



GZ 323.300/0001-II/GV-05

DVR: 0000175

An
 die Präsidentschaftskanzlei
 die Parlamentsdirektion
 den Rechnungshof
 die Volksanwaltschaft
 den Verfassungsgerichtshof
 den Verwaltungsgerichtshof
 das Bundeskanzleramt
 das BM f. auswärtige Angelegenheiten
 das BM f. Bildung, Wissenschaft u. Kultur
 das BM f. Finanzen
 das BM f. Gesundheit und Frauen
 das BM f. Inneres
 das BM f. Justiz
 das BM f. Landesverteidigung
 das BM f. Land- u. Forstwirtschaft, Umwelt u. Wasserwirtschaft
 das BM f. soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz
 das BM f. Verkehr, Innovation u. Technologie
 das BM f. Wirtschaft u. Arbeit
 das Büro von Herrn Vizekanzler GORBACH
 das Büro von Herrn Staatssekretär MORAK
 das Büro von Herrn Staatssekretär Dr. FINZ
 das Büro von Herrn Staatssekretär Mag. MAINONI
 das Büro von Herrn Staatssekretär Mag. SCHWEITZER
 das Büro von Herrn Staatssekretär Mag. KUKACKA
 das Büro von Frau Staatssekretärin HAUBNER
 den Datenschutzrat
 das Umweltbundesamt
 den Umweltsenat
 den Statistikrat
 die Finanzprokuratur
 die ÖBB Holding AG
 die ÖBB Personenverkehrs AG
 die Rail Cargo Austria AG
 die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG
 die ÖBB Infrastruktur Bau AG
 die Österr. Bundesforste AG
 die via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft
 die Auto- und Schnellstraßenfinanzierungs AG

die Statistik Austria
den Unabhängigen Finanzsenat
das Bundesvergabeamt
die Verbindungsstelle d. Bundesländer
die Burgenländische Landesregierung
die Kärntner Landesregierung
die Niederösterreichische Landesregierung
die Oberösterreichische Landesregierung
die Salzburger Landesregierung
die Steiermärkische Landesregierung
die Tiroler Landesregierung
die Vorarlberger Landesregierung
die Wiener Landesregierung
den Österreichischen Gemeindebund
den Österreichischen Städtebund
die Wirtschaftskammer Österreich
die Wirtschaftskammer Österreich – Fachverband der Schienenbahnen
die Bundesarbeitskammer
die Präsidentenkonferenz d. Landwirtschaftskammern
den Österreichischen Landarbeiterkammertag
den Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
die Bundeskammer d. Architekten u. Ingenieurkonsulenten
das Inst. f. Europarecht d. Univ. Wien
das Forschungsinstitut f. Europarecht d. Univ. Graz
das Inst. f. Europarecht d. Univ. Salzburg
das Inst. f. Europarecht d. Univ. Linz
die Zentr. f. Europ. Recht d. Uni Ibk.
die Vereinigung der Österr. Industrie
den Österreichischen Gewerkschaftsbund
die Österreichische Hochschülerschaft
das Kuratorium für Verkehrssicherheit
den Auto-, Motor- u. Radfahrerbund
den ÖAMTC
den Verkehrsclub Österreich
den Österreichischen Ingenieur- u. Architektenverein
die Vereinigung industrieller Bauunternehmungen Österreichs (VIBÖ)

per e-mail

Wien, am 04. Februar 2005

**Entwurf für ein Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich
(SP-V-G); Versendung zur Begutachtung**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt den Entwurf für ein Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G) zur Umsetzung der Vorschriften der EU Richtlinie zur Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (2001/42/EG) und ersucht um allfällige Stellungnahme bis spätestens

7. März 2005

per e-mail an florian.matiasek@bmvit.gv.at.

Sollte bis zum oben angegebenen Zeitpunkt keine Stellungnahme einlangen, so wird das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie davon ausgehen, dass gegen den Entwurf keine Einwendungen erhoben werden. Die Aussendung dient gleichzeitig als Übermittlung im Sinne des Art. 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, die Stellungnahmefrist im Sinne dieser Vereinbarung endet vier Wochen nach Zustellung.

Für den Bundesminister:
Dr. Werner Kovacic

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Dipl.-Ing. Florian Matiasek

Telefon: +43 (1) 711 62-1703
email: florian.matiasek@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

Dynamik mit Verantwortung

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich erlassen wird (SP-V-Gesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

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

Bundesweites hochrangiges Verkehrsnetz

§ 1. Zum bundesweiten hochrangigen Verkehrsnetz gehören:

1. Hochleistungsstrecken,
2. Wasserstraßen,
3. Bundesstraßen.

Strategische Prüfung

§ 2. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat vor der Erstellung nachstehender Entwürfe, mit denen eine Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrsnetzes vorgeschlagen wird, - im Folgenden als Netzveränderung bezeichnet – eine strategische Prüfung im Hinblick auf den Bedarf an einer solchen Netzveränderung unter Bedachtnahme auf die im § 5 festgelegten Ziele durchzuführen:

1. Verordnungsentwürfe, die zum Gegenstand haben:
 - a) die Erklärung von geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz;
 - b) die Änderung von Verordnungen gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz;
2. Gesetzesentwürfe über die Erklärung von Gewässern zu weiteren Wasserstraßen im § 15 Schifffahrtsgesetz und
3. Gesetzesentwürfe über die Erklärung von Straßenzügen zu Bundesstraßen in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes und über ihre Auflassung als Bundesstraßen.

(2) Nicht durchzuführen ist eine strategische Prüfung im Sinne des Abs. 1:

1. vor Erstellung von Verordnungsentwürfen in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung bedürfen, zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz vorgesehen ist;
2. vor Erstellung von Verordnungsentwürfen für eine Änderung von Verordnungen gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung bedürfen, vorgesehen ist;
3. vor Erstellung von Verordnungsentwürfen für eine Änderung von Verordnungen gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz in dem Umfang, in dem vorgesehen ist, die Erklärung von geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken zurück zu nehmen.

Umfang der strategischen Prüfung

§ 3. Die strategische Prüfung Verkehr hat zu bestehen aus:

1. der Darstellung der Nutzen und der möglichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung,
2. der intermodalen und netzübergreifenden Alternativenprüfung,
3. der besonderen Beteiligung der Umweltstellen bei der Definition des Untersuchungsrahmens des Umweltberichtes (§ 7),
4. der Ausarbeitung eines Umweltberichts (§§ 7, 8),
5. der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen und der Initiatoren (§ 10),
6. der Berücksichtigung des Umweltberichts und des Ergebnisses der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen und der Initiatoren (§ 11) und
7. der Information über die zur Begutachtung übermittelten Gesetzes- und Verordnungsentwürfe (§ 12).

Richtlinie für die Durchführung der strategischen Prüfung

§ 4. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat in einer Richtlinie die Methode für die Erstellung der Unterlagen für die strategische Prüfung und für die Durchführung der strategischen Prüfung sowie deren Umfang festzulegen und diese im Internet kundzumachen.

Ziele

§ 5. Bei Durchführung der strategischen Prüfung (§ 2) sind folgende Ziele soweit wie möglich zu berücksichtigen:

1. einen auf Dauer tragbaren Personen- und Güterverkehr unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen sicherstellen,
2. zur Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs beitragen
3. ein hohes Umweltschutzniveau durch Einbeziehung von Umwelterwägungen sicherstellen
4. einen Beitrag zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft leisten,
5. den Benutzern eine qualitativ hochwertige Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen anbieten,
6. alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile einbeziehen,
7. eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gestatten,

8. innerhalb der Verkehrsträger soweit möglich interoperabel sein und die Intermodalität zwischen verschiedenen Verkehrsträgern begünstigen,
9. soweit möglich wirtschaftlich lebensfähig sein,
10. mit den Netzen der Nachbarstaaten verbunden sein und gleichzeitig die Interoperabilität und den Zugang zu diesen Netzen fördern.

Vorschläge für Netzveränderungen

§ 6. (1) Den Ländern, der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft, der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft und sonstigen befugten Errichtungsgesellschaften - gemeinsam in der Folge als Initiatoren bezeichnet - obliegt die Erstellung von Vorschlägen für die Erklärung weiterer Verkehrswege entsprechend der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 4 festgelegten Richtlinie.

(2) Soweit der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nicht selbst eine Netzveränderung initiiert, sind die Untersuchungen im Zuge der strategischen Prüfung einschließlich der Erstellung des Umweltberichts vom Initiator unter Beteiligung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und der unter Abs. 1 angeführten von den Auswirkungen einer allfälligen Netzveränderung betroffenen Initiatoren (Abs. 1) gemäß der Richtlinie (§ 4) durchzuführen.

Festlegung des Untersuchungsrahmens für den Umweltbericht

§ 7. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umweltstellen (§ 10) geeignete Unterlagen über die vorgesehene Netzveränderung zu übermitteln. Die Umweltstellen können innerhalb von vier Wochen nach Erhalt der Unterlagen eine Stellungnahme zur Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrades der in den Umweltbericht (§ 8) aufzunehmenden Informationen abgeben.

Umweltbericht

§ 8. (1) Bei der Erstellung des Umweltberichts sind die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen der vorgesehenen Netzveränderung und die vernünftigen Alternativen, welche die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich der Netzveränderung berücksichtigen, zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

(2) Der Umweltbericht hat folgende Informationen in einem der vorgesehenen Netzveränderung entsprechenden Detaillierungsgrad zu enthalten:

1. Eine Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der vorgesehenen Netzveränderung sowie der Beziehung zu anderen relevanten Plänen und Programmen;
2. die Darstellung der relevanten Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Netzveränderung;
3. eine Beschreibung der Umweltmerkmale der Gebiete, die von der vorgesehenen Netzveränderung voraussichtlich erheblich beeinflusst werden;

4. die Darstellung der derzeitigen für die Netzveränderung relevanten Umweltprobleme, insbesondere der Probleme, die sich auf schutzwürdige Gebiete der Kategorien A und B des Anhangs 2 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der geltenden Fassung, beziehen;
5. die Beschreibung der für die Netzveränderung maßgeblichen Umweltschutzziele und die Art, wie diese Ziele und sonstige Umwelterwägungen bei der Erstellung der im § 2 Z 1 bis 3 angeführten Entwürfe berücksichtigt wurden;
6. die Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen, einschließlich der Auswirkungen auf Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren, einschließlich sekundärer, kumulativer, synergetischer, kurz-, mittel- und langfristiger, ständiger und vorübergehender, positiver und negativer Auswirkungen;
7. die Darstellung der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche negative, mit der Durchführung der vorgesehenen Netzveränderung verbundene Umweltauswirkungen verhindert, verringert oder, so weit wie möglich, ausgeglichen werden sollen sowie eine Beschreibung der entsprechenden geplanten Überwachungsmaßnahmen;
8. eine Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen und eine Beschreibung, wie die Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt vorgenommen wurde;
9. die Angabe allfälliger Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen (insbesondere technische Lücken oder fehlende Kenntnisse);
10. eine nichttechnische Zusammenfassung der in Z1 bis 9 angeführten Informationen.

Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen

§ 9. (1) Wenn eine Netzveränderung voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Staates haben könnte oder wenn ein Staat, der von den Auswirkungen der Netzveränderung voraussichtlich erheblich betroffen sein könnte, ein entsprechendes Ersuchen stellt, so hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie diesen Staat spätestens bis zum Zeitpunkt der Bekanntmachung des Umweltberichts (§ 10) von der geplanten Netzveränderung zu benachrichtigen. Dem von der beabsichtigten Netzveränderung betroffenen Staat ist eine angemessene Frist für die Mitteilung, ob er an der strategischen Prüfung teilnehmen will, einzuräumen.

(2) Teilt der andere Staat mit, an der strategischen Prüfung teilnehmen zu wollen, hat ihm der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Planentwurf für die Netzveränderung sowie den Umweltbericht zu übermitteln. Dem anderen Staat ist eine angemessene Frist zur Stellungnahme einzuräumen.

(3) Auf Ersuchen des anderen Staates hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Konsultationen über die voraussichtlichen grenzüberschreitenden Auswirkungen, die eine Netzveränderung auf die Umwelt haben kann, sowie über geplante Maßnahmen zur Verminderung oder Vermeidung solcher Auswirkungen zu führen. Für die Konsultationen ist ein angemessener Zeitrahmen zu vereinbaren.

(4) Wird im Rahmen einer in einem anderen Staat durchgeführten Umweltprüfung von Plänen und Programmen im Verkehrsbereich der Umweltbericht oder der Entwurf eines Planes oder

Programms übermittelt, so sind die Länder, auf welche die Durchführung des Planes oder Programms voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann sowie die in den Ländern lebende Öffentlichkeit und die Umweltstellen gemäß § 10 einzubeziehen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die eingelangten Stellungnahmen dem anderen Staat zu übermitteln.

(5) Unter Staat im Sinne des Abs. 1 bis 4 ist ein an das österreichische Staatsgebiet grenzender Mitgliedstaat der Europäischen Union, beziehungsweise eine Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und im Falle der Gegenseitigkeit auch die Schweizerische Eidgenossenschaft zu verstehen.

(6) Besondere staatsvertragliche Regelungen bleiben unberührt.

Beteiligung

§ 10. (1) Die vorgesehene Netzveränderung und die Ergebnisse der strategischen Prüfung, insbesondere der Umweltbericht gemäß § 8, sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie kundzumachen. Auf diese Kundmachung ist in mindestens zwei Tageszeitungen hinzuweisen, die in dem Gebiet verbreitet sind, das von der Netzveränderung betroffen ist. Die Kundmachung hat einen Hinweis darauf zu enthalten, in welcher Form Stellungnahmen abgegeben werden können. Jedermann hat die Möglichkeit innerhalb von sechs Wochen Stellungnahmen abzugeben.

(2) Die Umweltstellen, sowie der jeweilige Initiator sind in geeigneter Form und zeitgerecht von den Kundmachung gemäß Abs. 1 in Kenntnis zu setzen. Sie haben die Möglichkeit innerhalb von sechs Wochen Stellungnahme abzugeben.

(3) Als Umweltstellen sind die Umweltanwälte der betroffenen Länder gemäß § 2 Abs. 4 UVP-G 2000, BGBI. Nr. 697/1993 und der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu beteiligen. Ein Land ist betroffen, wenn es von den direkten oder indirekten Auswirkungen einer Netzveränderung betroffen sein kann.

Berücksichtigung der strategischen Prüfung

§ 11. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Ergebnisse der strategischen Prüfung, insbesondere die Darstellungen und Bewertungen des Umweltberichts, und die eingelangten Stellungnahmen nach den §§ 9 und 10 bei der Erstellung des Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurfes zu berücksichtigen.

Information

§ 12. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unverzüglich nach Fertigstellung des Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurfes zur allgemeinen Begutachtung folgende Informationen im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie kundzumachen:

1. den Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurf gemäß § 1 HL-Gesetz,

2. eine zusammenfassende Erklärung. Diese besteht aus einer Darstellung

- a) wie die Umwelterwägungen in den Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurf einbezogen wurden,
- b) wie der Umweltbericht nach § 8 sowie die Stellungnahmen nach §§ 9 und 10 berücksichtigt wurden,
- c) aus welchen Gründen nach Abwägung der geprüften Alternativen, die Erstellung des Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurfes erfolgt ist,
- d) der Überwachungsmaßnahmen nach § 13, sowie
- e) der Festlegungen für allfällige aus der Netzveränderung resultierenden Projekte.

(2) Im Falle einer grenzüberschreitenden Beteiligung gemäß § 10 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem konsultierten Staat den Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurf in geeigneter Form bekannt zu geben.

Überwachung

§ 13. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die erheblichen Auswirkungen eines unter Anwendung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes beschlossenen Gesetzes bzw. einer unter Anwendung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnung auf die Umwelt zu überwachen, um unter anderem frühzeitig unvorhergesehene Auswirkungen zu ermitteln und geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können. Die erforderlichen Überwachungsmaßnahmen sind auf der Grundlage der Angaben in der zusammenfassenden Erklärung festzulegen.

(2) Bei der Überwachung sind die Umweltstellen zu beteiligen. Die Beschreibung der durchgeführten Überwachungsmaßnahmen sowie das Ergebnis der Überwachung sind im Internet kundzumachen.

Bezugnahme auf Richtlinien

§ 14. Durch dieses Bundesgesetz wird die 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, im Bereich des Verkehrs umgesetzt.

Vollziehung

§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

Vorblatt

Problem:

Mit diesem Gesetz werden die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in nationales Recht umgesetzt.

Lösung:

Das bundesweite hochrangige Verkehrsnetz setzt sich aus Hochleistungsstrecken, Wasserstraßen und Bundesstraßen zusammen. Diese Verkehrswege sind in Verordnungen gemäß Hochleistungsstreckengesetz, im Schifffahrtsgesetz sowie im Anhang zum Bundesstraßengesetz festgelegt. Verordnungs- bzw. Gesetzesentwürfe, die eine Änderung dieses hochrangigen Verkehrsnetzes zum Inhalt haben, werden einer strategischen Prüfung unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen unterzogen.

Alternativen:

Zusätzliche Überprüfung des Generalverkehrsplan, der Trassenfindungen und aller anderen Entscheidungen, die wesentliche Rahmenbedingungen schaffen, die zu Projekten führen könnten, die in weiterer Folge einer UVP zu unterziehen wären.

Diese Ausdehnung des Begriffs Pläne und Programme auf die Projektebene hätte zur Folge, dass sich bereits in der Umsetzungsphase befindliche Projekte verzögern würden und unter enormem Aufwand teilweise nachträglich einer aufwendigen Prüfung zu unterziehen wären. Die Beschränkung des Begriffs Pläne und Programme auf die Netzebene und eine entsprechende Abstimmung mit den weiteren Planungsschritten vermeidet dies.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

Finanzielle Auswirkungen:

Das SP-V Gesetz sieht die Tragung der Kosten für die strategische Prüfung durch die für Vorschläge für die Erklärung weiterer Verkehrswege vorgesehenen Stellen (§ 6) vor, da entsprechende Netzplanungen im Bereich Straße ohnehin im Rahmen ihrer Landesplanungskompetenz durchgeführt werden müssen. Im Bereich Schiene betrifft dies hauptsächlich die für Infrastrukturplanung verantwortlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Für den Fall, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie selbst eine Veränderung des Bundesverkehrsnetzes vorschlägt, sind entsprechende Mittel im Budget des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vorzusehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der SP-V um eine strategische Untersuchung handelt, die gegenüber den Untersuchungen in der Projektphase weniger kostenintensiv ist.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Vorschriften der EU Richtlinie zur Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (2001/42/EG) werden umgesetzt.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahren:

Keine.

Konsultationsverfahren:

Der vorliegende Gesetzesentwurf unterliegt dem Anwendungsbereich der Vereinbarung BGBI I Nr 35/1999.

ERLÄUTERUNGEN

A Allgemeiner Teil

1. Im Rahmen der Strategischen Prüfung - Verkehr (SP-V) werden die Auswirkungen von Netzveränderungen im Bereich des hochrangigen Bundesverkehrswegevernetzes (definiert gemäß BStG, Hochleistungsstreckenverordnungen, sowie Schifffahrtsgesetz) analysiert und deren Nutzen beschrieben, um eine fachliche Grundlage und Entscheidungshilfe für die Aufnahme zusätzlicher Verkehrswege in das hochrangige Bundesverkehrswegevernetz zu schaffen. Zusätzlich wird mit der Einbeziehung der Transparenz und des Umweltaspektes in die Strategische Prüfung der Richtlinie 2001/42/EG entsprochen (vgl §4 Abs 2 der EU Richtlinie 2001/41/EG), da mit der Aufnahme zusätzlicher Strecken Festlegungen getroffen werden, die zu Projekten führen können, die in weiterer Folge einer UVP zu unterziehen sind.

Im Übrigen sei an dieser Stelle festgehalten, dass die Rechtsfrage, ob allenfalls auch der Rahmenplan gemäß § 43 Bundesbahngesetz ein Plan und Programm im Sinne des Artikel 2 der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme sein könnte, bereits anlässlich der Verabschiedung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 geprüft wurde, und in den Gesetzesmaterialien klar verneint wurde. Dieser Rahmenplan ist nämlich im Wesentlichen auf die Finanzierung von Schieneninfrastrukturvorhaben abgestellt und somit ein Finanzierungsprogramm im Sinne des Artikel 3 Abs 8 der Richtlinie, und unterliegt als solches nicht dieser Richtlinie. Nicht im finanziellen Rahmenplan sondern eben schon bei den im vorliegenden Gesetzesentwurf genannten verkehrswegeplanerischen Entscheidungen wird festgelegt, ob ein Vorhaben dem bundesweiten hochrangigen Schienennetz zuzuordnen ist oder nicht.

Ein wichtiger Teil der SP-V ist die Erarbeitung von Alternativen. Dadurch können kostenintensive Fehlplanungen, die oft spätere Generationen noch zu tragen haben, rechtzeitig erkannt und Fehlentwicklungen entgegengesteuert werden. Durch die zusätzlichen Informationen haben die Entscheidungsträger die Möglichkeit, ausgewogene und nachhaltige Entscheidungen zu treffen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass vielfach Probleme in Projektgenehmigungsverfahren entstehen, weil in der für Festlegungen maßgeblichen Planungsphase, also noch vor der Projektphase, keine oder nicht ausgewogenen Programmentscheidungen getroffen wurden. So werden insbesondere die Fragen der Alternativen oder des Bedarfs immer wieder seitens der Öffentlichkeit in Genehmigungsverfahren eingebracht. Auf der Projektebene können diese Fragen jedoch, weil auf der strategischen Ebene angesiedelt, in den überwiegenden Fällen nicht geklärt werden. Diese Themen sind Fragestellungen, die im Rahmen der Projektebene vorgelagerten Netzveränderungsentscheidungen zu diskutieren und zu lösen sind. Durch die SP-V werden nun diese strategischen Festlegungen erfasst.

2. Das SP-V-Gesetz sieht generelle Verfahrensregelungen zur Durchführung einer SP-V vor. Detaillierte Verfahrensregelungen sowie die Untersuchungsmethode werden in einer entsprechenden Richtlinie festgelegt, um eine entsprechende Flexibilität zu gewährleisten, da sich im Laufe der diversen strategischen Prüfungen Erkenntnisse ergeben werden, die möglichst umgehend in die Richtlinie einzubeziehen sind. Die Erkenntnisse der SP-V sollen im Falle einer daraus ableitbaren Netzerweiterung jedermann zugänglich gemacht werden (Transparenz). Zusätzlich soll jedermann und insbesondere den Umweltstellen, sowie den befugten Errichtungsstellen (etwa ÖBB, ASFINAG) die Möglichkeit der Stellungnahme eingeräumt werden. Eine besondere Stellung kommt dabei den diversen Umweltstellen zu, da diesen ein Mitwirkungsrecht bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens für den Umweltbericht eingeräumt wird. Die SP-V sieht darüber hinaus die Überwachung der erheblichen Auswirkungen der in der SP-V untersuchten allfälligen Netzerweiterungen vor.

3. Der vorliegende Gesetzesentwurf dient im Übrigen auch der 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 2004. Mit diesem Gesetz werden die Anforderungen dieser Richtlinie für den Verkehrssektor im Verantwortungsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vollständig umgesetzt.

Zusätzlich wird eine rechtliche Grundlage für die Behandlung allfälliger künftiger Erweiterungen des hochrangigen Bundesverkehrsnetzes geschaffen.

4. Das vorliegende Gesetzesvorhaben ist durch folgende Grundzüge charakterisiert:

Festlegung: Veränderung des Bundesverkehrsnetzes sind einer SP-V zu unterziehen

Festlegung: Generelle Verfahrensregelungen der SP-V

Festlegung: Die detaillierteren Verfahrensregelungen, sowie die Methode der SP-V werden in einer entsprechenden Richtlinie festgelegt.

Festlegung: in der SP-V ist neben der Untersuchung des Nutzens einer Netzveränderung eine Alternativenprüfung, sowie eine Umweltprüfung durchzuführen.

Die SP-V bietet eine fachliche Grundlage und stellt eine Entscheidungshilfe für den Gesetzgeber und Verordnungsgeber dar.

Die SP-V gewährleistet die Transparenz der Entscheidungsgrundlagen und gewährt jedermann die Möglichkeit zur Stellungnahme vor der Vorlage an den Gesetzgeber und Verordnungsgeber.

Die SP-V sieht eine Beteiligung allfällig von einer Netzerweiterung betroffener Nachbarstaaten vor.

Die SP-V räumt den Umweltstellen das Recht zur Mitwirkung bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens für den Umweltbereich ein.

Das SP-V verpflichtet zur regelmäßigen Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Umsetzung des Planungsaktes auf die Umwelt.

SP-V-Richtlinie

- Die SP-V-Richtlinie ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen
- Die jeweils geltende Fassung der SP-V-Richtlinie ist auf der Homepage des BMVIT zu veröffentlichen

Ablauf der SP-V

- Übermittlung eines Netzveränderungsvorschlages durch den Initiator (gem § 6)
- Definition des generellen Untersuchungsrahmens durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
- Definition des Untersuchungsrahmens des Umweltberichtes unter Einbeziehung der Umweltstellen (gem § 7)
- Durchführung der Untersuchung im Zuge der SP-V auf Grundlage der SP-V-Richtlinie durch den Initiator unter Beteiligung des Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sowie der in § 6 definierten Initiatoren, die von einer Netzveränderung betroffen wären,
- Abwägung des Bundesbedarfes an einer Netzveränderung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
- Veröffentlichung der Gesetzes- bzw Verordnungsvorschläge zu einer allfälligen Netzveränderung zusammen mit den SP-V Unterlagen auf der Homepage des BMVIT zur Stellungnahme, sowie diesbezügliche Information der Umweltstellen (gem § 10)
- Berücksichtigung der Stellungnahmen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und Erstellung einer zusammenfassenden Erklärung (gem § 12)
- Allfällige Vorlage der Gesetzes- bzw Verordnungsvorschläge zu einer allfälligen Netzveränderung zusammen mit den SP-V-Unterlagen, sowie der zusammenfassenden Erklärung

- Information der Vorlage auf der Homepage des BMVIT (§ 12) auf der Homepage des BMVIT
- Überwachung der Umweltauswirkungen der Netzveränderungen gemäß zusammenfassender Erklärung (gem § 13)
- Veröffentlichung der Berichte über die Überwachung der Umweltauswirkungen auf der Homepage des BMVIT (gem § 13)

Kompetenzgrundlage

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

Finanzielle Auswirkungen

Das SP-V-Gesetz sieht die Tragung der Kosten für die SP-V durch die für Vorschläge für die Erklärung weiterer Verkehrswege vorgesehenen Stellen (§6) vor, da entsprechende Netzplanungen ohnehin im Rahmen ihrer Landesplanungskompetenz durchgeführt werden müssen. Für den Fall, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie selbst eine Veränderung des Bundesverkehrswegegesetzes vorschlägt, sind entsprechende Mittel im Budget des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vorzusehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der SP-V um eine strategische Untersuchung handelt, die gegenüber den Untersuchungen in der Projektphase bei weitem weniger kostenintensiv ist.

B Besonderer Teil

Zu § 1

In § 1 wird das bundesweite hochrangige Verkehrswegenetz definiert:

Für den Bereich Schiene durch die diversen HL-Streckenverordnungen gem. § 1 Hochleistungsstreckengesetz,

für den Bereich Wasser durch den § 15 sowie den Anhang II des Schifffahrtsgesetzes festgelegt;

für den Bereich Straße durch den Anhang I und II des Bundesstraßengesetzes

Zu § 2

Eine „Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes“ („Netzveränderung“) fällt unter den Begriff „Pläne und Programme“ der Richtlinie 2001/42/EG (vgl Art 2 lit a und 3 Richtlinie 2001/42/EG). Abs 1 stellt klar, dass - soweit nicht die Ausnahme des Abs 2 greift - vor der Erstellung eines Entwurfes mit dem eine Netzveränderung vorgeschlagen wird, eine strategische Prüfung im Hinblick auf den Bedarf an einer solchen Netzveränderung durchzuführen ist. Dabei ist auf die im § 5 festgelegten Ziele bedacht zu nehmen.

Das im Abs 2 aufscheinende Tatbestandsmerkmal „keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung“ hat sein legistisches Vorbild im § 1 Abs 1 Hochleistungsstreckengesetz in seiner bis zum In-Kraft-Treten des Bundesgesetzes BGBI I Nr 81/1999 geltenden Fassung und wird entsprechend der bis dahin gepflogenen Praxis auch im vorliegenden Zusammenhang zu verstehen sein. Im vorliegenden Zusammenhang kommt als Auslegungskriterium hinzu, dass die Erklärung von bestehenden Strecken oder nicht umfangreich veränderten Strecken unter dem Gesichtspunkt zu sehen ist, dass es dann nicht um neue oder geänderte Pläne bzw Programme im Sinne der gegenständlichen Richtlinie geht, sondern nur um eine eisenbahnrechtliche Einordnung der schon bestehenden Strecke.

Die Differenzierung zwischen Netzveränderungen hinsichtlich des hochrangigen Straßennetzes einerseits und der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken andererseits erfolgt im Hinblick darauf, dass gemäß § 4 Abs 3 des Bundesstraßengesetzes in der Fassung BGBI I 154/2004 die Auflassung von Straßenteilen als Bundesstraße durch Bescheid verfügt werden kann. Eine vergleichbare Vorschrift ist im Hochleistungsstreckengesetz (sowohl in der Fassung vor als auch nach der Novelle BGBI I 154/2004) nicht enthalten. Hinzu kommt, dass die entsprechende Netzbeschreibung in den Hochleistungsstrecken-Verordnungen gemäß § 1 Abs 1 des Hochleistungsstreckengesetzes äußerst großräumig erfolgt, während die Erklärung bzw Anführung von Straßenzügen gemäß § 1 Abs 1 des Bundesstraßengesetzes in dessen Verzeichnissen in einer wesentlich konkreteren Streckenbeschreibung besteht.

Zu § 3

Hier werden die wesentlichen Bestandteile der SP-V definiert:

Darstellung der Nutzen und der möglichen Auswirkungen: Sämtliche Nutzenkomponenten und mögliche Auswirkungen, die einer Netzänderung und der daraus in weiterer Folge ableitbaren Projekten zuzuordnen sind, werden dargestellt (Nutzenspektrum). Die dafür anzuwendende Methode wird in der SP-V-Richtlinie (§ 4) festgelegt.

Alternativenprüfung: In einer verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung wird das Nutzenspektrum der vorgeschlagenen Netzveränderung mit den Nutzenspektren der zweckmäßigen Alternativen verglichen. Der Alternativenbegriff umfasst sowohl betriebliche, als auch intermodale und organisatorische Möglichkeiten mit einem vergleichbaren Nutzenspektrum. Dabei ist auch eine 0-Alternative, also keine Netzveränderung, entsprechend zu untersuchen.

Umweltbericht (§ 8): Im Umweltbericht werden die Auswirkungen allfälliger Netzveränderungen sowie der entsprechenden allfälligen Alternativen auf die Umwelt ermittelt und überprüft.

Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen und der netzverantwortlichen Stellen (§ 10): Sollte nach Nutzenermittlung, Alternativenprüfung und Abwägung der Umweltauswirkungen seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie einer Netzveränderung näher getreten werden können, ist ein entsprechender Gesetzes- bzw Verordnungsentwurf gemeinsam mit der

Nutzenfeststellung, der Alternativenprüfung und dem Umweltbericht noch vor der Vorlage an den Gesetzgeber und Verordnungsgeber auf der Homepage des BMVIT zu veröffentlichen. Sodann wird jedermann, insbesondere den Umweltstellen, sowie den befugten Errichtungsgesellschaften Gelegenheit gegeben in einer entsprechenden Form (gemäß SP-V-Richtlinie § 4) Stellungnahmen abzugeben. Nach Abwägung und allfälliger Einbeziehung der eingelangten Stellungnahmen obliegt es dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den entsprechenden Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurf an den Gesetzgeber und Verordnungsgeber weiterzuleiten.

Besondere Beteiligung der betroffenen Umweltstellen (§ 7): Den betroffenen Umweltstellen (vgl Zu § 10, Seite 13 f) wird darüber hinaus das Recht eingeräumt, an der Definition des Untersuchungsrahmens für den Umweltbericht mitzuwirken.

Information über die zur Begutachtung übermittelten Gesetzes- und Verordnungsentwürfe (§ 12): Mit der Weiterleitung der Gesetzes- bzw Verordnungsentwürfe an den Gesetzgeber ist dieser Umstand auf der Homepage des BMVIT zu veröffentlichen.

Zu § 4

Die auf die SP-V anzuwendende Methode, sowie detaillierte Erläuterungen zum Ablauf der SP-V sind in einer SP-V-Richtlinie festzulegen und auf der Homepage des BMVIT zu veröffentlichen. Diese Richtlinie beinhaltet darüber hinaus Vorgaben zur Abwicklung der Öffentlichkeitsbeteiligung. Bewusst wurde dabei der Rahmen der Richtlinie gewählt, um die nötige Flexibilität zu gewährleisten, um rasch die Erkenntnisse aus den diversen Untersuchungen in eine flexible Richtlinie einfließen zu lassen. Für die Festlegungen betreffend den Umweltbericht ist zweckmäßigerweise das Einverständnis mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft herzustellen.

Eine detaillierte und kostenintensive Raumwiderstandsanalyse wird dabei keineswegs als Voraussetzung für die Beurteilung des Nutzens bzw der Umweltauswirkungen von Netzveränderungen gesehen, da es sich bei der SP-V nicht um ein Trassenermittlungsverfahren handelt. Es wird also bewusst zwischen der strategischen Ebene der Netzfestlegung und der Projektebene unterschieden.

Zu § 5

Anhand der in § 5 angeführten übergeordneten Zielen wird der Bundesbedarf an einer Netzveränderung beurteilt. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestätigt einen Bundesbedarf an einer Veränderung des Bundesverkehrswegegenetzes durch Veröffentlichung eines entsprechenden Gesetzes- bzw Verordnungsentwurfes auf der Homepage des BMVIT und daraus resultierender Aufforderung zur Stellungnahme.

Zu § 6

Um den Ablauf der SP-V effizient zu gestalten ist durch den Initiator der Netzveränderung vor Vorlage an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine entsprechende Abstimmung mit den allfällig von der Netzveränderung betroffenen Bundesländern herbeizuführen. Als Initiatoren können sowohl die Bundesländer, als auch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG sowie die ASFINAG oder andere befugte Errichtungsgesellschaften auftreten. Darüber hinaus kann auch der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Netzveränderung selbst initiieren. Nach Übermittlung eines allfällig akkordierten Vorschlages gemäß SP-V-Richtlinie (§ 4) an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie obliegt es diesem, den Untersuchungsrahmen der SP-V zu definieren. Der Untersuchungsrahmen des Umweltbereiches ist dabei gemäß § 8 im Einvernehmen mit den betroffenen Umweltstellen festzulegen. Die daraus resultierenden Untersuchungen sind dann von den Initiatoren unter der Beteiligung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, sowie den Initiatoren gemäß § 6, die von einer Netzveränderung betroffen wären, durchzuführen. Dabei ist es die Aufgabe der Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Hilfestellung bei der Untersuchung zu geben, sowie das SP-V-Gesetz und die SP-V-Richtlinie zu interpretieren.

Zu § 7

Das SP-V-Gesetz sieht die besondere Einbeziehung von Behörden, die in ihrem umweltbezogenen Aufgabenbereich von den durch eine allfällige Netzveränderung in weiterer Folge resultierenden Projekten und deren Umweltauswirkungen betroffen sind, vor. Demnach sind die Umweltstellen bei der Festlegung des Untersuchungsrahmen für den Umweltbericht einzubeziehen. Die Umweltstellen sollen so früh als möglich ihr umweltbezogenes Know-how einbringen, damit der Umweltbericht den qualitativen fachlichen Anforderungen einer Beurteilung der Umweltauswirkungen einer Netzveränderung entspricht. Dazu müssen zeitgerecht entsprechende Informationen und Daten zur Verfügung gestellt werden. Der Umweltbericht stellt einen Bestandteil der SP-V dar und soll in seinem Detaillierungsgrad der strategischen Ebene dieser Untersuchung entsprechen. Der Detaillierungsgrad hängt vom geografischen Umfang bzw. von der Länge der geplanten Netzveränderung ab. Je kleinräumiger bzw. kürzer die geplante Netzveränderung ist, desto höher wird der Detaillierungsgrad der strategischen Prüfung sein. Die Stellungnahme der Umweltstellen zur Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrades der in dem Umweltbericht aufzunehmenden Informationen sind mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie dem Umweltbundesamt abzustimmen.

Zu § 8

§ 8 schreibt die Erstellung des Umweltberichtes und die darin zu enthaltenden Informationen vor und bezieht sich auf den Artikel 5 (Umweltbericht) der EU-Richtlinie 2001/42/EG. Die Angaben des Umweltberichtes haben sich hierbei auf den Netzveränderungsvorschlag, sowie auf dessen Alternativen zu beziehen. Zur Bewertung ist festzustellen, dass der Detaillierungsgrad der Beurteilung der Umweltauswirkungen dem Detaillierungsgrad der Netzveränderung entspricht. Bei den zu berücksichtigenden Umweltfaktoren ist vom Anhang I der Richtlinie 2001/42/EG auszugehen, der in die SP-V-Richtlinie integriert wird. Insbesondere ist dabei die Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels (Klimastrategie 2008/2012) und der zur Umsetzung in der Strategie enthaltenen Maßnahmen zu berücksichtigen.

Zu § 9

In Absatz 1, 2 und 3 ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Zuge der SP-V geregelt. Für den Fall, dass eine Netzveränderung andere Staaten betrifft, wird analog zur Beteiligung des Bundesministers 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 EU-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.

Absatz 6 dient hier zur Klarstellung.

Zu § 10

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) und in entsprechender Form (SP-V-Richtlinie, § 4) Stellungnahmen zu den auf der Homepage des BMVIT veröffentlichten Gesetzes- bzw. Verordnungsentwürfen zur Netzveränderung sowie zu den dabei mitveröffentlichten SP-V-Unterlagen abzugeben. Unter einer „Tageszeitung, die in dem Gebiet verbreitet ist“ ist in diesem Zusammenhang eine zumindest im betreffenden Bundesland weit verbreitete, wenigstens fünf Mal wöchentlich erscheinende Zeitung in Printform zu verstehen. Sinn dieser Bestimmung ist es, möglichst jedermann über die Vorgänge vor Ort zu informieren. Eine reine Kundmachung im Internet, ohne entsprechenden Hinweis im Offline-Bereich, ist jedenfalls nicht ausreichend.

In Abs 2 wird festgelegt, dass die Umweltstellen zeitgerecht und in geeigneter Form von der Veröffentlichung der Unterlagen zur Stellungnahme informiert werden müssen. Als „geeignete Form“ gilt die Schriftform, unter welche jedenfalls auch Telefax und E-Mail fallen. Als zeitgerecht ist jedenfalls eine Verständigung der Umweltstellen sowie der jeweiligen Initiatoren von der Kundmachung binnen einer Woche anzusehen.

In Abs3 erfolgt die Bestimmung der Umweltstellen. Es sind dies die Umweltanwälte der betroffenen Länder sowie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Der Verweis auf § 2 Abs 4 UVP-G 2000 dient einerseits zur Klarstellung, andererseits dazu, in beiden Gesetzen die gleichen Begriffsdefinitionen zu verwenden.

Zu § 11

Die innerhalb der Frist von 6 Wochen eingelangten Stellungnahmen sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu berücksichtigen. In weiterer Folge obliegt es diesem unter Berücksichtigung der Stellungnahmen sowie des Umweltberichts die Entwürfe abzuändern bzw. zu verwerfen. Mit Vorlage der Gesetzes- bzw Verordnungsentwürfe durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie an den Gesetzgeber und Verordnungsgeber wird von diesem der Bundesbedarf an einer Netzveränderung bestätigt.

Zu § 12

In Abs.1 sind die Informationen aufgelistet, welche der Öffentlichkeit bei Vorlage des Gesetzes- bzw Verordnungsentwurfes an den Gesetzgeber zugänglich gemacht werden müssen. In der dabei angeführten zusammenfassenden Erklärung soll kurz und übersichtlich dargestellt werden, welche Stellungnahmen zu den veröffentlichten Gesetzes- und Verordnungsentwürfen eingelangt sind und wie diese in weiterer Folge berücksichtigt wurden. Darüber hinaus werden darin Vorgaben für die allfällig daraus resultierende Projektebene gegeben. Bestandteile dieser zusammenfassenden Erklärung sind die Einbeziehung der Umwelterwägungen und die Überwachungsmaßnahmen gemäß § 13.

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

Zu § 13

§ 13 bezieht sich auf den Artikel 10 (Überwachung) der Richtlinie 2001/42/EG.

Mit Abs 1 wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verpflichtet, die in der Zusammenfassenden Erklärung festgestellten Überwachungsmaßnahmen bereffend die Umwelt umzusetzen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Überwachungsmaßnahmen dem Detaillierungsgrad der Netzfestlegung entsprechen. So können in der zusammenfassenden Erklärung Vorgaben für ein allfällig aus der Netzveränderung resultierendes Projekt getroffen werden, die etwa in der Projektphase der Trassenfindung zu berücksichtigen wären. In Abs 2 wird festgelegt, dass die Überwachung unter Beteiligung der Umweltstellen zu erfolgen hat. Die Ergebnisse der Überwachung sind auf der Homepage des BMVIT kundzutun. Das diesbezügliche Procedere wird in der SP-V Richtlinie (§ 4) festgelegt.

Zu § 14

§ 14 enthält den erforderlichen Umsetzungshinweis auf die EU Richtlinie 2001/42/EG.

Zu § 15

In § 15 ist die für dieses Bundesgesetz zuständige Behörde festgelegt.