

Rechtliche Grundlagen

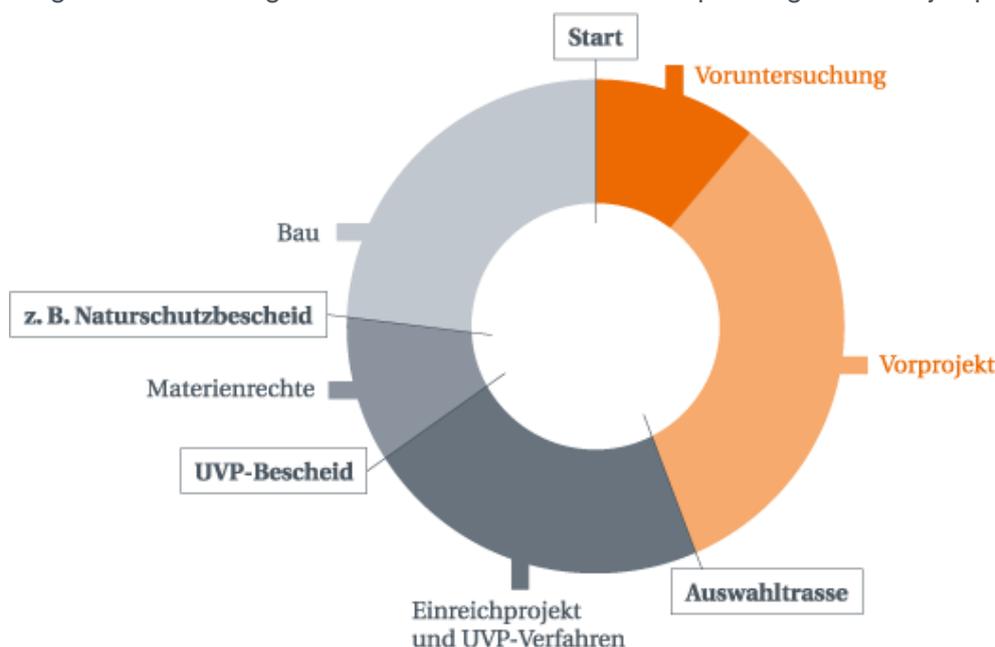
Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G)

Nach dem Motto "Probleme erkennen, bevor sie entstehen" nimmt sich die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) den Belangen des Vorsorgeprinzips an. Ziel ist es, mögliche negative Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt bereits vor der Umsetzung zu erkennen. In Österreich wird das Verfahren durch das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz ([UVP-G](#)) geregelt.

Die Prüfung von Aus- und Neubau von Autobahnen und Schnellstraßen ist im dritten Abschnitt des UVP-G geregelt. Dieser legt fest, dass von der UVP ausschließlich die Trassenfindung betroffen ist, nicht jedoch die Genehmigung der einzelnen materienrechtlichen Verfahren wie etwa Naturschutz oder Wasserrecht. Dieses Verfahren wird als "teilkonzentriertes" Genehmigungsverfahren bezeichnet. In weiteren Genehmigungsstufen werden dann die übrigen materienrechtlichen Bewilligungen erlassen (siehe graphische Darstellung). Die Zuständigkeit dafür liegt beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), welches den entsprechenden UVP-Bescheid erlässt.

Planungsablauf im Detail

Folgende Grafik zeigt den Ablauf der Bundesstraßenplanung nach Projektphasen:



Strategische Prüfung Verkehr (SP-V)

Vor dem Beginn der eigentlichen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) steht die sogenannte „Strategische Prüfung Verkehr“ (SP-V) an. In dieser werden strategische Grundsatzfragen im Planungsbereich geklärt. Im Vordergrund steht dabei nicht die Prüfung von Einzelprojekten, sondern der Zusammenhang verschiedenster Maßnahmen eines Plans. In der SP-V wird demnach ein verkehrsträgerübergreifender Ansatz verfolgt.

In Zusammenhang mit dieser strategischen Prüfung werden seitens der ASFINAG Voruntersuchungen zu jedem geplanten Projekt durchgeführt. Dabei gilt es, den Nachweis der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit sowie der prinzipiellen Machbarkeit eines Vorhabens zu erbringen. Dazu werden eine Verkehrsuntersuchung, eine Umweltuntersuchung sowie eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Festlegung möglicher Trassenkorridore im Planungsgebiet durchgeführt. Der Planmaßstab der Voruntersuchung ist kleiner 1: 5000.

Vorprojekt

Aufgrund der Ergebnisse der vorangegangenen Voruntersuchungen werden im Vorprojekt innerhalb des ermittelten Korridors mögliche Trassenvarianten entwickelt und beurteilt. Im Zuge dessen sind für einen geplanten Straßenzug alle zweckmäßigen und technisch möglichen Lösungen – sprich Nullvariante, Ausbauvarianten, Neubauvarianten, Berücksichtigung von Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs – auszuarbeiten. Die möglichen Trassenvarianten werden dann mittels eines formalisierten Entscheidungsverfahrens, einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (KNU), verglichen und die Auswahltrasse ausgearbeitet. Ziel dieser Phase des Vorprojektes ist die Verordnung einer "Grobtrasse" zum Bundesstraßenplanungsgebiet nach §-14 BStG (Bundesstraßengesetz) oder eine einfache Zustimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie (BMVIT).

Einreichprojekt und UVP-Verfahren

Wird die im Vorprojekt angestrebte Genehmigung durch das BMVIT erteilt, so erstellt die ASFINAG im Rahmen des Einreichprojektes einen Rohentwurf des späteren Bauprojektes. Das bedeutet, dass die im Vorprojekt getroffene Projektentscheidung konkretisiert wird und eine Grundlage für die Projektierung von Kunstbauten, wie Brücken und Tunneln, geschaffen wird. Wichtige Elemente des Einreichprojektes sind:

- Maßnahmenentwürfe im entsprechenden Maßstab
- Abstimmung/Ergänzung der verkehrstechnischen Bemessung
- Spezifizierung der Umweltuntersuchungen

Werden bei Neu- und Ausbauprojekten die im UVP-Gesetz definierten Schwellenwerte verschiedener Parameter überschritten, so ist ein Prüfungsverfahren nach dem UVP-G erforderlich. Dabei wird das Projekt nach dem "Vorsorgeprinzip" begutachtet und mögliche Auswirkungen auf die Umwelt schon vorab zu erkennen und entsprechend reagieren zu können. Ziel dieser UVP-Projektphase ist die Genehmigung einer Trasse gemäß § 4 Bundesstraßengesetz (BStG), sprich, die Bestimmung in Lage und Höhe. Für die konkrete Umsetzung werden von der Behörde entsprechende Auflagen erteilt.

Materienrechte und Bauprojekt

Bei der UVP für den Neubau von Autobahnen und Schnellstraßen gibt es kein vollkonzentriertes Verfahren. Das bedeutet, dass durch die UVP ausschließlich die Trassenfindung betroffen ist, nicht jedoch die einzelgesetzlichen Genehmigungsverfahren. Detailgenehmigungen wie Wasserrecht, Naturschutz- und Eisenbahnrecht werden, nach entsprechender Prüfung der Behörden, demnach erst nach Abschluss des UVP-Verfahrens, erteilt.

Im Bauprojekt wird das UVP-Projekt schließlich hinsichtlich Detailplanungen für Kunstbauten wie Brücken und Tunnel konkretisiert. Diese Ausarbeitungen dienen als Grundlage für die spätere Ausschreibung von Bauleistungen.

Bauphase

Nach abgeschlossenem Bauprojekt und erfolgreicher Ausschreibung erfolgt der Baubeginn mit offiziellem Spatenstich. Die Verkehrsfreigabe einer Strecke beziehungsweise eines Abschnittes gilt als Abschluss in der Projektabwicklung der ASFINAG Bau Management GmbH. Das jeweilige Projekt fällt ab dann in den Erhaltungsbereich der ASFINAG Service GmbH.