

Vorblatt

Inhalt:

Mit diesem Gesetz wird ein strategisches Planungsinstrument für die weitere Konzeption des Bundesverkehrswegegesetzes geschaffen, das die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in nationales Recht umsetzt.

Die Richtlinie 2001/42/EG sieht vor, dass bestimmte Pläne und Programme, die von einer Behörde zur Beschlussfassung durch den Gesetzgeber ausgearbeitet werden, noch vor deren Beschlussfassung einer Strategischen Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen unterzogen werden müssen. In Österreich trifft dies auf Änderungen des Anhangs zum Bundesstraßengesetz 1971, auf Verordnung gem. §1 Hochleistungsstreckengesetz (Hochleistungsstreckenverordnungen) sowie auf Änderungen des Schifffahrtsgesetz §15 zu. In diesen Gesetzen bzw. mit diesen Verordnungen wird das hochrangige Bundesverkehrswegegesetz Österreichs festgelegt.

Alternativen:

Zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG besteht keine Alternative.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Es sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten einer strategischen Prüfung werden mit maximal 600.000 Euro geschätzt. In den nächsten 5 Jahren ist mit der Durchführung von zwölf strategischen Prüfungen zu rechnen, weshalb die Kosten in Summe nicht 7.200.000 Euro überschreiten werden. Von den 7,2 Mio. Euro werden etwa 4,2 Mio. Euro an Kosten dem Bund und den ihn zuzuordnenden Gesellschaften entstehen. Ungefähr 3 Mio. Euro verbleiben bei den übrigen Initiatoren.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Den Vorschriften der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme wird entsprochen.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

Keine.

Konsultationsverfahren:

Der vorliegende Gesetzentwurf unterliegt dem Anwendungsbereich der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999 sofern es sich nicht um Festlegungen laut Artikel 6 Abs.1 (1) BGBl. I Nr. 35/1999 handelt.

Erläuterungen

A Allgemeiner Teil

(1) Im Rahmen der strategischen Prüfung - Verkehr (SP-V) werden die möglichen erheblichen negativen und positiven Auswirkungen von geplanten Netzveränderungen im Bereich des Bundesverkehrswegenetzes untersucht und deren Nutzen beschrieben, um eine fachliche Grundlage und Entscheidungshilfe für die Aufnahme zusätzlicher Netzelemente in das Bundesverkehrswegenetz zu schaffen. Dieses Bundesverkehrswegenetz ist im Anhang zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) für die Bundesstraßen, in den gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) erlassenen Hochleistungsstreckenverordnungen für Hochleistungsstrecken sowie im § 15 Schifffahrtsgesetz für Binnenwasserstraßen festgelegt.

Zusätzlich wird den Grundsätzen der Transparenz, der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Einbeziehung von Umweltaspekten in die strategische Prüfung der Richtlinie 2001/42/EG entsprochen (vgl. Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 2001/42/EG).

Ein wichtiger Teil der SP-V, der gemäß der vorliegenden EG-Richtlinie durchzuführen ist, besteht in der verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung. Durch diese Prüfung können kostenintensive Fehlplanungen rechtzeitig erkannt und mögliche Fehlentwicklungen verhindert werden. Durch die im Rahmen der SP-V erhobenen Informationen hinsichtlich der erheblichen negativen und positiven Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung erhalten die Entscheidungsträger eine sachliche Basis für ausgewogene und nachhaltige Entscheidungen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Probleme in Projektgenehmigungsverfahren unter anderem dadurch entstehen, dass keine über eine rein projektbezogene Kosten-Nutzen-Analyse hinausgehenden Vorprüfungen durchgeführt werden. So werden noch während des späteren Genehmigungsverfahrens von Projekten insbesondere die Fragen der untersuchten Alternativen oder des grundsätzlichen Bedarfs seitens der Öffentlichkeit eingebracht. Auf der Projektebene können diese auf der strategischen Ebene angesiedelten Fragen jedoch in der überwiegenden Zahl der Fälle nicht mehr geklärt werden. Diese Fragestellungen hinsichtlich des Nutzens, des Bedarfs, der Alternativenprüfung sowie hinsichtlich der erheblichen Umweltauswirkungen sind im Rahmen der, der Projektebene vorgelagerten Entscheidungen für eine Netzveränderung zu diskutieren und zu lösen. Im Rahmen der SP-V werden diese strategischen Festlegungen getroffen.

(2) Das SP-V Gesetz sieht generelle Regelungen zur Durchführung einer SP-V vor. Detaillierte Regelungen für die Durchführung einer SP-V können bei Bedarf in einer Verordnung des Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden. Dies ermöglicht es, aktuelle Erkenntnisse, die sich aus der Durchführung Strategischer Prüfungen ergeben, zu berücksichtigen und damit flexibel auf neue Anforderungen zu reagieren. Die im Rahmen der SP-V gewonnenen Erkenntnisse werden jedermann zugänglich gemacht, womit dem Grundsatz der Transparenz entsprochen wird. Zusätzlich wird der Öffentlichkeit, den Umweltstellen, sowie den befugten Errichtungsstellen (etwa der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ASFINAG) die Möglichkeit der Stellungnahme eingeräumt. Die SP-V sieht darüber hinaus die Überwachung der erheblichen Auswirkungen der in der SP-V untersuchten allfälligen Netzerweiterungen vor.

(3) Der vorliegende Gesetzentwurf dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme für den Verkehrssektor im Verantwortungsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

(4) Der vorliegende Gesetzentwurf ist durch folgende Grundzüge charakterisiert:

Veränderungen des Bundesverkehrswegenetzes werden einer SP-V unterzogen

Die Methode der SP-V, insbesondere detaillierte Angaben über die Erstellung des Umweltberichts können in einer Verordnung des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden.

Im Rahmen der Erstellung des Umweltberichts sind die erheblichen Auswirkungen der geplanten Netzveränderungen und deren erwarteter Nutzen zu untersuchen sowie die verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung durchzuführen.

Die SP-V bietet eine sachliche Grundlage und stellt eine Entscheidungshilfe für den Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehrs, Innovation und Technologie sowie nachfolgend für den Gesetzgeber und die verordnungserlassende Bundesregierung dar.

Die SP-V gewährleistet die Transparenz der Entscheidungsgrundlagen und gewährt der Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Stellungnahme vor der Vorlage des Gesetzes- bzw. des Verordnungsentwurfs an den Gesetzgeber bzw. die Bundesregierung.

Die SP-V sieht eine Beteiligung von Nachbarstaaten vor, wenn sie von einer geplanten Netzveränderung voraussichtlich erheblich betroffen sind.

Das SP-V verpflichtet zur regelmäßigen Überwachung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Umsetzung des Planungsaktes.

Verordnungsermächtigung

Bei Bedarf können detaillierte Anforderungen betreffend die Durchführung der SP-V durch Verordnung des Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden

Kompetenzgrundlage

Der vorliegende Gesetzentwurf stützt sich auf den Kompetenztatbestand zugunsten des Bundes in Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG.

Finanziellen Auswirkungen

Die geschätzten Aufwendungen für die Durchführung einer SP-V liegen je nach Umfang zwischen 60.000€ und 600.000€. Es ist in den nächsten fünf Jahren mit höchstens 12 Strategischen Prüfungen zu rechnen, woraus sich ableitet, dass in Summe mit Aufwendungen zwischen 720.000€ und 7.200.000 € gerechnet werden kann. Nach heutigem Stand des Wissens wird der Großteil der zu erwartenden Projekte vom Bund oder bundeseigenen Gesellschaften initiiert werden. Das bedeutet die oben angeführten Kosten werden folgendermaßen aufgeteilt:

Bund und dem Bund zuzurechnende Errichtungsgesellschaften: 4,2 Mio. €

Sonstige Initiatoren: 3 Mio. €

B Besonderer Teil

Zu §1:

§1 stellt den Zweck des SP-V Gesetzes dar.

Zu § 2:

Im § 2 werden Begriffsbestimmungen vorgenommen:

Das bundesweite hochrangige VerkehrswegeNetz ist derzeit definiert (§ 2 (2)):

- für den Bereich Schiene durch die Hochleistungsstreckenverordnungen gem. § 1 Hochleistungsstreckengesetz
- für den Bereich Straße durch den Anhang I und II gem. Bundesstraßengesetz 1971
- und für den Bereich Wasser durch den § 15 sowie den Anhang II des Schifffahrtsgesetzes.

Ebenso werden mögliche Initiatoren sowie Beteiligte der SP-V definiert.

Durch die Nennung von Bundesländern als Initiatoren wird es diesen erstmals ermöglicht, das BundesverkehrswegeNetz mitzugestalten. Kommt ein Land beispielsweise im Zuge der Erstellung eines Raumordnungsprogramms zur Erkenntnis, dass ein Bedarf für eine hochrangige Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des BundesverkehrswegeNetzes abzusehen ist, so kann das Land eine Netzveränderung vorschlagen. Für die Erstellung eines Umweltbericht kann auch auf bereits vorliegende Daten zurückgegriffen werden.

§ 2 (7) schließt „befugte Errichtungsgesellschaften“ ein, die zukünftig gegründet werden,

Zu § 3:

Der Begriff „Plan und Programm“ gemäß Richtlinie 2001/42/EG für den Verkehrssektor im Verantwortungsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (vgl. Artikel 2, a, sowie Artikel 3 der Richtlinie 2001/42/EG) bezieht sich ausschließlich auf zukünftige Netzveränderungen im BundesverkehrswegeNetz. Bei der Aufnahme weiterer Elemente in dieses VerkehrswegeNetz sind im Rahmen der Durchführung der SP-V wesentliche Festlegungen zu treffen. Diese sind in weiterer Folge auch für Projekte relevant, die sich aus der durchgeführten Netzveränderung ergeben können und die nachfolgend einem UVP-Verfahren zu unterziehen sind. Damit wird den Regelungen der Richtlinie 2001/42/EG entsprochen.

§ 3 regelt den Geltungsbereich des SP-V-G. Neben dem generellen Anwendungsbereich sind Kriterien (§3(3)) angeführt, die im Falle ihrer Erfüllung, dazu führen, dass keine SP-V durchzuführen ist. Dies begründet sich damit, dass die angeführten Kriterien nur auf solche Netzveränderungen zutreffen, die keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt haben und damit keiner SP-V zu unterziehen sind.

§3(2) Einzelfallprüfung: In begründeten Einzelfällen kann für geplante Netzveränderungen, die voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen haben, unabhängig davon, wer als Initiator auftritt, von der Durchführung einer SP-V abgesehen werden. Die Nichtdurchführung einer SP-V ist ausführlich zu begründen, die Gründe für die Entscheidung sind auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen.

Ist beabsichtigt eine geplante Netzveränderung einer SP-V zu unterziehen und liegen keine Gründe vor, die eine Nichtdurchführung rechtfertigen, so ist keine Einzelfallprüfung durchzuführen.

Zu §§ 4,5, 6:

Diese Paragraphen legen den Ablauf der SP-V fest.

Zu Beginn der SP-V wird durch den Initiator ein geeigneter Vorschlag in Form eines erstellten Umweltberichts eingebracht.

Die Kosten für die Erstellung des Umweltberichts werden vom, die jeweilige Netzveränderung betreibenden, Initiator getragen.

§5 legt den Inhalt der Strategischen Prüfung fest, wobei in (4) die zu berücksichtigenden Ziele definiert sind.

Zu § 6:

§ 6 schreibt die Erstellung des Umweltberichts und die darin zu enthaltenden Informationen vor und bezieht sich auf Artikel 5 „Umweltbericht“ der Richtlinie 2001/42/EG.

Die erforderlichen Inhalte des Umweltberichts beziehen sich sowohl auf den Netzänderungsvorschlag, als auch auf die geprüften verkehrsträgerübergreifenden Alternativen.

Der Detaillierungsgrad der Beurteilung der Umweltauswirkungen hat dem Detaillierungsgrad der konkreten geplanten Netzveränderung zu entsprechen. Für den Umweltbericht kann bereits vorliegendes Material verwendet werden. Da es sich bei den Untersuchungen zum Umweltbericht um strategische Analysen handelt sind auch die Aussagen des Berichts in einem dementsprechend großräumigen Maßstab zu treffen. Von der Festlegung von Korridoren oder Trassen ist in diesem Zusammenhang daher abzusehen, da diese Schritte im Rahmen von allfälligen, sich aus der Netzveränderung ergebenden Vorprojektierungen zu treffen sind. Um der verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung gemäß Richtlinie 2001/42/EG gerecht zu werden, ist pro Modus und Funktion eine Alternative zu prüfen. Allenfalls sind aus den Ergebnissen des Umweltberichts folgende notwendige Festlegungen für allfällige spätere Projekte zu treffen.

In 6 7 sind die zu berücksichtigenden Umweltfaktoren gemäß Anhang I der Richtlinie 2001/42/EG angeführt. Bei Bedarf kann diese Aufstellung zu prüfender Umweltfaktoren durch eine Verordnung des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie konkretisiert werden (§ 6(3)).

Zu § 7:

(vgl. Artikel 7 – Grenzüberschreitende Konsultation - der EU Richtlinie 2001/42/EG). In Absatz 1, 2 und 3 ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Zuge der Durchführung der SP-V geregelt. Für den Fall, dass andere Staaten von einer Netzveränderung betroffen sein können, wird analog zur Beteiligung des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, sowie der netzverantwortlichen Stellen an den Untersuchungen eine Beteiligung der zuständigen Stellen in den Nachbarstaaten ermöglicht. Damit wird einerseits dem Artikel 7 (Grenzüberschreitende Konsultation) der Richtlinie 2001/42/EG entsprochen und andererseits die Möglichkeit geschaffen, die für die Beurteilung der Nutzenfaktoren und der Umweltauswirkungen notwendigen Informationen mit den Nachbarstaaten abzustimmen.

Absatz 4 regelt die Vorgehensweise im Falle einer entsprechenden Untersuchung in einem Nachbarstaat zu der Österreich beigezogen wird.

In Absatz 5 wird festgelegt auf welche Staaten sich dieser Artikel bezieht.

Zu § 8:

(vgl. Artikel 6 – Konsultationen - der EU Richtlinie 2001/42/EG). Der Begriff „Beteiligte“ wird aufgrund der strategischen Dimension von Netzveränderungen bewusst weit gefasst. Dabei wird jedermann das Recht eingeräumt, innerhalb einer bestimmten Frist (6 Wochen) eine Stellungnahme zum auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlichten Gesetzes- bzw. Verordnungsentwürfen zur Netzveränderung sowie zu den dabei mitveröffentlichten SP-V Unterlagen abzugeben.

In Absatz 2 wird festgelegt, dass die Umweltstellen zeitgerecht und in geeigneter Form von der Veröffentlichung der Unterlagen und der Möglichkeit zur Stellungnahme zu informieren sind.

Die Definition der Umweltstellen erfolgt bereits in §2 Abs. 3.

Zu §9:

(vgl. Artikel 8 – Entscheidungsfindung - der EU Richtlinie 2001/42/EG). Die innerhalb der Frist von 6 Wochen eingelangten Stellungnahmen sind vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu prüfen. Bei Fertigstellung des Gesetzes- oder Verordnungsentwurf wird vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie neben dem eigentlichen Entwurf eine zusammenfassende Erklärung veröffentlicht, deren Bestandteile in § 9 Abs. 2 angeführt sind.

In Absatz 1 sind jene Informationen aufgelistet, welche der Öffentlichkeit bei Vorlage des Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurfes an den Gesetzgeber bzw. die verordnungserlassende Bundesregierung zugänglich gemacht werden müssen. In der dabei angeführten zusammenfassenden Erklärung ist kurz und übersichtlich darzustellen, welche Stellungnahmen zu den veröffentlichten Gesetzes- und Verordnungsentwürfen eingelangt sind und wie diese in weiterer Folge berücksichtigt wurden. Darüber hinaus sind in der zusammenfassenden Erklärung Vorgaben und Festlegungen für allfällige, sich aus der Netzveränderung erhebende Projekte anzuführen.

Ein Bestandteil der zusammenfassenden Erklärung sind die Überwachungsmaßnahmen gemäß §10.

Absatz 2 enthält eine Bestimmung zur Information von Nachbarstaaten im Fall einer grenzüberschreitenden Beteiligung.

Zu § 10:

Bei der Überwachung der Auswirkungen einer Netzveränderung ist sicherzustellen, dass es zu keinen Doppelgleisigkeiten mit Überwachungsmaßnahmen kommt, die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G 2000 idgF) durchzuführen sind.

Bei der Überwachung sind die Umweltstellen zu beteiligen.