

Gemeinsame Stellungnahme der Burgenländischen, der Nieder-  
österreichischen, der Oberösterreichischen, der Salzburger, der Steier-  
märkischen, der Tiroler und der Wiener Umweltschutzanstalt  
sowie der Naturschutzanstalt für Vorarlberg

Wien, 4. März 2005

Entwurf für ein Bundesgesetz  
über die strategische Prüfung  
im Verkehrsbereich (SP-V-G);  
Stellungnahme

zu GZ 323.300/0001-II/GV-05

Bundesministerium für Verkehr  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Umweltschutzanstalten der Österreichischen Bundesländer nehmen zu oben an-  
geführten Gesetzesentwurf folgendermaßen Stellung:

Prinzipiell wird die Umsetzung der SUP-Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen  
Parlamentes auf Projekte im Bundesverkehrswegenetz als wichtiger Schritt für eine  
transparentere Planung, Alternativenprüfung und Entscheidungsfindung gesehen.  
Begrüßt wird auch die Tatsache, dass bei der Durchführung der SUP  
Nachhaltigkeitsaspekte in den Zielen (§ 5) festgelegt wurden und somit neben  
umweltbedingten, auch soziale und wirtschaftliche Auswirkungen zu berücksichtigen  
sind.

Der vorliegende Entwurf für ein Bundesgesetz über die strategische Prüfung im  
Verkehrsbereich (SP-V-G) setzt unserer Ansicht nach allerdings in Hinblick auf eine  
verkehrsübergreifende Gesamtplanung auf Bundesebene in zu geringem Ausmaß  
auf einer übergeordneten strategischen Ebene an. Der Anwendungsbereich des  
vorliegenden SUP-Entwurfs für den Verkehrsbereich sollte daher unbedingt auf den

derzeit noch unverbindlichen Generalverkehrsplan Österreichs und hier auf dessen Weiterführung und Revision erweitert werden. Die isolierte Betrachtung einzelner Infrastrukturprojekte im Rahmen einer SUP erscheint uns hier zu wenig, da auf längerfristige Ausbaupläne anderer Verkehrsträger nicht ausreichend Rücksicht genommen werden kann. Das wiederum verhindert im Rahmen einer SUP die ausreichende Untersuchung, Betrachtung und Bewertung von alternativen Szenarien bzw. die Optimierung der vorliegenden Maßnahmen unter Einbeziehung der Planung anderer Verkehrsträger. Auf strategischer Ebene wirkt sich insbesondere die organisatorische Trennung von Straßen- und Schienenplanung negativ für ein verkehrsträgerübergreifendes Vorgehen aus.

Gerade das wichtigste Ziel einer SUP, die Prüfung der Alternativen und des Bedarfes und die Bewertung der Umweltauswirkungen dieser verschiedenen Szenarien um rechtzeitig Fehlplanungen und Fehlentwicklungen erkennen zu können, kann dadurch nur unzureichend erreicht werden.

Die Darlegung in den Erläuterungen, dass die zusätzliche Überprüfung des Generalverkehrsplans bereits in Umsetzung befindliche Projekte verzögern würde und einer nachträglichen Überprüfung zu unterziehen wären, kann nicht nachvollzogen werden, da solch eine Regelung natürlich nur solche Projekte berücksichtigen kann, die sich nicht bereits in der Umsetzungsphase befinden.

Zweckmäßig wäre daher der Ausbau der bundesgesetzlichen Regelung in der Art, dass die Erstellung eines Generalverkehrsplans als Ergebnis einer umfassenden Gesamtverkehrsplanung gesetzlich vorgeschrieben wird.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch eindringlich auf das konsensuale Ergebnis einer ÖGUT-Arbeitsgruppe, die unter Einbindung von zahlreichen Experten aus dem BMVIT, Experten des BMLFUW, der Bundeswirtschaftskammer, der Wirtschaftskammer Wien, der Bundesarbeiterkammer, der ÖSAG, des ÖKOBÜROS, der Umweltschutzanstalt, der Magistratsabteilung 22, etc. unter anderem folgende Empfehlungen für die Umsetzung der SUP-Richtlinie auf den Verkehrsbereich erarbeitet hat:

(Anmerkung: Der vollständige ÖGUT Bericht mit allen Empfehlungen ist unter folgender Internetadresse zu finden:

[http://www.oegut.at/publikationen/pdf/sup\\_empfehlungen.pdf](http://www.oegut.at/publikationen/pdf/sup_empfehlungen.pdf))

- *Ausbau der bundesgesetzlichen Regelung, wonach künftige verkehrsträgerübergreifende Planungen für die hochrangige Verkehrsinfrastruktur inkl. entsprechender verkehrspolitischer Maßnahmen (Gesamtverkehrsplan) verpflichtend in einem formalisierten Prozess zu erstellen sind. Aus Sicht der Arbeitsgruppe sollte hierfür ein Zeitraum von längstens 4 bis 8 Jahren angestrebt werden.*
  
- *Mit der Verpflichtung zur Durchführung einer verkehrsträgerübergreifenden Planung ist ein formalisierter Planungsprozess festzulegen. Empfohlen wird zudem die verstärkte Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte bei der Erstellung eines Gesamtverkehrsplans. Durch die erhöhte Berücksichtigung von volkswirtschaftlichen Aspekten im Verkehrswesen (insb. Integration externer Kosten im Verkehrswesen), sozialer Gesichtspunkte und Umweltaspekte mit allen bestehenden innerstaatlich und international verpflichtenden Umweltzielen (z.B. Immissionsschutzgesetz-Luft, Kyoto-Verpflichtung) sollte ein Gesamtverkehrsplan nicht nur Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, sondern auch verkehrspolitische Maßnahmen umfassen. Insbesondere wird empfohlen, bei zukünftigen Planungen Schritte zur Steuerung des Verkehrsaufkommens im Sinne der Effizienz und der umweltpolitischen Ziele sowie einer Verbesserung des Mobilitätsmanagements adäquat zu berücksichtigen.*
  
- *Mit der Stärkung und dem Ausbau gesetzlicher Grundlagen für die Erstellung und Revision eines verkehrsträgerübergreifenden Gesamtverkehrsplans auf Bundesebene wird auch die Voraussetzung für die Durchführung einer verpflichtenden SUP geschaffen.*
  
- *Es wird empfohlen, den Gesamtverkehrsplan in regelmäßigen zeitlichen Abständen einer Revision zu unterziehen, um auf die aktuellen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen Rücksicht nehmen zu können. Dabei ist auf Grundlage des jeweils gültigen Gesamtverkehrsplans sowie der zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen*

*der Rahmenbedingungen eine umfassende Anpassung vorzunehmen. Aus Sicht der Arbeitsgruppe sollte hierfür ein Zeitraum von längstens 4 bis 8 Jahren angestrebt werden.*

- *Die Revision des Gesamtverkehrsplans soll in einem formal geregelten Prozess ablaufen und von einem standardisierten, formalen SUP-Verfahren begleitet sein. Wesentlich erscheint es der Arbeitsgruppe, dass im Rahmen der regelmäßigen Revision des Gesamtverkehrsplans der gesamte Plan, und nicht nur die jeweiligen Änderungen, in die SUP einbezogen wird.*

Neben diesen prinzipiellen Anmerkungen zu den einzelnen Punkten im Detail:

Zu § 1:

Die Definition des bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes beschränkt sich auf Schienen-, Wasser- und Straßenverkehr und nimmt damit den unzweifelhaft dazu gehörigen Luftverkehr, insbesondere auch die Flughäfen, davon aus. Angesichts des steigenden Flugverkehrsaufkommens, der Internationalisierung von Flughäfen und deren staatenübergreifenden Kooperationen sollte § 1 entsprechend ergänzt werden

Zu § 2:

Nach den Vorgaben des Art. 3 SUP-Richtlinie ist zu überprüfen, ob die unter § 2 Abs. 2 fallenden Netzveränderungen voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Die Überprüfungsmöglichkeit auf erhebliche Umweltauswirkungen sollte im § 2 Abs. 2 vorgesehen werden. Die vorgeschlagene Änderung ist notwendig, um die richtlinienkonforme Umsetzung zu gewährleisten. Im selben Zusammenhang sollte ebenso auf den Konsultationsmechanismus im Rahmen der Umwelterheblichkeitsprüfung gemäß SUP-Richtlinie Bedacht genommen werden.

Zu § 3:

Punkt 2 wäre folgendermaßen zu ergänzen:

*...und deren mögliche Auswirkungen.*

Zu § 4:

Der Begriff der „Richtlinie“ ist der österreichischen Rechtsordnung fremd. Aus der Formulierung geht nicht hervor, ob es sich um ein verbindliches (Verordnung) oder unverbindliches Dokument (Arbeitsbehelf) handeln soll. § 4 sollte dahingehend konkretisiert werden.

Die Umweltsachverständigen können gem. § 7 bei der Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrades eine Stellungnahme abgeben. Es wird daher angeregt, auch die Umweltsachverständigen bei der Erstellung der „Richtlinie“ für die Durchführung der strategischen Prüfung sowie der Festlegung des Umfangs rechtzeitig einzubinden.

Zu § 5:

Der in Anführungszeichen gesetzte Wortlaut, die angeführten Ziele „so weit wie möglich“ zu berücksichtigen, sollte gestrichen werden, da im Rahmen des Abwägungsprozesses ohnedies die mehr oder weniger erfolgte Berücksichtigung von Zielen begründet werden muss.

In den angeführten Zielen fehlt eine Berücksichtigung und Betrachtung auch der volkswirtschaftlichen Zielsetzungen. Alleine betriebswirtschaftliche Aspekte im Rahmen der Berücksichtigung der wirtschaftlichen Bedingungen ist gerade bei einer intermodalen Betrachtung von Verkehrssystemen unzureichend. Wesentliche volkswirtschaftliche Aspekte, die auch zu einer transparenteren Darstellung der externen Kosten im Verkehr beitragen, würden unberücksichtigt bleiben.

Zu § 10:

Gemäß Art. 3 Abs. 7 SUP-Richtlinie haben die Mitgliedsstaaten dafür zu sorgen, dass die Gründe für die Entscheidung, keine Umweltprüfung vorzuschreiben, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Es reicht daher nicht aus, bloß vorgesehene Netzveränderungen kundzumachen, sondern es müssen auch die Erwägungsgründe, die gegen die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung sprechen, erläutert werden.

Zu § 12 Abs 1 Z 1:

Nach dieser Bestimmung sind nur Gesetzes- bzw. Verordnungsentwürfe gemäß HL-G kund zu machen, Schiffahrtsgesetz, Bundesstraßengesetz bleiben unberücksichtigt, weshalb eine Ergänzung dahingehend nötig erscheint.

Für die Wiener Umwelthanwaltschaft:

eh.

Mag.Dr. Andrea Schnattinger

Für die Tiroler Umwelthanwaltschaft:

e.h.

Hofrat DI Sigbert Riccabona

Für die Salzburger Umwelthanwaltschaft:

e.h.

Dr. Wolfgang Wiener

Für die Stmk. Umwelthanwaltschaft:

e.h.

Hofrat Dr. Alois Oswald

Für die NÖ Umwelthanwaltschaft:

e.h.

Univ.-Prof.Dr. Harald Rossmann

Für die OÖ Umwelthanwaltschaft:

e.h.

DI Dr. Johann Wimmer

Für die Bgld. Umwelthanwaltschaft:

e.h.

Prof. Mag. Hermann Frühstück

Für die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg:

e.h.

DI Katharina Lins