Anbindung von Kärnten an Raum Obersteiermark sowie Oberösterreich (und umgekehrt), damit eine Verbesserung der wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit;*
- *Wirtschaftliche Impulse aus der besseren Erreichbarkeit, insbesondere für die Bezirke Klagenfurt Stadt und Land, St. Veit, Murau, Judenburg, Knittelfeld, Leoben, Bruck/Mur und Mürzzuschlag;*
- *Erhöhung der Verkehrssicherheit;*
- *Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten.*

Beispiel 2 aus dem Kapitel „Inhalt und Ziele der Netzveränderung“ (Umweltbericht Eisenbahnstrecke „Raum Östlich von Wien - Staatsgrenze bei Kittsee, S. 5):

Daraus ergeben sich die folgenden konkreten Ziele für die vorgeschlagene Netzveränderung, die gem. § 6 Abs. 2 Z. 1 SP-V-Gesetz auch im Umweltbericht dargestellt werden:

- *Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für eine leistungsfähige landgebundene Güterverkehrsverbindung zwischen dem europäischen Wirtschaftsraum einerseits und Russland, Zentral- und Ostasien andererseits als rasche, effiziente, sichere und umweltfreundliche Angebotsergänzung im interkontinentalen Warenaustausch*
- *Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die Abwicklung dieses landgebundenen Güterverkehrs über den Raum Wien als bedeutenden Knoten im TEN-V Kernnetz*

7.3 Nutzen der Netzveränderung



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 2

Der Umweltbericht hat „eine Darstellung des erwarteten Nutzens der vorgeschlagenen Netzveränderung“ zu enthalten.

Inhalt

Der Nutzen der Netzveränderung zeigt auf, welche positiven Wirkungen bzw. Vorteile der Netzveränderung der Initiator zum Zeitpunkt des Vorschlags der Netzveränderung annimmt. Im Gegensatz zu den Zielen der Netzveränderung, die der Initiator weitgehend aus seiner internen Logik verfolgt, entspricht der Nutzen im Zusammenhang mit einer Netzveränderung vielmehr dem Ergebnis, das mit der Netzveränderung erreicht wird, bzw. wie und inwieweit die Netzveränderung zur Erfüllung der genannten Ziele beitragen kann. Der Nutzen ist tendenziell konkreter benennbar als (erreichte) Ziele der Netzveränderung.

Eine Differenzierung in direkten und indirekten Nutzen ist von Vorteil. Direkte Nutzen besitzen einen unmittelbaren verkehrlichen Bezug (z. B. Reisezeitveränderungen); indirekte Nutzen treten als Folge verkehrlicher Veränderungen auf (z. B. Standortattraktivierung). Die indirekten Nutzen stehen in engem Zusammenhang mit den zuvor genannten übergeordneten Zielen der Netzveränderung.

Der Nachweis der Berücksichtigung des Nutzens bzw. des Maßes der Zielerfüllung bei indirektem Nutzen erfolgt im Zuge der Auswirkungsbeurteilung (Kapitel 12).

Form

- Die Darstellung erfolgt in einem eigenen Unterkapitel.
- In der Regel werden mehrere direkte und indirekte Nutzenaspekte angeführt.
- Die Anzahl der angeführten Nutzenaspekte liegt jeweils im einstelligen Bereich. Sollte die Anzahl der angeführten Nutzenaspekte deutlich darüber liegen, ist das ein Hinweis auf ein zu geringes Abstraktionsniveau.
- Für die Darstellung der Nutzen eignet sich eine Aufzählung.



Beispiel

Beispiel aus dem Kapitel „Nutzen der Netzveränderung“ (Umweltbericht Schiene Flughafen-Flughafenspanne, S. 4)



Der direkte Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung besteht in der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen

- *als Beitrag zu einer Kantenzzeit Wien - Flughafen Wien - Győr von 60' und Wien - Flughafen Wien - Budapest von 120' im integrierten Taktfahrplan im Personenfernverkehr,*
- *für direkte Zugverbindungen Wien - Flughafen Wien - Bratislava im Personenverkehr,*
- *für eine direkte Anbindung der Bezirke Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt Umgebung und Eisenstadt an den Flughafen Wien im Personennahverkehr,*
- *für eine allgemeine Ausweitung des schienengebunden Nahverkehrsangebots in den Bezirken Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt Umgebung und Eisenstadt sowie*
- *für Kapazitätserweiterungen und Steigerung der Betriebsqualität auf der bestehenden Ostbahn.*

Die vorgeschlagene Netzveränderung schafft die Grundlage für die Errichtung der erforderlichen Bahn-bauprojekte als Hochleistungsstrecken.

Der indirekte Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung besteht in der Erhöhung der Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene, v. a. durch

- die Attraktivierung des Verkehrsmittels Bahn im Hauptstadtverkehr Wien - Budapest und Wien - Bratislava Petralka,
- die Erweiterung des Einzugsbereichs des Flughafens Wien Richtung Budapest mit Option der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene,
- die Erhöhung des Anteils des ÖV im östlichen Einzugsbereich des Flughafens Wien,
- die Schaffung bzw. Verbesserung des schienengebundenen Angebots im öffentlichen Verkehr in den Bezirken Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt Umgebung und Eisenstadt u. a. mit Arbeitsstätten in Wien und am Flughafen Wien sowie
- die Möglichkeit zur Abwicklung von Zuwächsen im Güterverkehr auf dem Verkehrsträger Schiene.

Der indirekte Nutzen wird in der strategischen Prüfung entsprechend den Bestimmungen des § 5 Z. 4 SP-V-Gesetz dargelegt, wonach eine vorgeschlagene Netzveränderung definierte, mit einem bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz verbundene Ziele berücksichtigen muss.

Mit der Darstellung des Nutzens der Netzveränderung im Umweltbericht wird den Anforderungen an den Umweltbericht gem. § 6 Abs. 2 Z. 2 SP-V-Gesetz entsprochen.

7.4 Begründung des hochrangigen Charakters der Netzveränderung



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 2

Der Umweltbericht hat „eine Begründung für die vorgeschlagene Netzveränderung“ zu enthalten.

Inhalt

Die Begründung des hochrangigen Charakters der Netzveränderung erfolgt im Screening- und Scoping Dokument jeweils in Kapitel zum „Inhalt der Netzveränderung“ im Vorgriff auf eine detaillierte Begründung im Umweltbericht und beschreibt das Vorgehen zum Nachweis, dass die Kriterien der Hochrangigkeit erfüllt werden, welcher in Kapitel 13.3 dargestellt wird. Im Umweltbericht kann dieses Unterkapitel zum „Inhalt der Netzveränderung“ daher entfallen und die Begründung komplett im Nachweiskapitel abgehandelt werden.

Grundlegend bei der Begründung des hochrangigen Charakters der Netzveränderung ist die Annahme bzw. These, dass die Erreichung der formulierten Ziele der Netzveränderung mit hoher Wahrscheinlichkeit Maßnahmen in der Kompetenz des Bundes erfordert und dass mit dem zum Zeitpunkt des Vorschlags der Netzveränderung bestehenden bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz die formulierten Ziele der Netzveränderung nicht erreicht werden können.

Die Begründung des hochrangigen Charakters der Netzveränderung bildet den Wissensstand zum Zeitpunkt des Vorschlags der Netzveränderung ab. In manchen Fällen kann der Wissensstand über die Hochrangigkeit der Netzveränderung bereits hoch sein: Wenn z. B. ein vorgeschlagenes Netzelement im TEN-V Kernnetz oder im Zielnetz für die österreichische Eisenbahninfrastruktur liegt, so ist dies bereits vor dem Verfassen des Umweltberichts bekannt und kann Teil der Begründung des hochrangigen Charakters der Netzveränderung sein.

Ist dies nicht der Fall, so wird eine kompetenzrechtliche Zuständigkeit des Bundes als Annahme getroffen und insoweit begründet, dass das BMK ausreichend Grundlage für die Durchführung einer SP-V sieht. Bevorzugt wird dabei auf Definitionen oder Bestimmungen des BStG 1971, des HIG und des SchFG verwiesen.

Form

- Die Darstellung im Umweltbericht erfolgt in einem eigenen Unterkapitel im Nachweiskapitel.
- Die Begründung der Netzveränderung wird knapp textlich beschrieben.
- Der Umfang des Kapitels ist abhängig vom Wissensstand zum Zeitpunkt des Vorschlags der Netzveränderung und der Möglichkeit der Nachweisführung.



Beispiel

Beispiel aus Kapitel „Nachweis der Hochrangigkeit der Netzveränderung“ (Umweltbericht S 18 Bodensee Schnellstraße, S. 89)



Netzschluss im (bestehenden) hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (einschließlich gleichwertiger Netzschluss im Ausland)

Das Kriterium wird im vorliegenden Fall erfüllt, da die A 14 auf Vorarlberger Seite mit der A 1 / A 13 auf Schweizer Seite mit einer leistungsfähigen Verbindung zwischen den beiden Autobahnen verbunden werden soll.

7.5 Beziehung zu anderen Plänen und Programmen



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 1

Der Umweltbericht hat „eine Darstellung [...] der Beziehung zu anderen relevanten Plänen und Programmen“ zu enthalten.

Inhalt

In diesem Kapitel soll ein klarer Bezug zwischen den Zielen der vorgeschlagenen Netzveränderung und den in anderen Plänen und Programmen formulierten allgemeinen Zielen, die für die Netzveränderung relevant sind, hergestellt werden. Die Auswahl der relevanten Pläne und Programme wird begründet, wobei der Bezug zur vorgeschlagenen Netzveränderung im Vordergrund steht (räumlicher und / oder sachlicher Bezug).

Pläne und Programme können auf inter- bzw. supranationaler, nationaler, Landes- und regionaler Ebene verankert sein, beispielsweise internationale Nachhaltigkeitsstrategien und -ziele, Verkehrsstrategien, Mobilitätsmasterpläne oder -strategien des Bundes und der Länder oder überregionale Raumordnungskonzepte. Wenn eine vorgeschlagene Netzveränderung Auswirkungen auf einen Nachbarstaat hat bzw. für diesen relevant sein kann, werden relevante Pläne und Programme auch dieses Nachbarstaats aufgenommen; diese sind meist Zieldokumente des Infrastrukturausbaus oder der räumlichen Entwicklung auf überörtlicher Ebene. Beispiele für derartige Pläne und Programme sind in Beispiel 1 dargestellt.

Pläne und Programme auf örtlicher Ebene sind aufgrund des strategischen Charakters von Netzveränderungen nur in bestimmten Fällen relevant: Bei großräumigen Netzveränderungen kann z. B. die Betroffenheit einer Landeshauptstadt eine Darstellung ihrer allgemeinen und verräumlichten Entwicklungsziele notwendig machen. Bei kleinräumigeren Netzveränderungen, die z. B. nur einige wenige Gemeinden betreffen, kann ebenfalls eine Betrachtung kommunaler Zielsetzungen sinnvoll sein.

Der inhaltliche Fokus der Auswertung liegt auf Zielaussagen, die als Maßstab für eine vorgeschlagene Netzveränderung herangezogen werden können. Zusätzlich werden allgemeine Angaben zum Dokument (z. B. Beschlussorgan bzw. Herausgebende, Veröffentlichungsdatum und Gültigkeitszeitraum, allgemeine Zielsetzungen und Absichten, Gültigkeitsbereich etc.) überblicksartig dargestellt, um den Kontext der gewonnenen Zielaussagen abzubilden.



Form

- Die Pläne und Programme werden nach gebietskörperschaftlicher Ebene und ggf. Staat gegliedert.
- Sie werden kurz beschrieben und der Bezug zur vorgeschlagenen Netzveränderung dargestellt.
- Zur Übersicht werden sie zusätzlich in einer Tabelle aufgelistet.

Beispiele

Beispiel 1 aus Kapitel „Allgemeine Ziele und Beziehung zu anderen Plänen und Programmen“ (Umweltbericht Eisenbahnstrecke „Raum Östlich von Wien - Staatsgrenze bei Kittsee, S. 19)



Tabelle 2 Beziehung zu anderen Plänen und Programmen

Internationale Ebene	EU-Ebene: Europäisches Raumentwicklungskonzept (EUREK), European Union Strategy for Danube Region
	Supranationale Ebene: Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung, Protokoll von Kyoto
Nationale Ebene	Slowakische Republik: National Regional Development Strategy of the Slovak Republic, Strategic Development Masterplan of Transport Infrastructure 2020
	Ungarn: National Transport Strategy (NTS)
	Republik Österreich: Österreichische Strategie nachhaltige Entwicklung (ÖSTRAT), Regierungsprogramm 2017–2022

Beispiel 2 aus Kapitel „Zielsetzungen“ (Umweltbericht S 8 Marchfeld Schnellstraße, S. 27):

Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld

Das Land Niederösterreich hat für die Region Marchfeld die Erstellung eines Rahmenkonzeptes initiiert. Ziel ist die klare Positionierung der Region, um nicht nur „Zwischenraum“ zwischen den Metropolen Wien und Bratislava zu sein. Die betroffenen Gemeinden sollen ihre Ziele und Maßnahmen auf dem Gebiet der Raumordnung koordinieren. Die Entwicklungsvorstellungen und dazu erforderlichen Maßnahmen werden in einem gemeinsam erstellten und von den Gemeinderäten beschlossenen Dokument festgehalten. Ein Rahmenkonzept ist unter anderem ein Mittel, um die Ziele des NO Landesentwicklungskonzeptes (Projekt w.i.N Strategie Niederösterreich), welches sich derzeit in Ausarbeitung befindet, auf die Ebene der Regionen zu transportieren.

Ergebnisse der Bearbeitung des Kleinregionalen Rahmenkonzeptes Marchfeld sind erst im Herbst 2005 zu erwarten, absehbar ist jedoch bereits die Definition von zwei Entwicklungsachsen im Marchfeld: entlang der B8 und entlang des Marchegger Astes.

Das Regionale Rahmenkonzept Marchfeld befindet sich noch in der Erstellungsphase. Die voraussichtlichen Entwicklungsachsen entlang der B8 bzw. des Marchegger Astes, würden durch die Errichtung einer höchstrangigen Marchfeld Straße unterstützt.

7.6 Maßgebliche Ziele des Umweltschutzes



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 7

Der Umweltbericht hat „eine Beschreibung der für die vorgeschlagene Netzveränderung maßgeblichen Umweltschutzziele“ zu enthalten.

Inhalt

In diesem Kapitel sollen die Ziele für alle potenziell durch die vorgeschlagene Netzveränderung erheblich betroffenen Umweltaspekte als Grundlage für die Auswirkungsbeurteilung aufgeführt werden. Die Umweltziele müssen zumindest die Aspekte gem. § 6 Abs. 2 Zi. 8 SP-V-Gesetz abdecken. Diese umfassen: biologische Vielfalt, Bevölkerung, Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, kulturelles Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, Landschaft. Sollten Aspekte für die vorgeschlagene Netzveränderung nicht relevant sein, ist deren Ausschluss aus den weiteren Betrachtungen zu begründen.

Bereits im Scoping-Dokument sollte nicht nur dargestellt werden, welche und wie die Ziele im Umweltbericht ermittelt und behandelt werden, sondern bereits eine weitreichende Bearbeitung (Darstellung Umweltziele, Herleitung Zielsystem etc.) erfolgen.

Ziele des Umweltschutzes können aus den folgenden Grundlagen abgeleitet werden:

- rechtlich verankerte Bestimmungen mit und ohne konkretem Raumbezug (z. B. rechtlich bindende nationale und internationale Klimaziele, verordnete Erhaltungsziele von Schutzgebieten, Luftreinhaltung)
- relevante nationale und internationale Pläne und Programme (z. B. Sustainable Development Goals (SDG), Europäische Umweltschutzstrategien, nationale oder internationale Biodiversitätsstrategien, nationale Klimastrategie, Mobilitätsmasterpläne)
- spezifische Zielsetzungen aus der Sensibilitätsansprache (z. B. Erhaltung von Waldflächen oder Lebensraumkorridoren bei entsprechend geringer Ausstattung im engen Untersuchungsraum)

Auf die Beziehung der Ziele des Umweltschutzes zu anderen Zielaussagen im Umweltbericht (Ziele der Netzveränderung, Ziele relevanter Pläne und Programme, Zielsysteme als Teil der inhaltlichen Systemabgrenzung, Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz) wird besonders Bedacht genommen. Es ist darauf zu achten, dass vorrangige Umweltziele aktueller relevanter nationaler Pläne und Strategien des Bundes ausreichend Berücksichtigung finden (z. B. Ziele hinsichtlich Klimaschutz, Biodiversität und Bodenschutz).

Diverse Zielaussagen stehen grundsätzlich nebeneinander und sind nicht hierarchisch zu verstehen. Das führt automatisch zu Zielkonflikten und bedarf einer transparenten Abwägung im Zuge der Gesamtbetrachtung der Auswirkungen. Der Nachweis der Berücksichtigung der Ziele erfolgt im Zuge der Auswirkungsbeurteilung (Kapitel 12).

Form

- Die Darstellung der Ziele kann entweder gesammelt in einem eigenen Unterkapitel oder dezentral, den jeweiligen Aspekten der Umweltbedingungen (Kapitel 11) zugeordnet, erfolgen.
- Die Ziele werden aufgezählt und bei Bedarf näher hinsichtlich ihrer Relevanz für die vorgeschlagene Netzveränderung erläutert.
- Es folgt ein Verweis auf jenes Kapitel des Umweltberichts, in dem der Nachweis der Berücksichtigung der Ziele erfolgt.



Abbildung 3
17 Sustainable Development Goals (SDG) der Vereinten Nationen
(Vereinte Nationen, 2015)
sdgs.un.org/goals



Beispiel

Beispiele für mögliche relevante Umweltziele basierend auf einer Struktur des Umweltberichts BVWP Deutschland (Umweltbericht BVWP, S. 14ff)

Tabelle 3 Beispielhafte Darstellung möglicher relevanter Umweltziele

Aspekte § 6 Abs. 2 Zi.8 SP-V-Gesetz	Ziele des Umweltschutzes
Gesundheit des Menschen	Schutz menschlicher Gesundheit und Schutz der Umwelt und Verbesserung der Qualität der Umwelt und umsichtige und rationale Veränderung der natürlichen Ressourcen („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
	Lärmschutz bzgl. Straßenverkehr („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
Boden	Sparsamer Flächenverbrauch mit Zielpfad zur Reduktion des Flächenverbrauchs („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
Luft	Luftreinhaltung durch Reduktion verkehrsbedingter Emissionen („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
Biodiversität, Tiere, Pflanzen, Landwirtschaft	Berücksichtigung der Biodiversität und Ökosystemleistungen in den Bereichen Raumordnung und Verkehr/ Mobilität: u. a. Signifikante Erhöhung der ökologischen Durchlässigkeit bei übergeordneten Verkehrswegen („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
	Ausbau des Naturwaldreservatenetz und den Unterstützung des Ausbaus eines Biotop-Verbundsystems („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
	Vermeidung von Bodenverbrauch und Zerschneidungseffekten sowie landschaftsangepasste Linienführungen bei Infrastrukturbauten und Förderung besonders raumeffizienter Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten für den Erhalt der Biodiversität („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
	Schutz von wildlebenden Tieren und Pflanzen in Schutzgebieten vor Beeinträchtigung von Lebensräumen via Verträglichkeitsprüfung bei Auswirkung auf Schutzgebiete („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
	Verbesserung der Vernetzung von Lebensräumen und Schutzgebieten und Erhaltung des Naturschutzwertes von Schutzgebieten („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
Klima	Unterschreitung von x,x Millionen tCO ₂ eq im Jahr yyyy für Sektor Verkehr („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
	Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung von Verkehr für die Reduktion von CO ₂ -Emissionen sowie Steigerung des Anteils des Umweltverbunds („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)
	Reduktion des Gesamtenergieverbrauchs des Verkehrs und Mobilität und Erreichbarkeit klimaneutral ermöglichen („ <i>Quelldokument des Umweltschutzziels</i> “)

7.7 Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz

Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 5 Zi. 4

Die vorgeschlagene Netzveränderung muss „die nachstehenden, mit einem bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele, berücksichtigen:



- Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen;
- Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs;
- Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelt-erwägungen;
- Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft;
- Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen;
- Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger;
- Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten;
- Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern;
- Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses;
- Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen.

Inhalt

Die in § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz genannten Ziele werden an dieser Stelle im Umweltbericht direkt zitiert. Hierdurch soll zusammenfassend und in aller Kürze dargestellt werden, dass alle genannten Ziele berücksichtigt werden. Sollten einzelne Ziele im Zusammenhang der vorgeschlagenen Netzveränderung augenscheinlich unbedeutend sein, so werden diese Ziele begründet aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen. Das kann etwa bei Änderungen bestehender Netzelemente der Fall sein, wo augenscheinlich keine Relevanz für die Umsetzung der TEN-V besteht.

Der Nachweis der Berücksichtigung der Ziele erfolgt im Zuge der Auswirkungsbeurteilung (Kapitel 12), wie im nachfolgenden Beispiel veranschaulicht wird.



Form

- Die Ziele werden direkt zitiert.
- Die Darstellung kann tabellarisch erfolgen.
- Der Ausschluss von Zielen aus der Betrachtung wird textlich begründet.
- Es folgt ein Verweis auf jenes Kapitel des Umweltberichts, in dem der Nachweis der Berücksichtigung der Ziele erfolgt.



Beispiel

Beispiel aus Unterkapitel „Bewertungsrahmen“ für die Berücksichtigung der Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz (Umweltbericht Eisenbahnstrecke „Raum Östlich von Wien - Staatsgrenze bei Kittsee, S. 194)

Abbildung 4
Beispiel für die Berücksichtigung der Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz

		Oberziel gemäß Zielsystem									
		Ö1	Ö2	Ö3	W1	W2	W3	G1	G2	G3	
Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V Gesetz	lit. a	Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen	x						x		
	lit. b	Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs				x		x			
	lit. c	Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen	x	x	x				x	x	x
	lit. d	Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft				x	x			x	
	lit. e	Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen						x			
	lit. f	Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger				x		x			
	lit. g	Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten						x			
	lit. h	Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern						x			
	lit. i	Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses						x			
	lit. j	Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrsnetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen				x		x			

8 Systemabgrenzung

8.1 Räumliche Systemabgrenzung

Inhalt

Mit der räumlichen Systemabgrenzung wird der physische Betrachtungsraum abgegrenzt, in dem angenommen wird, dass die vorgeschlagene Netzveränderung wirksam wird. Bevorzugt wird in einen funktionalen und einen engen Untersuchungsraum unterschieden.

Der funktionale Untersuchungsraum besitzt Netzbezug und wird anhand der verkehrlichen Wirkungen der Netzveränderung definiert. Im funktionalen Untersuchungsraum werden v. a. indirekte Wirkungen, z. B. Wirkungen auf das Klima, betrachtet, die sich aus der geänderten verkehrlichen Funktionsweise des bundesweit hochrangigen Verkehrs-wegenetzes ergeben. Entsprechend kann der funktionale Untersuchungsraum mitunter größere Gebietseinheiten, oft auch auf dem Territorium von Nachbarstaaten, umfassen.

Die Festlegung des funktionalen Untersuchungsraums ist auch für die Entwicklung von Alternativen relevant: Alle Alternativen sollten sich zumindest innerhalb des funktionalen Untersuchungsraums befinden. Dementsprechend kann der funktionale Untersuchungsraum auch große geografische Ausdehnung besitzen, z. B. im Zusammenhang mit Alternativen mit regulatorischen Maßnahmen.

Der funktionale Untersuchungsraum muss nicht hart abgegrenzt sein; seine Grenzen können auch weich festgelegt werden. Die Grenzen sollten sich jedenfalls am Verkehrsnetz orientieren, also z. B. bis zu bestimmten hochrangigen Netzknoten führen. Ein solcher Netzknoten kann auch bereits in einem Nachbarstaat liegen.

Der enge Untersuchungsraum umfasst jenen Raum, in dem die Netzveränderung in Form von konkreten Vorhaben umgesetzt werden kann. Im engen Untersuchungsraum werden v. a. direkte Wirkungen (z. B. lokale Umweltwirkungen) betrachtet, die sich aus der späteren konkreten Vorhabensumsetzung ergeben. Er besitzt somit eine kleinere räumliche Ausdehnung als der funktionale Untersuchungsraum. Alle Standortalternativen müssen im engen Untersuchungsraum Platz finden. Seine Grenzen können auch hart sein; z. B. können Staats- bzw. Ländergrenzen, naturräumliche Einheiten oder Schutzgebiete den engen Untersuchungsraum begrenzen.

Für jeden Vorschlag einer Netzveränderung muss ein enger Untersuchungsraum festgelegt werden. Der Bedarf eines funktionalen Untersuchungsraums ergibt sich aus der Art der vorgeschlagenen Netzveränderung: Gänzlich neue Netzelemente oder Änderungen bestehender Netzelemente, die eine Änderung der Funktionsweise des bundesweit hochrangigen Verkehrs-wegenetzes erwarten lassen, machen die Festlegung eines funktionalen Untersuchungsraums erforderlich.

Alle getroffenen Festlegungen zur räumlichen Abgrenzung werden nachvollziehbar begründet. Der Verzicht auf einen funktionalen Untersuchungsraum wird ebenfalls begründet.



Form

- Die räumliche Systemabgrenzung erfolgt in einem eigenen Unterkapitel.
- Die Abgrenzungen werden textlich begründet.
- Die räumliche Systemabgrenzung erfolgt planlich. Die Grenzen der Untersuchungsräume müssen dabei nicht trennscharf sein; es kann sich auch um fließende Verläufe handeln.



Beispiel

Beispiel aus: Kapitel „Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsrahmens“ (Umweltbericht Schiene Flughafenspange, S. 10)

Abbildung 5
Funktionaler Untersuchungsraum

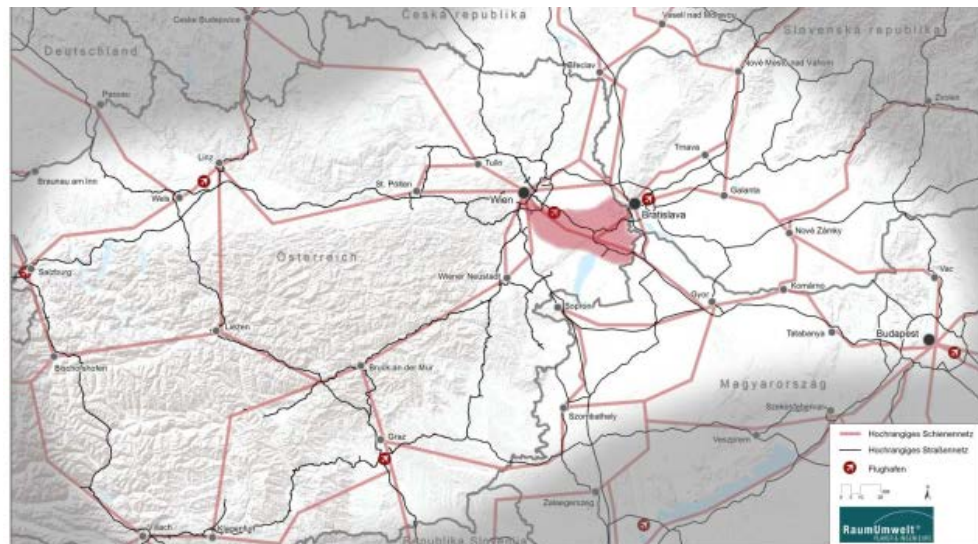
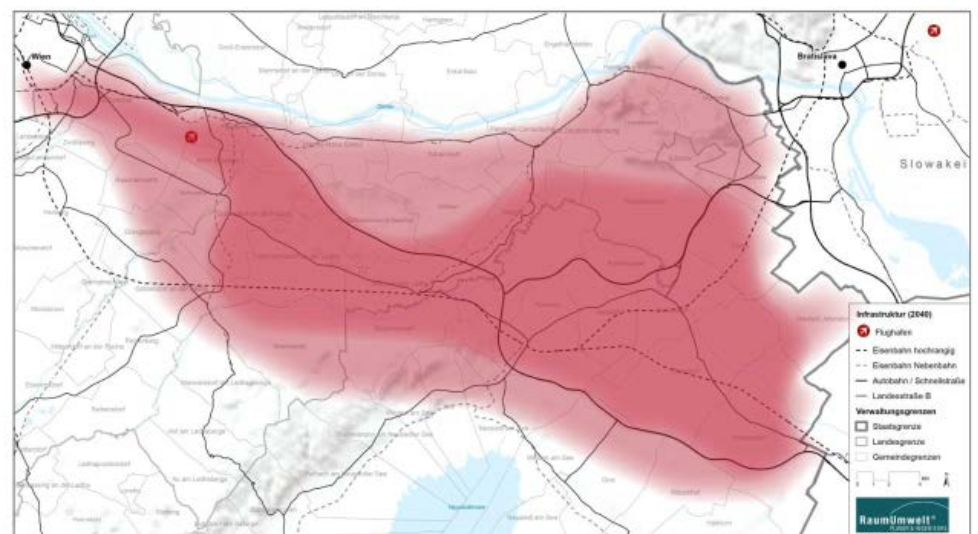


Abbildung 6
Enger Untersuchungsraum



8.2 Zeitliche Systemabgrenzung

Inhalt

Der zeitliche Horizont für die Auswirkungsbeurteilung umfasst zumindest den beabsichtigten Zeitpunkt der Inbetriebnahme bzw. der verkehrlichen Wirksamkeit von Vorhaben, die auf Grundlage der Netzveränderung umgesetzt werden.

Der Prognosehorizont umfasst somit in der Regel einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren ab dem Zeitpunkt der Erstellung des Umweltberichts. Dieser Zeitraum kann je nach Umfang der Netzveränderung jedoch erheblich variieren. Üblicherweise besteht zum Zeitpunkt der SP-V noch ein hohes Maß an Planungsunsicherheit. Aus diesem Grund ist der angenommene Zeitpunkt keinesfalls als abschließende Festlegung für die Fertigstellung von Vorhaben zu verstehen.

Es empfiehlt sich, ein bestimmtes Prognosejahr zu wählen, das in anderen relevanten Bezugsdokumenten als Prognosezeitpunkt herangezogen wird (bevorzugt Verkehrsprognose Österreich; aber auch z. B. Landesentwicklungskonzepte). Maßstab für Verkehrsabschätzungen sind die modellierten bundesweiten Verkehrsnachfragedaten (insbesondere der Verkehrsprognose Österreich). Diese sind im Anwendungsfall bei der weiteren Detaillierung zu berücksichtigen und müssen über eine ausreichende Aktualität verfügen.

Es wird darauf geachtet, dass der zeitliche Horizont nicht zu weit in der Zukunft liegt, da die Prognoseunsicherheit zunimmt, je weiter der Zeitpunkt in der Zukunft liegt. Für Umweltwirkungen mit langfristigen Zielen, z. B. Klimawirkungen, sollte jedoch eine Aussage zur Erreichung des Zielpfades getroffen werden.

Jedenfalls wird für die zeitliche Systemabgrenzung ein konkretes Jahr genannt. Die Festlegungen werden begründet; allenfalls kann dies auch in einer transparenten Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile verschiedener Prognosezeitpunkte geschehen, auf deren Grundlage schließlich ein bestimmter Zeitpunkt festgelegt wird.

Form

- Die zeitliche Systemabgrenzung erfolgt in einem eigenen Unterkapitel.
- Die Abgrenzungen werden textlich begründet.

Beispiel

Beispiel aus Kapitel „Zeitliche Abgrenzung des Untersuchungsrahmens“ (Umweltbericht Eisenbahnstrecke „Raum Östlich von Wien - Staatsgrenze bei Kittsee, S. 67-68):

In der Gesamtverkehrsprognose des BMVIT, die derzeit in Ausarbeitung ist, wird ein Prognosehorizont im Jahr 2040 festgelegt. Dieser Prognosehorizont scheint auch im Zusammenhang mit der geplanten Eisenbahn als realistisch zur Abschätzung der vollen verkehrlichen Wirksamkeit.

Dies vorausgeschickt, wird die zeitliche Abgrenzung des Untersuchungsrahmens mit dem Jahr 2040 vorgenommen.



Die zeitliche Abgrenzung des Untersuchungsrahmens orientiert sich an der erwartbaren Inbetriebnahme und verkehrlichen Wirksamkeit der geplanten Eisenbahn. Derzeit ist die Inbetriebnahme des Eisenbahnkorridors Kosice-Wien samt Terminals für 2033 vorgesehen. Da die volle verkehrliche Wirksamkeit nicht nur von der Umsetzung der geplanten Eisenbahn, sondern auch von der Entwicklung der Infrastruktur im funktionalen Untersuchungsraum abhängt, wird ein ausreichend weiter zeitlicher Horizont gewählt.

In Österreich sind im Zielnetz 2025+ Eisenbahnprojekte vorgesehen, die für die volle verkehrliche Wirksamkeit der geplanten Eisenbahn erforderlich sind. Auf europäischer Ebene soll das TEN-V Kernnetz bis 2030 umgesetzt sein, die volle verkehrliche Wirksamkeit wird darüber hinaus noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

8.3 Inhaltliche Systemabgrenzung

Inhalt

Für die inhaltliche Systemabgrenzung werden Annahmen zum Verkehrssystem, zu den zu betrachtenden Auswirkungen und zu allgemeinen Rahmenbedingungen getroffen.

Im Verkehrssystem wird festgelegt, welche Verkehrsträger und welche Verkehrsarten betrachtet werden. Die Betrachtungstiefe und jedenfalls erwartbare Entwicklungen innerhalb des zeitlichen Horizonts, also z. B. fertig gestellte Verkehrsinfrastrukturen, werden definiert (Nullalternative) und soll für alle betrachteten Alternativen gleich sein.

Bei der Auswahl kann zwischen dem funktionalen und engen Untersuchungsraum differenziert werden: So kann z. B. im funktionalen Untersuchungsraum eine grobe, systematische Darstellung der hochrangigen Verkehrsträger (z. B. Bundesstraßen A und S, Landesstraßen B, Hauptbahnen) erfolgen, während im engen Untersuchungsraum eine genauere Darstellung des Verkehrsnetzes (z. B. zusätzlich Landesstraßen L, Nebenbahnen, Anschlussbahnen) gewählt wird.

Die zu betrachtenden Auswirkungen werden basierend auf der Darstellung der Ziele und Nutzen der Netzveränderung und ausgehend von folgenden inhaltlichen Grundlagen festgelegt: Aspekte gem. § 6 Abs. 2 Zi. 8 SP-V-Gesetz, Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz, Ziele der analysierten Pläne und Programme, rechtlich verbindliche Umweltziele, einschlägige RVS (v. a. 02.01.22, 04.01.11; Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr 2010, 2017); Themen, die absehbar nicht durch die vorgeschlagene Netzveränderung berührt werden, können aus der Betrachtung ausgenommen werden (begründete Leermeldung).

Als allgemeine Rahmenbedingungen werden all jene sonstigen Entwicklungen beschrieben, die für die vorgeschlagene Netzveränderung als relevant angesehen werden (z. B. Annahmen zu Megatrends).

Die Festlegungen werden jeweils begründet. Die Darstellung des Verkehrsnetzes selbst erfolgt in der Regel nicht in diesem Kapitel, sondern wie in Kapitel 10 dargestellt. Ausgenommen davon sind Netzveränderungen geringeren Umfangs ohne funktionalen und mit entsprechend kleinem engen Untersuchungsraum.

Form

- Die inhaltliche Systemabgrenzung erfolgt in einem eigenen Unterkapitel
- Die Abgrenzungen werden textlich begründet



Beispiel

Beispiel aus Kapitel „Inhaltlicher Bezug“ (Umweltbericht Schiene Wien-Bratislava, S. 10f):



Der inhaltliche Betrachtungsrahmen umfasst die wesentlichen Umweltauswirkungen, die von unterschiedlichen Netzzuständen (Alternativen bzw. Nullfall) im Untersuchungsraum ausgehen. Neben Umweltaspekten im engeren Sinne umfassen die Umweltauswirkungen gleichermaßen auch soziale sowie wirtschaftliche Aspekte. Für die vergleichende Beurteilung der Umweltauswirkungen wird einerseits auf Zielsetzungen auf globaler, europäischer, nationalstaatlicher sowie regionaler Ebene, andererseits auf die in Anhang 1 lit. f der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme enthaltenen Schutzgüter zurückgegriffen.

Von vorrangiger Bedeutung für die Festlegung des inhaltlichen Betrachtungsrahmens ist schließlich das SP-V-G selbst, das in § 6 explizit und in § 5 Zi. 4 implizit deutliche Mindestanforderungen an einen Umweltbericht enthält.

Für die Beschreibung der unterschiedlichen Netzzustände werden alle relevanten Verkehrsmittel und Verkehrsträger berücksichtigt, die im Verkehrskorridor Wien-Bratislava für die Verkehrsabwicklung infrage kommen. Damit fallen der nichtmotorisierte Individualverkehr sowie der Luftverkehr aus der Betrachtung heraus.

9 Entwicklung von Alternativen

9.1 Nullalternative



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 4

Der Umweltbericht hat „eine Darstellung [...] des derzeitigen Umweltzustandes und dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der vorgeschlagenen Netzveränderung“ zu enthalten.

Inhalt

Die Darstellung einer Nullalternative dient als Bezugspunkt für die vergleichende Bewertung der Alternativen. Die Nullalternative unterstellt, dass keine Netzveränderung erfolgt und bis zum Prognosehorizont nur solche Maßnahmen umgesetzt werden bzw. Entwicklungen eintreten, die unabhängig vom Vorschlag der Netzveränderung sind.

Besonders bei der Durchführung einer SP-V zur Streichung bzw. (teilweisen) Rücknahme von Netzelementen des bundesweiten hochrangigen Verkehrsnetzes ist im Scoping klar darzulegen, von welchen Annahmen für die Nullalternative auszugehen ist. Insbesondere in Fällen, in denen ein gesetzlich verankertes Element des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes noch nicht planerisch konkretisiert ist, muss im Scoping festgelegt werden, welcher Umsetzungsstand und Detaillierungsgrad für die Beschreibung der Nullalternative - in diesem Fall die Realisierung des Netzelements - angemessen ist.

In manchen Fällen können auch zwei oder mehrere Nullalternativen dargestellt werden. Das ist dann sinnvoll, wenn das bestehende bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz noch Erweiterungen zuließe, für die keine Netzveränderung erforderlich ist; das sind z. B. Zulegungen von Fahrstreifen an bestehende Autobahnen oder Schnellstraßen, Beschleunigungsmaßnahmen im Eisenbahnnetz, Zulegungen von Gleisen an bestehende HL-Strecken etc.

Dabei ist darauf zu achten, dass nur solche Entwicklungen angenommen werden, die nicht ohnedies bereits beabsichtigt sind und deren Umsetzung prinzipiell zielführend und machbar erscheint.

Form

- Die Entwicklungen und Maßnahmen, die unabhängig von der Netzveränderung erwartet werden, werden hier aufgezählt.
- Im Sinne der Vergleichbarkeit wird die Nullalternative bzw. werden die Nullalternativen möglichst gleichwertig zu den anderen Alternativen dargestellt (zumindest schematisch).



Beispiel

Beispiele aus Kapitel „Voraussichtlich erhebliche Auswirkungen von Alternativen“ (Umweltbericht Schiene Flughafenspange, S. 167ff)



6.3.1.1 Alternative N-0: Null-Alternative

Als Referenzfall für die folgende Alternativenbeschreibung und -bewertung wird eine Alternative N-0 definiert, die einen Netzzustand des Verkehrsträgers Schiene ohne die vorgeschlagene Netzveränderung unterstellt. Die Alternative N-0 geht von einer Fortschreibung der Entwicklungen mit dem bestehenden Schieneninfrastrukturangebot aus. Neben den in Kapitel 4.3.1 dargestellten bestehenden und geplanten Verkehrsanliegen ist in dieser Alternative, abgesehen von notwendigen (lokalen) Reinvestitions- und Instandhaltungsmaßnahmen, kein weiterer Ausbau des Schienenverkehrsnetzes östlich von Wien vorgesehen. Die bestehende Ostbahn bleibt zweigleisig in ihrer derzeitigen Form bestehen.

6.3.1.2 Alternative N-0+ Schienenverkehr: Ausbau der Ostbahn im Rahmen der bestehenden HL-Verordnung Wien - Staatsgrenze bei Nickelsdorf

Als weitere Referenzalternative wird ein weitreichender Ausbau der Ostbahn im Rahmen der bestehenden HL-Verordnung Wien - Staatsgrenze bei Nickelsdorf als sogenannte Alternative N-0+ definiert. Damit soll die vorgeschlagene Netzveränderung auch einem - mit Blick auf die Entwicklung der Westachse - denkbaren massiven Ausbau der bestehenden Ostbahnstrecke gegenübergestellt werden.

9.2 Alternativen



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 3

Der Umweltbericht hat „eine Darstellung der intermodalen und netzübergreifenden Alternativenprüfung sowie eine Begründung für die Wahl der geprüften Alternativen [...]“ zu enthalten.

Inhalt

Alternativen sind unterschiedliche denkbare – realistische – Handlungsoptionen zur Erreichung der Ziele der vorgeschlagenen Netzveränderung (siehe Kapitel 7.2). Sie können verschiedene Kombinationen aus infrastrukturellen, betrieblichen und steuerungspolitischen Maßnahmen sein und können unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche (Gebietskörperschaften, Infrastrukturgesellschaften) betreffen.

Alternativen müssen für verschiedene Verkehrsträger entwickelt werden, also intermodal sein. Von solchen Systemalternativen kann nur dann abgesehen werden, wenn die Netzveränderung eine Veränderung bestehender Netzelemente (z. B. Verschiebung) vorsieht.

Innerhalb eines Verkehrsträgers werden in der Regel mehrere Standortalternativen betrachtet (z. B. Verbindung zweier hochrangiger Knoten mit oder ohne Anbindung eines weiteren mittleren Knotens oder unterschiedliche Wegführungen). Die Standortalternativen sollten jedoch möglichst nicht projektbezogen sein, also keine konkreten technischen Umsetzungsmöglichkeiten abbilden. Auch ihr Ausarbeitungsgrad sollte nicht dem eines Vorprojekts entsprechen.

Die Entwicklung der Alternativen sollte mehrstufig geschehen: In einer Erstbetrachtung werden mehrere Alternativen dargestellt, von denen manche begründet ausgeschlossen werden können. Dies trifft beispielsweise zu, wenn Alternativen prioritäre Ziele nicht erreichen können oder nicht dem geografischen Anwendungsbereich entsprechen. Hierfür bietet es sich für den Initiator wie in Kapitel 2.4 dargestellt an, bereits zum Scoping mit Hilfe eines Termins (Workshop) mit den unterschiedlichen beteiligten Stellen, zu einer besseren Einschätzung seiner (verkehrsträgerübergreifenden) Alternativen zu gelangen.

Eine stufenweise Betrachtung kann auch sinnvoll sein, wenn sich System- und Standortalternativen nicht direkt miteinander vergleichen lassen. Dieser gestufte Auswahlprozess zur Identifizierung von Alternativen ist im Umweltbericht nachvollziehbar zu dokumentieren.

Steuerungspolitische Maßnahmen können als isolierte Alternativen, als Teil von System- oder Standortalternativen oder als Subalternativen von System- und Standortalternativen integriert werden.

Alle Alternativen liegen – sofern es sich nicht um rein betriebliche oder steuerungspolitische Maßnahmen handelt – im engen Untersuchungsraum.

Die Auswahl der Alternativen wird nachvollziehbar begründet; auch der Ausschluss bestimmter Alternativen muss dargestellt werden. Die Verortung einer Alternative außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Initiators stellt keinen Ausschlussgrund dar.

Form

- Die Auswahl der Alternativen wird transparent dargelegt und begründet.
- Alle Alternativen werden möglichst gleichwertig dargestellt.
- Alle Alternativen werden textlich beschreiben.
- Nach Möglichkeit wird jede Alternative auch planlich oder schematisch dargestellt.
- Die Darstellungstiefe wird so gewählt, dass Unterschiede zwischen Alternativen erkennbar sind.
- Die Anzahl der Alternativen hängt von der Art der Ziele der Netzveränderung und dem Untersuchungsraum ab. Meist sind zwischen drei und sieben Alternativen inkl. Nullalternative sinnvoll.



Beispiele

Beispiel aus Kapitel „Bearbeitungszugang Alternativenentwicklung“ (Umweltbericht Schiene Flughafenspange, S. 139)







Vorgeschlagene Netzveränderung		Erklärung der Eisenbahn „Wien - Flughafen Wien - Bruck / Leitha - Staatsgrenze bei Nickelsdorf“ zur Hochleistungsstrecke
Null-Alternativen		Alternative N-0 <i>Kein zusätzlicher Ausbau des Schienenverkehrsnetzes östlich von Wien</i> Alternative N-0+ <i>Ausbau der Ostbahn im Rahmen der bestehenden HL-VO</i>
Standort-alternativen		Alternative ST-1 <i>Fernverkehr Wien - Budapest über Bratislava nördlich der Donau</i> Alternative ST-2 <i>Erklärung der S7 (Pressburger Bahn) zur HL-Strecke und Verlängerung bis Bratislava</i>
System-alternativen		Alternative S-1 <i>Verkehrsträger Straße</i> Alternative S-2 <i>Verkehrsträger Wasserstraße</i> Alternative S-3 <i>Flugverkehr</i>

Abbildung 7
Darstellung von Alternativen

Beispiel aus Kapitel „Definition der zu untersuchende Alternativen“ (Umweltbericht Netzveränderung S 18 Bodensee Schnellstraße, S. 51)

Alternativen im Straßennetz

Aus über 20 Straßenkorridoren wurden 11 Straßenkorridore für die weitere Planung der Straßenalternativen herangezogen, wobei für die Bezeichnung die Buchstaben des Alphabets verwendet wurden. Durch Kombination verschiedener Straßenalternativen wurde in der ersten Planungsphase die Verkehrswirksamkeit von 16 Straßenalternativen ermittelt. Unter Straßenalternative wird eine breite, räumlich festgelegte Zone verstanden. Innerhalb dieser Zone kann im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten der genaue Straßenverlauf detaillierter geplant werden.

Abbildung 8
Darstellung von Alternativen

<p>A Verbindung A 14/A 1 (CH) Von der L 41 am Güterterminal Wolfurt nach St. Margrethen. Nordumfahrung des Lauteracher Rieds Rheinquerung im Bereich Brugger Loch/ Lustenau Nord</p>	<p>L Verbindung A14/A13 (CH) Von der A 14 (Dornbim Süd) nach Widnau Ausbau und Verlängerung L 204 mit südlicher Umgehung Lustenau</p>
<p>C Östliche Ortsumfahrung Lustenau Ausbau der L 204 zwischen A 14 und Lustenau Östliche und nördliche Umgehung Lustenau Rheinquerung im Bereich Brugger Loch/ Lustenau Nord</p>	<p>M Verbindung A 14/A 13 (CH) Nördlich Mäder / Altach Halbanschluss Mäder/Altach zu Vollanschluss umbauen Teilumgehung von Mäder Rheinquerung und Grenzübergang wie bestehend</p>
<p>E Verbindung A 14/A 1 (CH) Von der A 14 (Dornbim Nord) als direkte Verlängerung der L 200 Südmufahrung des Lauteracher Rieds Umgehung Lustenau im Norden Rheinquerung im Bereich Brugger Loch/ Lustenau Nord</p>	<p>P Südliche Verlängerung des Alternativenabschnittes C Verbindung zwischen L 204 und L 203 Ausbau L 203 mit neuem AS an A 14 In Verbindung mit geplanter Querverbindung L 190/L 203/A 14</p>
<p>G Verbindung A14/A13 (CH) Von der A 14 (Dornbim Süd) nach Widnau Ausbau und Verlängerung L 204 mit Unterflurtrasse/ Tunnel in Lustenau</p>	<p>R Verbindung A 14/A 1 (CH) Vom Südportal des Pfänder-/Citytunnels nach St. Margrethen. Durch Lauterach als Unterflurtrasse/Tunnel Nordumfahrung des Lauteracher Rieds Rheinquerung im Bereich Brugger Loch/ Lustenau Nord</p>
<p>I Verbindung A 14/A 1 (CH) Als Ausbau von L 41 und L 42 mit neuer AS an A 14 Umgehung Lustenau im Norden Rheinquerung im Bereich Brugger Loch/ Lustenau Nord</p>	<p>T Untertunnelung L 202 zwischen City-Tunnel und Rheinquerung Ausbau L 203 zwischen Hard und Lustenau Rheinquerung im Bereich Brugger Loch/ Lustenau Nord</p>
<p>J Verbindung A 14/A 13 (CH) Als Neubau von L 41 und L 42 mit neuer AS an A 14 Umgehung Lustenau im Norden Rheinquerung im Bereich Brugger Loch/ Lustenau Nord</p>	<p>CP Kombinationsalternativen z.B. CP sind den Einzeldarstellungen jeder Alternative zu entnehmen</p>

10 Verkehrliche Strukturen und ihre Entwicklung

10.1 Vorgaben zur Darstellung

Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 4

Der Umweltbericht hat „eine Darstellung der relevanten Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der vorgeschlagenen Netzveränderung“ zu enthalten.

§ 6 Abs. 2 Zi. 5

Der Umweltbericht hat „eine Beschreibung der Umweltmerkmale der Gebiete, die von der vorgeschlagenen Netzveränderung voraussichtlich erheblich beeinflusst werden“ zu enthalten.

§ 6 Abs. 2 Zi. 6

Der Umweltbericht hat „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“ zu enthalten.

Inhalt

Das SP-V-Gesetz enthält nur abstrakte Vorgaben zur Darstellung der verkehrlichen Strukturen und ihrer Entwicklung. Gleichzeitig stellen diese jedoch ein zentrales Element der Umweltbedingungen dar, die im Mittelpunkt der Prüfung stehen. Aus diesem Grund hat es sich bewährt, die verkehrlichen Strukturen und deren Entwicklung außerhalb des Kapitels zu den Umweltbedingungen im engeren Sinn darzustellen.

In einem ersten Schritt werden die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen getrennt voneinander im engen und funktionalen Untersuchungsraum dargestellt (Ist-Zustand). Die Darstellung für den funktionalen Untersuchungsraum kann entfallen, wenn es sich um eine kleinere Netzveränderung handelt.

Im funktionalen Untersuchungsraum werden folgende Verkehrsinfrastrukturen – wenn Teil des funktionalen Betrachtungsraums auch in den Nachbarstaaten – dargestellt:

- bestehendes bzw. umgesetztes bundesweit hochrangiges Verkehrswegenetz (Straßen, Schiene und Wasserstraße)
- (ausgewählte) Landesstraßen B
- hochrangige Bahnstrecken, die nicht als Hochleistungsstrecken verordnet sind



- Flugplätze
- intermodale Terminals und Häfen aus dem TEN-V Kernnetz

Im engen Untersuchungsraum werden zusätzlich folgende Verkehrsinfrastrukturen dargestellt:

- Landesstraßen L und allenfalls nicht im funktionalen Untersuchungsraum dargestellte Landesstraßen B
- gesamtes Bahnnetz inkl. Anschlussbahnen
- alle intermodalen Terminals und Häfen

Weiters werden – soweit bekannt – auch Ausbauzustand und Leistungsparameter der Verkehrsinfrastrukturen dargestellt. Darüber hinaus werden auch – differenziert nach Personen- und Güterverkehr – betriebliche Angaben gemacht: Dabei handelt es sich, je nach Zielen der Netzveränderung, in der Regel um die aktuelle Verkehrsnachfrage, Auslastungsgrade, Reisezeiten, Fahrpläne, Angebotssituation im öffentlichen Verkehr, Kosten etc.

Nach Darstellung der Ist-Situation werden absehbare Entwicklungen bis zum Prognosehorizont dargestellt:

- geplante bzw. in Bau befindliche Verkehrsinfrastrukturvorhaben (z. B. Umsetzung TEN-V, Projekte aus dem Rahmenplan, Zielnetz für die österreichische Eisenbahninfrastruktur, Landesnetze oder sonstiger Zieldokumente; weitere Maßnahmen, die absehbar im Planungszeitraum umgesetzt werden⁴)
- absehbare Steuerungsmaßnahmen (z. B. Veränderung Bemannungssystem)
- Verkehrsprognosen (Personen- und Güterverkehr); Grundlage hierfür sind das Verkehrsmodell und die Verkehrsprognose Österreich. Sollten andere Modelle herangezogen werden, sind die Modellannahmen, Strukturen und Güteparameter sowie qualitätssichernde Maßnahmen offenzulegen.
- Fahrzeitziele, Zielsetzungen im integrierten Taktfahrplan

Die Darstellung erfolgt in derselben Detailschärfe und räumlichen Differenzierung wie die Darstellung des Ist-Zustands. Besonders bei den Entwicklungen der verkehrlichen Strukturen kann es erforderlich sein, sich näher mit den Nachbarstaaten zu befassen. In manchen Nachbarstaaten Österreichs bestehen besonders ambitionierte Ausbauprogramme für die Verkehrsinfrastruktur und hohe Dynamiken hinsichtlich Wirtschaftsentwicklung, Motorisierungsgrad und Verkehrsnachfrage allgemein.

4 Bei Infrastrukturvorhaben, die in keinem Plan oder Programm verankert sind, wird eine Festlegung getroffen, ab welchem Planungs- bzw. Genehmigungsstand von einer Umsetzung ausgegangen wird. Jedenfalls anzunehmen ist, dass Projekte, die bereits Gegenstand eines UVP-Verfahrens sind, auch umgesetzt werden.

Form

- Die Darstellung unterscheidet zwischen funktionalem und engem Untersuchungsraum.
- Die Themen werden textlich beschrieben.
- Themen mit klarem Raumbezug (Infrastrukturen) werden planlich dargestellt.



Beispiel

Beispiel aus Kapitel „Verkehrliche Strukturen und ihre Entwicklung“ (Umweltbericht Schiene Flughafenspanne, S. 59):



Das derzeitige Schieneninfrastrukturnetz innerhalb des engeren Untersuchungsraums umfasst folgende Strecken, die derzeit wie folgt ausgebaut sind:

- Der Marchegger Ast der Ostbahn (Stadlau - Marchegg, Str. Nr. 117) wird von der ÖBB-Infrastruktur AG betrieben, ist derzeit nicht elektrifiziert und eingleisig ausgebaut.
- Die S7 Pressburger Bahn (Wien Mitte - Wolfsthal, Str. Nr. 191) wird von der ÖBB-Infrastruktur AG betrieben, ist elektrifiziert und bis zum Flughafen Wien zweigleisig, darüber hinaus bis Wolfsthal jedoch nur eingleisig ausgebaut.
- Die Ostbahn (Wien - Nickelsdorf / Parndorf, Str. Nr. 118) wird von der ÖBB-Infrastruktur AG betrieben, ist elektrifiziert und zur Gänze zweigleisig ausgebaut.

Beispiel aus Kapitel „Verkehrliche Strukturen und ihre Entwicklung“ (Umweltbericht Schiene Flughafenspanne, S. 81)

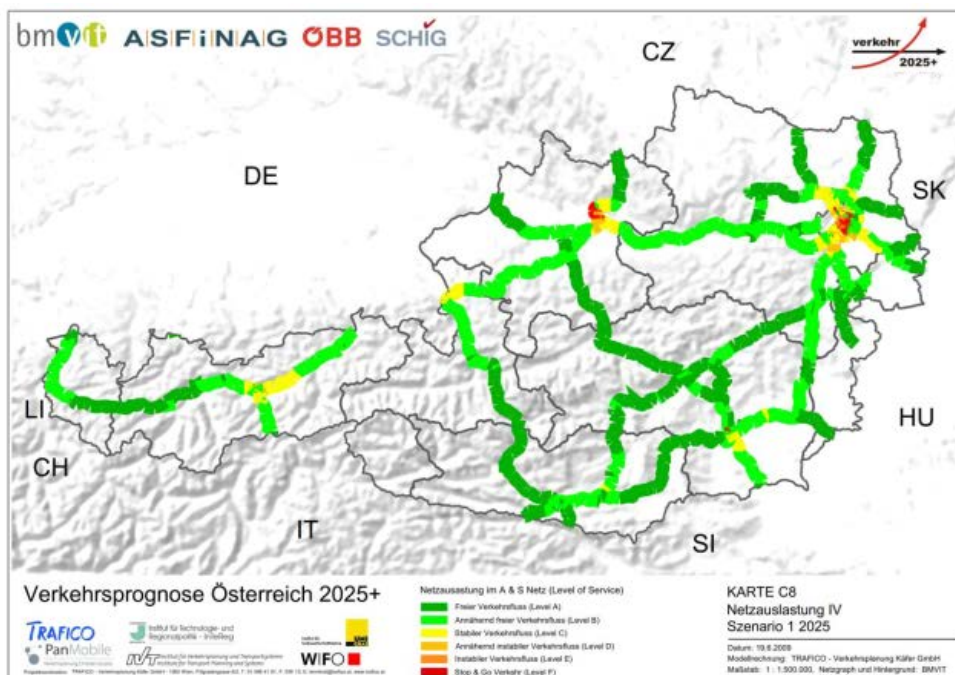


Abbildung 9
Kartendarstellung „Verkehrsprognose Österreich 2025+“

11 Umweltbedingungen

11.1 Methodischer Zugang für die Darstellung der Umweltbedingungen



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 3

Der Umweltbericht hat: „eine Beschreibung, wie die Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt vorgenommen wurde“ zu enthalten.

Inhalt

Es hat sich bewährt, die verwendeten Methoden zur Darstellung der Umweltbedingungen transparent darzulegen und zu begründen, um die Vorgehensweise nachvollziehbar darzustellen und somit die Belastbarkeit der im Umweltbericht getätigten Aussagen zu stärken. Die geplanten methodischen Festlegungen werden im Scoping-Dokument beschrieben, die tatsächlich angewendeten Methoden im Umweltbericht. Die inhaltliche Umsetzung und Ausarbeitung erfolgt auf Grundlage dieser methodischen Festlegungen.

Unter dem Begriff Umweltbedingungen werden relevante Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, Umweltmerkmale der voraussichtlich erheblich beeinflussten Gebiete sowie relevante Umweltprobleme gem. § 6 Abs. 2 SP-V-Gesetz subsumiert. Die dargestellten Umweltbedingungen müssen zumindest die Aspekte gem. § 6 Abs. 2 Zi. 8 SP-V-Gesetz abdecken, diese entsprechen den Aspekten der SUP-Richtlinie der EU. Die zu berücksichtigenden Aspekte der Umwelt umfassen: biologische Vielfalt, Bevölkerung, Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, kulturelles Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, Landschaft.⁵ Weitere, zu betrachtende Belange können jedoch auch darüber hinausgehen: Aufgrund der weitreichenden Bestimmungen des SP-V-Gesetzes sind nicht ausschließlich biophysische Aspekte wie etwa Fauna und Flora, sondern die Gesamtheit aller ökologischen, sozialen und ökonomischen Belange, auf die sich eine Netzveränderung auswirken kann, Gegenstand der Darstellung.

Die Auswahl der darzustellenden Belange hängt von den Zielen und dem Umfang der Netzveränderung ab. Grundsätzlich werden alle Belange abgebildet, auf die die Netzveränderung erhebliche Auswirkungen haben kann. Die ausgewählten Belange können zu Themenbereichen gruppiert werden (z. B. nach ökologisch, sozial und ökonomisch).

Es wird dargelegt, ob und in welcher Form in einen engen und funktionalen Untersuchungsraum unterschieden wird. Weiters wird dargelegt, welche Themenbereiche

⁵ Im Kontext der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) werden diese benannten Aspekte synonym als „Schutzgüter“ bezeichnet (§ 6 Abs. 1 Zi. 3 UVP-G 2000).

bevorzugt in welchem Untersuchungsraum behandelt werden. Die Auswahl der Themenbereiche wird differenziert nach Untersuchungsraum argumentiert und dargelegt, warum sie in welcher Tiefe dargestellt werden.

Meist werden unterschiedliche Themenbereiche im funktionalen und engen Untersuchungsraum dargestellt. Aspekte, die keinen oder wenig konkreten räumlichen Bezug besitzen bzw. deren präzise räumliche Darstellung nicht zielführend ist, werden im funktionalen Untersuchungsraum behandelt (z. B. wirtschaftliche Rahmenbedingungen oder Entwicklungen, die sich auf die Treibhausgasemissionen auswirken). Im engen Untersuchungsraum werden eher Aspekte dargestellt, die eine Sensibilität gegenüber der physischen Umsetzung oder Änderung von Linieninfrastrukturvorhaben aufweisen (z. B. ausgewiesene Schutzgebiete). Die Darstellung sollte auch im engen Untersuchungsraum raumstrukturell und in einem dem Maßstab der Netzveränderung angemessenen Detaillierungsgrad erfolgen.

Ebenso wird das Vorgehen zur Ermittlung von Raumwiderständen je Themenbereich beschrieben. Abhängig vom jeweiligen Themenbereich können dabei unterschiedliche Indikatoren zur Geltung kommen (z. B. Natura 2000 Gebiet als Indikator für die höchste Sensibilität im Themenbereich Natur und Landschaft). Raumwiderstände sind die Grundlage für die spätere Ansprache von Konfliktrisiken, mit denen im Falle einer Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu rechnen ist.

Weiters wird angegeben, welche Quellen für die Darstellung herangezogen werden und welche ergänzenden Erhebungen durchgeführt werden. Gemäß dem strategischen Charakter der SP-V sind eigene Erhebungen nur in Ausnahmefällen vonnöten.

Insgesamt macht es sich bezahlt, solche methodischen Zugänge zu wählen, die eine Nutzung der Ergebnisse in nachfolgenden Planungsphasen ermöglichen, und dabei stets den Stand der Technik (etwa in Gestalt der einschlägigen RVS) berücksichtigen.

Form

- Der methodische Zugang wird textlich beschrieben.
- Die Einstufungslogik zur Bestimmung der Raumwiderstände wird tabellarisch dargestellt und um textliche Erläuterungen ergänzt.
- Das Kapitel umfasst zwei bis drei Seiten.





Beispiel

Beispiel aus Kapitel „Bewertung der voraussichtlichen wesentlichen Raum- und Umweltauswirkungen der Alternativen“ (Umweltbericht S 34 Traisental Schnellstraße (Ost), S. 301):

Tabelle 4 Bewertungsschema Raumwiderstände Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Wildökologie

Wertung	Indikatoren
sehr gering / keine	Flächen ohne oder mit nur untergeordneter Bedeutung/Attraktivität als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Abbauflächen, Fichtenforste sowie Biotopflächen mit geringer Wertigkeit für das Gebiet. Ein Verbrauch kann ersetzt werden.
mäßig	Flächen mit mäßiger Bedeutung/Attraktivität als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Wiesen-, Weiden und Waldbestände, deren Ausstattung nur mäßige Bedeutung für die Landschaft hat. Sie tragen zwar zum Erscheinungsbild und Strukturierung der Landschaft bei, ihr Verlust kann jedoch durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden.
mittel	Flächen mit mittlerer Bedeutung/Attraktivität als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Großflächigere Wiesen-, Weiden und Waldbestände, die zu Strukturierung und Funktionsgefüge der Landschaft beitragen, deren Verlust jedoch durch geeignete Maßnahmen rasch kompensiert werden kann.
hoch	Flächen mit hoher Bedeutung/Attraktivität als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Weiden-, Wiesen-, Wald- und Heckenkomplexe der mittelstrukturierten, traditionell genutzten bäuerlichen Kulturlandschaft (vor allem Obstbaumwiesen, Heckenlandschaften und magere Wiesen und Weiden) im Süden des Bearbeitungsgebietes. Ein Verlust dieser Flächen beeinflusst die Artenausstattung der umliegenden Landschaftskomplexe vorübergehend negativ und ist durch geeignete Maßnahmen mittel- bis langfristig auszugleichen.
sehr hoch	Flächen mit sehr hoher Bedeutung/Attraktivität als Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Lineare Strukturelemente und Gehölzinseln als naturschutzfachlich bedeutsames Ökologisches Gerüst der intensiv bewirtschafteten Agrarlandschaft im Norden des Gebietes (Kriterium Seltenheit). Uferbegleitende Gehölze sowie hochwertige alte, gut verzahnte Wald- und Obstwiesenbestände der kleinstrukturierten Komplexlandschaft im Süden. Ein Verlust dieser Flächen wirkt sich sehr negativ auf die Landschaftsstruktur aus, geeignete Ausgleichsmaßnahmen können nur sehr langfristig wirken, mittelfristig verschmälert sich das Artenspektrum (Verinselungseffekte).

11.2 Darstellung der Umweltbedingungen

Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 4

Der Umweltbericht hat „eine Darstellung der relevanten Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der vorgeschlagenen Netzveränderung“ zu enthalten.



§ 6 Abs. 2 Zi. 5

Der Umweltbericht hat „eine Beschreibung der Umweltmerkmale der Gebiete, die von der vorgeschlagenen Netzveränderung voraussichtlich erheblich beeinflusst werden“ zu enthalten.

§ 6 Abs. 2 Zi. 6

Der Umweltbericht hat „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“ zu enthalten.

Inhalt

In diesem Kapitel kommen die zuvor dargestellten methodischen Festlegungen zur Anwendung.

Die unterschiedlichen Aspekte werden – je nach Festlegung – getrennt im funktionalen und engen Untersuchungsraum dargestellt. Die Darstellung erfolgt textlich und wo möglich auch planlich. Die Aussagetiefe ist innerhalb des funktionalen bzw. engen Untersuchungsraums einheitlich. Je Aspekt werden jedoch die Besonderheiten hervorgehoben.

Die dargestellten Umweltbedingungen müssen zumindest die Aspekte gem. § 6 Abs. 2 Zi. 8 SP-V-Gesetz abdecken, können jedoch auch darüber hinausgehen. Das betrifft besonders relevante Informationen zu wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturen und Entwicklungen im Raum sowie relevante Aspekte der prioritären Umweltziele wie Klimaschutz, Flächeninanspruchnahme und Biodiversität. Jedenfalls wird nachgewiesen, mit welchem Themenbereich bzw. an welcher Stelle die jeweiligen Aspekte abgedeckt sind. Auch begründete Leermeldungen sind zulässig, dies ist tendenziell bei kleinräumigen Netzveränderungen der Fall. Bei der Darstellung werden auch absehbare Entwicklungen berücksichtigt, mit deren Eintreten bis zum Prognosezeitpunkt unabhängig von der Netzveränderung gerechnet wird.

Für alle Umweltmerkmale im engen Untersuchungsraum wird die Sensibilität anhand nachvollziehbar dargelegter Kriterien eingestuft (z. B. FFH-Gebiete mit der höchsten Sensibilität). Für alle Themenbereiche ergibt dies Raumwiderstände, die separat thematisch gegliedert und planlich dargestellt werden. In einem zusammenfassenden Kapitel werden die Raumwiderstände je Themengebiet beschrieben und interpretiert.

Die Datenquellen werden angegeben und sind möglichst aktuell. Es wird auf bestehende Rauminformationen zurückgegriffen. Gemäß dem strategischen Charakter der SP-V sind eigene Erhebungen nur in Ausnahmefällen vonnöten.



Form

- Der Darstellungsmaßstab unterscheidet sich zwischen funktionalem und engem Untersuchungsraum und ist abhängig vom jeweils dargestellten Thema.
- Die Umweltbedingungen aller Themen werden textlich beschrieben.
- Themen mit klarem Raumbezug werden planlich dargestellt.
- Alle Datenquellen werden angegeben.



Beispiel

Beispiel 1 aus Kapitel „Ergebnisse der Bewertung der Umweltauswirkungen der Alternativen“ (Umweltbericht S 18 Bodensee Schnellstraße, S. 141):

Sensibilität

Hochwertige Flächen finden sich v. a. im Bereich Hofsteigstraße/Zellgasse (artenreiche Fettwiesen, Streuobstbestand), punktuell liegen Hot Spots (Pfeiffengras-Streuwiese westlich der Zellgasse) vor. Ein großes Areal nehmen die Natura2000-Gebiete ein (Sensibilität: Hot Spot). Dazwischen finden sich hoch und sehr hoch sensible Raumeinheiten (Komplexbereiche, Schutzgebiete).

Die Sensibilität der Flächen nimmt mit der Nähe zu Siedlungsräumen und Infrastruktur ab. Die Einstufung der mit sehr hoch bewerteten Flächen auf Schweizer Seite ist aufgrund der gegebenen Vorbelastung (unmittelbare Nähe zur A1) zu relativieren. Anzumerken ist, dass die bestehende L41 bereits derzeit durch das Natura2000-Gebiet führt.

Beispiel 2 aus Kapitel „Ergebnisse der Bewertung der Umweltauswirkungen der Alternativen“ (Umweltbericht S 18 Bodensee Schnellstraße, S. 141)

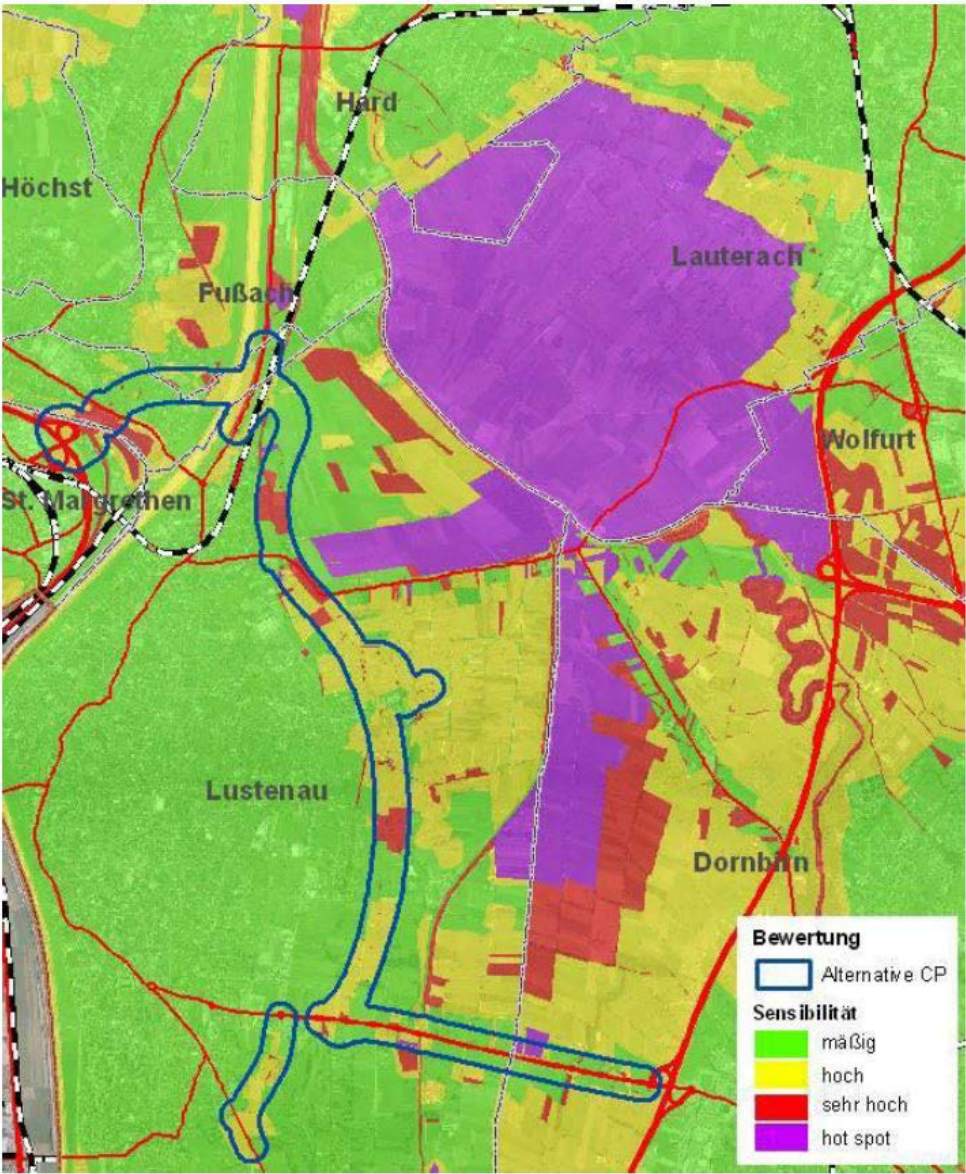


Abbildung 10
Kartendarstellung
„Sensibilität der Flächen“

12 Auswirkungsermittlung und -bewertung

12.1 Bewertungsrahmen für die Auswirkungsbeurteilung



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 3

Der Umweltbericht hat: „eine Beschreibung, wie die Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt vorgenommen wurde“ zu enthalten.

Inhalt

Als Bezugs- und Bewertungsrahmen dient ein Zielsystem, anhand dessen die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen der Netzveränderung bzw. der Alternativen ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Hierfür wird dargelegt, auf welchen Grundlagen das Zielsystem entwickelt wird. Es generiert sich maßgeblich aus den Zielen der Netzveränderung (Kapitel 7.2 sowie 7.4 bis 7.6). Sie werden für die Entwicklung des Zielsystems geclustert, zusammengefasst und abstrahiert, können aber im Fall besonders wichtig erscheinender Ziele (beispielsweise Umweltziele wie Klima, Bodenschutz und Biodiversität) separat aufgelistet werden. Durch den Rückgriff auf bestehende relevante Ziele wird ein gesamtgesellschaftlicher Bezugsrahmen geschaffen.

Neben Auswirkungen auf die Umwelt werden in der Regel auch Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft dargestellt. Mindestens werden die mit einem bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele (§ 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz) sowie die Aspekte gemäß § 6 Abs. 2 Zi. 8 SP-V-Gesetz abgedeckt. Außerdem ist die Berücksichtigung des Nutzens bzw. des Maß der Zielerfüllung bei indirekten Nutzen (Kapitel 7.3) nachzuweisen.

Der Nachweis kann z. B. erfolgen, indem einzelne Ziele bzw. Aspekte separaten Unterzielen zugeordnet werden. Dies dient der Nachvollziehbarkeit der Erfüllung der rechtlichen Anforderungen und erleichtert die Orientierung im Umweltbericht.

Die Unterziele können mithilfe von Kriterien und Indikatoren spezifiziert werden. Sofern möglich, wird für jedes Unterziel bzw. für jeden dort formulierten Aspekt ein Indikator spezifiziert und eine Aussage getroffen. Dabei wird besonders auf unterschiedsprägende Aussagen abgezielt. Ist keine Aussage möglich oder mit vertretbarem Aufwand erzielbar, so wird dies ebenfalls dargestellt.

Insgesamt macht es sich bezahlt, solche methodischen Zugänge zu wählen, die eine Nutzung der Ergebnisse in nachfolgenden Planungsphasen ermöglichen, und dabei stets den Stand der Technik (z. B. einschlägige RVS) zu berücksichtigen. Jedenfalls sollte

die Nullalternative, die vorgeschlagene Netzveränderung und alle Alternativen nach der gleichen Methode und in vergleichbarer Genauigkeit beurteilt werden.

Form

- Die Beschreibung des Vorgehens zur Auswirkungsbeurteilung erfolgt textlich.
- Funktionsschemata und andere grafische Formen der Aufbereitung von methodischen Festlegungen erleichtern die Lesbarkeit.
- Quellen, rechtliche und fachliche Grundlagen werden angeführt.



Beispiel

Beispiel aus Kapitel „Bearbeitungszugang Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen“ (Umweltbericht Schiene Flughafenspange, S. 144)



Tabelle 5 Ziele gem. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz

Ziel gemäß SP-V-Gesetz		Oberziel gemäß Zielsystem				
lit.	Beschreibung	A	B	C	D	E
a	Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen		X		X	X
b	Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs	X	X			
c	Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen				X	X
d	Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft	X	X			
e	Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen	X	X	X		
f	Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger	X		X		
g	Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten			X	X	
h	Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern	X				
i	Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses			X		
j	Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrsnetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen	X				

12.2 Methoden zur Auswirkungsbeurteilung

Inhalt

Jede Netzveränderung (und auch das bestehende Netz) ruft (Umwelt-)Auswirkungen hervor. Für die SP-V und damit den Umweltbericht sind jedoch nur solche Auswirkungen (entscheidungs-)relevant, die eine Tragweite besitzen, die bereits auf strategischer Ebene erkennbar ist und ursächlich durch die strategische Entscheidung determiniert wird. Die Beurteilung, ob eine bestimmte Auswirkung eben „erheblich“ ist oder nicht, wird in jeder SP-V individuell vorgenommen.

Die Auswirkungsbeurteilung erfolgt je Themenbereich differenziert in den engen und funktionalen Untersuchungsraum. Bezugsrahmen ist das Zielsystem: Es werden die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen für die jeweils kleinste Einheit des Zielsystems (Unterziel, Kriterium, Indikator o. Ä.) in Form von Zielindikatoren ermittelt, beschrieben und bewertet. Vor- und nachgelagerte Prozesse können bei einzelnen Alternativen unterschiedliche Effekte mit sich bringen und sind zumindest qualitativ zu beschreiben. Echte Lebenszyklusanalysen sind im Zuge einer SP-V nicht vorgesehen, können jedoch einfließen, wenn sie aus anderen Studien bekannt sind.

Für die Methoden gibt es keine rechtlichen Vorgaben. Grundsätzlich sollte die Darstellungsform einer Wirkungsanalyse (WA) angestrebt werden, in der die erwarteten Auswirkungen quantitativ in den Einheiten des jeweiligen Zielindikators beschrieben werden (z. B. Investitionskosten in Euro, Betriebskosten in Euro pro Jahr, CO₂-Emissionen in Tonnen CO₂ pro Jahr etc.). Nutzen-Kosten-Analysen (NKA) mit weitreichender oder vollständiger Monetarisierung der Wirkungen entsprechen nicht dem strategischen Charakter der SP-V und werden daher nur in Ausnahmefällen in die SP-V integriert, z. B. falls sie aus bereits durchgeführten Voruntersuchungen für alle Alternative vorliegen; so können auch – wie von der SUP-Richtlinie gefordert – Mehrfachprüfungen vermieden werden, da im Zuge späterer Vorprojekte meist ohnedies eine NKA durchgeführt wird.

Eine Normierung der Wirkungen in abstrakte Einheiten wie Zielerreichungsgrade oder Nutzenpunkte einer Nutzwertanalyse kann im Zuge der Gegenüberstellung der Auswirkungen zusätzlich erfolgen (siehe 12.6). Die Wirkungen müssen jedenfalls auch in den tatsächlichen Einheiten der Zielindikatoren dargestellt werden, weil die Normierung der Wirkungen zwangsläufig einen Verlust an Transparenz und Anschaulichkeit bedingt.

Die WA muss alle Auswirkungen zum Gegenstand haben. Die Verkehrswirkungsermittlung wird in der Regel zentral durch das BMK organisiert; sie erfolgt auf Basis des Verkehrsmodells Österreich auf einer hohen Aggregationsebene für alle Verkehrsträger. Für die übrigen Auswirkungen können unterschiedliche Methoden zur Anwendung kommen, sie sind aber so zu wählen, dass der Vergleichbarkeit der Alternativen mehr Gewicht gegeben wird als einer möglichst detaillierten Aussage.

Exakte Wirkungsangaben sind auf der strategischen Ebene nicht nötig, dies kann zu Scheingenauigkeiten und Fehlannahmen führen. Die Auswirkungen können in Bandbreiten (Intervallschätzer) angegeben werden, um die Risiken und Ungenauigkeiten in der Schätzung auszudrücken. Dies gilt z. B. auch für die Investitionskosten der Alternativen.

Sie sind oft – gerade bei Alternativen, die nicht im Zuständigkeitsbereich des Initiators liegen oder steuerungs-politischer Natur sind – schwierig zu ermitteln. Ein weiterer Grund ist der potenziell sehr lange Zeitraum bis zur Realisierung von Netzveränderungen; zudem lässt eine Netzveränderung Spielraum für die tatsächliche Linienführung. Bandbreiten können auf Basis von Erfahrungswerten oder der einschlägigen Literatur angegeben werden und sind zu begründen. Genaue Angaben (Punktschätzer) können dort verwendet werden, wo solche Ergebnisse aus vorangegangenen Untersuchungen vorliegen, bestehende Modelle mit geringem Aufwand genutzt werden können oder andere Vorgaben das explizit einfordern.

Nicht quantifizierbare Auswirkungen, wie etwa der Einfluss auf das Landschaftsbild oder die Trennwirkung von Verkehrsanlagen, können beispielsweise skaliert abgebildet und beurteilt oder qualitativ beschrieben werden. Analoges gilt für Auswirkungen, bei denen die Quantifizierung einen sehr hohen Aufwand im Verhältnis zur Bedeutung (Zielgewicht) des Indikators erfordern würde.

Zusätzlich zum quantitativen Auswirkungsbeurteilung erfolgt jedenfalls auch eine qualitative textliche Beschreibung der Auswirkung. Dabei geht es in erster Linie um eine interpretative Bewertung. Darüber hinaus können die Indikatoren auch näher erläutert werden wie z. B. Annahmen, Bedingungen und Risiken, auf denen die Wirkungsabschätzung beruht.

Außerdem sind entsprechende methodische Festlegungen, wie gegebenenfalls Zielerreichungsgrade und Zielgewichte zur erweiterten Darstellung der Auswirkungen bestimmt wurden, sowie ob und in welcher Form Sensitivitätsanalysen vorgesehen sind, hier zu treffen und zu begründen.

Form

- Die Beschreibung der gewählten Methoden erfolgt textlich.
- Die methodischen Festlegungen werden begründet und erfolgen möglichst unter Verweis auf Vorgaben aus der Literatur (Stand der Technik), diesen oder andere Leitfäden sowie gesetzliche Bestimmungen.
- Grafische Formen der Aufbereitung von methodischen Festlegungen erleichtern die Lesbarkeit.
- Alle Quellen, rechtlichen und fachlichen Grundlagen werden angeführt.



12.3 Darstellung der Auswirkungen



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 8

Der Umweltbericht hat „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“ zu enthalten.

Inhalt

Die Darstellung der Auswirkungen erfolgt im Umweltbericht auf Grundlage der hier dargestellten methodischen Festlegungen. Stehen die Alternativen in einem stufenweisen Aufbau (z. B. Systemalternativen, Standortalternativen), so kann es sinnvoll sein, die Stufen aufeinander folgend zu betrachten. Dabei kann auch eine unterschiedliche Genauigkeit oder Aussageschärfe zur Anwendung kommen. Im Laufe eines – allenfalls mehrstufigen – Beurteilungsprozesses können einzelne Alternativen begründet von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden (z. B. eine Alternative erweist sich als weitgehend wirkungslos hinsichtlich der Ziele der Netzveränderung).

Die Basis der Darstellung bilden die ermittelten Auswirkungen in den Einheiten der Zielindikatoren je Alternative, die in einer Tabelle zusammengeführt werden. Eine frühzeitige Abstraktion ist zu vermeiden. Grundsätzlich sind die Auswirkungen für die jeweils kleinste Einheit des Zielsystems (Zielindikatoren) darzustellen.

Abhängig vom Umfang und Komplexitätsgrad der Prüfung kann eine systematische Wertsynthese im Sinn einer Nutzwertanalyse zielführend sein. Hier wird für jedes Oberziel (und ggfs. Unterziel) ein Zielgewicht festgelegt und ein Zielerreichungsgrad je Alternative ermittelt. Die Zielerreichungsgrade stellen normierte Auswirkungen dar, sie werden pro Alternative mit dem Zielgewicht zum Teilnutzwert multipliziert und anschließend zum Gesamtnutzwert der Alternative aufsummiert. Dies ermöglicht in der abschließenden Bewertung und Gegenüberstellung der Auswirkungen eine Einordnung der Auswirkungen und einen eindeutigen Vergleich der Alternativen auf Basis ihrer Gesamtnutzwerte, allerdings um den Preis einer doppelten Abstraktion der Wirkungen durch die Zielerreichungsgrade und Zielgewichte. Daher ist auch die Tabelle mit den Wirkungen in den Einheiten der Zielindikatoren weiterhin eine wichtige Basis der Empfehlung.

Form

- Die Darstellung erfolgt tabellarisch anhand der Auswirkungen in den Einheiten der Zielindikatoren.
- Zusätzlich kann eine Tabelle mit normierten Auswirkungen erstellt werden. Das hierbei zur Anwendung kommende Verfahren wird dokumentiert.
- Besonderes Augenmerk wird auf eine anschauliche Darstellung gelegt.
- Die Auswirkungen werden thematisch gegliedert dargestellt. Die Gliederung ist an jene der Darstellung der Umweltbedingungen (Kapitel 11) angelehnt.
- Verortungen von negativen Auswirkungen können in Konfliktkarten erfolgen.
- Die Abwägung der einzelnen Auswirkungen und Schlussfolgerung erfolgt textlich. Es können Angaben zur räumlichen und zeitlichen Dimension einer Auswirkung, ihrer Schwere sowie möglichen Wechselwirkungen gemacht werden.
- Alle Alternativen werden möglichst gleichwertig beurteilt (Kriterien, Methoden und Darstellung). Eine abweichende Beurteilung wird entsprechend begründet.



Beispiel

Beispiel aus dem Kapitel „Ergebnisse der Bewertung der Umweltauswirkungen der Alternativen; „Thema E: Naturraum und Ökologie““ (Umweltbericht Netzveränderung S 18 Bodensee Schnellstraße, S. 141)



Tabelle 6 Alternative: CP inkl. Bahn/Metrobus/Bus, Thema E Naturraum & Ökologie

<p>Sensibilität</p>	<p>Hochwertige Flächen finden sich v. a. im Bereich Hofsteigstraße/Zellgasse (artenreiche Fettwiesen, Streuobstbestand), punktuell liegen Hot Spots (Pfeiffengras-Streuwiese westlich der Zellgasse) vor. Ein großes Areal nehmen die Natura2000-Gebiete ein (Sensibilität: Hot Spot). Dazwischen finden sich hoch und sehr hoch sensible Raumeinheiten (Komplexbereiche, Schutzgebiete). Die Sensibilität der Flächen nimmt mit der Nähe zu Siedlungsräumen und Infrastruktur ab. Die Einstufung der mit sehr hoch bewerteten Flächen auf Schweizer Seite ist aufgrund der gegebenen Vorbelastung (unmittelbare Nähe zur A1) zu relativieren. Anzumerken ist, dass die bestehende L41 bereits derzeit durch das Natura2000 Gebiet führt.</p>
<p>Eingriffsbeschreibung</p>	<p>Die Alternative schließt bei St. Margrethen an die A1 an, verläuft im Bereich Höchst in Tieflage (Unterflur) und führt weiter östlich von Lustenau Richtung Süden bis zur L204. Diese wird bis zum Anschluss an die A13 ausgebaut bzw. werden Fahrbahnverbesserungen vorgenommen. Zudem ist eine Verbindung zwischen L203 und L204 (Abschnitt P) im Bereich „Betriebsgebiet Heitere“ geplant. Im Siedlungsnahbereich von Lustenau sind Unterflurabschnitte bzw. eine Trassenführung im Damm (Nutzung von Synergien mit dem Hochwasserschutz) vorgesehene. Die L41 zwischen Lustenau und Sender sowie die L42 werden gesperrt und sind nur mehr für den landwirtschaftlichen Verkehr und den nicht motorisierten Verkehr geöffnet. Östlich von Lustenau ist von einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 13.700 Kfz (davon rund 2.600 SV) auszugehen.</p>

Eingriffsintensität Korridor	<p>Funktionsverlust: mäßiger Funktionsverlust als Lebensraum für Flora und Fauna; Funktionsverluste in der Bauphase; mit hoher Wahrscheinlichkeit nur unwesentliche Auswirkungen auf den lebensraumbestimmenden Grund- und Oberflächenwasserhaushalt aufgrund der Lage parallel zur Grundwasserstromrichtung (Suske, 2011)</p> <hr/> <p>Trenn-/Barrierewirkungen: Zerschneidung von Migrationskorridoren</p>
Induzierte Effekte (Wirkungen außerhalb des Korridors)	<p>Veränderung der derzeitigen Situation: positive Effekte auf Flora/Fauna und Lebensraumpotenzial durch Straßensperren; Teilweise Reduktion von Migrationsbarrieren, intensivere Vernetzungen sind möglich.</p> <hr/> <p>Be-/Entlastungen: Deutliche Lärmreduktionen (über 5 dB) im Nahbereich von L41 zwischen Sender und Lustenau und L42. Keine Veränderungen im zentralen Bereich der Natura2000-Gebiete.</p>
Mögliche Maßnahmen bzw. Bedingungen	<p>Umfangreiche Maßnahmen, um Schutzzielen der Natura2000-Gebiete zu entsprechen</p> <hr/> <p>Entsprechende Trassengestaltung zur Verringerung der Trennwirkung</p> <hr/> <p>Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Grundwasser (Dükerungen, Monitoring etc.)</p>
Gesamtbewertung	<p>Korridor: hoch: Der Verlust von kleinräumig vorliegenden sehr hochwertigen Lebensräumen kann nur teilweise durch Trassenoptimierungen (Unterflurabschnitte) verringert werden, mäßige Funktionsverluste sind gegeben. Pfeifengras-wiesen innerhalb von Natura2000-Gebieten werden durch die Alternative nicht berührt oder beeinträchtigt. Aufgrund der Trassenlage parallel zur Grundwasserstromrichtung ist lt. Suske (2011) mit hoher Wahrscheinlichkeit von keinen erheblichen Auswirkungen auszugehen. Aufgrund der Entfernung zu den Revieren vom Großen Brachvogel, Wachtelkönig, Bekassine und Uferschnepfe sind höchstwahrscheinlich keine negativen Effekte gegeben. Die Lebensräume des Kiebitzes sind von Lärmeinwirkungen betroffen. Nicht erhebliche Beeinträchtigungen können z. B. durch Lärmschutzwände erreicht werden.</p> <hr/> <p>Induzierte Effekte: neutral / unwesentlich: Positive Effekte auf Flora/Fauna und Lebensraumpotenzial ergeben sich nur z. T. durch die Sperre des westlichen Abschnitts der L41 und der L42. Diese Straßenabschnitte sind damit nur mehr für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Radverkehr geöffnet. Migrationsbarrieren werden teilweise reduziert. Die Fragmentierung des Gebiets bleibt aufgrund der weiteren Nutzung von L41 und Hofsteigstraße bestehen, Verkehrszunahmen könnten hier zu weiteren Beeinträchtigungen führen. Im Nahbereich der gesperrten Straßen nimmt der Lärm ab, entlang der Hofsteigstraße ist mit Lärmzunahmen zu rechnen. Die Veränderungen der NO₂-Werte sind in diesem Bereich sehr gering, damit ergeben sich daraus keine relevanten Auswirkungen.</p>

12.4 Wechselbeziehungen

Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 8

Der Umweltbericht hat „eine Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen [...] und die Wechselbeziehung zwischen den [...] Faktoren, einschließlich sekundärer, kumulativer, synergetischer, kurz-, mittel- und langfristiger, ständiger und vorübergehender, positiver und negativer Auswirkungen“ zu enthalten.



Inhalt

Besondere Aufmerksamkeit wird den Wechselbeziehungen (synergetische, kumulative und sekundäre Auswirkungen; siehe folgende Abbildung) hinsichtlich einzelner Auswirkungsfaktoren geschenkt. Es bestehen folgende relevante Formen des Zusammenwirkens:

- Wechselbeziehungen mit bestehenden Vorbelastungen
- Wechselbeziehungen mehrerer Einzelfestlegungen
- Wechselbeziehungen mit anderen Planungen

Im Zuge der Auswirkungsbeurteilung werden solche Wechselbeziehungen gezielt angesprochen und dargestellt. Sie sind Hinweise auf komplexe Auswirkungssachverhalte und ihre Vermeidung bzw. Minderung entsprechend anspruchsvoll. Falls bei einzelnen Alternativen signifikante Effekte zu erwarten sind, müssen diese im Zuge des Monitorings (siehe Kapitel 13.4) besonders berücksichtigt werden.

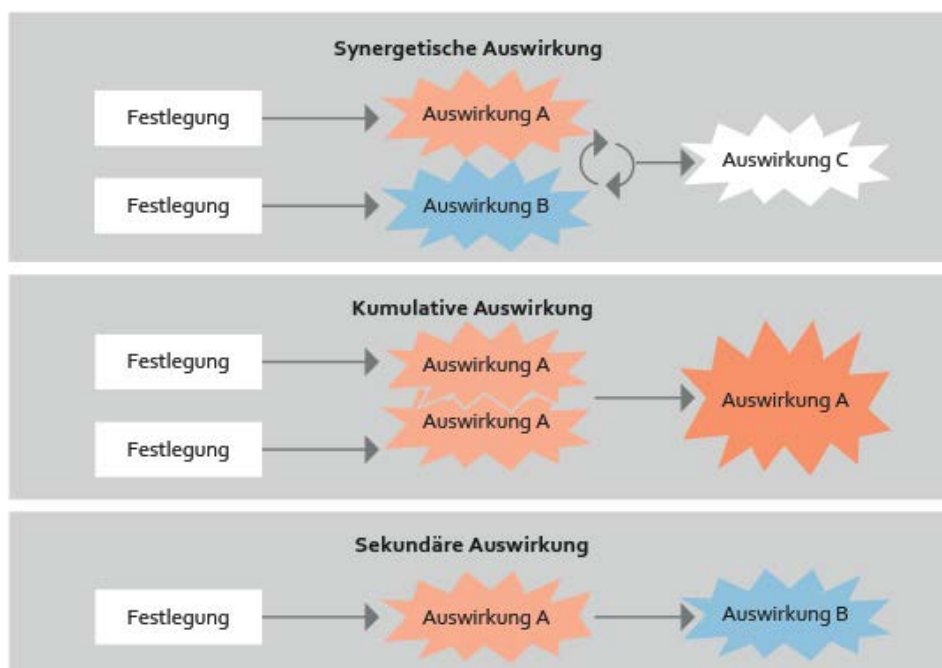


Abbildung 11
Beispiel der Funktionsweise
von Wechselbeziehungen

Synergetische Auswirkung

Zumindest zwei Auswirkungen unterschiedlicher Art einer Netzveränderung oder anderer Entwicklungen im Raum wirken synergetisch, wenn sie in ihrem Zusammenwirken eine weitere, isoliert nicht auftretende Art von Auswirkung hervorrufen.

Kumulative Auswirkung

Eine bestimmte Wirkung einer Netzveränderung (z. B. Flächenverbrauch, Lärm) wirkt kumulativ, wenn durch andere Festlegungen der Netzveränderung oder andere Entwicklungen im Raum Auswirkungen derselben Art bei einem Aspekt der Umwelt hervorgerufen werden und / oder ein bestehendes (hohes) Maß an Vorbelastung weiter erhöht wird.

Sekundäre Auswirkung

Eine bestimmte Auswirkung einer Netzveränderung ruft eine sekundäre Auswirkung hervor, wenn diese in keinem direkten Zusammenhang mit der Festlegung der Netzveränderung steht, sondern indirekt als Ergebnis einer unmittelbaren Auswirkung entsteht. Folgende sekundäre Auswirkungen können bei Netzveränderungen im Verkehr eine große Rolle spielen und werden in der Prüfung berücksichtigt:

- Induktion der Verkehrsnachfrage durch eine veränderte Verkehrsinfrastruktur inklusive einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch eine Verschiebung des komparativen Gleichgewichtes der Verkehrsträger Straße, Schiene und ggfs. Wasser (primär induzierter Verkehr). Diese Effekte sind in der Verkehrswirkungsprognose des BMK als auch in den davon abgeleiteten Umweltwirkungen zu berücksichtigen und somit Teil der Wirkungstabelle.
- Auf lange Sicht hat auch die Wechselbeziehung zwischen Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsstruktur großen Einfluss auf die Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl (sekundär induzierter Verkehr). Sie sind aufgrund der großen Bedeutung gerade auf der strategischen Ebene nach dem Stand der Technik zu berücksichtigen. Hierfür können beispielsweise strategische integrierte Flächennutzungs- und Verkehrsmodelle oder Raumnutzungsmodelle zur Anwendung kommen.



Form

- Wechselwirkungen werden in einem eigenen Unterkapitel dargestellt oder zumindest dort zusammengefasst.
- Die Wirkweise der einzelnen Wechselbeziehung wird nachvollziehbar dargestellt.

12.5 Maßnahmen zur Verhinderung negativer Umweltauswirkungen

Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 9

Der Umweltbericht hat „eine Darstellung der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche negative, mit der Durchführung der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundene Umweltauswirkungen verhindert, verringert oder, so weit wie möglich, ausgeglichen werden sollen sowie eine Beschreibung der entsprechenden geplanten Überwachungsmaßnahmen“, zu enthalten.



Inhalt

Aufgrund des strategischen Charakters von Netzveränderungen werden auch Maßnahmen zur Verhinderung negativer Umweltauswirkungen nur allgemein formuliert. Meist betreffen sie nachfolgende Planungsphasen. Es wird für jede Alternative angegeben, welche Auswirkungen dort besonders betrachtet werden müssen. Hier sind auch Wechselbeziehungen (synergetische, kumulative und sekundäre Auswirkungen) zu berücksichtigen, falls bei einzelnen Alternativen signifikante Effekte zu erwarten sind.

Mithilfe von Umsetzungshinweisen für nachfolgende Planungsphasen kann das Auftreten bestimmter negativer Auswirkungen von vornherein verhindert werden (z. B. vollständige Meidung eines Schutzgebiets). Von diesen Umsetzungshinweisen sollte dann in nachfolgenden Planungsphasen nur in besonders begründeten Fällen abgewichen werden.

Für Bereiche mit einem bestimmten Raumwiderstand, der aus der Darstellung der Umweltbedingungen bekannt ist, können allgemeine Maßnahmentypen festgelegt werden. Maßnahmentypen sind noch keine konkreten, detaillierten Maßnahmen, sondern beschreiben die Zielrichtung bzw. beabsichtigte Wirkungsweise der weiteren Maßnahmen. Sie geben Hinweise auf zu berücksichtigende Besonderheiten des durch die Netzveränderung potenziell betroffenen Raums.

Form

Die Maßnahmen zur Verhinderung negativer Umweltauswirkungen werden für jede Alternative im Zuge der Auswirkungsbetrachtung textlich beschrieben. Alternativ werden sie danach noch einmal gesammelt in einem eigenen Unterkapitel zusammengefasst.





Beispiele

Beispiel 1 aus Kapitel „Empfehlung“ (Umweltbericht S 37 Klagenfurter Schnellstraße, S. 12)

Deshalb wird von den Verfassern die Weiterverfolgung der Alternative 1 „Schnellstraße“ empfohlen, wenn folgende ergänzende Maßnahmen im Projekt berücksichtigt werden:

- *Verlängerung der Tunnelstrecke gegenüber den der SP-V zu Grunde gelegten Trassierungsüberlegungen im Abschnitt 2 im Bereich Wildbad Einöd - Dürnstein;*
- *Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte;*
- *Optimale gestalterische Einbindung der Trasse, von Tunnelportalen und Brückenbauwerken in die Landschaft (Bepflanzungsmaßnahmen, Sichtschutzpflanzungen)*
- *Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten für Rad-, Reit- und/oder Wanderwege;*
- *Ausreichende Anordnung von Grünbrücken (min. 80m breit) mit Leitsystem;*

Beispiel 2 aus Kapitel „Überwachungsmaßnahmen“ (Umweltbericht S 18 Bodensee Schnellstraße, S. 201)

Generell sollen Maßnahmen folgende Aspekte einer Erfolgskontrolle berücksichtigt werden:

- *Überprüfung der Annahmen, die der SP-V zu Grunde gelegt wurden (z. B. Veränderungen der Bevölkerungs- oder Beschäftigungsprognosen, Kostenschätzungen);*
- *Überprüfung der Umsetzung der Alternative (z. B. ob bei Kombinationsalternativen die Maßnahmen entsprechend weiter verfolgt und durchgeführt werden);*
- *Überprüfung der weiteren Planung und Umsetzung der empfohlenen Kompensationsmaßnahmen bzw. der dem Stand der Technik entsprechenden*
- *Umweltmaßnahmen (z. B. Lärmschutzmaßnahmen, Wildquerungen, Ausgleichsmaßnahmen etc.)*
- *Überprüfung der Zielerreichung*

12.6 Bewertung und Gegenüberstellung der Auswirkungen

Inhalt

Die Bewertung und Gegenüberstellung der Auswirkungen erfolgt entsprechend der methodischen Festlegungen in tabellarischer Form, die einen Vergleich der Alternativen über die verschiedenen Auswirkungen ermöglicht.

Falls es im Sinne der Übersichtlichkeit notwendig erscheint, einzelne Zielindikatoren zu Themenbereichen zusammenzuführen, so muss dies in transparenter Weise in der Ergebnistabelle erfolgen. Es ist darzulegen, wie die Zielindikatoren normiert wurden, wie sie zueinander gewichtet wurden, und wie mit konträren Wirkungen umgegangen wurde.

Zur besseren Übersichtlichkeit können die Auswirkungen zu einer Gesamtbewertung je Alternative zusammengeführt werden. Auf eine anschauliche, intuitive Darstellung wird hier großen Wert gelegt. Zusätzlich können die Ergebnisse auch grafisch anschaulich dargestellt werden (z. B. durch Konfliktkarten).

Identifikation der vorteilhaftesten Alternative je Umweltaspekt

Zusätzlich soll für jeden maßgeblichen Umweltaspekt gem. § 6 Abs. 2 Zi. 8 SP-V-Gesetz eine zusammenfassende Aussage getroffen werden, welche Alternative hierfür jeweils am vorteilhaftesten eingeschätzt wird.

Beispiel aus Kapitel „Ergebnisse der Bewertung der Umweltauswirkungen der Alternativen“ (Umweltbericht S 18 Bodensee Schnellstraße, S. 150)



Für das Thema Mensch und Bodennutzung sind keine Unterschiede zwischen den beiden Alternativen gegeben.

Für das Thema Landschaft & Erholung sind die zu erwartenden Erheblichkeiten beider Alternativen mit hoch einzustufen. Sowohl Auswirkungen auf das Landschaftsbild als auch Einschränkungen der Erholungsnutzungen (Verlust von Freiflächen, Flächenzerschneidungen) begründen diese Bewertung. Deutliche positive Effekte auf die Erholungswirkung bzw. das landschaftliche Erleben werden bei Alternative Z durch Sperre von L 41, L 42 und Hofsteigstraße induziert. Die Riedstraßen sind damit nur mehr für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Radverkehr geöffnet, die bestehenden Barrieren werden deutlich reduziert. Die Induzierten positiven Effekte bei Alternative CP beschränken sich auf die Teilsperren von L 41 und L 42.

Für das Thema Naturraum & Ökologie sind die zu erwartenden Erheblichkeiten beider Alternativen mit hoch einzustufen. Sowohl Alternative CP als auch Z haben mit hoher Wahrscheinlichkeit keine erheblichen Auswirkungen auf die Natura2000-Gebiete (Suske, 2011). Funktionsverluste im Bereich der Pfeifengraswiesen, die eng an den Wasserhaushalt gekoppelt sind, sind bei entsprechender Maßnahmensetzung nicht zu erwarten. Negative Effekte für den Großen Brachvogel sind durch Lärmbelastungen anzunehmen (hohe Unsicherheiten, Detailuntersuchungen erforderlich). Beeinträchti-

gungen von Wachtelkönig, Bekassine, Uferschnepfe oder Kiebitz (Lärm) können nahezu ausgeschlossen werden. Kleinräumig werden jedoch sehr hoch sensible Bereiche (z. B. NSG Dornbirner Ach) beeinträchtigt. Zudem ist hinsichtlich der Lebensraumfunktionen die Bauphase (besonders bei Zsoud) kritisch. Die induzierten positiven Effekte bei Alternative Z ergeben sich durch die Sperre von L 41, L 42 und Hofsteigstraße.

Für das Thema Wasser und Wasserwirtschaft sind keine Unterschiede zwischen den beiden Alternativen gegeben.

Wertsynthese und zielbezogene Beurteilung der Alternativen

Abschließend erfolgt schließlich eine Gesamtbetrachtung und Abwägung zwischen den Alternativen auf Basis aller Auswirkungen. Die Basis bilden auch hier die Auswirkungen auf der Ebene der Zielindikatoren in ihren jeweiligen Einheiten. Bei einer hohen Anzahl von Indikatoren können diese im Sinne der Übersichtlichkeit normiert und zu größeren abstrakten Themenbereichen zusammengeführt werden, dies muss aber in transparenter Weise erfolgen wie oben beschrieben. Es empfiehlt sich allerdings, wesentliche Wirkungen relevanter Aspekte (wie z. B. Umweltwirkungen zu Klima, Bodenschutz und Biodiversität) in einzelner, nicht abstrahierter Form darzustellen, sofern dies eine vergleichende Aussage und zielbezogene Beurteilung der Alternativen zulässt.

Eine rein mathematische Aufsummierung von Punktwerten über Themenbereiche hinweg ist nicht zulässig, da sie zu einem Verlust von themenspezifischen Aussagen führt („trade off“), der im Widerspruch zu den Zielsetzungen der SP-V steht. Die Abwägung erfolgt vielmehr in Form einer textlichen Beschreibung, welche eine Gesamtbetrachtung der Alternativen auf Basis aller Auswirkungen berücksichtigt. Die Beschreibung mündet in einer Empfehlung für eine bestimmte Alternative und legt die Gründe für diese Empfehlung dar.



Form

Die erfassten Auswirkungen pro Alternative werden in einer Gesamttabelle mit allen Wirkungen dargestellt. Hier können die Zielindikatoren auch normiert und zu Aspekten bzw. Themenbereichen zusammengefasst werden.

Die Abwägung erfolgt textlich, wobei die wichtigsten Auswirkungen je Alternative beschrieben und einander gegenübergestellt werden. Um Vor- und Nachteile der einzelnen Alternativen zu verdeutlichen, können besonders unterschiedsprägende Aspekte hervorgehoben werden.

Die Bewertung und Gegenüberstellung der Auswirkungen müssen nachvollziehbar sein und insbesondere Hinweise auf die besondere argumentative Würdigung von Einzelergebnissen geben.

Beispiel 1

Tabelle 7 Beispiel 1 zur Alternativendarstellung (eigene Darstellung)



Zielkriterium	Plannullfall	Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3
Herstellungskosten	kein Effekt	300 bis 400 Mio. € (ohne Zinsentgang, ohne Diskontierung)	60 bis 100 Mio. € (ohne Zinsentgang, ohne Diskontierung)	kein Effekt
Betriebskosten	2 Mio €/Jahr	5 bis 8 Mio €/Jahr	2 bis 4 Mio €/Jahr	10 bis 14 Mio. €/Jahr
Mittlerer Reisezeitgewinn auf der Gesamtelation	kein Effekt	20 bis 25 Minuten für Pkw im frei fließenden Verkehr	10 bis 15 Minuten für Pkw im frei fließenden Verkehr	8 bis 10 Minuten für ÖV-Fahrgäste
Klimawirkung: Änderung der CO ₂ -Emissionen ggü. Plannullfall	kein Effekt	plus 25.000 bis 30.000 Tonnen/Jahr	plus 5.000 bis 8.000 Tonnen/Jahr	minus 3.000 bis 5.000 Tonnen/Jahr
Trennwirkung in der Landschaft	kein Effekt	sehr starke Wirkung	geringe Wirkung	starke Wirkung
Flächeninanspruchnahme: verbaute Flächen	kein Effekt	150 ha	50 ha	10 ha
Biodiversität: Verluste an ökologisch sensiblen Gebieten (Natura 2000)	kein Effekt	40 ha	5 ha	0 ha

Beispiel 2

Beispiel aus Kapitel „Übersicht Bewertung Alternativen“ (Umweltbericht Netzveränderung S 18 Bodensee Schnellstraße, S. 149)

Tabelle 8 Bewertung der Alternativen

Themen	Alternative 1: CP + ÖV		Alternative 2: Z + ÖV	
	Korridor	Induzierter Effekt	Korridor	Induzierter Effekt
Regional-entwicklung	Keine – mäßig	Stark	Keine – mäßig	Stark
Mensch / Siedlungsraum	Hoch	Stark	Keine – mäßig	Stark
Mensch / Bodennutzung	Keine – mäßig	Neutral	Keine – mäßig	Neutral
Landschaft / Erholung	Hoch	Stark	Hoch	Sehr stark
Naturraum / Ökologie	Hoch	Neutral	Hoch	Stark
Wasser / Wasserwirtschaft	Keine – mäßig	Neutral	Keine – mäßig	Neutral

13 Grundlagen für die Gesamtbeurteilung der Netzveränderung

13.1 Nachweis des hochrangigen Charakters der Netzveränderung

Bundesstraßengesetz 1971

§ 1 Abs. 2

„Die Übernahme und der Bau weiterer Straßenzüge, die eine Bedeutung für den Durchzugsverkehr erlangen, als Bundesstraßen kann nur auf Grund eines Bundesgesetzes erfolgen. Straßenzüge, die ihre Bedeutung für den Durchzugsverkehr verloren haben, werden durch Bundesgesetz als Bundesstraßen aufgelassen.“

Hochleistungsstreckengesetz

§ 1 Abs. 1

„Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hierfür ist, daß diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.“

§ 1 Abs. 2

„Zu Teilen von Hochleistungsstrecken können auch bestehende oder geplante Eisenbahnen erklärt werden, wenn auf sie zwar nicht die Merkmale nach Abs. 1 zutreffen, sie aber in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.“

Schiffahrtsgesetz

§ 2 Zi. 18

„Wasserstraße: Gewässer, auf dem wegen seiner besonderen Bedeutung für die gewerbsmäßige Schifffahrt oder auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen erhöhte Anforderungen hinsichtlich der Schifffahrt gestellt und Maßnahmen zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Verkehrs, der Ordnung an Bord sowie der Ordnung beim Stilliegen getroffen werden müssen.“

Inhalt

Die gesetzlichen Grundlagen zur Begründung der Hocharrangigkeit je Verkehrsträger (BStG 1971, HIG und SchFG) sind sehr allgemein formuliert und bedürfen einer Spezifizierung. Diese Spezifizierung erfolgt mithilfe eigener Kriterien.

Die Begründung des hochrangigen Charakters von Netzveränderungen geschieht auf mehreren Ebenen, die nacheinander behandelt werden. Sollten Kriterien auf Ebene 1 erfüllt werden, ist der Nachweis zur Begründung des hochrangigen Charakters bereits erbracht; Kriterien von anderen Ebenen können jedoch zusätzlich dazu behandelt werden. Sollten keine Kriterien auf Ebene 1 erfüllt werden, werden die jene der Ebene 2 behandelt; sollten keine Kriterien auf Ebene 2 erfüllt werden, werden jene der Ebene 3 behandelt. Die Erfüllung der Kriterien ist anhand der Ergebnisse der Auswirkungsbeurteilung zu untermauern, beispielsweise die Bedeutung für den internationalen oder Durchzugsverkehr. Kriterien und Hinweise, die der Begründung des hochrangigen Charakters von Netzveränderungen dienen können, finden sich – differenziert nach Ebene – nachfolgend.

Diese Kriterien sind keine starren Vorgaben, die vollständig abgearbeitet bzw. erfüllt werden müssen. Sie dienen vielmehr der Einordnung einer vorgeschlagenen Netzveränderung in die Logik bisheriger Beschlüsse des Nationalrats bzw. der Bundesregierung zur Netzgestaltung. Sie geben daher der/dem Gesetzgebenden bzw. der/dem Verordnungsgebenden Hinweise darauf, wie sich die vorgeschlagene Netzveränderung in die in der Vergangenheit getroffenen Entscheidungen zur Definition des Netzes einordnet bzw. diesen entspricht und wie kompatibel sie sich damit in den bisherigen Rechtsrahmen einfügt.

Bestünde eine Netzveränderung z. B. im Vorschlag der Schaffung einer autarken Strecke ohne Anschluss an das bestehende hochrangige Verkehrswegenetz, wäre dies ein gewisser Bruch zu den in der Vergangenheit getroffenen Entscheidungen bei der Definition des Netzes. Aufgabe des Prüfschrittes in der SP-V wäre es daher auf diesen Umstand und damit die Differenz zu bisher erfolgten Netzfestlegungen hinzuweisen.

Bei Vorschlägen zur Änderung des Bundesstraßennetzes – insbesondere bei neuen Bundesstraßen oder der Verlängerung von Bundesstraßen – wird zusätzlich zu den umseitig dargestellten Kriterien auf die ebenfalls anschließend dargestellte Netzkategorisierung nach RVS 03.01.13 (Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr 2012) abgestellt: Beabsichtigte Straßenverbindungen, die aufgrund ihrer räumlich-verkehrlichen Funktion den Kategorien I (Transnationales Netz), Ia (Transnationaler Netzabschnitt im Ballungsraum), II (Transregionales Netz) oder IIa (Transregionaler Netzabschnitt im Ballungsraum) zuzuordnen sind, weisen in der Regel einen hochrangigen Charakter auf.

Bei Verkürzungen, Verlegungen und Streichungen von Netzelementen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Netzfunktion des Gesamtnetzes erhalten bleibt, bzw. begründet werden, weshalb sich die Funktion des Netzelements verändert hat (z. B. Veränderung der Verkehrszusammensetzung, Ersatz des Netzelements durch ein anderes etc.).

Kriterien und Hinweise für die Begründung des hochrangigen Charakters der Netzveränderung

- Betrachtungsebene 1: zwischenstaatliche Bestimmungen
 - Die vorgeschlagene Netzveränderung besitzt Relevanz für TEN-V, RFC, Staatsverträge, Verpflichtungserklärungen o. Ä. bzw. dient deren Umsetzung.
 - Zwischen den zwischenstaatlichen Bestimmungen und der vorgeschlagenen Netzveränderung besteht ein eindeutiger Zusammenhang.
- Betrachtungsebene 2: grenzüberschreitende Verbindung in das benachbarte Ausland
 - Durch die Netzveränderung wird das bundesweit hochrangige Verkehrsnetz an das umliegende hochrangige Verkehrsnetz im benachbarten Ausland neu angebunden.
 - Durch die Netzveränderung wird eine Verbindung zwischen bestehenden Netzelementen des inländischen und ausländischen hochrangigen Verkehrsnetzes geschaffen.
 - Im benachbarten Ausland besteht ein hochrangiges Netzelement bzw. ist ein hochrangiges Netzelement geplant; durch die vorgeschlagene Netzveränderung werden die Netze miteinander verbunden.
 - Es besteht der Bedarf einer Bündelung von grenzüberschreitendem Verkehr.
 - Auf einer bestehenden niederrangigen Verbindung besteht ein überdurchschnittliches Maß an grenzüberschreitendem Verkehr (auch Schwerverkehr).
- Betrachtungsebene 3: besondere Bedeutung für den innerösterreichischen Verkehr
 - Das bestehende bundesweit hochrangige Verkehrsnetzes wird durch das Netzelement geschlossen.
 - Durch die Netzveränderung wird eine neue Verbindung zwischen bestehenden Netzelementen geschaffen.
 - spezielle Kriterien für eine Straßenverbindung:
 - Verkehrsströme werden gebündelt (insbesondere des Durchzugsverkehrs).
 - Ballungsräume werden vom Durchzugsverkehr entlastet.
 - Es besteht ein überdurchschnittlicher Anteil an Fernverkehr.
 - spezielle Kriterien für eine Schienenverbindung:
 - Die Etablierung der Strecke für den Personenfernverkehr ist beabsichtigt.
 - Es besteht ein hoher Anteil an Schienengüterverkehr.
 - Die Verbindung liegt an einer Hauptachse des Regionalverkehrs.
 - Die Verbindung ist eine besonders bedeutende Zubringerstrecke zu HL-Strecken.
 - spezielle Kriterien für eine Wasserstraße
 - Die Behandlung der Hochrangigkeit einer neuen Wasserstraße wird tendenziell bereits auf Betrachtungsebene 1 und 2 abgehandelt. Sollten keine Hinweise auf Betrachtungsebene 1 oder 2 bestehen, muss die neue Wasserstraße eine Art Zubringerfunktion zum bestehenden Wasserstraßennetz besitzen (vgl. Enns als Zubringerin zur Donau).

Tabelle 9 Kategorisierung von Straßen nach Art der Verbindung
(Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr 2012, S. 2f)

Kategorie	Verbindungsart
I Transnationales Netz	Großräumige Verbindungen von den neun österreichischen Zentral- und Wirtschaftsräumen zu den sieben für Österreich maßgeblichen benachbarten europäischen Wirtschaftsräumen einschließlich der österreichischen TEN-Strecken
Ia Transnationaler Netzabschnitt im Ballungsraum	–
II Transregionales Netz	Großräumige Verbindungen zwischen den neun österreichischen Zentral- und Wirtschaftsräumen oder grenzüberschreitend zu bedeutenden benachbarten Regionen
Ila Transregionaler Netzabschnitt im Ballungsraum	–
III Zentralörtliches Netz	Überregionale Verbindungen zwischen Bezirkshauptorten untereinander oder von Bezirkshauptorten zur Landeshauptstadt Verbindungen von Bezirkshauptorten zu weiteren Arbeits-, Versorgungs- und Tourismuszentren
IV Regionales Netz	Regionale Verbindungen von Gemeinden oder Gemeindeteilen zu Bezirkshauptorten Regionale Verbindungen von Gemeinden oder Gemeindeteilen zu weiteren Arbeits-, Versorgungs- und Tourismuszentren
V Gemeindeverbindungen	Kleinräumige und lokale Verbindungen zwischen Gemeinden oder Gemeindeteilen
VI Innerörtliches Netz	Weitere lokale Verbindungsfunktionen

Tabelle 10 Netzkategorisierung im Merkblatt und Klassifizierung in anderen RVS
(Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr 2012, S. 4)

Kategorie im Merkblatt	RVS 03.03.23 RVS 03.03.31	RVS 03.04.12
I Transnationales Netz	Autobahnen, Schnellstraßen, (Hauptverkehrsstraßen)	–
Ia Transnationales Netz im Ballungsraum	Autobahnen, Schnellstraßen, (Hauptverkehrsstraßen)	–
II Transregionales Netz	Autobahnen, Schnellstraßen, Hauptverkehrsstraßen	–
Ila Transregionales Netz im Ballungsraum	Autobahnen, Schnellstraßen, (Hauptverkehrsstraßen)	Hochleistungsstraße
III Zentralörtliches Netz	Hauptverkehrsstraßen, Regionale Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung	Hochleistungsstraße, Hauptstraße
IV Regionales Netz	Regionale Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung	Hauptstraße
V Gemeindeverbindungen	Regionale Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung	Hauptstraße, Sammelstraße
VI Innerörtliches Netz	–	Sammelstraße, Anliegerstraße

Form

- Die Begründung des hochrangigen Charakters einer Netzveränderung erfolgt textlich und nach Möglichkeit planlich.
- Die entsprechenden Informationen sind in der Regel bereits an anderer Stelle im Umweltbericht enthalten (z. B. Begründung der Netzveränderung, verkehrliche Wirkungsanalysen).



Beispiel

Beispiel 1 aus Kapitel „Begründung der Netzveränderung“ (Umweltbericht Schiene Flughafenspanne, S 7):



Eine geplante Eisenbahn, die den Flughafen Wien in das Hochleistungsbahnnetz zwischen Wien und Bratislava bzw. Budapest integriert, erfüllt die Voraussetzungen für ihre Erklärung zur Hochleistungs-strecke gem. § 1 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz: Der geplanten Eisenbahn kommt jedenfalls eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen und für den Nahverkehr zu.

Beispiel 2 aus Kapitel „Verkehrliche Funktion und vertikale Kompetenz“ (Umweltbericht S 8 Marchfeld Schnellstraße, S. 37):

Zusammenfassend können folgende Argumente angeführt werden, dass die Errichtung eines hochrangigen Verkehrsträgers im gegenständlichen Korridor in Bundeskompetenz fällt:

- *Die vorgeschlagene Netzveränderung zwischen Wien („Bundes- und Landeshauptstadt“) und Bratislava (Landeshauptstadt und „hochrangiges Zentrum des benachbarten Auslandes“) fällt aufgrund ihrer Verkehrs- und Verbindungsfunktion (Kategorie I) in Bundeskompetenz.*
- *Die vorgeschlagene Netzveränderung basiert auf den Inhalten und Zielen von relevanten internationalen, nationalen und regionalen Plänen und Programmen (OREK 2001, LEK 2004 JORDES+, RK Marchfeld 2005 - Entwurf, STEP05, STEP Bratislava 2004).*
- *Durch die verbesserte Durchlässigkeit der Grenzen auch nördlich der Donau trägt die vorgeschlagene Netzveränderung zur gemeinsamen Entwicklung der Großregion Wien - Bratislava in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht bei.*
- *Die vorgeschlagene Netzveränderung trägt, in Verbindung mit dem geplanten Sekundärnetz, zum Abbau von regionalen Disparitäten bei, da bereits existierende Ballungsräume mit in wirtschaftlicher Hinsicht eher benachteiligten Regionen im ehemaligen Grenzraum verbunden werden. Das Sekundärnetz gibt die Erreichbarkeitsvorteile in die Regionen weiter. Zum Abbau von regionalen Disparitäten als ein wesentliches Ziel der Europäischen Union kann damit ein Beitrag geleistet werden.*

13.2 Empfehlung der Netzveränderung

Inhalt

Die Empfehlung der Netzveränderung setzt den inhaltlichen Schlusspunkt des Umweltberichts. Mit ihr drückt der Initiator seinen finalen Standpunkt aus, ob und in welcher Form das bundesweit hochrangige Verkehrsnetz geändert werden sollte. Dieser Standpunkt wird begründet, wobei auf folgende Aspekte explizit eingegangen wird:

- Zusammenfassung der Ziele der Netzveränderung und des Beitrags der vorgeschlagenen Netzveränderung zu deren Erreichung
- Einfluss der Ergebnisse der Auswirkungsbeurteilung auf die Empfehlung: Weicht die Empfehlung der Netzveränderung vom ursprünglichen Vorschlag ab, so werden die besonders entscheidungsrelevanten Beurteilungsergebnisse hervorgehoben. Bleibt der Vorschlag der Netzveränderung unverändert, so wird dargelegt, warum allenfalls ermittelte abträgliche Auswirkungen in Kauf genommen werden können.

- Zusammenfassung der Argumente für die Begründung des hochrangigen Charakters der vorgeschlagenen Netzveränderung
- Zusammenfassung der Argumente und Maßnahmen, die aus Sicht des Initiators rechtfertigen, die empfohlene Netzveränderung im Unterschied zu untersuchten Alternativen vorzunehmen

Die Deutlichkeit der Empfehlung liegt bei beim Initiator. Es ist nicht auszuschließen, dass der Initiator – einhergehend mit einer möglichen großen Ergebnisoffenheit der SP-V – keine aus seiner Sicht eindeutige bzw. zwingende weitere Vorgehensweise sieht.

Form

- Die Darstellung erfolgt textlich, wobei auf eine gut nachvollziehbare Gliederung der Argumente geachtet wird (Aufzählungen, Zwischenüberschriften)
- Der Umfang beträgt höchstens zwei Seiten.



Beispiel

Beispiel 1 aus Kapitel „Resümee und Schlussfolgerungen“ (Umweltbericht S 8 Marchfeld Schnellstraße, S. 425)



Es wird daher empfohlen, eine Schnellstraße zwischen Wien und der Staatsgrenze bei Marchegg weiter zu verfolgen. Aufgrund der besseren Vereinbarkeit mit den räumlichen Entwicklungszielen ist die Alternative mit Anbindung von Gänserndorf zu präferieren. Eine Umsetzung der OV. Ausbaumaßnahmen gemäß S-Bahn Konzept ist dabei anzustreben.

Beispiel 2 aus Kapitel „Empfehlung einer Alternative als Ergebnis der vergleichenden Beurteilung“ (Umweltbericht Schiene Wien-Bratislava, S. 187)

Die Alternative 1 ist somit jene der vier beurteilten Alternativen, die den mit Abstand deutlichsten und positivsten Beitrag zur Erreichung gesamtgesellschaftlicher Zielsetzungen aus den Bereichen Verkehr, Raum und Umwelt leistet, und wird damit empfohlen. Sie bildet damit jenen Netzzustand ab, in dem die Schutzgüter im Sinne der SUP-RL bzw. des SP-V-G den geringsten negativen bzw. den meisten positiven Auswirkungen ausgesetzt sind. Alle anderen Alternativen mögen den genannten Zielsetzungen zwar in Summe ebenfalls nicht abträglich sein, ihre Zielerfüllungsgrade sind jedoch deutlich weniger ziel-konform als die der Alternative 1.

13.3 Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Inhalte



Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 10

Der Umweltbericht hat „die Angabe allfälliger Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen (insbesondere technische Lücken oder fehlende Kenntnisse)“ zu enthalten.

Inhalt

Es wird davon ausgegangen, dass bei der Erstellung des Umweltberichts stets Schwierigkeiten auftreten. In diesem Kapitel werden Aspekte dargelegt, die nicht abschließend geklärt werden konnten. Darunter können Datenverfügbarkeit, Konkretisierungsgrad, Prognosehorizont, Maßnahmen oder Ähnliches fallen. Jedenfalls werden nur entscheidungserhebliche Schwierigkeiten angesprochen.



Form

- Die Darstellung erfolgt textlich und thematisch gegliedert.
- Der Umfang beträgt höchstens zwei Seiten.



Beispiel

Beispiel aus Kapitel „Vorbemerkungen“ (Umweltbericht S 37 Klagenfurter Schnellstraße, S. 3)

Untersuchungstiefe

Alle Beteiligten (Projektteams, Auftraggeber etc.) neigen üblicherweise zu einer zunehmenden Verfeinerung und Detaillierung der Arbeitsweise, um möglichst „genaue“ Ergebnisse zu erhalten. Bei der Fragestellung der Strategischen Prüfung ist eine ganz andere Herangehensweise erforderlich: In der Regel gibt es keine Entwurfsprojekte für die einzelnen Alternativen, weder als Vorstudie noch als generelles Projekt. Der Untersuchungsraum ist sehr groß, der Zeithorizont liegt mit dem Jahr 2030 sehr weit in der Zukunft und ist entsprechend unsicher. Da vor diesem Hintergrund eine extrem detaillierte Herangehensweise nach Ansicht der Verfasser nicht möglich ist, wurde eine möglichst generelle Betrachtungsweise aller relevanten Auswirkungen durchgeführt. Dieses methodische Konzept entspricht somit auch der Einschätzung der Qualität der verfügbaren Daten und dem vorgegebenen Bearbeitungszeitraum: Die Verwendung von verfügbaren GIS-Daten der Länder und der sehr kurze Zeitplan von 2 Monaten erforderten einen gewissen Grad an Pragmatismus. Dies betrifft sowohl die Daten des Verkehrsmodells und der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung als auch der Bewertung für die Bereiche Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit. Im Verkehrsmodell z. B. wird zwar mit punktgenauen Erwartungswerten gerechnet, diese werden aber für die SP-V mit einem „Streuungsbereich“ versehen, in dem aus der Abschätzung und Erfahrung

der Verfasser die Ergebnisse höchstwahrscheinlich liegen. Im Bereich der Beurteilung der Umweltverträglichkeit erfolgte ebenfalls eine auf einen wissenszentrierten Ansatz basierende vereinfachte Betrachtung ohne Anspruch auf absolute Detailgenauigkeit: Auf Basis der zur Verfügung gestellten GIS-Daten der Länder werden generelle Einschätzungen von Sensibilität, Eingriffsintensität und Eingriffserheblichkeit vorgenommen. Dabei kann es durchaus vorkommen, dass einzelne kritische Themen in den GIS-Daten nicht detailliert vorhanden sind und daher in der generellen Bewertung nicht enthalten sind. Es ist auch zu beachten, dass im Planungsstadium der SP-V keine konkrete Trassenlage feststeht. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten: die Verfasser erheben bewusst keinen Anspruch auf „Vollkommenheit“ der Daten bzw. Beurteilungsergebnisse, sondern legen großen Wert auf die Verlässlichkeit von Tendenzen bei der Beurteilung der Alternativen.

13.4 Monitoring

Anforderungen nach SP-V-Gesetz

§ 6 Abs. 2 Zi. 9

Der Umweltbericht hat „eine Darstellung der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche negative, mit der Durchführung der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundene Umweltauswirkungen verhindert, verringert oder, so weit wie möglich, ausgeglichen werden sollen sowie eine Beschreibung der entsprechenden geplanten Überwachungsmaßnahmen“, zu enthalten.



Inhalt

Erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt sind zu überwachen. Ziel der Überwachung ist es frühzeitig unvorhergesehene Auswirkungen zu ermitteln und geeignete Abhilfemaßnahmen zu ermitteln. (vgl. § 10 SP-V-Gesetz). Die Überwachungsmaßnahmen sollten sich insbesondere auf Bereiche beziehen, die von Unsicherheiten bei der Prognose der Auswirkungen charakterisiert sind (siehe Kapitel 13.3), sowie auf solche, wo erhebliche Umweltauswirkungen möglich bzw. Probleme bekannt sind. Auch sollten durch gezielte Überwachungsmaßnahmen die im Umweltbericht getroffenen Annahmen z. B. zur Wirksamkeit von Maßnahmen zu Verhinderung negativer Auswirkungen soweit möglich auf ihre Richtigkeit überprüft werden. Das BMK sollte die Ergebnisse der Überwachung nutzen können, um kumulative Wirkungen erkennen zu können.

Die Umsetzung der Planungen, die in der SP-V geprüft werden, erfolgen erst nach den darauffolgenden Genehmigungsverfahren, welche in manchen Fällen auch eine UVP beinhalten können. Daher sollte im Rahmen der SP-V behandelt werden, welche Überwachungsmaßnahmen bzw. Anforderungen an die Überwachungsmaßnahmen auf der nachfolgenden Ebene (z. B. in der UVP) festgelegt werden sollten, sofern auf dieser Ebene unerwartete Umweltauswirkungen auch auf Basis der größeren Betrachtungstiefe nicht ausgeschlossen werden können. Dabei sollen auch Überwachungsmaßnahmen aus

der SP-V übernommen und diese ggf. durch konkrete Zielerreichungsschritte detailliert werden, um etwaige Risiken und mögliche Abhilfemaßnahmen im Sinne des adaptiven Monitorings festzulegen. Wichtig ist es bereits in der SP-V die Zuständigkeiten für das Monitoring zu identifizieren und die entsprechenden Empfänger von Ergebnissen der Überwachung zu bestimmen. Da die Überwachungsergebnisse für das BMK auch für zukünftige und parallel laufende SP-Vs relevant sein können, sollte das BMK die Ergebnisse der durchgeführten Überwachungsmaßnahmen erhalten (vgl. folgende Abbildung). Dies sollte schon im Umweltbericht festgelegt werden und im Sinne der Abschichtung auf der nachfolgenden Ebene (z. B. in der UVP) aufgegriffen werden. Im Umweltbericht soll somit ein Überwachungskonzept entwickelt werden, welches in nachfolgenden Entscheidungsphasen angepasst und dann umgesetzt wird.

Gegenstand der Überwachung kann neben Umweltauswirkungen im engeren Sinn auch die Zielerreichung der Netzveränderung sein; letztere ist jedoch erst mit zeitlich großem Abstand zur SP-V möglich. Bei der Festlegung von Maßnahmen werden der Gegenstand der Überwachung (Beweisthema) und benchmarks (z. B. Ausmaß der Verkehrsverlagerungseffekte) festgelegt.

Es sollte in den Angaben zu Überwachungsmaßnahmen auf bestehende Monitoringsysteme des Bundes oder der Länder oder nachfolgende Planungs- und Genehmigungsphasen verwiesen werden.



Form

- Maßnahmen zur Überwachung werden textlich beschrieben und werden getrennt von Maßnahmen zur Verhinderung negativer Umweltauswirkungen dargestellt.
- Aufgrund des strategischen Charakters von Netzveränderungen werden die Maßnahmen entsprechend allgemein formuliert.

Beispiel 1

Beispiel zur schematischen Darstellung des Monitoringkonzeptes für einen Planungsfall mit nachfolgender UVP (eigene Darstellung)

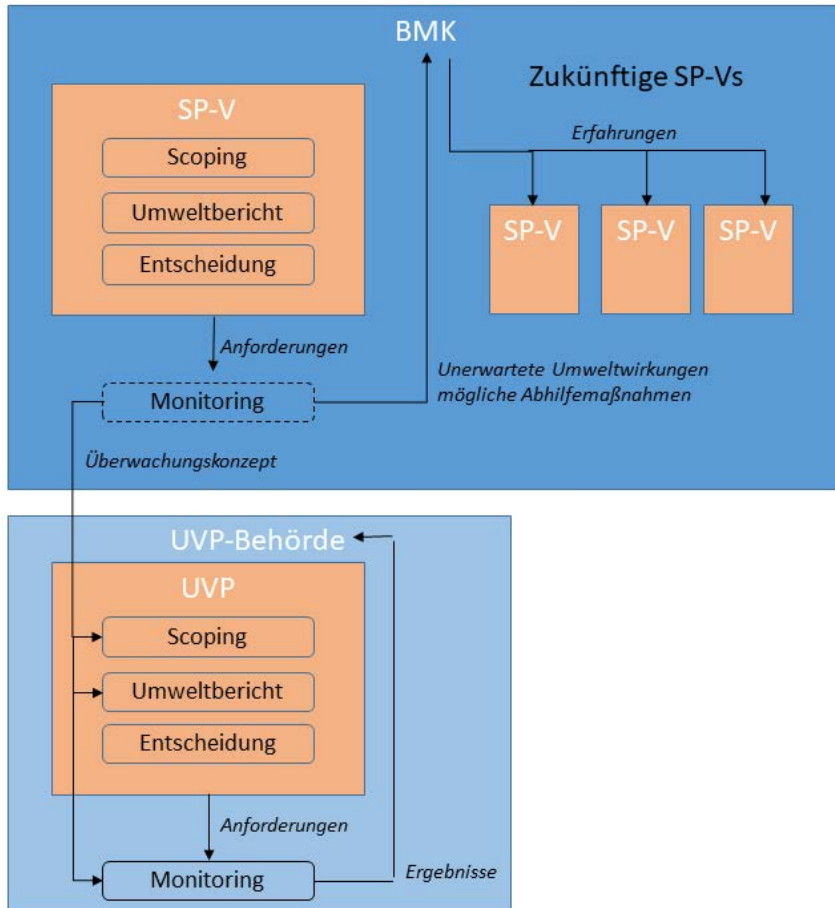


Abbildung 12
Schematische Darstellung
des Monitoringkonzeptes

Beispiel 2

Ausgewählte Fragen für ein Monitoringkonzept (orientiert am Monitoringkonzept zum Wiener Abfallwirtschaftskonzept 2007):

- Stimmen die aktuellen Verkehrsmengen und der Modal Split mit den Prognosen aus der SP-V überein? Wie groß sind etwaige Abweichungen? Wie entwickeln sich die Werte? Welche Schlussfolgerungen sind für die Entwicklung des Hochleistungsstreckennetzes zu ziehen, z. B. Kapazitätsanpassungen bei den beschlossenen Anlagen, Anlagenbedarf?
- Welche Maßnahmen zur Verhinderung negativer Auswirkungen wurden umgesetzt? Welche Wirkungen konnten damit erzielt werden?
- Haben sich seit dem Abschluss der SP-V wesentliche technologische Entwicklungen ergeben oder gesetzliche Rahmenbedingungen geändert, welche für weitere Überwachungsmaßnahmen zu berücksichtigen wären?

14 Formale Nachweise

14.1 Nachweis der Berücksichtigung der Vorgaben aus dem SP-V-Gesetz

Inhalt

Die gesetzlichen Vorgaben für den Umweltbericht sind in § 6 Abs. 2 bzw. § 5 Zi. 4 SP-V-Gesetz festgelegt. Es empfiehlt sich eine Darstellung darüber, an welcher Stelle des Umweltberichts die Vorgaben aus dem SP-V-Gesetz umgesetzt werden.

Dies dient zum einen der Sicherheit der Autorinnen und Autoren, Vorgaben vollständig berücksichtigt zu haben, zum anderen finden sich Lesende des Umweltberichts – hier insbesondere die Umweltstellen – leichter zurecht.

Dazu werden die jeweiligen inhaltlichen Vorgaben aus dem SP-V-Gesetz zitiert und ihnen jeweils möglichst genau das Kapitel des Umweltberichts gegenübergestellt, in dem die Vorgaben behandelt werden.



Form

- Die Gegenüberstellung der gesetzlichen Vorgaben und der entsprechenden Kapitel im Umweltbericht kann tabellarisch oder in Form einer Aufzählung erfolgen.
- Die jeweilige Zuordnung sollte möglichst genau sein: Zumindest sollte angegeben sein, in welchem Unterkapitel die jeweiligen Vorgaben enthalten sind. Dazu erfolgt eine kurze Beschreibung der Art der Umsetzung.



Beispiel

Beispiel aus Kapitel „Verzeichnis der für den Umweltbericht laut SP-V-Gesetz § 6 (2) erforderlichen Informationen“ (Umweltbericht S 18 Bodensee Schnellstraße, S. 202)

Tabelle 11 Erforderliche Informationen lt. § 6 (2) SP-V Gesetz

Erforderliche Informationen lt. § 6 (2) SP-V Gesetz	Zuordnung zu Kapitel des Umweltberichtes
§ 6 (2) Z 1 des SP-V-Gesetzes: Eine Darstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der vorgeschlagenen Netzveränderung sowie die Beziehungen zu anderen relevanten Plänen und Programmen	Kap. 2
§ 6 (2) Z 2: Eine Begründung für die vorgeschlagene Netzveränderung sowie eine Darstellung der erwarteten Nutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung	Kap. 2, Kap. 6

14.2 Berücksichtigung der Stellungnahmen aus dem Scoping

Inhalt

Im Zuge der Konsultationen zum Scoping-Dokument wird Umweltstellen und anderen Initiatoren die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Sie können z. B. Angaben zur Auswahl der relevanten Pläne und Programme, zur Alternativenprüfung oder zur Systemabgrenzung beinhalten.

Die Angaben aus den Stellungnahmen sollten nach Möglichkeit im Umweltbericht berücksichtigt werden. Bleiben sie (teilweise) unberücksichtigt, wird dies begründet. Von zentraler Bedeutung ist es, dies nachvollziehbar darzustellen, um die Transparenz zu erhöhen.

Die wesentlichen Aussagen der Stellungnahmen aus dem Scoping werden textlich zusammengefasst und inhaltlich behandelt. Sie werden vorzugsweise thematisch geclustert dargestellt.

Es wird je Thema dargelegt, an welcher Stelle im Umweltbericht und in welcher Form die Stellungnahmen berücksichtigt werden bzw. warum sie nicht berücksichtigt werden.

Form

- Die wesentlichen Inhalte der Stellungnahmen werden tabellarisch dargestellt.
- Die Stellungnahme und die Berücksichtigung bzw. Nicht-Berücksichtigung im Umweltbericht werden einander gegenübergestellt.





Beispiel

Beispiel aus Kapitel „Behandlung der Stellungnahmen aus dem Scoping-Prozess“ (Umweltbericht Schiene Flughafenspange, S. 14:

Tabelle 12 Beispiel für die Darstellung der Berücksichtigung der Vorgaben)

Stellungnahme aus Konsultationsphase	Berücksichtigung im Umweltbericht
Ausweitung des engeren Untersuchungsraums auf die östlichen Wiener Gemeindebezirke	Der engere Untersuchungsraum umfasst den Teil Wiens, in dem sich Vorhaben, die Folge der Netzveränderung sind, physisch direkt auswirken können (vgl. Kapitel 2.1). dies trifft vernünftigerweise nur auf den Bereich um den Zentralverschiebebahnhof zu. Darüber hinaus ist Wien Teil des funktionalen Betrachtungsraums.
Berücksichtigung des Hochwasserrisikomanagementplans sowie der Pläne bzw. Programme für den Umweltbericht berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.4 und Kapitel Windenergie (z. B. Rahmenkonzept Windenergie für Burgenland, NÖ Sektorales Raumordnungsprogramm zu Windnutzung)	Die genannten Pläne und Programme werden im Umweltbericht berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.4 und Kapitel 5.3.1.4)
Berücksichtigung der Götzendorfer Spange als Standortalternative	Die Götzendorfer Spange wurde aus dem ÖBB-Rahmenplan genommen. Die Erkenntnis, dass die Götzendorfer Spange zur Erreichung der Ziele im grenzüberschreitenden Verkehr nur bedingt in der Lage ist und die Planungen mit den aktuellen verkehrsstrategischen Anforderungen nicht mehr kompatibel sind, ist eigentlicher Ausgangspunkt für die nun vorgeschlagene Netzveränderung. Dieser Nachweis wird in Kapitel 7.2.2 erbracht.
Berücksichtigung zunehmender Verkehrsvolumen zwischen den Hauptstädten Österreichs, der Slowakei und Ungarn sowie der steigenden Verkehrsnachfrage in der Centrope-Region	Die Berücksichtigung erfolgt in der Darstellung des Umweltzustands (vgl. Kapitel 4) sowie in der Darstellung der Auswirkungen (vgl. Kapitel 6.2).
Berücksichtigung der Vereinbarkeit der Abwicklung dieser Verkehre mit bestehenden, wichtigen Bewertung der Auswirkungen (vgl. Kapitel 6.2) sowie in Verkehrsleistungen auf dem Abschnitt Wien - Flughafen Wien im Rahmen der Alternativenprüfung	Die Berücksichtigung erfolgt in der Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen (vgl. Kapitel 6.2) sowie in der Darstellung der Umsetzungsmöglichkeiten im Abschnitt Wien - Flughafen Wien (vgl. Kapitel 7.2.1).

Glossar

Abschichtung: Abschichtung bezeichnet den Verzicht auf eine erneute Untersuchung von Auswirkungen, wenn diese bereits auf einer übergeordneten Planungsebene hinreichend genau untersucht wurden und eine erneute Betrachtung keine relevanten neuen Erkenntnisse erwarten lässt.

Alternative: Alternativen müssen gem. § 6 Abs. 2 Zi. 3 und 4 SP-V-Gesetz im Umweltbericht behandelt werden. Alternativen sind belastbare und vernünftige Wege, übergeordnete Zielsetzungen zu erreichen. Die Nullalternative, also die erwartete Entwicklung der Umweltbedingungen ohne Netzveränderung, ist Teil der Alternativen und dient als Bezugsbasis. Die Alternativen können Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenbündel sein.

Aspekte: Im Umweltbericht sind die Umweltauswirkungen auf u. a. die Aspekte gem. § 6 Abs. 2. Zi 8 SP-V-Gesetz darzulegen. Zu diesen Aspekten gehören 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. Im Kontext der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) werden die benannten Aspekte synonym als „Schutzgüter“ bezeichnet (vgl. § 6 Abs. 1 Zi. 3 UVP-G 2000).

Auswirkung, synonym mit Umweltauswirkung: Als Auswirkung wird jede Veränderung der Umweltbedingungen gewertet, die durch eine vorgeschlagene Netzveränderung zu erwarten ist. Die SP-V befasst sich mit voraussichtlich erheblichen, positiven und negativen Auswirkungen, die im Umweltbericht ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Aufgrund der weitreichenden Bestimmungen des SP-V-Gesetzes sind nicht nur Aspekte gem. § 6 Abs. 2. Zi 8 SP-V-Gesetz (vgl. oben), sondern die Gesamtheit aller ökologischen, sozialen und ökonomischen Belange, auf die sich eine Netzveränderung auswirken kann, Gegenstand der SP-V.

Behörde: Bei einer Behörde handelt es sich um eine Organisationseinheit, welche ex lege mit besonderen – über die Rechte von Privatpersonen hinausgehenden – Rechten ausgestattet ist. In der SP-V übernimmt das BMK die Funktion der planerstellenden Behörde, indem es den vom Initiator ausgearbeiteten Vorschlag zur Netzveränderung einschließlich dessen Alternativen prüft, gegebenenfalls zurückweist oder ändert und schließlich der/dem Gesetzgebenden bzw. der/dem Ordnungsgebenden zur Beschlussfassung vorlegt.

betroffen, Betroffenheit: Staaten bzw. Ländern, die von den Auswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung voraussichtlich erheblich betroffen sein könnten, muss im Zuge der SP-V die Möglichkeit zur Beteiligung eingeräumt werden. Betroffen ist ein

Staat bzw. Land dann, wenn er bzw. es von den direkten oder indirekten Auswirkungen einer Netzveränderung berührt werden kann.

Bundesstraßengesetz 1971: Im Bundesstraßengesetz 1971 (Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen – BStG 1971) sind in Verzeichnis 1 und 2 die Straßenzüge angeführt, die in Bundeskompetenz liegen. Gemeinsam mit den verordneten Hochleistungsstrecken gem. Hochleistungsstreckengesetz und den in § 15 Schiffahrtsgesetz genannten Wasserstraßen bilden sie das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz. Eine Änderung der Verzeichnisse (Erklärung, Verschiebung, Verlängerung, Verkürzung oder Auffassung von Straßenzügen als Bundesstraßen) stellt eine Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes im Sinne des SP-V-Gesetzes dar.

Bundesweit hochrangiges Verkehrswegenetz: Das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz setzt sich aus den in den Verzeichnissen zum Bundesstraßengesetz 1971, in den Hochleistungsstrecken-Verordnungen bzw. in § 15 Schiffahrtsgesetz genannten Netzelementen (Straßenzüge, Eisenbahnen und Gewässer) zusammen. Charakteristisch für das hochrangige Verkehrswegenetz ist, dass es unter einheitlichen und vorhersehbaren Bedingungen benutzt werden kann, eine hohe Verkehrsangebotsqualität bietet und daher überwiegend vom Durchzugsverkehr bzw. Fernverkehr mit längeren Fahrtweiten in Anspruch genommen wird.

Durchzugsverkehr: Infrastrukturelemente (Bundesstraßen) mit Bedeutung für den Durchzugsverkehr wurden seit den Anfängen der Ersten Republik der Verantwortung des Bundes zugewiesen (Artikel 10 Bundes-Verfassungsgesetz). Als Durchzugsverkehr wurde jener Verkehr eingestuft, welcher die Gemeindegrenzen regelmäßig überschreitet. Ziel dabei war es, den Straßenbenutzern in den Anfängen der Motorisierung zumindest im Durchzugsverkehr auf längeren Strecken gleiche und vorhersehbare Nutzungsbedingungen zu gewährleisten. Durch die im Zuge der Motorisierung über Jahrzehnte hinweg zunehmenden durchschnittlichen Fahrtweiten hat auch die Definition des Durchzugsverkehrs einen Bedeutungswandel erfahren und wird heute primär mit den hochrangigen Verkehrsnetzen, Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken, verknüpft.

Einschließlichstrecke: Einschließlichstrecken sind Straßenzüge, die an andere Bundesstraßen anschließen, ohne eigene Nummer oder Beschreibung in einem Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz 1971 zu erhalten; sie sind Bestandteil der Bundesstraße, an die sie anschließen.

erheblich, Erheblichkeit: Im Mittelpunkt einer SP-V steht die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen einer Netzveränderung bzw. ihrer Alternativen. Eine Auswirkung ist voraussichtlich erheblich, wenn unter Betrachtung der Sensibilität im betrachteten Untersuchungsraum und der Intensität der Netzverän-

derung das durchschnittliche, üblicherweise erwartbare Ausmaß der Beeinträchtigung überschritten wird.

Hochleistungsstreckengesetz: Die gem. Hochleistungsstreckengesetz (Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken - HIG) in Hochleistungsstrecken-Verordnungen erklärten Hochleistungsstrecken liegen in Bundeskompetenz. Gemeinsam mit den in Verzeichnis 1 und 2 des Bundesstraßengesetz 1971 angeführten Straßenzügen und den in § 15 Schifffahrtsgesetz genannten Wasserstraßen bilden sie das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz. Eine Erklärung, Verschiebung, Verlängerung, Verkürzung oder Rücknahme einer Eisenbahn zu einer bzw. als Hochleistungsstrecke stellt eine Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes im Sinne des SP-V-Gesetzes dar.

Hochleistungsstrecken-Verordnung: Geplante oder bestehende Eisenbahnen können auf Grundlage des Hochleistungsstreckengesetzes zu Hochleistungsstrecken erklärt werden. Dafür müssen sie bestimmte im § 1 Hochleistungsstreckengesetz festgelegte Kriterien erfüllen.

hochrangig, Hochrangigkeit: Ein Netzelement kann dann als hochrangig eingestuft werden, wenn es die Kriterien des Bundesstraßengesetzes 1971, des Hochleistungsstreckengesetzes oder des Schifffahrtsgesetzes erfüllt bzw. die dort enthaltenen Definitionen auf das Netzelement zutreffen. Mit Beschluss des Nationalrats bzw. des Ministerrats wird die Hochrangigkeit eines Netzelements festgelegt.

Initiator: Initiator ist, wer eine Netzveränderung vorschlägt. Nach § 2 Abs. 6 SP-V-Gesetz sind daz. B.K, Bundesländer, ASFINAG, ÖBB INFRA, via donau oder sonstige befugte Errichtungsgesellschaften berechtigt. Der Initiator bringt die Netzveränderung beim BMK ein und verfasst Scoping-Dokument, Umweltbericht und ggf. Screening-Dokument.

Konsultation: Konsultationen im Rahmen der SP-V finden zum Screening, zum Scoping sowie zum Umweltbericht und Vorschlag der Netzveränderung statt. Gegenstand der Konsultationen sind die vom Initiator eingebrachten Dokumente (Screening-Dokument, Scoping-Dokument, Umweltbericht) bzw. der Vorschlag der Netzveränderung. Die Konsultationen werden vom BMK durchgeführt. Das BMK übermittelt die jeweils relevanten Dokumente an relevante Initiatoren, Umweltstellen und Nachbarstaaten bzw. weist diese und die Öffentlichkeit auf die Veröffentlichung der Dokumente hin. Diese Stellen haben dann die Möglichkeit, innerhalb definierter Fristen Stellungnahmen an das BMK zu übermitteln.

Nachbarstaat: Nachbarstaaten sind alle direkt an das österreichische Staatsgebiet grenzende Staaten.

Netzelement: Ein Netzelement ist eine zweckmäßige und rechtskonform beschreibbare Einheit des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes. Es wird mittels verkehrsfunktional wirksamer Anfangs- und Endpunkte sowie gegebenenfalls mittels Zwischenpunkten im Raum verortet. Charakteristisch sind die im Vergleich zu späteren Präzisierungsschritten große Abstraktionsebene der Verortung sowie die funktional-abstrakte Beschreibung in Form eines Knoten-Kanten-Modells. Terminologisch orientiert sich die Beschreibung am bisherigen Rechtsbestand in Gestalt der Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz, der Hochleistungsstrecken-Verordnungen bzw. der in § 15 Schifffahrtsgesetz genannten Wasserstraßen.

Netzveränderung: Eine Netzveränderung ist die Veränderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes durch Ergänzung, Verschiebung, Verlängerung, Verkürzung oder Streichung eines Netzelements.

Nichttechnische Zusammenfassung: Die nichttechnische Zusammenfassung dokumentiert die Schlüsselinformationen der SP-V bzw. des Umweltberichts. Sie sollte für die Öffentlichkeit leicht verständlich sein und unabhängig vom Umweltbericht lesbar sein. Sie kann Teil des Umweltberichts oder auch ein separates Dokument sein.

Öffentlichkeit: Die Öffentlichkeit umfasst natürliche oder juristische Personen und deren Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen. Im Kontext der SP-V bedeutet dies, dass niemand von der Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme zum Umweltbericht und zur Netzveränderung ausgeschlossen ist.

Plan, Programm: Als Plan versteht man im Anwendungsfeld der SUP alle hoheitlichen Dokumente und Akte, die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden und die – in der Regel verortete – raumrelevante Zielaussagen zum Gegenstand haben. Im Unterschied zum Plan ist dem Programm üblicherweise ein geringer räumlicher Bezug gegeben: Das Programm hat die Umsetzungs- oder Finanzierungspriorisierung von raumrelevanten Maßnahmen zum Gegenstand. Plan und Programm werden im deutschsprachigen Raum oft verwechselt bzw. synonym verwendet.

Policy, policies: Als policy versteht man alle hoheitlichen Dokumente und Akte, die – in der Regel abstrakte und örtlich nicht spezifizierte – Maßnahmen oder sachliche Festlegungen zum Gegenstand haben. Policies waren in ersten Entwürfen zur SUP-Richtlinie ebenfalls von der Pflicht zur Prüfung umfasst, sind nach derzeitiger Rechtslage jedoch nicht Gegenstand von SUP bzw. SP-V. Der Begriff policy hat in der deutschen Sprache keine exakte Entsprechung; näherungsweise kann er mit Strategie, politische Leitlinie oder Politiken übersetzt werden.

Projekt: Als Projekt versteht man im Anwendungsbereich der SUP die konkrete bauliche Umsetzung einer Maßnahme, für die ein Plan, ein Programm oder eine Policy den Rahmen setzt. Projekte sind hinsichtlich ihrer physischen Gestalt bekannt und erlauben so eine präzise Beurteilung von Umweltauswirkungen ebenso wie von monetär quantifizierten Nutzen- und Kostenkomponenten (z. B. Zeitkosten, Unfallkosten), die in der SUP noch nicht möglich ist. Sie liegen somit außerhalb des Anwendungsbereichs der SUP.

Raumwiderstand: Der Raumwiderstand bildet die Sensibilität eines Bereichs gegenüber einer bestimmten Art von Eingriff – etwa der Umsetzung eines hochrangigen Infrastrukturvorhabens – ab. Er drückt damit aus, wie nachteilig bzw. genehmigungsschwerend eine Umsetzung in diesem Bereich ist. Raumwiderstände können aus jeglicher räumlich verortbarer Umweltbedingung abgeleitet werden.

Schiffahrtsgesetz: Die in § 15 Schiffahrtsgesetz (Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt - SchFG) genannten Gewässer liegen in Bundeskompetenz. Gemeinsam mit den in Verzeichnis 1 und 2 des Bundesstraßengesetz 1971 angeführten Straßenzügen und den verordneten Hochleistungsstrecken gem. Hochleistungsstreckengesetz bilden sie das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz. Eine Aufnahme weiterer Gewässer oder die Auflassung von Gewässern als Wasserstraßen stellt eine Änderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes im Sinne des SP-V-Gesetzes dar.

Scoping: Das Scoping dient der Abgrenzung des Untersuchungsrahmens zur inhaltlichen Vorbereitung einer SP-V. Es handelt sich dabei um einen verpflichtenden Prozessschritt, der oftmals auch als Konsultationsphase bezeichnet wird. Für das Scoping sind Konsultationen mit den Initiatoren und Umweltstellen vorgesehen.

Scoping-Dokument: Im Scoping-Dokument werden die wesentlichen Annahmen, Inhalte und Methoden des Umweltberichts in groben Zügen festgelegt.

Screening: Das Screening dient der Feststellung, ob für eine vorgeschlagene Netzveränderung eine SP-V durchzuführen ist. Das Screening kann entfallen, wenn der Initiator – in Abstimmung mit dem BMK – von vornherein davon ausgeht, dass eine vorgeschlagene Netzveränderung einer SP-V zu unterziehen oder ein solche SP-V aus politischen oder fachlichen Erwägungen sinnvoll ist. Für das Screening sind Konsultationen mit den Umweltstellen vorgesehen.

Screening-Dokument: Das Screening-Dokument ist die fachliche Grundlage für eine Beurteilung der SP-V-Pflicht durch das BMK. In bestimmten Fällen bezieht das BMK die Umweltstellen zur Beurteilung der SP-V-Pflicht ein.

SP-V-Gesetz: Mit dem SP-V-Gesetz (Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich) wurde die SUP-Richtlinie für den Bereich des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes umgesetzt. Ziel ist es, vorgeschlagene Netzveränderungen vor der Erstellung von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen einer strategischen (Umwelt-) Prüfung zu unterziehen.

Strategische Umweltprüfung: Die Strategische Umweltprüfung, kurz SUP, ist eine Entscheidungshilfe, die die Berücksichtigung von Umwelterwägungen im weitesten Sinne bei der Erarbeitung von Plänen und Programmen sicherstellt. Die SP-V ist die SUP für den (hochrangigen) Verkehrsbereich in Österreich. Ob eine SUP durchzuführen ist, wird im Screening untersucht. Die SUP selbst sieht ein Scoping, die Erarbeitung eines Umweltberichts, Konsultationen, die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie eine Zusammenfassende Erklärung vor.

SUP: siehe Strategische Umweltprüfung

SUP-Protokoll: Das SUP-Protokoll ist ein multilateraler Staatsvertrag, der mit BGBl. III Nr. 263/2013 in nationalen Rechtsbestand übernommen wurde. Das Protokoll enthält prozedurale Gebote und Regeln zur Durchführung strategischer Umweltprüfungen im grenzüberschreitenden Rahmen. Es spiegelt den Inhalt der SUP-Richtlinie wider, kann jedoch durch die Verabschiedung auf Ebene der Vereinten Nationen auch außerhalb der Europäischen Union Anwendung finden.

SUP-Richtlinie: Die SUP-Richtlinie (Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme) hat zum Ziel, Pläne und Programme einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen, um Umwelterwägungen bei der Erarbeitung von Plänen und Programmen miteinzubeziehen und ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen. Die Umsetzung der Richtlinie erfolgt in den jeweiligen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und bildet sich u. a. im SP-V-Gesetz ab. Die SUP-Richtlinie und damit auch das SP-V-Gesetz bilden auch die Bestimmungen des später ratifizierten SUP-Protokolls ab.

Umweltauswirkung: siehe Auswirkung

Umweltbedingungen: Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, Umweltmerkmale und Umweltprobleme, die gem. § 6 Abs. 2 Zi. 4 bis 6 SP-V-Gesetz im Rahmen des Umweltberichts behandelt werden müssen, können als „Umweltbedingungen“ gemeinsam behandelt werden. Die Informationen dazu sollen so aktuell wie möglich sein.

Umweltbericht: Der Umweltbericht bildet das inhaltliche Kernstück einer SP-V. Darin werden die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung sowie vernünftige Alternativen ermittelt, beschrieben und bewertet.

Umweltstelle: Die Umweltstellen sind die Umweltschützerinnen und Umweltschützer der betroffenen Länder, die Landesregierungen der betroffenen Länder sowie das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft (BML). „Betroffen“ ist ein Land dann, wenn es von direkten oder indirekten Auswirkungen einer Netzveränderung berührt werden kann.

Verkehrsfunktion: Die Verkehrsfunktion typisiert und kategorisiert ein Netzelement nach dessen Aufgabe. Als Merkmal zur Unterscheidung wird primär der bestehende oder der zu erwartende Charakter der Verkehrsnachfrage (z. B. Pendelverkehr, Güterverkehr, Nah- oder Fernverkehr) herangezogen.

Verkehrswegenetz: Das Verkehrswegenetz umfasst die gesamte Infrastruktur, welche für die Inanspruchnahme durch Betriebsmittel – in erster Linie Fahrzeuge – zum Zwecke der Fortbewegung erforderlich ist. Charakteristisch für ein Netz ist, dass es miteinander verknüpft ist und sich damit aus Knoten (Kreuzungen, Umsteigepunkte) und Kanten (Verbindungen) zusammensetzt. In rechtlicher Hinsicht wird es seiner Bestimmung übergeben, wenn es von der Öffentlichkeit unter Einhaltung bestimmter Nutzungsbedingungen im Allgemeinen diskriminierungsfrei benutzt werden kann.

Voraussichtlich: Der im Umweltprüfungsbereich häufig vorkommende und oft mit „erheblich“ kombinierte Begriff „voraussichtlich“ soll das Maß einer relativen hohen Eintrittswahrscheinlichkeit für ein Ereignis ausdrücken. Es handelt sich um eine relative Größe, die jedenfalls höher als „nicht auszuschließen“ aber geringer als „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ einzustufen ist. Entscheidend für die tatsächliche Quantifizierung ist letztlich eine aussagekräftige, belastbare sachliche Begründung.

Ziel: Als Ziele versteht man im Anwendungsbereich der SP-V beabsichtigte Entwicklungen bzw. angestrebte Zustände, die durch eine Netzveränderung erreicht bzw. möglichst nicht konterkariert werden sollen. Ziele können in einem hierarchischen Zielsystem als Ober- und Unterziele organisiert sein und zueinander in Beziehung stehen und sich dabei auch widersprechen. Während Oberziele möglichst abstrakt – als etwa entwicklungspolitisch – formuliert sind, können Unterziele bereits einen allgemeinen Bezug zum Verkehrswesen – also etwa Erreichbarkeitsverbesserungen – aufweisen.

Ziele der Netzveränderung: Ziele der Netzveränderung werden von dem Initiator für seine vorgeschlagene Netzveränderung definiert. Sie werden so gewählt, dass mehrere Alternativen zur Erreichung dieser Ziele der Netzveränderung infrage kommen.

Zusammenfassende Erklärung: Die Zusammenfassende Erklärung bildet den Abschluss der SP-V und begründet die Entscheidung des BMK, mit der vorgeschlagenen Netzveränderung weiter zu verfahren. Sie dient in Folge der/dem Gesetzgebenden bzw. der/dem Verordnungsgebenden als wichtige Information zur Entscheidungsfindung über die rechtswirksame Beschlussfassung des Vorschlags zur Veränderung des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes. Weiters dient sie der Öffentlichkeit zur Information darüber, wie Stellungnahmen aus der Konsultation bei der Entscheidungsfindung des BMKs berücksichtigt worden sind.

Abkürzungsverzeichnis

BGBI.	Bundesgesetzblatt
Art.	Artikel
Abs.	Absatz
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BML	Bundesministerin bzw. Bundesminister, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft
BMK	Bundesministerin bzw. Bundesminister, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
NKA	Nutzen- Kosten-Analyse
NWA	Nutzwertanalyse
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖBB INFRA	ÖBB-Infrastruktur AG
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
SP-V	Strategische Prüfung im Verkehrsbereich
SUP	Strategische Umweltprüfung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
via donau	via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH
TEN-V	Transeuropäische Netze – Verkehr
WA	Wirkungsanalyse

Gesetze, Verordnungen, Gesetzliche Richtlinien

Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schiffahrtsgesetz - SchFG), BGBl. I Nr. 62/1997
idF BGBl. I Nr. 230/2021

Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I
Nr. 96/2005 idF BGBl. I Nr. 25/2014

Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz -
HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004

Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz
1971 - BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 123/2022

FFH-Richtlinie: Richtlinie 92 / 43 / EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der
natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Amtsblatt der
Europäischen Gemeinschaften L206/7 v. 22.7.1992: Online abgerufen am 15.07.2022
unter: eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992L0043&from=EN

Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001
über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

Literaturverzeichnis

Bundeskanzleramt Österreich (2020): Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020-2024. Zusammenfassung. Online abgerufen unter: [bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html](https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html)

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor. Nachhaltig – resilient – digital. Online abgerufen am 12.07.2022 unter: bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2010): Österreichische Strategie Nachhaltige Entwicklung (ÖSTRAT) – ein Handlungsrahmen für Bund und Länder. Juni 2010. Zl. BMLFUW–LE.1.4.5/0012-II/3/2010 Online abgerufen am 18.10.2022 unter: bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/nachhaltigkeit/strategien/oestrat

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (2017): Die Österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel, Teil 2 Aktionsplan. Online abgerufen am 18.10.20022 unter: bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimaschutz/anpassungsstrategie/publikationen/oe_strategie

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (2018): Die österreichische Klima- und Energiestrategie. #mission2030. Online abgerufen am 18.10.20022 unter: [bundeskanzleramt.gv.at](https://www.bundeskanzleramt.gv.at)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2018): Leitfaden Strategische Prüfung im Verkehrsbereich. Screening, Scoping, Umweltbericht.

Fischer (2006): Strategic environmental assessment and transport planning: towards a generic framework for evaluating practice and developing guidance. In: Impact Assessment and Project Appraisal 24 (3): 183-197

Grimm et al. (2018): Lesefreundliche Dokumente in Umweltprüfungen. [umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20180927_lesefreundliche_dokumente_in_umweltpruefungen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20180927_lesefreundliche_dokumente_in_umweltpruefungen.pdf)

Institut für Technikfolgenabschätzung (2013): Handbuch Strategische Umweltprüfung. Die Umweltprüfung von Politiken, Plänen und Programmen. Auflage 3.3. Wien.

International Association for Impact Assessment (2015): Fastips No. 9: Non-Technical Summary. Fargo.

International Association for Impact Assessment (2014): Fastips No. 7: Alternatives in Strategic Environmental Assessment of Plans and Programs. Fargo.

International Association for Impact Assessment (2002): Strategic Environmental Assessment Performance Criteria. Fargo.

ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) 2021 (2021): Österreichisches Raumentwicklungskonzept. ÖREK 2030 kompakt. Raum für Wandel. Online abgerufen am 18.10.20022 unter: oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Schriftenreihe/210a/OEREK2030-Kompakt.pdf

Umweltbundesamt (2018): strategischeumweltpruefung.at

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

Ausgewählte Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2017): RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung. Wien.

Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2012): RVS 03.01.13 Kategorisierung und Anforderungsprofile von Straßen. Wien.

Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2010): RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen. Wien.

Alle RVS-Richtlinien erhältlich unter: fsv.at/shop

Bisher verfasste Umweltberichte (chronologisch)

ASFINAG (2006): Umweltbericht S 37 Klagenfurter Schnellstraße

Land Niederösterreich (2006): Umweltbericht S 8 Marchfeld Schnellstraße

Land Wien (2006): Umweltbericht A 24 Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl

Land Niederösterreich (2006): Umweltbericht S 3 Weinviertler Schnellstraße

Land Niederösterreich (2006): Umweltbericht S 34 Traisental Schnellstraße (Ost)

ASFINAG (2009): Umweltbericht S 34 Traisental Schnellstraße (West)

ÖBB INFRA (2012): Umweltbericht Schiene Wien-Bratislava

Land Vorarlberg (2017): Umweltbericht S 18 Bodensee Schnellstraße

ÖBB INFRA (2018): Umweltbericht Schiene Flughafenspange

ÖBB INFRA (2019): Umweltbericht Schiene Wien - Kittsee

