

Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten

Projektierungsdienstanweisung
GZ: 2024-0.702.019

Wien, 2025

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gesamtumsetzung:

Sektion IV – Verkehr, Gruppe Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit,
Abt. IV / IVVS 1 Planung, Betrieb und Umwelt

Wien, 2025.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
ivvs1@bmk.gv.at.

Hinweis

Durch diese Dienstanweisung wird folgender Erlass aufgehoben:

Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten, Fassung 2018; GZ: BMVIT-300.040/0004-IV/IVVS-ALG/2018

Inhalt

Hinweis.....	3
1 Allgemeines.....	6
1.1 Grundsätze der Planung	7
2 Planungsablauf.....	11
2.1 Strategische Prüfung Verkehr	12
2.2 Voruntersuchung	13
2.3 Vorprojekt.....	13
2.3.1 Sonderfall Variantenuntersuchung im Sinne der Wirtschaftlichkeitsprüfung	15
2.4 UVP-Vorverfahren.....	16
2.5 UVP-Feststellungsverfahren	16
2.5.1 Feststellungsverfahren mit Einzelfallprüfung.....	17
2.5.2 Rein rechtliches Feststellungsverfahren.....	17
2.6 Tunnelsicherheit	19
2.7 Straßenbauliches Projekt.....	19
2.8 Trassenfestlegungsverfahren	20
2.9 UVP-Verfahren.....	21
2.10 Bauprojekt	21
3 Vorhabenstypen und Vorlagemodalitäten	22
3.1 Vorhabenstypen.....	22
3.2 Vorlagemodalitäten	22
3.2.1 Gesonderte Vorlagemodalitäten für Neubau, Umbau oder Erweiterung von Anschlussstellen	23
3.2.2 Weitere Vorlagemodalitäten	24
3.2.3 Vorhabenstyp 1.....	24
3.2.4 Vorhabenstyp 2.....	26
3.2.5 Vorhabenstyp 3.....	28
4 Projektinhalte und -unterlagen	30
4.1 Voruntersuchung	30
4.2 Vorprojekt.....	30
4.2.1 Grundlegendes.....	30
4.2.2 Projektvorlage.....	31
4.2.3 Projektgliederung	33
4.3 UVP-Vorverfahren.....	41
4.4 UVP-Feststellungsverfahren	41

4.5 Tunnelsicherheit	41
4.6 Straßenbauliches Projekt.....	42
4.6.1 Grundlegendes.....	42
4.6.2 Projektvorlage.....	42
4.6.3 Projektgliederung	43
4.7 Trassenfestlegungsverfahren	50
4.8 Auflassungsverfahren	50
4.9 UVP-Verfahren.....	51
4.10 Bauprojekt	52
Abbildungsverzeichnis.....	53
Literaturverzeichnis	54
Abkürzungen.....	58
Anhang 1: Vorhabentyp 1	60
Anhang 2: Vorhabentyp 2	61
Anhang 3: Vorhabentyp 3	62
Anhang 4: Vollständige und reduzierte Projektinhalte Vorprojekt und straßenbauliches Projekt.....	63

1 Allgemeines

Rechtsgrundlage für diese Dienstanweisung sind § 7 Abs 2 des Bundesstraßengesetzes (BStG) 1971, BGBl. Nr. 286 idgF sowie der Fruchtgenussvertrag vom 23.6./25.7.1997 idgF.

Die gegenständliche Dienstanweisung „Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten“ regelt die Vorgangsweise bei der Projekterstellung, den Inhalt und Umfang der einzelnen Projekte für die einzelnen Projektierungsschritte und hält auch fest, in welchen Schritten Projekte dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zur Kenntnis oder zur Freigabe für weitere Planungsschritte (bzw. zur Genehmigung durch die Tunnel-Verwaltungsbehörde) vorzulegen sind.

Die in dieser Dienstanweisung enthaltenen Planungsgrundsätze und -standards gelten auch für jene Bundesstraßenprojekte, für die keine Vorlagepflicht gegenüber dem BMK besteht.

Das BMK behält sich vor, in Einzelfällen – abweichend von noch folgenden Bestimmungen – die Vorlage von Projekten bzw. Berichten zu verlangen und diesbezügliche Anweisungen zu erteilen.

Als Projektwerberin gegenüber dem BMK tritt nach dzt. geltendem Recht die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) auf.

Für Projekte, die zur Freigabe vorgelegt werden, gelten folgende Regelungen:

- Als Freigabe für weitere Planungsschritte gilt eine entsprechende schriftliche Erklärung des BMK (z.B. Erlass), die auch Bedingungen und Auflagen enthalten kann.
- Die Freigabe eines Projekts für den weiteren Planungsschritt bedeutet, dass die Grundsätze des BStG berücksichtigt sind, stellt aber keine Überprüfung von detaillierten Zahlenangaben (z.B. Höhenkoten, statische Berechnungen usw.) dar.
- Wenn durch die Erfüllung dieser Bedingungen und Auflagen oder aus sonstigen Gründen wesentliche Änderungen oder Ergänzungen des Projekts erforderlich werden, ist dieser Umstand dem BMK zur Kenntnis zu bringen.

Für Projekte, die der Tunnel-Verwaltungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen sind, gelten die Regelungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG) 2006 idgF und die diesbezüglichen Dienstanweisungen der Tunnel-Verwaltungsbehörde.

1.1 Grundsätze der Planung

Die Projektwerberin hat für alle Bundesstraßenprojekte gem. den Anhängen 1 bis 3 die Abteilung IVVS 1 des BMK über den aktuellen Stand der Planungsarbeiten laufend zu informieren. In Planungsbesprechungen, zu welchen diese Abteilung einzuladen ist, ist die Projektentwicklung sowohl inhaltlich als auch zeitlich zu verfolgen, um etwaigen Problemen frühzeitig zu begegnen.

- a) Bei der Planung ist auf die Zusammenhänge mit anderen Verkehrsarten und Verkehrsträgern Rücksicht zu nehmen.
- b) Die Projekte sind technisch und wirtschaftlich vorausschauend und unter Berücksichtigung zukünftiger Anforderungen zu planen.
- c) Die Projekte sind nachhaltig im Sinne eines sparsamen Umgangs mit natürlichen Ressourcen (z.B. Boden, biologische Vielfalt) und gemessen an den bestehenden europäischen und nationalen Mobilitäts-, Umwelt- und Klimazielen zu planen.
- d) Voruntersuchungen, Vorprojekte, Einreich- und Bauprojekte sind nur in jenem Umfang zu erstellen, der im Hinblick auf den zu erwartenden Realisierungszeitpunkt keinen verlorenen Planungsaufwand erwarten lässt; d.h., dass nach den mit dem BMK abgestimmten Konzepten und Prioritätenreihungen vorzugehen ist.
- e) Bei der Erarbeitung von Projekten für Bundesstraßen hat der Planungsaufwand in einem direkten Verhältnis zur Komplexität des Projekts zu stehen, wobei die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit sowie Sicherheit und Umweltverträglichkeit besonders zu beachten sind. Für die Erarbeitung von Bundesstraßenprojekten ist die Abteilung IVVS 1 beizuziehen.
- f) Alle Projekte, die dem BMK vorgelegt werden, müssen eine dem Projektierungsstand entsprechende Kostenschätzung unter Zugrundelegung letztgültiger Preisansätze unter Angabe der Preisbasis (Jahr) enthalten.
Alle für eine dem Projekt entsprechende Entscheidungsfindung kostenrelevanten Faktoren sind monetär zu erheben und darzustellen. Dabei ist die Übereinstimmung mit dem Bauprogramm darzustellen. Hinsichtlich der Mitfinanzierungen Dritter gilt die Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“.

- g) Zur Beurteilung eines Projekts sind Vorteil-Nachteil-Betrachtungen (in der Regel Nutzen-Kosten-Untersuchungen) bei Voruntersuchungen sinnvoll und bei Vorprojekten bzw. Variantenuntersuchungen zwingend.
- Auf öffentliche und private Interessen, insbesondere auf die in § 4 Abs 1 (Bestimmung des Straßenverlaufes), § 7 (Grundsätze und objektiver Nachbarschutz) und § 7a (Subjektiver Nachbarschutz) BStG 1971 idgF angeführten Kriterien, ist Bedacht zu nehmen.
- Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit ist die Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs 7 BStG 1971 idgF zu beachten. Die Methodik und die Indikatoren für diese Vorteil-Nachteil-Betrachtungen sind vor Beginn der Arbeiten mit der Abteilung IVVS 1 abzuklären.
- h) Jeder Projektteil ist in seinem Umfang so festzulegen, dass die investierten Mittel für die Allgemeinheit so bald wie möglich Nutzen bringen und nach gesamtwirtschaftlichen Kriterien für künftige Nutzer- und Erhalterbedürfnisse eingesetzt werden.
- i) Jeder Projektteil ist immer im gegebenen Gesamtzusammenhang (zeitlich und abschnittsbezogen) darzustellen.
- j) Die Anlageverhältnisse einer Straße und der im Zuge dieser Straße gelegenen Bauwerke (Brücken, Galerien, Tunnel, u. dgl.) sind so aufeinander abzustimmen, dass sich in technischer, wirtschaftlicher und umweltbezogener Sicht eine möglichst günstige Gesamtlösung ergibt.
- k) Die einschlägigen EU-Richtlinien, gesetzlichen Bestimmungen und Rechtsverordnungen sind einzuhalten. Weiters sind folgende Bestimmungen, die den Stand der Technik darstellen, zu beachten:
- Normen (ÖNORMEN, EN, ...)
 - Dienstanweisungen des BMK, entsprechend dem „Verzeichnis der Dienstanweisungen“, das zu Beginn eines jeden Jahres vom BMK herausgegeben wird, sowie die seit dem letzten Verzeichnis verfügbaren Erlässe
 - Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, die vom BMK verbindlich erklärt wurden
 - Sonstige Richtlinien, deren Anwendung vom BMK im Erlasswege vorgeschrieben wurde
 - Sonstige seitens des BMK zur Anwendung empfohlene Richtlinien und Merkblätter
- Ein wesentliches Abweichen von den o.a. Bestimmungen ist im Projekt jeweils gesondert nachvollziehbar zu begründen.

- l) Im Verlauf der Erarbeitung und noch vor der Vorlage eines Projekts an das BMK sind offene Fragen soweit möglich und zweckmäßig abzuklären durch:
- Kontaktaufnahme, Information und Einbeziehung jener Dienststellen bzw. Behörden (exkl. BMK), welche im Zuge der Umsetzung des Projekts zu befassen sind (z.B. dem Landeshauptmann/der Landeshauptfrau unterstellte Dienststellen des Naturschutzes, der Raumplanung, der Wasserrechtsbehörde u.a., sowie Behörden wie das Bundesdenkmalamt bzw. die Umweltschutzbehörde)
 - Kontakt mit dem BKA bei möglicher Beeinträchtigung einer UNESCO-Welterbestätte
 - Kontakte mit den betroffenen Gemeinden und sonstigen Rechtsträgern bzw. Institutionen, wie etwa den Österreichischen Bundesbahnen, den Österreichischen Bundesforsten u.a.
 - Kontakte mit den betroffenen Liegenschaftseigentümern, Interessensvertretungen u.a.
 - Möglichst frühe Klärung der Zuständigkeit der jeweiligen Behörden
- m) Sensible Bereiche (ausgewiesene Schutzgebiete, ausgewiesene Gefahrenzonen, zusammenhängende Naturräume, ökologisch wertvolle Flächen, natürlich gewachsene Böden, sensible Nutzungen (wie Wohngebiete, Erholungsflächen) u. dgl.) sind nach Möglichkeit zu meiden.
- n) Zusätzliche Versiegelung ist insgesamt so gering wie möglich zu halten.
- o) Technisch schwierige Bereiche wie Flächen mit besonders schlechten Baugrundverhältnissen, schwierigen geologischen Bedingungen und dergleichen sind nach Möglichkeit zu meiden.
- p) Die Bedürfnisse des Straßenbetriebes sind rechtzeitig zu erheben und im Zuge der Planung (in der Regel im straßenbaulichen Projekt) entsprechend zu berücksichtigen (Betriebsumkehren, Stützpunkte, Park- und Rastplätze, Zufahrten zu Gewässerschutzanlagen u.dgl.).
- q) Bei der Erstellung der Umweltuntersuchungen ist nach der RVS 04.01.11 unter Berücksichtigung der Komplexität der Projekte vorzugehen. No impact statements sind möglich, wenn nachvollziehbar begründet werden kann, dass mit keiner nachteiligen Umweltauswirkung („nicht relevant“) zu rechnen ist. Es kann (bei UVP verpflichtend) zwischen prioritären und nicht-prioritären Auswirkungen unterschieden werden.
- r) Das Ziel der optimalen Gewährleistung der Verkehrssicherheit soll durch systematisch durchgeführte Verkehrssicherheitsaudits erreicht werden. So sind die einzelnen Projektphasen einer entsprechenden Auditierung zu unterziehen.

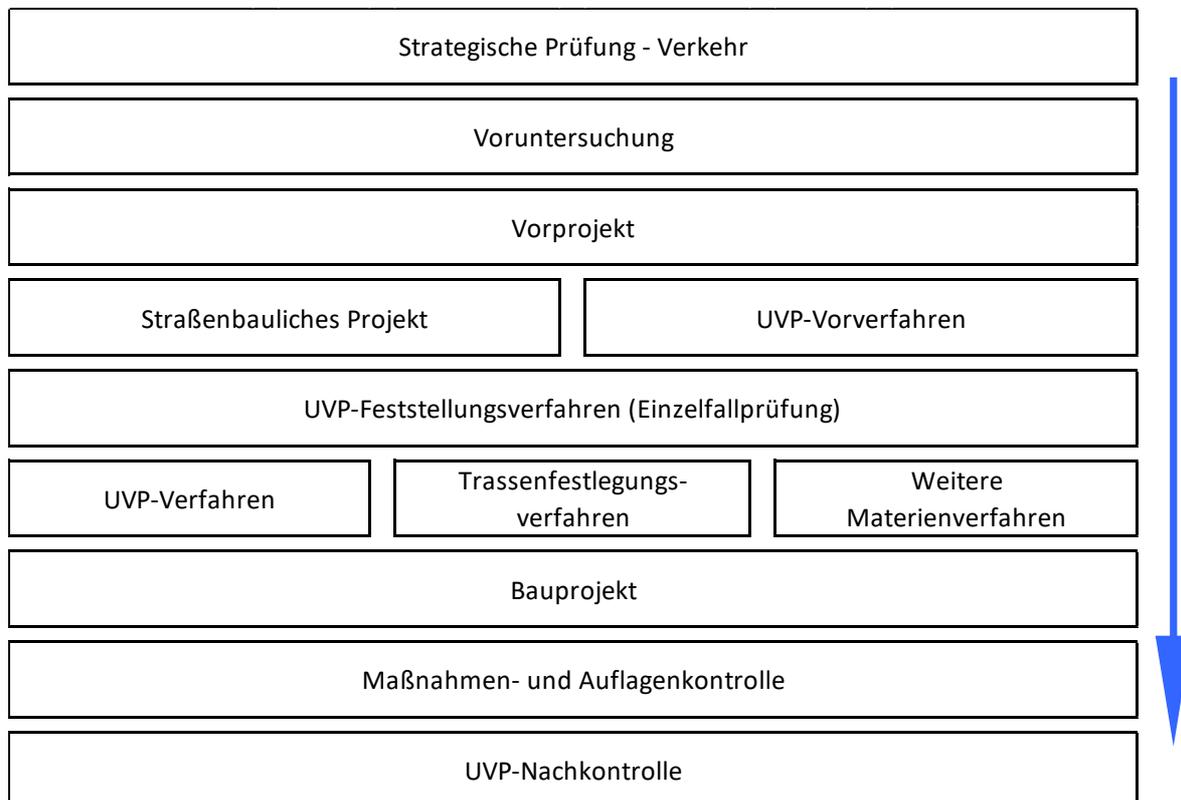
- s) Zur Abdeckung der Erfordernisse des § 5 BStG 1971 idgF sind weiters – für die dort jeweils festgelegten Bundesstraßen bzw. ihrer Teilabschnitte – sowohl eine Folgenabschätzung in der entsprechenden Projektphase als auch ein Verkehrssicherheitsaudit für einen fertiggestellten Bau von Straßenbauvorhaben nach § 4 Abs 1 BStG 1971 idgF durchzuführen.
- t) Die möglichen Auswirkungen durch Naturgefahren (z.B. durch Hochwasser, Steinschlag, Lawinen) auf das Vorhaben sind zu berücksichtigen.

2 Planungsablauf

Bei Bundesstraßenbauvorhaben werden im Allgemeinen folgende Planungsschritte unterschieden, s. dazu auch Abb. 1:

- Strategische Prüfung Verkehr (s. Pkt. 2.1)
- Voruntersuchung (s. Pkt. 2.2)
- Vorprojekt (s. Pkt. 2.3)
- UVP-Vorverfahren (s. Pkt. 2.4)
- UVP-Feststellungsverfahren (s. Pkt. 2.5)
- Tunnelsicherheit (s. Pkt. 2.6)
- Straßenbauliches Projekt (s. Pkt. 2.7)
- Trassenfestlegungsverfahren (s. Pkt. 2.8)
- UVP-Verfahren (s. Pkt. 2.9)
- Bauprojekt (s. Pkt. 2.10)

Abbildung 1: Prinzipschema Planungsschritte



Bei zeitkritisch umzusetzenden Maßnahmen, wie dem Bau einer Ersatzbrücke (bei schlechtem Erhaltungszustand der Bestandsbrücke), Sicherheitsausbauten, etc. kann in Abstimmung mit den Abteilungen IVVS 1 und IVVS 3 bzw. IVVS 4 unter Berücksichtigung und Vorlage von Zeitplänen der Projektrealisierung vom obigen Prinzipschema abgewichen werden.

Im Folgenden werden die verschiedenen Planungsschritte in ihren Grundzügen erläutert.

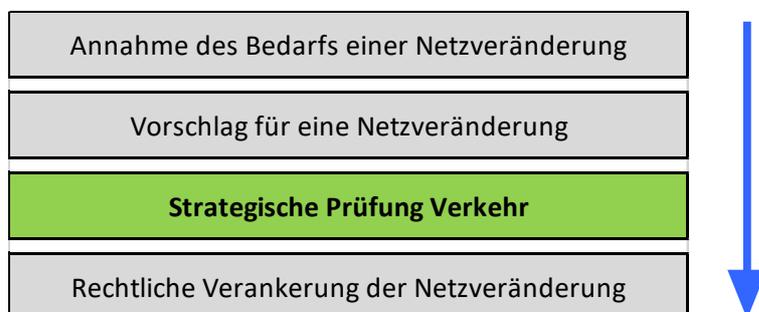
2.1 Strategische Prüfung Verkehr

Das Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005 idgF als Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197/30 vom 21. Juli 2001, sieht die „Strategische Prüfung“ von geplanten oder bestehenden Netzelementen (Verkehrsinfrastruktur) vor, welche in das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz aufgenommen, in diesem gestrichen oder geändert werden sollen (vorgeschlagene Netzveränderung), s. dazu auch Abb. 2.

Für die Beurteilung stehen keine Trassenvarianten zur Verfügung, sondern System- und/oder Standortalternativen in einem dem Maßstab der Netzveränderung angemessenen Detaillierungsgrad.

Ergebnis der SP-V ist die Empfehlung, ob und in welcher Form das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz (verkehrsträgerübergreifend – fachübergreifend) geändert werden soll.

Abbildung 2: Schema einer Netzveränderung



Zur Durchführung der SP-V bzw. zur Erstellung der Unterlagen ist der Leitfaden Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V – Leitfaden) des BMK heranzuziehen. Die Inhalte des im

Rahmen der SP-V zu erstellenden Umweltberichts sind jedenfalls mit dem BMK abzustimmen (§ 4 SP-V - Gesetz). Die Ergebnisse der SP-V sind den weiteren Planungsschritten zu Grunde zu legen.

2.2 Voruntersuchung

Bei besonders komplexen Planungen kann es auch aufgrund einer großen Anzahl von Lösungsmöglichkeiten zweckmäßig sein, dem Vorprojekt eine Voruntersuchung (etwa Verkehrsuntersuchung, Vorstudie, Machbarkeitsstudie usw.) vorzuschalten. Wenn vorhanden, ist dabei auf den durch das BMK durchgeführten Korridoruntersuchungen aufzubauen.

Der Zweck der Voruntersuchung ist die Überprüfung der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit, der prinzipiellen Machbarkeit sowie u.U. die Ausscheidung von Lösungsmöglichkeiten vor Erarbeitung eines Vorprojekts, wenn diese bereits in einem niedrigeren Detaillierungsgrad als nicht machbar bzw. im Vergleich zu anderen Lösungsmöglichkeiten als nicht zweckmäßig erscheinen.

Die Aufgabe der dabei vorzunehmenden Umweltuntersuchung liegt in einer Abgrenzung von Konfliktzonen, die in Bezug auf Schutzgüter gem. UVP-G eine besonders hohe Sensibilität aufweisen und damit ein hohes Konfliktpotential gegenüber Straßenbauvorhaben erwarten lassen. Der Planungsspielraum für die Trassenentwicklung ist auf konfliktärmere Bereiche einzuengen. Relevante Umwelt-RVS sind zu berücksichtigen.

Bei Neubau und Erweiterung von Anschlussstellen ist eine Voruntersuchung in Form einer „Erweiterte strategische Analyse (ESA)“ entsprechend der diesbezüglichen Dienstanweisung durchzuführen. In dieser Voruntersuchung ist neben der Ausarbeitung der Muss- und Sollkriterien insbesondere darzustellen, ob die formulierten Ziele überhaupt mittels Errichtung der geplanten Anschlussstelle erreicht oder nicht ebenfalls oder sogar zweckmäßiger mittels alternativer straßenbaulicher, verkehrsplanerischer oder anderer verkehrsorganisatorischer Maßnahmen erzielt werden können.

2.3 Vorprojekt

Die Zwecke eines Vorprojekts sind sowohl die Überprüfung der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit, der Wirtschaftlichkeit, der prinzipiellen Machbarkeit, der Umweltauswirkungen

und möglicher Genehmigungsrisiken sowie die Trassenfindung. Dabei sind für einen Straßenzug oder ein Straßennetz alle zweckmäßigen und technisch möglichen Lösungen (Nullvariante, Ausbauvarianten, Neubauvarianten, unter Berücksichtigung von Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs) aufzuzeigen und die Vor- und Nachteile dieser Lösungen darzustellen.

Im Rahmen eines fachübergreifenden Variantenvergleichs in den Bereichen Umwelt, Verkehr und Kosten sind die konkreten Eingriffe und Auswirkungen der Varianten zu beurteilen und die in der Gesamtschau beste Variante auszuwählen. Der Untersuchungsraum, der Untersuchungsrahmen, die Methoden der Umweltuntersuchungen und ein Maßnahmenkonzept sind im Sinne der RVS 04.01.11 bzw. 04.01.12 festzulegen. Weitere relevante Umwelt-RVS sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Der Variantenvergleich und die Variantenauswahl sind schlüssig und nachvollziehbar darzustellen bzw. zu begründen. Im Rahmen des Vorprojekts ist die Wirtschaftlichkeit gem. der Verordnung des BMVIT über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs 7 BStG 1971 idgF auf Grundlage der RVS 02.01.22 zu prüfen.

Für Anschlussstellen-Neubauprojekte, für die in der Regel kein straßenbauliches Projekt zur Freigabe vorzulegen ist, ist die Auswahlvariante in Abstimmung mit der Abteilung IVVS 1 hinsichtlich der Straßenplanung detaillierter auszuarbeiten. In diesen Fällen sind die Unterlagen 9 bis 20 sowie 26 des straßenbaulichen Projekts im reduzierten Umfang R1 nach Anhang 4 vorzulegen. Im Verkehrssicherheitsaudit ist für die Auswahlvariante auch die Phase „Einreichprojekt“ gem. RVS 02.02.33. bzw. des Handbuchs „Sicherheitsaudit von Straßen in Österreich“ zu beurteilen. Die Auswahlvariante ist zudem im Technischen Bericht detaillierter zu beschreiben. In Abhängigkeit des Projekts können in Abstimmung mit der Abteilung IVVS 1 weitere Unterlagen erforderlich sein.

Für die in § 5 Abs 3 BStG 1971 idgF genannten Projekte (Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 2 km und Auflassung von Straßenteilen nach § 4 Abs 3 BStG 1971 etc.) ist in Abstimmung mit der Abteilung IVVS 1 eine Folgenabschätzung gem. der Verordnung des BMVIT über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur durchzuführen.

2.3.1 Sonderfall Variantenuntersuchung im Sinne der Wirtschaftlichkeitsprüfung

Bei bestandsnahen Vorhaben kann zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit ein reduziertes Vorprojekt in Form einer Variantenuntersuchung vorgelegt werden. Die Abteilung IVVS 1 behält sich in Ausnahmefällen jedoch vor, ein Vorprojekt zu verlangen.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung ist die Wirtschaftlichkeit gem. der Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs 7 BStG 1971 idgF unter Anwendung der RVS 02.01.22 zu prüfen.

Mögliche Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. UVP-G sind in der NKU nachvollziehbar darzulegen. Diesbezüglich sind auch Verweise auf die Umweltuntersuchungen möglich. Es kann, soweit möglich, auf bestehende Datengrundlagen abgestellt werden. Ein grobes Maßnahmenkonzept ist vorzulegen. Die Umweltuntersuchungen sind in Anlehnung an die RVS 04.01.11 durchzuführen, wobei die Beurteilungen in der Regel verbal-argumentativ erfolgen können. Die Bearbeitungstiefe und der Bearbeitungsumfang sind projektspezifisch anzupassen.

Als bestandsnahe Vorhaben im Sinne dieser Dienstanweisung gelten:

- Rampenverlegungen,
- die Errichtung zusätzlicher Einzelrampen bei Anschlussstellen und Knoten,
- die Zulegung weiterer Fahrstreifen, sofern sie nicht der Genehmigungspflicht gem. § 4 Abs 1 BStG 1971 unterliegt und
- die Auflassung von Bundesstraßenteilen gem. § 4 Abs 3 BStG 1971, sofern der Anteil der ASFINAG an den Vorhabenskosten im Einzelfall den Schwellenwert gem. Wirtschaftlichkeits-VO (€ 15 Mio. netto gem. Fassung 2018) übersteigt.

Vorhaben gem. § 1 Abs 2 lit d Wirtschaftlichkeits-VO (Änderung der Nivelette um mehr als fünf Meter) gelten nicht als bestandsnah, womit ein Vorprojekt vorzulegen ist. Bei Änderungen der Straßenachse um mehr als fünf Meter ist ebenfalls ein Vorprojekt vorzulegen.

Ebenfalls als bestandsnahe Vorhaben im Sinne dieser Dienstanweisung gelten:

- Pannestreifenfreigaben
- Zulegung von Kriechspuren

In jenen Fällen, in denen eine Wirtschaftlichkeitsprüfung gem. Wirtschaftlichkeits-VO durchzuführen ist und eine Variantenuntersuchung vorgelegt wird, erfolgt seitens der Abteilung IVVS 1 grundsätzlich in der Regel keine vertiefende technische und umweltfachliche Prüfung.

2.4 UVP-Vorverfahren

Das UVP-Vorverfahren ist ein fakultativer Verfahrensschritt vor einem UVP-Verfahren, das auf Antrag der Projektwerberin durch die Abteilung IVVS 4 durchzuführen ist. Er dient der Unterstützung bei der näheren Spezifizierung der Inhalte der Umweltverträglichkeitserklärung. Dem Antrag ist eine Darlegung der Grundzüge des Vorhabens und ein Konzept für die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE-Konzept) anzuschließen. In diesem Konzept können die Angaben zum Untersuchungsrahmen gemessen an den zu erwartenden Umweltauswirkungen in prioritär und nicht prioritär gegliedert werden. Das BMK hat nach Beiziehung der mitwirkenden Behörden und allenfalls auch Dritter Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme ist bei der Erstellung der UVE zu berücksichtigen.

2.5 UVP-Feststellungsverfahren

Für UVP-Feststellungsverfahren für Autobahnen und Schnellstraßen (Bundesstraßen) sieht der 3. Abschnitt des UVP-G 2000 idGF ein gesondertes Verfahren vor. Wie für das UVP-Genehmigungsverfahren für Bundesstraßen ist die BMK zuständige Behörde. Sie hat ein Verfahren gem. § 24 Abs 5 UVP-G 2000 idGF durchzuführen.

Ein Feststellungsverfahren wird auf Antrag der Projektwerberin durch die Abteilung IVVS 3 durchgeführt. Diesen Antrag können neben der Projektwerberin auch mitwirkende Behörden, der Umweltanwalt/die Umweltanwältin sowie die Standortgemeinde stellen. Auch kann das Feststellungsverfahren von Amts wegen eingeleitet werden.

Gegenstand des Feststellungsverfahrens ist üblicherweise die Beurteilung von Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen. Diese wiederum sind von sog. baulichen Maßnahmen an Bundesstraßen zu unterscheiden, die von einer Einzelfallprüfung ausgenommen sind. Das Verfahren endet mit der bescheidmäßigen Feststellung, ob eine UVP durchzuführen ist.

2.5.1 Feststellungsverfahren mit Einzelfallprüfung

Berühren Ausbaumaßnahmen sonstiger Art ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhangs 2 UVP-G 2000 idgF und ist im Einzelfall zu erwarten, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Gebiete der Kategorie B) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde (Gebiete der Kategorien A, C, D und E), wesentlich beeinträchtigt wird, ist eine UVP im vereinfachten Verfahren durchzuführen.

Eine Einzelfallprüfung ist weiters in folgenden Fällen durchzuführen:

- bei bestimmten Änderungen bestehender Vorhaben
- bei (kleineren) Vorhaben in schutzwürdigen Gebieten gem. Anhang 1, Spalte 3 UVP-G 2000 idgF
- bei (kleineren) Vorhaben, deren Auswirkungen mit jenen anderer, gleichartiger Vorhaben kumulieren

Für Feststellungsverfahren mit Einzelfallprüfung ist die Vorlage besonderer Unterlagen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen ausreichen, notwendig. Für die Einreichung des Projekts ist das Merkblatt B des BMVIT (nunmehr BMK) wesentlich. Dieses enthält neben den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen auch Angaben betreffend Schutzzweck der schutzwürdigen Gebiete.

2.5.2 Rein rechtliches Feststellungsverfahren

Wie bereits ausgeführt, sind Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen von Maßnahmen zu unterscheiden, die von der Durchführung einer Einzelfallprüfung ausgenommen sind. Die Besonderheit der Ausnahmetatbestände liegt darin begründet, dass eine Einzelfallprüfung selbst im Falle der Berührung schutzwürdiger Gebiete gem. Anhang 2 UVP-G 2000 idgF nicht durchzuführen ist.

Der Ausnahmetatbestand des § 23a Abs 2 Z 3 lit a bis h UVP-G 2000 idgF umfasst dabei:

- den Neubau von Anschlussstellen, die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berühren,
- Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen,

- zusätzliche Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen,
- Betriebe gem. § 27 BStG 1971 idgF mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha,
- die Zulegung von Kriechspuren und Rampenverlegungen,
- die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen,
- Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m und
- Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen.

Auch sonstige bauliche Maßnahmen (lit i leg. cit.) an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden, sind vom Ausnahmekatalog umfasst.

Das zentrale Kriterium der Erweiterung der Verkehrsrelationen bezieht sich auf solche Fälle, in denen neue Verkehrsverbindungen geschaffen werden. Für die Beurteilung einer neuen Verbindung ist maßgeblich, ob eine vom Vorhaben betroffene Bundesstraße oder ein Straßenabschnitt bereits durch eine andere bestehende Straße befahrbar war oder nicht.

Für die Identifikation des Vorhabens und damit die Einreichung des Projekts ist wiederum das Merkblatt B des BMVIT (nunmehr BMK) wesentlich. Für die wichtige Beurteilung der Abweichung der Straßenachse oder Nivelette um weniger als 5 m, muss aus den Unterlagen jedenfalls Folgendes hervorgehen:

Änderung der Straßenachse der Hauptfahrbahn

Es ist ein Übersichtslageplan/Lageplan vorzulegen, aus welchem etwaige Achsabweichungen nachvollziehbar dargestellt sind. Die maximalen Achsabweichungen sind entsprechend zu beschriften bzw. zu bemaßen. Gegenebenfalls können dazu Lageplanausschnitte mit größerem Maßstab zweckmäßig sein. An maßgebenden Stellen ist zudem ein Querschnitt vorzulegen. Aus diesem Querschnitt muss die maximale Achsabweichung zwischen Bestandsachse und neuer Achse hervorgehen. Ebenso ist eine Aussage zur Achsabweichung im Technischen Bericht vorzunehmen. Geht mit dem Vorhaben eine Achsverschiebung knapp unter 5 m einher, so sind die maximalen Abweichungen auf zwei Nachkommastellen anzugeben.

Änderung der Nivelette

Es ist ein Längenschnitt mit einer Darstellung der Bestandsachse und der neuen Achse samt Abweichungsbemaßung an maßgebenden Stellen vorzulegen. Ist aufgrund einer geringen Abweichung eine Bemaßung nicht sinnvoll darstellbar, so ist die Abweichung an maßgebenden Stellen zumindest entsprechend zu kennzeichnen und zu beschriften. Zusätzlich muss aus dem Technischen Bericht hervorgehen, ob sich die Nivelette zwischen Bestand und Vorhaben ändert. Geht mit dem Vorhaben eine Änderung der Nivelette knapp unter 5 m einher, so sind die maximalen Abweichungen auf zwei Nachkommastellen anzugeben.

2.6 Tunnelsicherheit

Hinsichtlich der Tunnelsicherheit wird auf das STSG 2006 idgF und die entsprechende Dienstanweisung der Tunnel-Verwaltungsbehörde verwiesen.

2.7 Straßenbauliches Projekt

Das straßenbauliche Projekt stellt in der Regel – nach Einarbeitung allfälliger Auflagen und Bedingungen aus dem Vorprojekt – die detaillierte Ausarbeitung der anhand des Vorprojekts freigegebenen Trassenvariante dar. Diese Ausarbeitung schließt aber nicht aus, dass sowohl aufgrund vertiefter Projektkenntnis als auch aufgrund des Trassenfestlegungsverfahrens bzw. weiterer Behördenverfahren Entwurfsänderungen erforderlich sein können.

Es dient außerdem als Grundlage für die Projektierung der mit der Straßenplanung zusammenhängenden Kunst- und sonstiger Bauten (Brücken, Tunnel, Stützmauern u. dgl.). Im straßenbaulichen Projekt sind auf jeden Fall die wesentlichen Anlageverhältnisse solcher Bauten darzustellen, fachlich nicht gebotene Detaillierungen sind zu vermeiden. Sind jedoch aufgrund der Komplexität dieser Bauten besonders detailreiche planliche Darstellungen erforderlich, sind diese in einem getrennten Konvolut darzustellen. Dies gilt insbesondere für geplante Baumaßnahmen an Gewässern, Eisenbahnen, Versorgungsanlagen, Leitungen u. dgl. Verkehrstechnische Gutachten, Berechnungen, Untersuchungen und Dimensionierungen müssen für die Erstellung des straßenbaulichen Projekts vorliegen.

Darüber hinaus dient das straßenbauliche Projekt als Grundlage für die Überprüfung hinsichtlich des Sicherheitsaspektes durch ein Verkehrssicherheitsaudit gem. § 5 BStG 1971 idgF sowie der zugehörigen Verordnung des BMVIT über ein Sicherheitsmanagement für die

Straßeninfrastruktur. Für die in § 5 Abs 3 BStG 1971 idgF genannten Projekte (Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 2 km und Auflassung von Straßenteilen nach § 4 Abs 3 BStG etc.) ist in Abstimmung mit der Abteilung IVVS 1 eine Folgenabschätzung gem. dieser Verordnung durchzuführen.

Bei Projekten, bei denen die Vorlage eines Vorprojekts oder einer Variantenuntersuchung erfolgt ist und im nächsten Schritt eine Genehmigung nach UVP-G oder § 4 Abs 1 BStG bzw. § 4 Abs 3 BStG erforderlich wird, ist die Vorlage von Umweltuntersuchungen im Rahmen des straßenbaulichen Projekts nicht notwendig, außer es ergeben sich wesentliche Änderungen.

2.8 Trassenfestlegungsverfahren

Das Trassenfestlegungsverfahren (§ 4 Abs 1 BStG-Verfahren) bestimmt – aufgrund eines konkreten Projekts – durch Bescheid den Straßenverlauf einer Bundesstraße vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art. Dabei ist auf die Erfordernisse des Verkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, des subjektiven Nachbarschutzes sowie auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, auf die Umweltverträglichkeit sowie auf die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens Bedacht zu nehmen. In den Umweltuntersuchungen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und die Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder Kompensation dieser Auswirkungen gem. RVS 04.01.11 und 04.01.12 darzustellen. Weitere Umwelt-RVS sind zu berücksichtigen. Die Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren nach § 4 Abs 1 BStG 1971 idgF basieren – sofern die folgenden Planungsschritte durchgeführt wurden – auf dem Vorprojekt bzw. dem straßenbaulichen Projekt unter Berücksichtigung der in der jeweiligen Freigabe für den nächsten Planungsschritt allenfalls enthaltenen Auflagen und Bedingungen. Unterliegt das Vorhaben einer UVP-Pflicht sind die Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren Teil der UVE.

2.9 UVP-Verfahren

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist in ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren eingebettet, in dem das BMK die für die Verwirklichung eines Vorhabens relevanten Materien-gesetze des Bundes anwendet. Mit dem Antrag ist von der Projektwerberin eine Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vorzulegen. Darin sind das Vorhaben, die wichtigsten geprüften Alternativen, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und die Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder Kompensation dieser Auswirkungen gem. RVS 04.01.11 und 04.01.12 darstellen. Weitere Umwelt-RVS sind zu berücksichtigen. In § 6 UVP-G 2000 idgF sind die für die Durchführung eines UVP-Verfahrens erforderlichen Unterlagen angeführt. Die Ergebnisse einer SP-V bzw. eines allenfalls durchgeführten UVP-Vorverfahrens sind bei der Erstellung der UVE zu berücksichtigen.

2.10 Bauprojekt

Das Bauprojekt stellt das endgültige straßenbauliche Projekt auf Grundlage des straßenbaulichen Projekts sowie der Ergebnisse des Trassenfestlegungs- und des UVP-Verfahrens sowie der weiteren Materienverfahren dar.

Das Bauprojekt ist Basis für die Ausschreibung und Bauausführung; es hat daher alle erforderlichen Angaben über die durchzuführenden Baumaßnahmen einschließlich der eingearbeiteten Umweltmaßnahmen und allfällig erforderlicher Leitungsumbauten zu enthalten, die weiters auch gesondert aufzulisten sind.

Darüber hinaus dient das Bauprojekt als Grundlage für die Überprüfung hinsichtlich des Sicherheitsaspektes durch ein Verkehrssicherheitsaudit gem. § 5 BStG 1971 idgF sowie der zugehörigen Verordnung über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur.

Das Bauprojekt ist auf Verlangen der Abteilung IVVS 1 vorzulegen.

3 Vorhabentypen und Vorlagemodalitäten

Die Vorlagemodalitäten in den verschiedenen Planungsschritten sind abhängig vom jeweiligen Vorhabentyp.

3.1 Vorhabentypen

Es wird zwischen drei Vorhabentypen unterschieden:

- In den **Vorhabentyp 1** fallen UVP-pflichtige und § 4 Abs 1 BStG-pflichtige Vorhaben.
- In den **Vorhabentyp 2** fallen § 4 Abs 1 und § 4 Abs 3 BStG-pflichtige Vorhaben.
- In den **Vorhabentyp 3** fallen Vorhaben, für die sich weder eine Genehmigungspflicht nach dem UVP-G noch aus dem BStG ergibt.

Die genaue Zuordnung von Projekten zu den Vorhabentypen ist den Anhängen 1 bis 3 zu entnehmen.

Bei etwaigen Unklarheiten hinsichtlich des Vorhabentyps hat die Projektwerberin vor Beginn der Projektierung eine Abklärung mit der Abteilung IVVS 1 vorzunehmen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Kostenbeteiligung der ASFINAG nur dann möglich ist, wenn dies für die Errichtung und/oder den Betrieb des Bundesstraßenvorhabens erforderlich ist. Es wird davon ausgegangen, dass die ASFINAG bei einer etwaigen Kostenbeteiligung die Vorgaben der Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“ einhält. Die Bestätigung der Einhaltung dieser Dienstanweisung ist dem BMK im Antrag vorzulegen.

3.2 Vorlagemodalitäten

Die unterschiedlichen Vorhabentypen ziehen verschiedene Vorhabensmodalitäten nach sich. Die in den Anhängen 1 bis 3 in der Spalte „verbindlich“ markierten Projektunterlagen sind dem BMK jedenfalls vorzulegen. Projektunterlagen, die der Spalte „nach Erfordernis“

zugeordnet sind, können auf Wunsch der Projektwerberin dem BMK vorgelegt werden bzw. sind auf Verlangen des BMK seitens der Projektwerberin vorzulegen.

Zusätzlich zur Unterscheidung nach Vorhabenstypen sind im Anhang 4 reduzierte Projektinhalte für die in den Anhängen 1 bis 3 mit R1 bis R2 gekennzeichneten vorzulegenden Projektunterlagen angegeben.

Bei etwaigen Unklarheiten hinsichtlich Vorlage der Projektinhalte hat die Projektwerberin vor Beginn der Projektierung eine Abklärung mit der Abteilung IVVS 1 vorzunehmen.

3.2.1 Gesonderte Vorlagemodalitäten für Neubau, Umbau oder Erweiterung von Anschlussstellen

Bei Neubau, Umbau oder Erweiterung von Anschlussstellen ist insbesondere darauf zu achten, dass das verkehrliche Leistungsprofil der Hauptanlage der Bundesstraße (Durchzugsverkehr, Schnellverkehr) nicht vermindert wird.

Bei Neubau und Erweiterung von Anschlussstellen ist als erster Planungsschritt eine „Erweiterte strategische Analyse (ESA)“ entsprechend der diesbezüglichen Dienstanweisung durchzuführen. Diese ist der Abteilung IVVS 1 zur Freigabe des nächsten Planungsschrittes vorzulegen. Mit Erweiterung von Anschlussstellen ist die Erweiterung von Viertel- bzw. Halbanschlussstellen zu Vollanschlussstellen zu verstehen.

Darüber hinaus hat die Projektwerberin hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit im eigenen Wirkungsbereich die mit der Umsetzung verbundenen Vorteile mit den Nachteilen abzuwägen. Der betriebswirtschaftliche Nutzen insbesondere beim Neubau oder Ausbau von Anschlussstellen wird mit einer Projektergebnisrechnung (PER-Anschlussstelle) ermittelt. Diese stellt einen monetären Vergleich zwischen Vorteilen der Anschlussstelle (z.B. Mauteinnahmen) und Nachteilen (z.B. bauliche und betriebliche Mehraufwände) dar. Zudem werden insbesondere bei Umbauten und Erweiterungen auch qualitative Nutzenbetrachtungen (z.B. Verkehrssicherheit) als Entscheidungskriterien zugrunde gelegt. Die Finanzierung von Maßnahmen im Zusammenhang mit Anschlussstellen ist in der Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“ im Detail geregelt. Im Anschreiben ist die Einhaltung der Mitfinanzierungs-Dienstanweisung von der ASFINAG zu bestätigen.

Dem BMK ist im Zuge der Vorlage des Projekts zu bestätigen, dass nach der oben beschriebenen Vorgangsweise vorgegangen und dies seitens der Projektwerberin geprüft wurde.

Weiters ist als Ergebnis dieser Prüfung bekanntzugeben, ob für die Anschlussstelle eine Kostenbeteiligung Dritter erforderlich ist und ob diese aufgrund einer Abweichung zu den Festlegungen gem. der diesbezüglichen o.a. Dienstanweisung dem BMK gesondert zur Einvernehmensherstellung vorgelegt werden muss.

Hinsichtlich der Errichtung von Kollektorfahrbahnen wird darauf hingewiesen, dass jeder Anschluss an eine Kollektorfahrbahn eine eigene Anschlussstelle darstellt, da die Kollektorfahrbahn ein Bestandteil der jeweiligen Bundesstraße ist.

3.2.2 Weitere Vorlagemodalitäten

Bei Erhaltungsmaßnahmen bei denen der Anteil der ASFINAG an den Vorhabenskosten den Schwellenwert gem. Wirtschaftlichkeits-VO (€ 50 Mio. netto gem. Fassung 2018) übersteigt erfolgt eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit gem. der Wirtschaftlichkeits-VO iVm § 7 Abs 7 BStG 1971 idgF auf Basis einer Variantenuntersuchung, welche der Abteilung IVVS 2 vorzulegen ist.

Befristete Zu- und Abfahrten gem. § 26 Abs 2 u. 3 BStG 1971 idgF sind vor Erteilung einer Zustimmung durch die ASFINAG bei der Abteilung IVVS 3 anzuzeigen.

In Schutzzonen gem. § 21 BStG 1971 idgF sind bei beleuchteten Ankündigungen und Werbungen gem. § 25 BStG idgF jedenfalls lichttechnische Gutachten vom Antragsteller zu verlangen und der Abteilung IVVS 3 vorzulegen. Diese Gutachten haben die einschlägigen technischen Richtlinien RVS 05.06.12 Visuelle Informationsträger für verkehrsfremde Zwecke und RVS 05.06.11 Visuelle Störwirkungen – Kriterien zu Standorten von Informationsträgern zu berücksichtigen.

3.2.3 Vorhabentyp 1

Für den Vorhabentyp 1 (s. auch Anhang 1) ist gem. ggst. Dienstanweisung in der Regel ein vollständiges Vorprojekt auszuarbeiten.

Für das Vorprojekt ist die Wirtschaftlichkeit gem. der Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs 7 BStG 1971 idgF auf Grundlage der RVS 02.01.22 zu prüfen. Nach Freigabe für den nächsten Planungsschritt kann die Projektwerberin einen Antrag auf Erlassung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gem. § 14 BStG 1971 idgF bei der Abteilung IVVS 3 stellen.

Nach Freigabe des nächsten Planungsschrittes auf Basis des Vorprojekts bzw. nach einer allfällig erfolgten Verordnung gem. § 14 BStG 1971 idgF ist der Abteilung IVVS 1 ein straßenbauliches Projekt vorzulegen. Im Falle wesentlicher Änderungen gegenüber dem Vorprojekt ist im straßenbaulichen Projekt eine Wirtschaftlichkeitsprüfung gem. der Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs 7 BStG 1971 idgF auf Grundlage der RVS 02.01.22 vorzunehmen. Ebenso sind in diesem Falle die adaptierten Umweltuntersuchungen vorzulegen.

Nach erfolgter Prüfung des straßenbaulichen Projekts bzw. Freigabe für den nächsten Planungsschritt kann dieses Projekt in der Regel unter Berücksichtigung der Prüfungsergebnisse bei der Abteilung IVVS 3 zum UVP-Feststellungsverfahren bzw. bei der Abteilung IVVS 4 zur UVP eingereicht werden.

Für Tunnelbauvorhaben ist der Abteilung IVVS 1 ein Vorabzug des Tunnel-Vorentwurfes vorzulegen und bei dieser eine Tunnel-Grundsatzbesprechung zu beantragen.

Fakultativ kann die Projektwerberin nach Freigabe des Vorprojekts einen Antrag auf Durchführung des UVP-Vorverfahren bei der Abteilung IVVS 4 stellen. Die vorzulegenden Unterlagen haben ein UVE-Konzept und einen Übersichtslageplan zu enthalten. Die Ergebnisse des UVP-Vorverfahrens sind in die UVE einzuarbeiten. Die UVE kann erst nach erfolgter Freigabe des straßenbaulichen Projekts bei der UVP-Behörde eingereicht werden.

Für die Planung von Betrieben (gem. § 27 BStG 1971 idgF) und Park- bzw. Rastplätzen, für welche eine Einzelfallprüfung erforderlich ist, ist eine Standortanalyse und eine Systemabklärung insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu erstellen und die Abteilung IVVS 1 zu informieren. Die Standortanalyse kann auch als Konzept für ganze Straßenzüge erfolgen.

3.2.4 Vorhabenstyp 2

Für Projekte des Vorhabenstyps 2 (ausgenommen Parkplätze ≥ 750 Stellplätze sowie Betriebe (Raststätten usw.) ≥ 5 ha; s. dazu auch Anhang 2), für die ein Bescheid gem. § 4 Abs 1 BStG 1971 idgF (ohne UVP) erforderlich ist, ist ein Vorprojekt gem. Anhang 4 (R1) in der dort definierten reduzierten Form auszuarbeiten und der Abteilung IVVS 1 vorzulegen. Für dieses Vorprojekt ist die Wirtschaftlichkeit gem. der Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs 7 BStG 1971 idgF auf Grundlage der RVS 02.01.22 zu prüfen.

Nach erfolgter Freigabe des Vorprojekts für den nächsten Planungsschritt ist der Abteilung IVVS 1 ein straßenbauliches Projekt vorzulegen. Die Vorlage bzw. der Umfang der Unterlagen, welche im Anhang mit „im Bedarfsfall“ gekennzeichnet sind, ist mit der Abteilung IVVS 1 abzustimmen. Im Falle wesentlicher Änderungen gegenüber dem Vorprojekt ist im straßenbaulichen Projekt neuerlich eine Wirtschaftlichkeitsprüfung gem. der Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs 7 BStG 1971 idgF auf Grundlage der RVS 02.01.22 vorzunehmen. Ebenso sind in diesem Fall die adaptierten Umweltuntersuchungen vorzulegen.

Nach erfolgter Prüfung und Freigabe des straßenbaulichen Projekts für den nächsten Planungsschritt kann dieses Projekt unter Berücksichtigung der Prüfungsergebnisse bei der Abteilung IVVS 3 zum UVP-Feststellungsverfahren eingereicht werden. Die in der Freigabe für den nächsten Planungsschritt enthaltenen Auflagen und Bedingungen sind in den Unterlagen für das UVP-Feststellungsverfahren bzw. für das Trassenfestlegungsverfahren gem. § 4 Abs 1 BStG 1971 idgF zu berücksichtigen. Der Antrag und die Unterlagen zur Durchführung des UVP-Feststellungsverfahrens bzw. des Trassenfestlegungsverfahrens sind in der Abteilung IVVS 3 einzureichen. Nach Abklärung mit den Abteilungen IVVS 1 und IVVS 3 können die Unterlagen auch vor Freigabe des straßenbaulichen Projekts bei der IVVS 3 eingereicht werden.

Für die Planung von Betrieben (gem. § 27 BStG 1971 idgF) und Park- bzw. Rastplätzen, für welche eine Einzelfallprüfung erforderlich ist, ist eine Standortanalyse und eine Systemabklärung insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu erstellen und die Abteilung IVVS 1 zu informieren. Die Standortanalyse kann auch als Konzept für ganze Straßenzüge erfolgen.

Gesonderte Vorlagemodalitäten bei Auflassungen von Straßenteilen

Für Projekte, für die ein Bescheid gem. § 4 Abs 3 BStG 1971 erforderlich ist, ist eine Variantenuntersuchung inkl. Wirtschaftlichkeitsprüfung sofern der Anteil der ASFINAG an den Vorhabenskosten im Einzelfall den Schwellenwert der Wirtschaftlichkeits-VO (€ 15 Mio. netto gem. Fassung 2018) auf Grundlage der RVS 02.01.22 verbindlich vorzulegen. Ein straßenbauliches Projekt ist der Abteilung IVVS 1 mit einem reduzierten Umfang R2 gem. Anhang 4 vorzulegen und richtet sich nach der Komplexität des Projekts. Die Vorlage bzw. der Umfang der Unterlagen, welche im Anhang mit „im Bedarfsfall“ gekennzeichnet sind, ist mit der Abteilung IVVS 1 abzustimmen. Anstelle des Trassenplans ist ein Auflassungsplan vorzulegen.

Bei den vorgelegten Unterlagen ist von der Projektwerberin zu bestätigen, dass sich für die beim Bund verbleibenden Teil der Straße keine Nachteile iSd §§ 7 Abs 1, 7 Abs 3 und 7a Abs 1 BStG 1971 idgF ergeben.

Ebenso sind die Auflassungsgründe gem. § 4 Abs 3 BStG 1971 durch die Projektwerberin darzulegen.

Erst nach Freigabe durch die Abteilung IVVS 1 ist eine Einreichung bei der Abteilung IVVS 3 vorzunehmen.

3.2.5 Vorhabenstyp 3

Für Projekte des Vorhabenstyps 3, welche

- Rampenverlegungen,
- die Errichtung zusätzlicher Einzelrampen bei bestehenden Anschlussstellen und Knoten,
- die Zulegung einer Kriechspur oder
- die Zulegung weiterer Fahrstreifen

betreffen und deren Anteil der ASFINAG an den Vorhabenskosten im Einzelfall den Schwellenwert der Wirtschaftlichkeits-VO (€ 15 Mio. netto gem. Fassung 2018) überschreiten, ist die Wirtschaftlichkeit gem. der Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs 7 BStG 1971 idGF auf Grundlage der RVS 02.01.22 im Rahmen des Vorprojekts auszuarbeiten. Diese Unterlagen sind der Abteilung IVVS 1 zur Prüfung vorzulegen.

Für alle anderen Projekte ist i.S. dieser Verordnung die Wirtschaftlichkeit durch die Projektwerberin im eigenen Wirkungsbereich sicher zu stellen. Bei Vorhabenskosten unterhalb des oben angeführten Schwellenwertes ist unter Einhaltung der Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“ in der Regel keine Projektvorlage erforderlich.

Im straßenbaulichen Projekt ist im Falle wesentlicher Änderungen gegenüber dem Vorprojekt eine neuerliche Wirtschaftlichkeitsprüfung durchzuführen. Ebenso sind in diesem Fall die adaptierten Umweltuntersuchungen vorzulegen. Es obliegt der Abteilung IVVS 1 jedoch im Vorprojekt eine Vorlage von Umweltuntersuchungen im straßenbaulichen Projekt vorzuschreiben (detaillierte Maßnahmenplanung und Beurteilung verbleibender Auswirkungen), sollten sich wesentliche Auswirkungen abzeichnen.

Weitere Vorlagemodalitäten

Die Ausarbeitung des straßenbaulichen Projekts kann in der reduzierten Form R1 gem. Anhang 4 erfolgen.

Bei Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette < 5 m sowie bei sonstigen baulichen Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden (z.B. Querschnittsverbreiterungen, Bypässe, Sicher-

heitsausbauten) erfolgt in der Regel keine Vorlage der Projekte beim BMK. Eine Variantenuntersuchung gem. Wirtschaftlichkeits-VO ist jedoch verbindlich vorzulegen, wenn es sich dabei um eine Erhaltungsmaßnahme handelt und der Anteil der ASFINAG an den Vorhabenskosten den Schwellenwert gem. Wirtschaftlichkeits-VO (€ 50 Mio. netto gem. Fassung 2018) übersteigt. Für diese Projekte erfolgt eine Prüfung gem. der Wirtschaftlichkeits-VO iVm § 7 Abs 7 BStG. Die Variantenuntersuchung ist bei der Abteilung IVVS 2 vorzulegen.

Entsprechen bei einer Zulegung von Fahrstreifen bei bestehenden Anschlussstellen- und Knotenrampen die Entwürfe den entsprechenden Knotenrichtlinien und ist das Ergebnis eines durchgeführten Verkehrssicherheitsaudits positiv, entfällt in der Regel eine Projektvorlage.

Rampenverlegungen, welche gem. der gegenständlichen Dienstanweisung bei der Abteilung IVVS 1 nicht vorzulegen sind, sind der Abteilung IVVS 3 zur Kenntnis zu bringen. Ein Trassenplan ist zur Dokumentation vorzulegen.

Für Betriebe und Parkplätze nach dem Vorhabentyp 3 ist in der Regel keine Projektvorlage zur technischen Prüfung bei der Abteilung IVVS 1 erforderlich. Zur Klärung der Frage bzw. Bestätigung des Umstandes, ob ein Vorhaben den Ausnahmefall des § 23a Abs 2 Z. 3 UVP- G 2000 idgF erfüllt und auch kein Trassenfestlegungsverfahren gem. § 4 Abs 2 BStG 1971 idgF durchzuführen ist, sind der Abteilung IVVS 3 entsprechende Unterlagen vorzulegen.

Für die Planung von Betrieben (gem. § 27 BStG 1971 idgF) und Park- bzw. Rastplätzen, für welche eine Einzelfallprüfung erforderlich ist, ist eine Standortanalyse und eine Systemabklärung insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu erstellen und die Abteilung IVVS 1 zu informieren. Die Standortanalyse kann auch als Konzept für ganze Straßenzüge erfolgen.

4 Projektinhalte und -unterlagen

Auf Basis der in Kapitel 3 beschriebenen Vorhabentypen und den damit verbundenen Vorlagemodalitäten ergeben sich die vorzulegenden Projektinhalte und -unterlagen aus den Anhängen 1 bis 4 in den verschiedenen Planungsschritten, wie nachfolgend beschrieben.

4.1 Voruntersuchung

Aufgrund der unterschiedlichen möglichen Arten von Voruntersuchungen (s. Pkt. 2.2) können keine detaillierten Inhalte spezifiziert werden. Die Methodik von Voruntersuchungen kann sich prinzipiell an jener zur Erstellung von Vorprojekten orientieren.

Bei der geplanten Errichtung einer neuen bzw. Erweiterung einer bestehenden Anschlussstelle ist eine „Erweiterte strategische Untersuchung (ESA)“ entsprechend der diesbezüglichen Dienstanweisung durchzuführen.

4.2 Vorprojekt

4.2.1 Grundlegendes

Ein Vorprojekt ist für die Vorhaben gem. den Anhängen 1-3 auszuarbeiten und der Abteilung IVVS 1 zur Freigabe des nächsten Planungsschrittes vorzulegen. Nach erfolgter Freigabe kann ein Antrag auf Erlassung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gem. § 14 BStG 1971 idgF bei der Abteilung IVVS 3 gestellt werden.

Die Wirtschaftlichkeitsprüfung ist verbindlich auf Basis des Vorprojekts durchzuführen und ggf. zu erneuern, sollten sich im straßenbaulichen Projekt wesentliche Änderungen ergeben.

Der Variantenvergleich und die Variantenauswahl sind schlüssig und nachvollziehbar darzustellen bzw. zu begründen und jedenfalls vor Vorlage des Vorprojekts der Abteilung IVVS 1 zur Vorprüfung zu übermitteln. Zusätzlich zu den in Pkt. 1.1 genannten Grundsätzen der

Planung sind im Zuge der Entwicklung etwaiger Varianten die betroffenen Gemeinden von den diesbezüglichen Planungsarbeiten in Kenntnis zu setzen.

Sämtliche vorhandene Voruntersuchungen sind, sofern das ggst. Projekt auf Erkenntnissen dieser aufbaut, dem Vorprojekt in Form einer zusammenfassenden Beschreibung und Gegenüberstellung anzuschließen, sofern sie dem BMK nicht bereits vorgelegt wurden. In diesem Falle sind der Vorlagezeitpunkt und die adressierte Stelle anzugeben.

Die Erstellung des Zielsystems gem. RVS 02.01.22 bei Variantenuntersuchungen sowie die Methodik ist von der Projektwerberin mit der Abteilung IVVS 1 abzustimmen.

Nach Freigabe des weiteren Planungsschrittes auf Basis des Vorprojekts bzw. nach einer allfällig erfolgten Verordnung gem. § 14 BStG 1971 idgF durch das BMK kann auf Grundlage der weiter zu verfolgenden Trassenvariante mit der Einarbeitung bzw. Berücksichtigung der dabei gestellten Auflagen oder Bedingungen der nächste Planungsschritt (straßenbauliches Projekt) gesetzt werden.

Sonderfall Variantenuntersuchung im Sinne der Wirtschaftlichkeitsprüfung

Erfolgt gem. Kapitel 2.3.1 die Vorlage eines Vorprojekts in Form einer Variantenuntersuchung, ist der Umfang gem. Anhang 4 vorzulegen.

4.2.2 Projektvorlage

Jedes Vorprojekt ist mit einem Anschreiben zur Vorlage der Projektwerberin – mit einer begründeten Variante oder einem Variantenbündel – vorzulegen.

Das Anschreiben zur Vorlage hat dabei auch Angaben zu folgenden Punkten zu enthalten:

- Straßentyp
- Straßenummer
- Projektbezeichnung gem. Bauprogramm od. dgl.
- Reihung aus Bauprogramm od. dgl.
- Voraussichtlicher Baubeginn
- km - von
- km - bis
- JDTV (Prognose)
- Bezugsjahr des JDTV

- Vorhabenskosten (exkl. USt.) in Mio. € (einschließlich Kostenbeteiligung Dritter)
- Bezugsjahr der Kostenermittlung

Mit der Übermittlung des Vorprojekts sowie des Anschreibens zur Vorlage bestätigt die Projektwerberin die Prüfung der vorgelegten Unterlagen.

Von der Projektwerberin ist im Anschreiben zur Vorlage zu bestätigen, dass die vorgelegten Unterlagen den Grundsätzen des BStG entsprechen.

Die Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit sowie die prinzipielle Machbarkeit ist ebenso von der Projektwerberin im Anschreiben zur Vorlage zu bestätigen.

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit ist der Abteilung IVVS 1 im Zuge der Vorlage des Vorprojekts bekanntzugeben, ob für das Vorhaben eine Kostenbeteiligung Dritter erforderlich ist und ob diese aufgrund einer Abweichung zu den Festlegungen gem. der diesbezüglichen Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“ dem BMK gesondert zur Einvernehmensherstellung vorgelegt werden muss. Die Bestätigung der Einhaltung dieser Dienstanweisung ist dem BMK im Anschreiben zur Vorlage vorzulegen.

Die gesamten Projektunterlagen sind der Abteilung IVVS 1 in zweifacher Ausfertigung sowie im pdf-Format auf nicht wiederbeschreibbarem Datenträger vorzulegen.

4.2.3 Projektgliederung

Ein Vorprojekt ist entsprechend der nachstehenden Gliederung zu erstellen.

Die reduzierten Projekteinhalte bei bestimmten Vorhabentypen bzw. Projekttypen (z.B. Linienvorhaben, Anschlussstellen) sind den Anhängen 1 bis 4 zu entnehmen.

Gliederung des Vorprojekts

1. Inhaltsverzeichnis

Einlagenverzeichnis der vorgelegten Unterlagen

2. Kurzfassung

Zusammenfassende Beschreibung des Projektes

3. Übersichtslagepläne

In Abhängigkeit vom Projektumfang sind ein bzw. mehrere unterschiedliche Übersichtslagepläne in entsprechenden Detaillierungsgraden zu erarbeiten, die über die Topographie hinaus Auskunft geben über:

- die überregionale Bedeutung des ggst. Straßenzuges
- das bestehende Straßennetz (Bundesstraßen, Landesstraßen usw.)
- das bestehende Eisenbahnnetz
- etwaige Verknüpfungspunkte der Verkehrsinfrastruktur (wie z.B. Terminals)
- die im ggst. Projekt untersuchten Lösungsvorschläge (Varianten)
- wesentliche Umweltaspekte (Schutzgebiete, Lebensraumkorridore, Gewässer usw.)

4. Technischer Bericht

a) Rechtliche, konzeptive und wirtschaftliche Grundlagen des Bauvorhabens
BStG, Strategiedokumente, Dienstanweisungen des BMK, etc.

b) Projekthistorie

Darstellung des bisherigen Planungsablaufes unter besonderer Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Strategiedokumente, SP-V, Korridoruntersuchung, Voruntersuchungen, frühere Planungen und dgl. (Vergabezeitpunkt, planende Stelle, Planungsziel, Planungsergebnis - Zusammenfassung)
 - Zusammenfassung des ggst. Schriftverkehrs mit dem BMK
 - Bereits dem BMK vorgelegte Projekte (Vergabezeitpunkt, planende Stelle, Projektziel, Projektergebnis – Zusammenfassung), allfällige diesbezügliche Stellungnahmen bzw. Erlässe u. dgl. seitens des BMK
- c) Technische Grundlagen und Bestand
- Darlegung der für das ggst. Projekt herangezogenen Grundlagen (etwa Karten, Verkehrserhebungen usw.).
- Dabei hat auch der Technische Bericht Aussagen über die geologische und klimatische Situation des Untersuchungsraumes sowie entsprechende Abbildungen mit eingetragendem Untersuchungsraum (geologische Übersichtskarte; Übersichtsklimakarten auf Grundlage der Karten für mittlere Jahresniederschlagssumme, Temperaturminima der Luft, Temperaturminima und -maxima der Straßenoberfläche, Frostindexmaxima der Luft) zu enthalten. Beschreibung des aktuellen Bestandes aus multimodaler (verkehrsträger- und verkehrsarten- übergreifender) Sicht, Verkehrserhebungen und Verkehrsanalysen (z.B. Verkehrsstruktur, Verkehrsmengen, bisherige Verkehrsentwicklung, Infrastrukturbeschreibung, ggf. Bilddokumentationen usw.).
- Als Prognosehorizont ist in der Regel ein Zeitraum von mindestens 15 Jahren ab dem Zeitpunkt der Vorlage anzunehmen.
- Es ist dabei grundsätzlich von den Verkehrszahlen des verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmodells (Verkehrsprognose Österreich) auszugehen. Diese sind auch als Grundlage für weitere erforderliche detailliertere Verkehrsanalysen heranzuziehen; der Zeitpunkt der Verkehrserhebungen darf bei der Einreichung nicht länger als 3 Jahre zurückliegen.
- d) Nachweis der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Maßnahme
- Der Nachweis der Notwendigkeit beinhaltet neben den Vorgaben der Netzkonzeption die Summe aller für die Rechtfertigung einer Planung relevanten Fakten wie etwa allfällige Grenzwertüberschreitungen, Unfallhäufungspunkte, prognostizierte Verkehrsentwicklungen (s. Pkt. c) usw., aus denen sich in weiterer Folge die Planungsziele ableiten lassen. Auf Grundlage des Nachweises der Notwendigkeit ist der Nachweis der Zweckmäßigkeit einer straßenbaulichen Maßnahme zu erbringen.
- e) Deklaration der Planungsziele
- Aus dem Nachweis der Zweckmäßigkeit einer straßenbaulichen Maßnahme resultieren die Planungsziele. Im Variantenvergleich (NKU gem. RVS 02.01.22) ist

darzustellen, wie den Zielen entsprochen wird. Die Erreichung der Planungsziele ist für die Varianten nachvollziehbar darzulegen. Dabei ist auch die Nullvariante zu berücksichtigen, ausgenommen Neubauprojekte gem. Verzeichnisse 1 und 2 BStG.

f) Definition des Untersuchungsraumes

Der verkehrliche Untersuchungsraum umfasst jenen Bereich, der relevante Auswirkungen durch das Vorhaben erwarten lässt bzw. der von der Umsetzung des Projekts beeinflusst wird. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für das Vorprojekt ist so vorzunehmen, dass zu erwartende Auswirkungen von Varianten (Be- und Entlastungen) möglichst vollständig erfasst werden.

Für die Umweltuntersuchungen ist der Untersuchungsraum gem. der RVS Umweltuntersuchungen (04.01.11) abzugrenzen.

g) Definition des Planungsraumes

Der Planungsraum umfasst jenen Bereich, der durch die zweckmäßigen und machbaren Varianten festgelegt wird.

h) Variantenermittlung, -beschreibung und -auswahl

In der Variantenbeschreibung ist unter Bezugnahme auf das Planungsziel und die Erläuterung der Methodik der Entscheidungsvorbereitung (etwa Wirkungsanalyse oder dgl. gem. RVS 02.01.22) der Prozess der Variantenerstellung darzulegen. Dabei sind prinzipiell alle zweckmäßigen und machbaren Varianten aufzuzeigen.

Trassenvarianten sind in vergleichbarer Weise auszuarbeiten und übersichtlich für einen Variantenvergleich einander gegenüberzustellen. Dabei ist auch die Nullvariante zu berücksichtigen (Ausgenommen davon sind Neubauprojekte gem. Verzeichnis 1 und 2 BStG 1971 idGF.). Gegebenenfalls ist ein schrittweises Ausschließen der Varianten durchzuführen. Bei schwierigen geotechnischen Bedingungen sind geotechnische Untersuchungen und Begutachtungen bereits im Stadium des Vorprojekts durchzuführen, s. auch „Geotechnikerlass“ des ehemaligen Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten (nunmehr BMK).

Nach Erörterung aller prinzipiell realisierbaren Lösungsmöglichkeiten sind unter entsprechender Begründung jene Varianten auszuwählen, die hinsichtlich des Variantenvergleiches eine objektive und zweckmäßige Entscheidungsfindung zulassen. Die Gründe für das Ausscheiden von Varianten sind umfassend und nachvollziehbar zu dokumentieren (Raum, Verkehr, Umwelt, Kosten usw.).

Die Beurteilung von Varianten hat auf die Inhalte der Verkehrs-, Verkehrssicherheits-, Umwelt- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zurückzugreifen. Dabei sind insbesondere zu berücksichtigen:

- Klimawirkungen und klimatische Aspekte

- Flächen mit besonderer Sensibilität und Bedeutung für die Umwelt (z.B. ausgewiesene Schutzgebiete, ökologisch wertvolle Flächen, zusammenhängende Naturräume, natürlich gewachsene Böden, BEAT-Flächen, Lebensraumkorridore, Landschafts- und Ortsbild)
- Flächen mit sensiblen Vorgaben der Raumordnung (z.B. bestehende oder geplante Siedlungs- und Versorgungsbereiche, Gefahrenzonen, landwirtschaftliche Vorrangzonen, Grünzonen)
- Topografische und geologische Problembereiche
- Verdachtsflächen gem. Altlastensanierungsgesetz
- Militärische und zivile Schutzzonen

i) **Kostenermittlung**

Die Kostenermittlung ist für alle Varianten in gleichem, für eine Entscheidungsfindung hinreichenden Detaillierungsgrad durchzuführen. Dabei ist insbesondere eine Begründung für die gewählten Einheitskosten, etwa durch geeignete Referenzprojekte usw., vorzunehmen. Bei entsprechender Abhängigkeit der Baukosten von den geologischen bzw. hydrogeologischen Verhältnissen sind diesbezügliche Voruntersuchungen unter Berücksichtigung des „Geotechnikerlass“ des ehemaligen Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten (nunmehr BMK) durchzuführen.

Die Projektkosten sind anhand folgender Aspekte unter Bezug auf das Vorlagejahr auszuweisen.

Vorhabenskosten (= Gesamtkosten):

- Grundeinlöse
- Projektierung und Projektmanagement
- Bau: gem. folgender Gliederung:
 - Freilandabschnitte (gegliedert nach Abschnitten; inkl. Baustelleneinrichtung, Erdarbeiten, Entwässerungsarbeiten, Beton- und Mauerungsarbeiten, Oberbauarbeiten, Deckenarbeiten, Nebenarbeiten, Nebenanlagen, usw.)
 - Brücken und Durchlässe (gegliedert nach Objekten)
 - Tunnel und Unterflurtrassen inkl. Ausrüstung (Bau, elektro- und sicherheitstechnische Ausrüstung, Lüftung usw.; gegliedert nach Objekten)
 - Übergreifende Bauobjekte (gegliedert nach Maßnahmen wie etwa Lärmschutzmaßnahmen, Straßenausrüstung usw.)
 - Umweltmaßnahmen (z.B. gegliedert nach Landschaftsbau, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, Wildquerungshilfen, Amphibienschutz u. dgl., Deponierung von Überschussmassen usw.)

- falls erforderlich: weitere Gliederungen (etwa Einrichtungen für Mauteinhebung und Verkehrstelematik, Sonstiges wie Leitungsverlegungen, Verkehrsaufrechterhaltung während der Bauzeit usw.)
- Unvorhergesehenes
- Wertanpassung und Vorausvalorisierung (in Abhängigkeit vom vorgesehenen Errichtungszeitraum)

In den Vorhabenskosten sind auch jene der Länder bzw. Dritter enthalten, die getrennt vom Bundestraßenanteil darzustellen sind. Die Kosten für die bauliche und betriebliche Erhaltung sind getrennt nach den unterschiedlichen Bauwerken (z.B. Freiland, Brücke, Tunnel) abzuschätzen.

Die Projektwerberin hat jedenfalls bei Linienvorhaben auch die Lifecycle-costs der unterschiedlichen Bauwerke (z.B. Freiland, Brücke, Tunnel) zu berücksichtigen. Auf bauliche und sonstige Detailfragen ist, sofern es für die Abschätzung der Baukosten erforderlich ist, einzugehen.

- j) Beschreibung des Bauvorhabens
Beschreibung der vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen in hinreichender Genauigkeit.
- k) Abweichungen im Projekt von den einschlägigen Vorgaben
Abweichungen von einschlägigen Vorgaben (Normen, Richtlinien und dgl.) sind im Detail anzuführen und jeweils gesondert nachvollziehbar zu begründen. Die Abweichungen sind zusätzlich in einer Übersichtstabelle darzustellen.
- l) Anhang zum Technischen Bericht
Allfällige Stellungnahmen (insbesondere der Dienststellen für Wasserrecht, Raumplanung und Raumordnung sowie Natur- und Landschaftsschutz), Berechnungen, Bescheide diverser Behörden usw.

5. Regelquerschnitte

Relevante Regelquerschnitte.

6. Lagepläne

Lagepläne für alle unter Pkt. 4. lit. h ausgewählten entscheidungsrelevanten Varianten.

7. Längenschnitte

Längenschnitte für alle unter Pkt. 4. lit. h ausgewählten entscheidungsrelevanten Varianten.

8. Maßgebliche Querschnitte

Dabei sind spezielle Querschnitte in Bereichen von Geländeänderungen, Nebenanlagen, Kunstbauten, usw. zur besseren Nachvollziehbarkeit der diversen Varianten darzustellen.

9. Umweltuntersuchungen

Die Umweltuntersuchungen setzen sich aus dem zusammenfassenden Bericht und den Fachbeiträgen inkl. Plandarstellungen zu den für das Vorhaben relevanten Schutzgütern gem. UVP-Gesetz zusammen.

Im Rahmen des Vorprojekts haben die Umweltuntersuchungen einen Beitrag zur Variantenauswahl zu leisten (s. Pkt. 4. lit. h), indem sie Aussagen zur Sensibilität des betroffenen Planungsraumes (Variantenumfeld) sowie zur Wirkung der Varianten auf Raum und Umwelt trifft. Im Zuge der Umweltuntersuchungen ist eine vergleichende Bewertung der Trassenvarianten so vorzunehmen, dass Aussagen darüber getroffen werden können, bei welcher Trasse das geringste Konfliktpotenzial in Bezug auf die Schutzgüter zu erwarten ist.

Im Speziellen sind Beeinträchtigungen von Naturschutzgebieten, artenschutzrechtliche Aspekte, Lebensraumkorridore, Klimawirkungen und klimatische Aspekte sowie die Beanspruchung von Fläche und natürlich gewachsenem Boden (Flächenbilanzen, Ausweisung BEAT-Flächen gem. Bodenschutzkonzept nach Leitfaden „Die Schutzgüter Fläche und Boden in der Einzelfallprüfung und in der Umweltverträglichkeitsprüfung“) im Variantenvergleich gegenüberzustellen. Im Falle der möglichen erheblichen Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten bzw. des absehbaren Eintritts von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen ist zum Schutzgut biologische Vielfalt eine Risikoabschätzung hinsichtlich einer möglichen Alternativenprüfung vorzulegen.

Die möglichen Auswirkungen durch Naturgefahren (z.B. durch Hochwasser, Steinschlag, Lawinen) auf das Vorhaben sind zu berücksichtigen. Zu betrachten ist die Betriebsphase. Die Bauphase ist darzustellen, wenn Umweltauswirkungen variantenentscheidend sein können bzw. sich zwischen den Varianten wesentliche Unterschiede in Bezug auf einzelne Schutzgütern ergeben (z.B. Schutzgüter Klima, Boden, biologische Vielfalt oder Mensch). Es ist

gem. den aktuellen einschlägigen Verordnungen, Dienstanweisungen und Richtlinien vorzugehen.

Wenn Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter ausgeschlossen werden können, dann ist dies textlich und grafisch nachvollziehbar darzustellen und zu begründen.

Die relevanten Umwelt-RVS sind zu berücksichtigen.

10. Nutzen-Kosten-Untersuchung

Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU gem. RVS 02.01.22) sind Verfahren, die durch eine systematische Gegenüberstellung von positiven und negativen Wirkungen von Planungsvarianten eine rational begründete sowie transparente und daher nachvollziehbare Beurteilung der Entscheidungsfindung und des Einsatzes öffentlicher Mittel ermöglichen.

Für Projekte, für welche die Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Ab. 7 BStG 1971 idgF anzuwenden ist, sind die in der Verordnung genannten Schritte unter Anwendung der RVS 02.01.22 von der Projektwerberin nachvollziehbar aufzubereiten:

- a) Analyse der Problematik, Festlegung eines Zielsystems (s. Technischer Bericht Pkt. 4. lit c bis g)
- b) Erstellung von Varianten unter Berücksichtigung des Zielsystems
- c) Wirkungsanalyse der einzelnen Varianten
- d) Ermittlung einer Bestlösung durch die NKU samt Ausweisung der für die Reihung verantwortlichen Gewichtung der einzelnen Ziele
- e) Überprüfung der Sensibilität der Reihung. Ergibt sich aus der Wirkungsanalyse gem. lit. c) ein eindeutiges Ergebnis und sind durch eine Anwendung vertiefender Verfahren keine wesentlichen zusätzlichen Informationen für die Entscheidungsfindung zu erwarten, kann die Überprüfung der Sensitivität der Reihung entfallen.

Gem. dieser Verordnung ist die betriebswirtschaftliche Prüfung im eigenverantwortlichen Wirkungsbereich der Projektwerberin vorzunehmen.

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung ist jedenfalls ein Vergleich mit der Nullvariante vorzunehmen. Ausgenommen davon sind Neubauprojekte gem. Verzeichnis 1 und 2 BStG 1971 idgF.

Die Wirtschaftlichkeitsprüfung erfolgt grundsätzlich im Rahmen des Vorprojekts bzw. der Variantenuntersuchung. Bei wesentlichen Änderungen zwischen Vorprojekt bzw. Variantenuntersuchung und straßenbaulichem Projekt ist die Wirtschaftlichkeit im straßenbaulichen Projekt erneut zu prüfen. Etwaige wesentliche Änderungen sind von der Projektwerberin nachvollziehbar und begründet darzulegen und der Abteilung IVVS 1 vor der Vorlage des straßenbaulichen Projekts bekanntzugeben.

Für Projekte, für welche die genannte Verordnung nicht anzuwenden ist, ist die Variantenentscheidung mit Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf Grundlage der RVS 02.01.22 zu begründen.

11. Zeitplan für Projektrealisierung

In Form eines Ablaufdiagrammes sind die einzelnen Projektschritte (etwa Planungszeiten, Behördenverfahren, Genehmigungen u. dgl.) zeitlich zu planen und darzustellen.

12. Verkehrssicherheitsaudit und Folgenabschätzung

Gem. § 5 Abs 1 Zi 1 iVm § 5 Abs 3 BStG 1971 idgF ist eine Folgenabschätzung hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 2 km oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Bundesstraßen durchzuführen. Gem. § 5 Abs 1 Zi 2 iVm § 5 Abs 4 BStG 1971 idgF ist ein Verkehrssicherheitsaudit für Bundesstraßenbauvorhaben gem. § 4 Abs 1 BStG 1971 idgF durchzuführen.

Im Vorprojekt ist der Auditor bei der Variantenbeurteilung hinsichtlich des Kriteriums Verkehrssicherheit beizuziehen. Das Verkehrssicherheitsaudit ist jedenfalls für die Auswahlvariante vorzulegen.

Für das Verkehrssicherheitsaudit ist die aktuelle RVS 02.02.33 anzuwenden. Bei der Erstellung des Audits ist auch das Handbuch „Sicherheitsaudit von Straßen in Österreich“ zu beachten. Werden im Auditbericht angeführte Mängel nicht behoben, sind seitens der Projektwerberin die Gründe, die einer Umsetzung entgegenstehen, in einem Ausnahmebericht nachvollziehbar darzulegen (s. RVS 02.02.33). Dieser Ausnahmebericht ist von der Projektwerberin zu erstellen. Für die bessere örtliche Zuordnung kann dieser Ausnahmebericht als

zusätzliche Spalte in der Audittabelle erfolgen. Vom Auditor ist eine Stellungnahme abzugeben, ob die Planung den Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit gem. § 7 Abs 1 BStG 1971 idgF entspricht.

Zur Abdeckung der Erfordernisse gem. § 5 BStG 1971 idgF hinsichtlich einer Folgenabschätzung sind die in der zugehörigen Verordnung des BMVIT über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur angeführten Kriterien zu berücksichtigen. Die Ergebnisse sind im Technischen Bericht aufzunehmen.

13. Relevanzprüfung – Gefahrguttransporte

Bei Projekten, bei denen Tunnelstrecken in der Variantegegenüberstellung von variantenentscheidender Bedeutung sein können und mit Gefahrguttransporten zu rechnen ist, ist eine sicherheitsrelevante Untersuchung gem. RVS 09.03.12 vorzunehmen.

4.3 UVP-Vorverfahren

Die vorzulegenden Unterlagen haben ein UVE-Konzept und einen Auszug aus dem Vorprojekt (Technischer Bericht, Übersichtslageplan, Lagepläne, Längenschnitte, Regelquerschnitte, Umweltuntersuchungen) zu enthalten.

Wird bei einem Projekt ein UVP-Vorverfahren durchgeführt, sind die Ergebnisse (Stellungnahme der UVP-Behörde) in weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen.

4.4 UVP-Feststellungsverfahren

Hinsichtlich der vorzulegenden Unterlagen wird auf der Merkblatt B - Merkblatt für die Feststellung gem. § 24 Abs 5 UVP-G 2000 des BMVIT (nunmehr BMK) verwiesen.

4.5 Tunnelsicherheit

Hinsichtlich der Tunnelsicherheit wird auf das STSG 2006 idgF und die entsprechende Dienstanweisung der Tunnel-Verwaltungsbehörde verwiesen.

4.6 Straßenbauliches Projekt

4.6.1 Grundlegendes

Ein straßenbauliches Projekt ist der Abteilung IVVS 1 für die Vorhabenstypen 1 bis 3 in der in den Anhängen 1 bis 4 beschriebenen Form zur Freigabe zum nächsten Planungsschritt vorzulegen.

Die Ergebnisse einer SP-V und eines allfälligen UVP-Vorverfahrens sind zu berücksichtigen.

Bei den Vorhabenstypen 1 und 2 ist für die Erstellung eines straßenbaulichen Projekts im Regelfall eine Freigabe zum weiteren Planungsschritt auf Grundlage des vorgelegten Vorprojekts bzw. einer Variantenuntersuchung inkl. Einarbeitung etwaiger Auflagen und Bedingungen vorausgesetzt.

Beim Vorhabentyp 3 gilt dies, wenn ein Vorprojekt/Variantenuntersuchung ausgearbeitet und der Abteilung IVVS 1 vorgelegt wurde.

4.6.2 Projektvorlage

Im Zuge des Anschreibens zur Vorlage auf Freigabe für den nächsten Planungsschritt bestätigt die Projektwerberin die Prüfung der vorgelegten Unterlagen:

- Von der Projektwerberin ist zu bestätigen, dass die vorgelegten Unterlagen den Grundsätzen des BStG entsprechen.
- Die Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit sowie die prinzipielle Machbarkeit ist ebenso von der Projektwerberin zu bestätigen.
- Eine Bestätigung der Einhaltung der Mitfinanzierungs-Dienstanweisung ist dem BMK vorzulegen.

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeitsprüfung wird auf die oben angeführte Vorgangsweise bei den einzelnen Vorhabenstypen verwiesen.

Die gesamten Projektunterlagen sind der Abteilung IVVS 1 in zweifacher Ausfertigung sowie im pdf-Format auf nicht wiederbeschreibbarem Datenträger vorzulegen.

Weitere Vorgangsweise

Bei wesentlichen Änderungen gegenüber dem Vorprojekt/Variantenuntersuchung sind diese nachvollziehbar zu begründen. In diesen Fällen hat bei Projekten, für welche die Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs 1 BStG 1971 idgF anzuwenden ist, eine ergänzende Prüfung der Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Untersuchung) unter Anwendung der RVS 02.01.22 zu erfolgen; diese ist mit der Vorlage des straßenbaulichen Projekts bei der Abteilung IVVS 1 nachvollziehbar nachzuweisen. Der Abteilung IVVS 1 ist im Zuge der Vorlage des Projekts bekanntzugeben, ob für das Vorhaben eine Kostenbeteiligung Dritter erforderlich ist und ob diese aufgrund einer Abweichung zu den Festlegungen gem. der diesbezüglichen Dienstanweisung dem BMK gesondert zur Einvernehmensherstellung vorgelegt werden muss.

4.6.3 Projektgliederung

Grundsätzlich ist das straßenbauliche Projekt wie nachstehend beschrieben zu gliedern und zu erstellen. Die reduzierten Projektinhalte bei bestimmten Vorhabentypen sind den Anhängen 1 bis 4 zu entnehmen bzw. im Einzelfall mit der Abteilung IVVS 1 abzustimmen.

Gliederung des straßenbaulichen Projekts

1. Inhaltsverzeichnis

Einlagenverzeichnis der Unterlagen

2. Kurzfassung

Zusammenfassende Beschreibung des Projektes

3. Übersichtskarte

Übersichtskarten z.B. auf Basis einer ÖK50 mit angrenzenden Straßenzügen

4. Trassenplan

Ein Trassenplan ist im Falle einer Beantragung eines Bescheides gem. § 4 BStG 1971 idgF als Teil des straßenbaulichen Projekts beizulegen. Für die Ausgestaltung ist das Merkblatt E des BMVIT (nunmehr BMK) zu beachten.

5. Entscheidungsgrundlagen

Nachweis der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des Projekts (aus dem Vorprojekt). Bei Vorhaben in denen kein Vorprojekt/Variantenuntersuchung vorgelegt wurde, ist der Nachweis im straßenbaulichen Projekt entsprechend den Anforderungen im Vorprojekt (s. Kapitel 4.2) vorzulegen.

6. Technischer Bericht

a) Beschreibung des Bauvorhabens

Beschreibung des Gesamtprojekts und aller dabei vorgesehenen Maßnahmen (auch betriebliche Einrichtungen wie Betriebsumkehren, Stützpunkte, Park- und Rastplätze u. dgl.) in hinreichender Genauigkeit. Abweichungen von Vorgaben und Richtlinien sind dabei nachvollziehbar zu begründen.

b) Projekthistorie

Zusammenfassende Begründung für die Notwendigkeit des Bauvorhabens und die Trassenentscheidung.

Darstellung des bisherigen Planungsablaufes unter besonderer Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Bereits dem BMK vorgelegtes Vorprojekt (Vorlagezeitpunkt, planende Stelle, Projektziel, Projektergebnis und ausgewählte Variante – Zusammenfassung, allfällige diesbezügliche Stellungnahmen bzw. Erlässe u. dgl. seitens des BMK) bzw. sonstige Planungen oder Voruntersuchungen einschließlich rechtliche, konzeptive und wirtschaftliche Grundlagen des Bauvorhabens (BStG, Mobilitätsmasterplan, SP-V, Dienstanweisungen etc.).
- Gegebenenfalls Auflagen und Bedingungen aus dem Vorprojekt

c) Grundlagen und Bestand

Darlegung der für das ggst. Projekt herangezogenen Grundlagen (wie Karten, Verkehrserhebungen usw.).

Dabei hat auch der Technische Bericht Aussagen über die geologische und klimatische Situation des Untersuchungsraumes sowie entsprechende Abbildungen mit eingetragenem Untersuchungsraum (geologische Übersichtskarte; Übersichts-

Klimakarten auf Grundlage der Karten für mittlere Jahresniederschlagssumme, Temperaturminima der Luft, Temperaturminima und -maxima der Straßenoberfläche, Frostindexmaxima der Luft) zu enthalten. Beschreibung des aktuellen Bestandes aus multimodaler (verkehrsträger- und verkehrsartenübergreifender) Sicht, Verkehrserhebungen und Verkehrsanalysen (z.B. Verkehrsstruktur, Verkehrsmengen, bisherige Verkehrsentwicklung, Infrastrukturbeschreibung, ggf. Bilddokumentationen usw.).

Darstellung der Unfallsituation im Bereich der geplanten Maßnahme sowie Darstellung von evtl. vorhandenen Unfallhäufungsstellen.

d) Variantenbeschreibung

Eine Beschreibung von Varianten ist nur erforderlich, wenn diese nicht bereits in einem Vorprojekt bzw. einer Variantenuntersuchung erfolgt ist (ausgenommen bei wesentlichen Änderungen).

e) Kostenermittlung

Die Kostenermittlung ist in einem dem Projektstand entsprechenden Detaillierungsgrad durchzuführen.

Die Projektkosten sind gem. folgender Aspekte unter Bezug auf das Vorlagejahr auszuweisen:

Vorhabenskosten (=Gesamtkosten):

- Grundeinlöse
- Projektierung und Projektmanagement
- Bau: gem. folgender Gliederung:
 - Freilandabschnitte (gegliedert nach Abschnitten; inkl. Baustelleneinrichtung, Erdarbeiten, Entwässerungsarbeiten, Beton- und Mauerungsarbeiten, Oberbauarbeiten, Deckenarbeiten, Nebenarbeiten, Nebenanlagen usw.)
 - Brücken und Durchlässe (gegliedert nach Objekten)
 - Tunnel und Unterflurtrassen inkl. Ausrüstung (Bau, elektro- und sicherheitstechnische Ausrüstung, Lüftung usw.; gegliedert nach Objekten)
 - Übergreifende Bauobjekte (gegliedert nach Maßnahmen wie etwa Lärmschutzmaßnahmen, Straßenausrüstung usw.)
 - Umweltmaßnahmen (z.B. gegliedert nach Umweltmaßnahmen wie Landschaftsbau, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, Wildquerungshilfen, Amphibienschutz u. dgl., Deponierung von Überschussmassen usw.)
 - falls erforderlich: weitere Gliederungen (etwa Einrichtungen für Mauteinhebung und Verkehrstelematik, Sonstiges wie Leitungsverlegungen, Verkehrsaufrechterhaltung während der Bauzeit usw.)

- Unvorhergesehenes
- Wertanpassung und Vorausvalorisierung (in Abhängigkeit vom vorgesehenen Errichtungszeitraum)

In den Vorhabenskosten sind auch jene der Länder bzw. Dritter enthalten, die getrennt vom Bundestraßenanteil darzustellen sind. Die Kosten für die bauliche und betriebliche Erhaltung sind getrennt nach den unterschiedlichen Bauwerken (z.B. Freiland, Brücke, Tunnel) abzuschätzen.

Auf bauliche und sonstige Detailfragen ist, sofern es für die Abschätzung der Baukosten erforderlich ist, einzugehen.

Bei Mitfinanzierungen ist gem. der diesbezüglichen Dienstanweisung vorzugehen.

f) Abweichungen im Projekt von den einschlägigen Vorgaben

Abweichungen von einschlägigen Vorgaben (Normen, Richtlinien u. dgl.) sind im Detail anzuführen und jeweils gesondert nachvollziehbar zu begründen. Die Abweichungen sind zusätzlich in einer Übersichtstabelle darzustellen.

g) Anhang zum Technischen Bericht

Allfällige Stellungnahmen (insbesondere der Dienststellen für Wasserrecht, Raumplanung und Raumordnung sowie Natur- und Landschaftsschutz), Berechnungen, Bescheide diverser Behörden usw.

h) Betriebliche Erfordernisse

Bei Anlagen des Straßenbetriebs (wie z.B. Betriebsumkehren, Stützpunkte, Park- und Rastplätze, Zufahrten zu Gewässerschutzanlagen u. dgl.) sowie bei sonstigen Zu- und Abfahrten an Bundesstraßen wie z.B. Einsatzkräftezufahrten, welche keine Anschlussstellen darstellen, ist das betriebliche Erfordernis nachvollziehbar darzulegen.

7. Übersichtslageplan

In Abhängigkeit vom Projektumfang ein bzw. mehrere Übersichtslagepläne

8. Übersichtslängenschnitt

In Abhängigkeit vom Projektumfang ein bzw. mehrere Übersichtslängenschnitte

9. Lagepläne

Lagepläne der Hauptanlage, aller Anschlüsse, Wege, Kunstbauten u. dgl.

10. Kotierte Lagepläne

Im Bedarfsfall (z.B. für den engeren Bereich abspringender und einmündender Rampenfahrbahnen, Kreisverkehrsanlagen).

11. Achsberechnungen

Koordinatenverzeichnis der Lageelemente bzw. geschriebene Längenschnitte der Hauptanlage, aller Anschlüsse, Wege, Kunstbauten u. dgl.

12. Längenschnitte

Längenschnitte der Hauptanlage, aller Anschlüsse, Wege, Kunstbauten u. dgl.

13. Regelprofile

Charakteristische Regelquerschnitte (einschließlich Brücken, Tunnel u. dgl.).

14. Querprofile

Querprofile der Hauptanlage, aller Anschlüsse, Wege u. dgl.

15. Entwässerung

Bei Entwässerungsmaßnahmen ist ein Entwässerungskonzept in Form von planlichen Darstellungen (Lagepläne, Längenschnitte u. dgl.) für die Entwässerung zu erstellen.

16. Objekte und Sonderbauwerke (Brücken, Durchlässe, Tunnel u. dgl.)

Charakteristische Längenschnitte, Querprofile, Ansichten u. dgl. (mit Angabe der lichten Höhen und Weiten, Grundwasserstände usw.)

Insbesondere ist für Brücken mit einer Gesamtstützweite von über 50 m, die im Erhaltungsbereich der Projektwerberin liegen, eine Stellungnahme über die statisch-konstruktive Prüfung des Brückenentwurfs durch ein unabhängiges Ingenieurbüro oder einen Ziviltechniker unter Anwendung der RVS 06.01.41 vorzulegen. Bei der Planung ist auf die Zugänglichkeit und Austauschbarkeit der Brückenlager zu achten.

17. Massenberechnung

Massenberechnung der Hauptanlage, der Anschlüsse, der Wege u. dgl.

18. Massenbewirtschaftungskonzept

Bilanz über zu- und abgeführte Massen sowie Konzept über die Massenverfuhr

19. Detaillierte Kostenermittlung

Kostenberechnung gegliedert gem. Beschreibung unter Pkt. 6.e.

20. Kostenteilungspläne

Kostenteilungspläne für Bau und Betrieb

21. Umweltuntersuchungen

Bei Projekten, bei denen die Vorlage eines Vorprojekts bzw. einer Variantenuntersuchung erfolgt ist und im nächsten Schritt eine Genehmigung nach UVP-G oder § 4 Abs 1 BStG bzw. § 4 Abs 3 BStG erforderlich wird, ist die Vorlage von Umweltuntersuchungen im Rahmen des straßenbaulichen Projekts nicht notwendig, außer es ergeben sich wesentliche Änderungen.

Im Fall von wesentlichen Änderungen zum Vorprojekt bzw. zur Variantenuntersuchung sind die Umweltuntersuchungen in mindestens gleicher Untersuchungstiefe darzustellen.

In den anderen Fällen, in denen Umweltuntersuchungen im straßenbaulichen Projekt vorzulegen sind, ist ein zusammenfassender Bericht zu den Umweltuntersuchungen und ein Bericht zur Maßnahmenplanung inklusive entsprechender Plandarstellungen anzuschließen. Untersuchungsumfang und -methoden sind RVS 04.01.11 und RVS 04.01.12 sowie ggf. weiteren Umwelt-RVS zu entnehmen.

22. Verkehrsuntersuchung

Die Verkehrsuntersuchung ist die Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnung und die Emissionsberechnung.

Als Prognosehorizont ist in der Regel ein Zeitraum von mindestens 15 Jahren ab dem Zeitpunkt der Einreichung anzunehmen.

Es ist dabei grundsätzlich von den Verkehrszahlen des von BMK, ASFINAG, ÖBB und SCHIG beauftragten verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmodells (aktuelle Verkehrsprognose Österreich) auszugehen. Diese sind auch als Grundlage für weitere erforderliche detailliertere Verkehrsanalysen heranzuziehen; deren Erstellung soll zum Zeitpunkt der Einreichung nicht länger als 2 (bei Großprojekten 3) Jahre zurückliegen.

23. Geotechnische Untersuchungen

Die geotechnischen Untersuchungen sind gem. dem diesbezüglichen Grundsatzterlass („Geotechnikerlass“) des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten (nunmehr BMK) vorzunehmen.

24. Bauphase

Zur Sicherstellung einer verkehrssicheren und umweltverträglichen Baudurchführung ist eine Ablaufplanung (Baustellenkonzept) einschließlich etwaiger einzelner Bauphasen vorzulegen.

25. Zeitplan für Projektrealisierung

In Form eines Ablaufdiagrammes sind die einzelnen Projektschritte (etwa Planungszeiten, Behördenverfahren, Genehmigungen u. dgl.) zeitlich zu planen und darzustellen.

26. Verkehrssicherheitsaudit und Folgenabschätzung

Gem. § 5 Abs 1 Zi 1 iVm § 5 Abs 3 BStG 1971 idgF ist eine Folgenabschätzung hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 2 km oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Bundesstraßen durchzuführen. Bei wesentlichen Änderungen an bestehenden Bundesstraßen ist für die Auflassung von Straßenteilen nach § 4 Abs 3 BStG 1971 idgF eine Folgenabschätzung hinsichtlich der Verkehrssicherheit in vereinfachter Form auszuarbeiten. Gem. § 5 Abs 1 Zi 2 iVm § 5 Abs 4 BStG 1971 idgF ist ein Verkehrssicherheitsaudit für Bundesstraßenbauvorhaben gem. § 4 Abs 1 BStG 1971 idgF durchzuführen.

Für das Verkehrssicherheitsaudit für das straßenbauliche Projekt ist die aktuelle RVS 02.02.33 anzuwenden. Bei der Erstellung des Audits ist auch das Handbuch zur Durchführung von Road Safety Inspection (RSI) zu beachten.

Werden im Auditbericht angeführte Mängel nicht behoben, sind seitens der Projektwerberin die Gründe, die einer Umsetzung entgegenstehen, in einem Ausnahmebericht nachvollziehbar darzulegen (s. RVS 02.02.33). Dieser Ausnahmebericht ist von der Projektwerberin zu erstellen. Für die bessere örtliche Zuordnung kann dieser Ausnahmebericht als zusätzliche Spalte in der Audittabelle erfolgen. Vom Auditor ist eine Stellungnahme abzugeben, ob die Planung den Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit gem. § 7 Abs 1 BStG 1971 idgF entspricht.

Zur Abdeckung der Erfordernisse gem. § 5 BStG 1971 idgF hinsichtlich einer Folgenabschätzung sind die in der zugehörigen Verordnung des BMVIT über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur angeführten Kriterien zu berücksichtigen. Die Ergebnisse sind im Technischen Bericht aufzunehmen.

4.7 Trassenfestlegungsverfahren

Das Trassenfestlegungsverfahren gem. § 4 Abs 1 BStG wird von der Abteilung IVVS 3 durchgeführt. Das Einreichprojekt zum Trassenfestlegungsverfahren basiert in der Regel auf dem von der Abteilung IVVS 1 freigegebenen straßenbaulichen Projekt. Die Umweltuntersuchungen zu den Schutzgütern sind gem. RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen durchzuführen und die Umweltmaßnahmen gem. RVS 04.01.12 darzustellen, weitere Umwelt-RVS sind ggf. zu berücksichtigen. Neben den entsprechenden Berichten sind zu den relevanten Fachgebieten und den Umweltmaßnahmen auch Plandarstellungen vorzulegen.

Hinsichtlich der Anforderungen an die Gestaltung von Trassenplänen wird auf das Merkblatt E des BMVIT (nunmehr BMK) verwiesen.

4.8 Auflassungsverfahren

Das Auflassungsverfahren gem. § 4 Abs 3 BStG wird von der Abteilung IVVS 3 durchgeführt. Das Einreichprojekt zum Auflassungsverfahren basiert in der Regel auf dem von der Abteilung IVVS 1 freigegebenen straßenbaulichen Projekt. Die Umweltuntersuchungen zu den

Schutzgütern sind im Sinne der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen durchzuführen und die Umweltmaßnahmen im Sinne der RVS 04.01.12 darzustellen, weitere Umwelt-RVS sind ggf. zu berücksichtigen. Neben den entsprechenden Berichten sind zu den relevanten Fachgebieten und den Umweltmaßnahmen auch Plandarstellungen vorzulegen.

Hinsichtlich der Anforderungen an die Vorlage von Unterlagen wird auf das Merkblatt H des BMVIT (nunmehr BMK) verwiesen.

4.9 UVP-Verfahren

Das UVP-Verfahren wird von der Abteilung IVVS 4 durchgeführt.

Die Unterlagen (UVE) für die UVP mit Trassenfestlegungsverfahren gem. § 4 Abs 1 BStG 1971 idgF setzen sich aus dem Antrag, dem Vorhaben inklusive Materienrechte, den Verkehrsuntersuchungen und weiterführenden Unterlagen und der UVE zusammen. Das straßenbauliche Projekt bildet die Grundlage für das technische Vorhaben.

Für die Fachbeiträge der Umweltverträglichkeitserklärung zu den einzelnen Schutzgütern nach UVP-G sind Umweltuntersuchungen gem. RVS 04.01.11 durchzuführen. Die Untersuchungen sind so vorzunehmen, dass Aussagen darüber getroffen werden können, ob durch das Vorhaben bau- und betriebsbedingt erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt ausgeschlossen werden können. Allfällige Verwirklichungsabschnitte sind zu berücksichtigen. Neben den entsprechenden Berichten sind auch Plandarstellungen vorzulegen.

Es sind für die Bau- und Betriebsphase Maßnahmen gem. RVS 04.01.12 zu entwickeln, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich, ausgeglichen werden. Die Maßnahmen sind in einem Maßnahmenbericht im Detail zu beschreiben und in einem Maßnahmenplan darzustellen.

Für das Schutzgut Boden ist ein Bodenschutzkonzept gem. UVP-G bzw. dem Leitfaden „Die Schutzgüter Fläche und Boden in der Einzelfallprüfung und in der Umweltverträglichkeitsprüfung“ vorzulegen. Für das Schutzgut Klima ist u.a. ein Klima- und Energiekonzept auszuarbeiten, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima in Bau und Betrieb aufzeigt. Im Falle der erheblichen Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten oder des Eintritts von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen ist zum Schutzgut biologische Vielfalt mit der UVE eine Alternativenprüfung vorzulegen.

Es ist gem. den aktuellen einschlägigen Dienstanweisungen, Leitfäden und den Umwelt-RVS vorzugehen.

4.10 Bauprojekt

Das Bauprojekt hat die im straßenbaulichen Projekt enthaltenen Unterlagen, alle in den vorhergehenden Planungsstufen formulierten Maßnahmen, mit denen nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder ausgeglichen werden können, sowie alle umweltrelevanten Maßnahmen und Auflagen, die sich aus den materienrechtlichen Behördenverfahren und einem allfälligen UVP-Verfahren ergeben haben, zu enthalten (baureife Aufbereitung in den betreffenden Plan- und Textwerken). In weiterer Folge ist die technische Umsetzung der Umweltmaßnahmen organisatorisch vorzubereiten sowie baubegleitend zu beaufsichtigen und nachvollziehbar zu dokumentieren. Dasselbe gilt auch für Maßnahmen zur Nachsorge und zur Beweissicherung. Für Kunstbauten wie Brücken, Tunnel u. dgl. sind eigene Projekte bzw. Operate zu erstellen. Die einschlägigen RVS sind einzuhalten.

Dem Bauprojekt ist eine detaillierte nachvollziehbare Kostenschätzung, basierend auf einer Massenermittlung und einem Leistungsverzeichnis anzuschließen. Diese hat die gesamten Vorhabenskosten zu umfassen.

Aus dem Technischen Bericht, den Plänen und den eingearbeiteten Umweltmaßnahmen müssen u.a. alle jene Maßnahmen klar erkennbar sein, welche durch rechtliche Verpflichtungen der Projektwerberin begründet sind. Für darüberhinausgehende Maßnahmen ist der Kostenträger anzuführen.

Bei Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung bestehender Verkehrsbeziehungen (§ 12 BStG 1971 idgF) sind auch die wesentlichen Bestandsdaten anzugeben.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prinzipschema Planungsschritte	11
Abbildung 2: Schema einer Netzveränderung	12

Literaturverzeichnis

Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), idgF

Bundesgesetz über die Sicherheit von Straßentunnel (Straßentunnel-Sicherheitsgesetz – STSG 2006), idgF

Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz 2005), idgF

Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz 1971 – BStG 1971), idgF

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Dienstanweisung Erweiterte Strategische Analyse (ESA) für Anschlussstellenwünsche (2021), GZ: BMVIT-2021-0.350.955
bmvit.gv.at/dam/bmvitgvat/content/themen/strasse/infrastruktur/planung/dienstanweisungen/Dienstanweisung_ESA.pdf [abgerufen am 03.11.2023]

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Leitfaden „Strategische Prüfung im Verkehrsbereich“ (SP-V Leitfaden, 2023)
bmk.gv.at/dam/bmvitgvat/content/themen/verkehrsplanung/strategische_pruefung/spv_leitfaden/spv_leitfaden.pdf [abgerufen am 15.07.2024]

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich (2021)
bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html [abgerufen am 15.07.2024]

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Verzeichnis der Dienstanweisungen
bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/planung/dienstanweisungen.html#verzeichnis-der-dienstanweisungen-0-4 [abgerufen am 15.07.2024; jährliche Publikation]

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Leitfaden „Die Schutzgüter Fläche und Boden in der Einzelfallprüfung und in der Umweltverträglichkeitsprüfung“
bmk.gv.at/dam/bmvitgvat/content/themen/klima/betriebl_umweltschutz/uve_uvp_leitfaden/UVP-L_Flaeche_Boden.pdf (2023)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Dienstanweisung Mitfinanzierung von Projekten (2018), GZ: BMVIT-90.350/0001-II/FC/2018

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Merkblatt B: Merkblatt für die Feststellung gem. § 24 Abs 5 UVP-G 2000 (2009)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Merkblatt E: Merkblatt für die Gestaltung von Trassenplänen (2007)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Merkblatt H: Merkblatt für die Auflassung von Straßenteilen als Bundesstraße (2007)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), ÖBB, ASFINAG, SCHIG: Verkehrsprognose Österreich 2025+ (2009)
bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/verkehrsprognose/verkehrsprognose2025.html
[abgerufen am 03.11.2023]

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Verordnung über die Wirtschaftlichkeitsprüfung bei Bundesstraßenbauvorhaben, idgF.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Verordnung über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, idgF.

Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten: Allgemeine bautechnische Angelegenheiten; geotechnische Maßnahmen; Fassung 1997 („Geotechnik Erlass“), GZ: 800.040/35-VI/B/7a/97
bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/planung/geotechnik.html [abgerufen am 03.11.2023]

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

eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0042

[abgerufen am 03.11.2023]

Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 02.01.22 – Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen (Stand: Oktober 2010)

Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 02.02.33 – Road Safety Audit (Stand: Juli 2012)

Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 04.01.11 – Umweltuntersuchung (Stand: April 2017; letzte Änderung: Januar 2022)

Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 04.01.12 – Umweltmaßnahmen (Stand: Oktober 2015; letzte Änderung: Januar 2022)

Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 05.06.11 – Visuelle Störwirkungen – Kriterien zu Standorten von Informationsträgern (Stand: Dezember 2011)

Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 05.06.12 – Visuelle Informationsträger für verkehrsfremde Zwecke (Stand: Dezember 2019)

Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 09.03.12 – Risikobewertung von Gefahrguttransporten in Straßentunnel (Stand: Juni 2012; letzte Änderung: Februar 2016)

Fruchtgenussvertrag abgeschlossen aufgrund des Artikel I Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 zwischen der Republik Österreich, vertreten durch den Bundesminister für Finanzen, einerseits und der ASFINAG Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft andererseits, unterfertigt am 23.06.1997 bzw. 25.07.1997

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Handbuch zur Durchführung von Road Safety Inspection (RSI, 2014) [bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten/38_ris.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/forschungsarbeiten/38_ris.html) [abgerufen am 15.07.2024]

Abkürzungen

Abs	Absatz
Abt.	Abteilung
ASFINAG	Autobahnen und Schnellstraßen Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASt.	Anschlussstelle
BEAT	Bodenbedarf für die Ernährungssicherung in Österreich
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BKA	Bundeskanzleramt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BStG	Bundesstraßengesetz
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EN	Europäische Norm
ESA	Erweiterte strategische Analyse
FStr.	Fahrstreifen
FSV	Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
gem.	gemäß
ggst.	gegenständlich
GZ	Geschäftszahl
idgF	in der geltenden Fassung
iVm	in Verbindung mit
IVVS	Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit
JDTV	Jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
Kat.	Kategorie
Kfz	Kraftfahrzeug
Mio.	Millionen
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖNORM	Österreichische Norm

RFB	Richtungsfahrbahn
RSI	Road Safety Inspection
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
SCHIG	Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft
SP-V	Strategische Prüfung Verkehr
STSG	Straßentunnelsicherheitsgesetz
UNESCO	Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur
USt	Umsatzsteuer
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VO	Verordnung

Anhang 1: Vorhabenstyp 1

Vorhabenstyp 1 § 4 BStG-pflichtig UVP-pflichtig	vorzulegende Projektunterlagen	verbindlich	nach Erfordernis	reduzierter Umfang
Neubau einer Bundesstraße oder eines Teilabschnittes	SP-V Scopingdokument/ Umweltbericht	X		
	Voruntersuchung		X	
	Vorprojekt	X		
	Straßenbauliches Projekt	X		
	UVE-Konzept		X	
UVE/§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X			
FStr.-Zulegung (z.B. 2 auf 4, auf 5, auf 6 und mehr) ? 10 km bzw. Errichtung 2. RFB ? 10 km bzw. jeweils < 10 km, aber mit angrenzendem Teilstück, verordnet oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegeben, und gemeinsam ? 10 km	Voruntersuchung		X	
	Vorprojekt	X ^a		
	Straßenbauliches Projekt	X		
	UVE-Konzept		X	
UVE/§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X			
Neubau einer AST. oder einer Rampe, die eine neue Verkehrsrelation erzeugt, bei DTV ? 8.000 Kfz/24h in Summe auf allen Rampen im Prognosezeitraum von 5 Jahren	ESA Projekt	X		
	Vorprojekt	X ^b		
	UVE-Konzept		X	
	UVE/§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X		
Bei den nachstehenden Vorhaben ergibt sich die UVP-Pflicht ggf. aus § 23a (2) Z 3 UVP-G (Einzelfallprüfung)				
FStr.-Zulegung (z.B. 2 auf 4, auf 5, auf 6 und mehr) < 10 km; jede andere FStr.-Zulegung (z.B. 2 auf 3, 3 auf 4); Errichtung 2. RFB < 10 km	Voruntersuchung		X	
	Vorprojekt	X ^a		
	Straßenbauliches Projekt	X		
	Einreichprojekt für UVP-Feststellungsverfahren	X		
UVE/§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X			
Änderung Straßenachse ? 5 m oder Nivelette ? 5 m	Voruntersuchung		X	
	Vorprojekt	X		R1
	Straßenbauliches Projekt	X		
	Einreichprojekt für UVP-Feststellungsverfahren	X		
UVE/§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X			
Neubau einer AST. oder einer Rampe, die eine neue Verkehrsrelation erzeugt, bei DTV < 8.000 Kfz/24h in Summe auf allen Rampen im Prognosezeitraum von 5 Jahren (ausgenommen bei ausschließlicher Berührung des schutzwürdigen Gebietes Kat. E gemäß Anhang 2 UVP-G)	ESA Projekt	X		
	Vorprojekt	X ^b		R1
	Einreichprojekt für UVP-Feststellungsverfahren	X		
	UVE/§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X		
Betriebe ? 5 ha; Parkplätze ? 750 Stellplätze	Straßenbauliches Projekt	X		
	Einreichprojekt für UVP-Feststellungsverfahren	X		
	UVE/§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X		
Sonstige bauliche Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen erweitert werden	Straßenbauliches Projekt		X	
	Einreichprojekt für UVP-Feststellungsverfahren	X		
	UVE/§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X		
^{a)} Vorprojekt verbindlich, wenn der Anteil der ASFINAG an den Vorhabenskosten den Schwellenwert gemäß Wirtschaftlichkeits-VO (€ 15 Mio. netto gemäß Fassung 2018) übersteigt - für diese Projekte erfolgt eine Prüfung gemäß der Wirtschaftlichkeits-VO iVm § 7 (7) BStG ^{b)} Das Vorprojekt hat für die Auswahlvariante zumindest die Unterlagen 9 bis 20 sowie 26 des straßenbaulichen Projektes gemäß Anhang 4 zu inkludieren.				

Anhang 2: Vorhabenstyp 2

Vorhabenstyp 2 § 4 BStG-pflichtig nicht UVP-pflichtig	vorzulegende Projektunterlagen	verbindlich	nach Erfordernis	reduzierter Umfang
Auflassung gem. § 4 (3) BStG von Straßenteilen	Variantenuntersuchung*	X ^a		
	Straßenbauliches Projekt	X ^c		R2
	§ 4 (3) BStG Einreichprojekt	X		
Bei den nachstehenden Vorhaben ergibt sich keine UVP-Pflicht ggf. aus § 23a (2) Z 3 UVP-G (Einzelfallprüfung)				
Errichtung 2. RFB < 10 km; Änderung der Straßenachse ? 5 m oder Nivelette ? 5 m	Vorprojekt	X ^a		R1
	Straßenbauliches Projekt	X		
	Einreichprojekt für UVP-Feststellungsverfahren	X		
	§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X		
Neubau einer ASt. oder einer Rampe, die eine neue Verkehrsrelation erzeugt, bei DTV < 8.000 Kfz/24h in Summe auf allen Rampen im Prognosezeitraum von 5 Jahren (ausgenommen bei ausschließliche Berührung des schutzwürdigen Gebietes Kat. E gemäß Anhang 2 UVP-G)	ESA Projekt	X		
	Vorprojekt	X ^b		R1
	Einreichprojekt für UVP-Feststellungsverfahren	X		
	§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X		
Parkplätze ? 750 Stellplätze Betriebe (Raststätten usw.) ? 5 ha	Straßenbauliches Projekt	X		R1
	Einreichprojekt für UVP-Feststellungsverfahren	X		
	§ 4 (1) BStG Einreichprojekt	X		

^{a)} Vorprojekt verbindlich, wenn der Anteil der ASFINAG an den Vorhabenskosten den Schwellenwert gemäß Wirtschaftlichkeits-VO (€ 15 Mio. netto gemäß Fassung 2018) übersteigt - für diese Projekte erfolgt eine Prüfung gemäß der Wirtschaftlichkeits-VO

^{b)} Das Vorprojekt hat für die Auswahlvariante zumindest die Unterlagen 9 bis 20 sowie 26 des straßenbaulichen Projektes gemäß Anhang 4 zu inkludieren.

^{c)} wenn keine Variantenuntersuchung vorzulegen ist, erfolgt die Variantenbetrachtung im straßenbaulichen Projekt

* Sonderfall eines Vorprojekts

Anhang 3: Vorhabenstyp 3

<p style="text-align: center;">Vorhabenstyp 3 nicht § 4 BStG-pflichtig nicht UVP-pflichtig</p>	<p style="text-align: center;">vorzulegende Projektunterlagen</p>	<p style="text-align: center;">verbindlich</p>	<p style="text-align: center;">nach Erfordernis</p>	<p style="text-align: center;">reduzierter Umfang</p>
Nachstehende Vorhaben sind nicht UVP-pflichtig aufgrund der Ausnahmen des § 23a (2) Z 3 UVP-G				
Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen	keine Vorlage erforderlich			
Umweltschutzmaßnahmen	keine Vorlage erforderlich			
Umlegung von bestehenden Trassen auf Grund eines Katastrophenfalles oder Brückenneubauten	keine Vorlage erforderlich			
Parkplätze < 750 Stellplätze	keine Vorlage erforderlich			
Anlagen für den Straßenbetrieb (z.B. Kontrollplätze, Betriebsumkehren usw.)	keine Vorlage erforderlich			
Betrieb (Raststätten usw.) < 5 ha	keine Vorlage erforderlich			
Änderung Straßenachse < 5 m oder Nivelette < 5 m	Varianteuntersuchung**	X ^b		
Zulegung Kriechspur	Varianteuntersuchung*	X ^a		
	straßenbauliches Projekt		X	R1
Rampenverlegung und Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten und Anschlussstellen, die keine neue Verkehrsrelation erzeugen	Varianteuntersuchung*	X ^a		
	Straßenbauliches Projekt		X	R1
Sonstige bauliche Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden (z.B. Querschnittsverbreiterungen, Bypässe, Sicherheitsausbauten)	Varianteuntersuchung**	X ^b		
Nachstehende Vorhaben sind nicht UVP-pflichtig als Ergebnis einer Einzelfallprüfung gem. § 23a (2) Z 3 UVP-G				
FStr.-Zulegung (z.B. 2 auf 4, auf 5, auf 6 und mehr) < 10 km; jede andere FStr.-Zulegung (z.B. 2 auf 3, 3 auf 4) < 10 km	Voruntersuchung		X	
	Varianteuntersuchung*	X ^a		
	Straßenbauliches Projekt	X		R1
	Einreichprojekt für UVP-Feststellungsverfahren	X		
Sonstige Vorhaben				
Errichtung einer bereits verordneten 2. RFB	Straßenbauliches Projekt		X	R1
^{a)} Varianteuntersuchung verbindlich, wenn der Anteil der ASFINAG an den Vorhabenskosten den Schwellenwert gemäß Wirtschaftlichkeits-VO (€ 15 Mio. netto gemäß Fassung 2018) übersteigt - für diese Projekte erfolgt eine Prüfung gemäß der Wirtschaftlichkeits-VO iVm § 7 (7) BStG ^{b)} Varianteuntersuchung verbindlich, wenn es sich dabei um eine Erhaltungsmaßnahme handelt und der Anteil der ASFINAG an den Vorhabenskosten den Schwellenwert gemäß Wirtschaftlichkeits-VO (€ 50 Mio. netto gemäß Fassung 2018) übersteigt - für diese Projekte erfolgt eine Prüfung gemäß der Wirtschaftlichkeits-VO iVm § 7 (7) BStG => Vorlage der Varianteuntersuchung bei der Abt. IVVS 2 * Sonderfall eines Vorprojekts ** Varianteuntersuchung gemäß Wirtschaftlichkeits-VO; erforderliche Unterlagen gemäß Vorgaben der Abt. IVVS 2				

Anhang 4: Vollständige und reduzierte Projektinhalte Vorprojekt und straßenbauliches Projekt

Vorprojekt				
Projekthinhalte	vollständiger Umfang	reduzierter Umfang R1	Sonderfall: Variantenuntersuchung	
1. Inhaltsverzeichnis	ja	ja	ja	
2. Kurzfassung	ja	ja	ja	
3. Übersichtslageplan	ja	ja	ja	
4. Technischer Bericht	ja	ja, Projekthistorie (lit. b) kann entfallen	ja, Projekthistorie (lit. b) kann entfallen	
5. Regelquerschnitte	ja	ja	ja	
6. Lagepläne	ja	ja, für Varianten reduziert auf den Nachweis der technischen Machbarkeit	ja, für Varianten reduziert auf den Nachweis der technischen Machbarkeit	
7. Längenschnitte	ja	ja, für Varianten reduziert auf den Nachweis der technischen Machbarkeit	ja, zumindest für Auswahlvariante	
8. Maßgebliche Querschnitte	ja	ja, für Varianten reduziert auf den Nachweis der technischen Machbarkeit	ja, zumindest für Auswahlvariante	
9. Umweltuntersuchungen	ja	ja	ja, Beschreibung der Umweltauswirkungen in Anlehnung an die RVS 04-01.11	
10. Nutzen-Kosten-Untersuchung	ja, Vergleich mit Nullvariante entfällt bei Neubauprojekten gemäß Verzeichnis 1 oder 2 BStG	ja	ja	
11. Zeitplan für Projektrealisierung	ja	ja	ja	
12. Verkehrssicherheitsaudit und Folgenabschätzung	ja	ja	ja (Audit) jedenfalls für Auswahlvariante, Folgenabschätzung für alle Varianten sofern gesetzlich erforderlich	
13. Relevanzprüfung - Gefahrenguttransporte	nur bei Tunnelstrecken	nur bei Tunnelstrecken	nur bei Tunnelstrecken	

Straßenbauliches Projekt			
Projekthalte	vollständiger Umfang	reduzierter Umfang R1	reduzierter Umfang R2
1. Inhaltsverzeichnis	ja	ja	ja
2. Kurzfassung	ja	ja	ja
3. Übersichtskarte	ja	ja	ja
4. Trassenplan	ja	im Bedarfsfall	ja, Titel: Auflassungsplan
5. Entscheidungsgrundlagen	ja	ja	ja
6. Technischer Bericht	ja	ja	ja
7. Übersichtslageplan	ja	im Bedarfsfall (abh. von Projektgröße)	im Bedarfsfall (abh. von Projektgröße)
8. Übersichtslängenschnitt	ja	im Bedarfsfall (abh. von Projektgröße)	im Bedarfsfall (abh. von Projektgröße)
9. Lagepläne	ja	ja	ja
10. Kotierte Lagepläne	im Bedarfsfall	im Bedarfsfall	im Bedarfsfall
11. Achsberechnungen	ja	ja	ja
12. Längenschnitte	ja	ja	ja
13. Regelprofile	ja	ja	ja
14. Querprofile	ja	ja, evtl. reduziert	ja, evtl. reduziert
15. Entwässerung	ja	ja	im Bedarfsfall
16. Objekte und Sonderbauwerke	ja	ja, Sonderbauwerke evtl. reduziert	ja, Beschreibungen ausreichend
17. Massenberechnung	ja	ja	im Bedarfsfall
18. Massenbewirtschaftungskonzept	ja	ja	im Bedarfsfall
19. Detaillierte Kostenermittlung	ja	ja, Detaillierungsgrad entsprechend Projektstand	ja, Detaillierungsgrad entsprechend Projektstand
20. Kostenteilungspläne	ja	ja	ja
21. Umweltuntersuchungen	nein, außer bei wesentlichen Änderungen gegenüber dem Vorprojekt oder wenn keine Vorlage eines Vorprojektes erforderlich war	nein, außer bei wesentlichen Änderungen gegenüber des Vorprojekts/der Variantenuntersuchung oder wenn keine Vorlage eines Vorprojekts/einer Variantenuntersuchung erforderlich war	nein, außer bei wesentlichen Änderungen gegenüber der Variantenuntersuchung oder wenn keine Vorlage einer Variantenuntersuchung erforderlich war
22. Verkehrsuntersuchung	ja	ja	ja
23. Geotechnische Untersuchungen	ja	ja	im Bedarfsfall
24. Bauphase	ja	im Bedarfsfall	im Bedarfsfall
25. Zeitplan für Projektrealisierung	ja	ja	ja
26. Verkehrssicherheitsaudit und Folgenabschätzung	ja	ja	ja

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmk.gv.at

bmk.gv.at