

Gruppe Strasse

Abteilung ST 1 - Planung und Umwelt

Stubenring 1, 1010 Wien

Telefon: +43 (1) 711 00-5867

Telefax: +43 (1) 7142721

An die
ASFINAG
Rotenturmstraße 5 - 9
1011 Wien

An die
ÖSAG
Rotenturmstraße 5 - 9
1011 Wien

An die
Alpenstraßen AG
Rennweg10a
6021 Innsbruck

GZ. 300040/11-ST-ALG/02

Wien, am 15. Jänner 2003

Betreff: Dienstanweisung zur Erarbeitung
und Vorlage von Bundesstraßenprojekten;
("Projektierungsdienstanweisung");
Verbindlicherklärung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Anlage die

Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage
von Bundesstraßenprojekten ("Projektierungsdienstanweisung"),

welche ab sofort in den entsprechenden Bundesstraßenbereichen anzuwenden ist. Die auf dem
Deckblatt der Projektierungsdienstanweisung angeführten Erlässe werden damit außer Kraft
gesetzt.

Beilage

Für den Bundesminister:
Mag. CHRISTIAN WEISSENBURGER

Ihr Sachbearbeiter:
Thomas Hofbauer
Tel.: +43 (1) 711 00-5867, Fax: +43 (1) 7142721
thomas.hofbauer@bmvit.gv.at



BUNDESMINISTERIUM FÜR
VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE

Sektion II – Gruppe Straße

DIENSTANWEISUNG

zur

Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten

(„Projektierungsdienstanweisung“)

Durch diese Dienstanweisung werden folgende Erlässe aufgehoben:

Zl. 900.300/2-III/4/83	Entscheidungshilfen im Verkehrswesen; Nutzen-Kosten-Untersuchung
Zl. 900.300/4-III/4/85	Nutzen-Kosten-Untersuchungen; Beispielsammlung
Zl. 820.100/3-VI/2/92	Generelle Planung; Zeitgemäße Planungsstandards; Aktualisierung und Spezifizierung
Zl. 820.100/5-VI/2/94	Generelle Planung; Zeitgemäße Planungsstandards
Zl. 890.040/2-VI/14/96	Umweltuntersuchungen zu Bundesstraßenprojekten (vormals "Anhang Umwelt")
Zl. 800.040/1-VI/B/97	Dienstanweisung zur Erarbeitung der Projekte für Maßnahmen der Bundesstraßenverwaltung
Zl. 800.040/6-VI/A/2/99	Dienstanweisung zur Vorlage von Vorprojekten im Zuge von Bundesstraßen

Fassung 2002

Inhaltsverzeichnis

1. ALLGEMEINES	3
2. GRUNDSÄTZE	3
3. STRASSENPROJEKTE	6
3.1. PROJEKTSVORLAGE	6
3.2. VORUNTERSUCHUNG	9
3.3. VORPROJEKT	9
3.3.1. Ziel und Aufgabe	9
3.3.2. Gliederung des Vorprojektes	10
3.3.3. Projektvorlage	10
3.3.4. Tunnelplanung	11
3.4. EINREICHPROJEKT	11
3.4.1. Ziel und Aufgabe	12
3.4.2. Gliederung des Einreichprojektes	12
3.4.3. Projektvorlage	12
3.4.4. Weitere Vorgangsweise	12
3.5. BAUPROJEKT	13
4. ANHANG	14
4.1. ANHANG 1: RELEVANZMATRIX FÜR UMWELTUNTERSUCHUNGEN UND CHECKLISTE FÜR UMWELTASPEKTE	14
4.2. ANHANG 2: GLIEDERUNG DES VORPROJEKTES	17
4.3. ANHANG 3: GLIEDERUNG DES EINREICHPROJEKTES	23

1. Allgemeines

Rechtsgrundlage für diese Dienstanweisung ist § 7 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 in der letztgültigen Fassung.

Die gegenständliche Dienstanweisung „Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten“ soll die Vorgangsweise bei der Projekterstellung, den Inhalt und Umfang der einzelnen Projekte für die einzelnen Projektierungsschritte regeln und hält auch fest, in welchen Projektsschritten Projekte dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zur Kenntnis bzw. Zustimmung vorzulegen sind.

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

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

Als Projektwerber gegenüber dem BMVIT tritt jene juristische Person auf, die für die Planung einer Straße, deren Realisierung in weiterer Folge beabsichtigt ist, verantwortlich ist.

Für Projekte, die zur Zustimmung eingereicht werden, gelten folgende Regelungen:

- Als Zustimmung zu einem Projekt gilt eine entsprechende schriftliche Erklärung des BMVIT (Erlass), die auch unter Bedingungen erteilt werden kann.
- Wenn durch die Erfüllung dieser Bedingungen oder aus sonstigen Gründen wesentliche Änderungen oder Ergänzungen des Projektes erforderlich werden, ist dieser Umstand dem BMVIT zur Kenntnis zu bringen.
- Ein Projekt, dem das BMVIT zugestimmt hat, ist solange als verbindlich anzusehen, als das BMVIT seine Zustimmung weder zurückgezogen noch einem anderen Projekt die Zustimmung erteilt hat.
- Die Zustimmung zu einem Projekt bedeutet, dass dieses den Grundsätzen denen das BMVIT verpflichtet ist, entspricht, stellt aber keine Überprüfung von detaillierten Zahlenangaben (z.B. Höhenkoten, statischen Berechnungen usw.) dar.

2. Grundsätze

- Bei der Planung ist auf die Zusammenhänge mit anderen Verkehrsarten und Verkehrsträgern Rücksicht zu nehmen.
- 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 BMVIT abgestimmten Konzepten und Prioritätenreihungen vorzugehen ist (GVP, etc.). Vorprojekte sind dabei frühestens 10 Jahre vor dem beabsichtigten und finanziell abgesicherten Baubeginn (Inangriffnahme der ersten baulichen Maßnahme) einzureichen.

- Bei der Erarbeitung von Projekten für Bundesstraßen hat der Planungsaufwand in einem direkten Verhältnis zur Komplexität des Projektes zu stehen, wobei die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit und Umweltverträglichkeit besonders zu beachten sind. Für die Erarbeitung von Bundesstraßenprojekten ist ein Planungsberater des BMVIT beizuziehen. Aufgabe dieses Planungsberaters ist dabei insbesondere die Begleitung und Unterstützung des Planungsprozesses hinsichtlich der Belange der Verkehrstechnik, Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit sowie die Koordination mit den übergeordneten Planungszielen in den einzelnen Projektsschritten.

- Alle Projekte, die dem BMVIT 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 sind auch Aussagen über Kostentragung und Finanzierung (Bauprogramm) zu treffen; allfällige diesbezügliche Fragen sollen dabei schon im Vorfeld grundsätzlich geklärt sein. Zur Beurteilung einer geplanten Maßnahme sind Vorteil-Nachteilbetrachtungen (Nutzen-Kostenuntersuchungen) bei Voruntersuchungen und Vorprojekten zwingend, bei darauffolgenden Projektschritten i.d.R. vorzunehmen und in den Projekten nachvollziehbar darzustellen. Auf öffentliche und private Interessen, insbesondere auf die in §4 Abs. 1 (*Bestimmung des Straßenverlaufes*), §7 Abs. 1 (*Grundsätze bei Bau und Erhaltung*) und §7a Abs. 1 (*Schutz der Nachbarn*) BStG 1971 i.d.g.F. angeführten Kriterien, ist Bedacht zu nehmen.

Die Methodik und die Indikatoren für diese Vorteil-Nachteilbetrachtungen sind vor Beginn der Arbeiten mit dem Planungsberater des BMVIT abzustimmen.

- Die einzelnen Maßnahmen sind in ihrem Umfang so festzulegen, dass die investierten Mittel der Allgemeinheit so bald wie möglich Nutzen bringen und nach volkswirtschaftlichen Kriterien für künftige Nutzer- und Erhalterbedürfnisse sinnvoll eingesetzt werden.
- Jede geplante Maßnahme ist immer im gegebenen Gesamtzusammenhang (zeitlich und abschnittsbezogen) darzustellen.
- 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.

- Folgende Bestimmungen sind dabei zu beachten:

- EU-Richtlinien
- Einschlägige gesetzliche Bestimmungen und Rechtsverordnungen
- Normen (ÖNORMEN, EN)
- Dienstanweisungen des BMVIT, entsprechend dem „Verzeichnis der Dienstanweisungen“, das zu Beginn eines jeden Jahres vom BMVIT herausgegeben wird, sowie die seit dem letzten Verzeichnis verfügbaren Erlässe

- Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS), herausgegeben von der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr, die vom BMVIT verbindlich erklärt bzw. notifiziert wurden
- Sonstige Richtlinien, deren Anwendung vom BMVIT im Erlasswege vorgeschrieben wurden
- Zur Anwendung seitens des BMVIT empfohlene Richtlinien und Merkblätter

Ein wesentliches Abweichen von den o.a. Bestimmungen ist im Projekt jeweils gesondert nachvollziehbar zu begründen.

- Im Verlaufe der Erarbeitung und noch vor der Vorlage eines Projektes an das BMVIT sind offene Fragen soweit wie zweckmäßig und möglich abzuklären durch:
 - Koordinierung mit jenen Dienststellen bzw. Behörden, welche im Zuge der Umsetzung des Projektes Bescheide erlassen müssen
 - Beziehung der dem Landeshauptmann unterstellten Dienststellen des Naturschutzes, der Raumplanung, der Wasserrechtsbehörde u.a.
 - Vorgespräche mit den jeweils zuständigen Behörden insbesondere auch dem Landeskonservatorium bzw. dem Umweltanwalt
 - 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.
- Sensiblen Bereichen (Verdachtsflächen – wie etwa Deponien, Flächen mit besonders schlechten Baugrundverhältnissen – Wohngebieten, Schutzgebieten u. dgl.) ist nach Möglichkeit auszuweichen.
- Vor Beginn der Umweltuntersuchungen ist in Abstimmung mit dem UVP-Koordinator des BMVIT für das konkrete Projekt eine Relevanzmatrix der zu erwartenden Umweltauswirkungen zu erstellen, die auch als Grundlage für die oben beschriebene Kontaktaufnahme mit Behörden und Dienststellen dienen soll. Bis zur Veröffentlichung der Neufassung der RVS 2.3 ist die im **Anhang 1** angeführte Relevanzmatrix als Muster heranzuziehen, wobei die angeschlossene Checkliste als Hilfestellung dazu dient.

Aufgabe des UVP-Koordinators ist die Begleitung und Unterstützung des Planungsprozesses hinsichtlich der umweltbezogenen Belange sowie die Koordination hinsichtlich der Einbindung der mitwirkenden Behörden und UVP-Sachverständigen in den erforderlichen Verfahrensschritten (UVP-Vorverfahren, UVP-Verfahren).

3. Straßenprojekte

Bei Straßenprojekten im Zuge von Bundesstraßen wird im allgemeinen unterschieden zwischen:

- Voruntersuchung (3.2)
- Vorprojekt (3.3)
- Einreichprojekt (3.4)
- Bauprojekt (3.5)

3.1. Projektvorlage

Die Planungsarbeiten sind vom Projektwerber mit dem Planungsberater des BMVIT abzustimmen. In gemeinsamen Planungsbesprechungen ist die Projektentwicklung sowohl inhaltlich als auch zeitlich zu verfolgen und etwaigen Problemen frühzeitig zu begegnen.

Bei geplanten Maßnahmen betreffend den Neubau von Straßen obliegt es dem Projektwerber, eine Verordnung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gemäß §14 BStG zu beantragen oder ein Vorprojekt zur Zustimmung im BMVIT einzureichen.

Grundlage für die Verordnung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gemäß §14 BStG ist ein gemäß ggst. Dienstanweisung vollständiges Vorprojekt.

Die Bestandsaufnahme der Umweltsituation, die Umweltauswirkungen und die geplanten Maßnahmen, mit denen nachteilige Auswirkungen vermieden, eingeschränkt oder ausgeglichen werden können, sind in einer Projektseinlage „Umweltuntersuchungen“ zusammenzufassen.

Für Umbauten, die einen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit bereits bestehender Straßen haben (wie etwa Zulegungen von Fahrstreifen bzw. Richtungsfahrbahnen) sind dem BMVIT geeignete Projektunterlagen (Vorprojekt oder Einreichprojekt) zur Kenntnis zu bringen.

Bei nachträglicher Errichtung bzw. nachträglichem Umbau von Anschlussstellen ist dem BMVIT jedenfalls ein Vorprojekt zur Zustimmung vorzulegen. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass aufgrund der Erschließungsfunktionen die funktionellen Aufgaben der Hauptanlage der Bundesstraße (Durchzugsverkehr, Schnellverkehr) nicht beeinträchtigt werden. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit sind die für den Projektwerber entstehenden Vorteile (Zusätzliche Mauteinnahmen, Ersparnis des Umbaus benachbarter Anschlussstellen, etc.) den entstehenden Nachteilen (Planungs-, Bau-, Betriebs- und Erhaltungskosten, Kosten für Maßnahmen, mit welchen allfällige Einschränkungen der Leistungsfähigkeit ausgeglichen werden müssen, zusätzliche Kosten für die Mauteinhebung, etc.) gegenüberzustellen und diese Kostendifferenz auszuweisen. Im Falle eines Überwiegens der Kostennachteile sind Aussagen über eine allfällige Kostenbeteiligung Dritter zu treffen. 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 A oder S ist.

Für einzelne Anschlussstellenprojekte kann die Vorlage von Vorprojekten nur dann entfallen, wenn ein Anschlussstellenkonzept (bzw. Teilkonzept für den jeweiligen Straßenzug) vorliegt, dem seitens des BMVIT zugestimmt wurde und in dem die betreffende Anschlussstelle nach den Kriterien der verkehrlichen Verträglichkeit (Leitfaden für Anschlussstellen) untersucht wurde.

Zweck dieses Konzeptes ist die Abstimmung von einander beeinflussenden Anschlussstellenprojekten zur Optimierung der weiteren Planungen.

Nach erfolgter §14 - Verordnung bzw. Zustimmung zum Vorprojekt durch das BMVIT ist in Abstimmung mit dem UVP-Koordinator des BMVIT ein Einreichprojekt und eine Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) als Grundlage für das UVP-Verfahren zu erstellen und der UVP-Behörde vorzulegen.

Falls vom Projektwerber ein Antrag auf Durchführung des UVP-Vorverfahren gestellt wird, ist gleichzeitig mit dem Beginn der Arbeiten am Einreichprojekt ein UVE-Konzept zu erstellen und mit einem Auszug aus dem Vorprojekt (Technischer Bericht, Übersichtslageplan, Lagepläne, Längenschnitte, Regelquerschnitte, Umweltuntersuchungen) der UVP-Behörde vorzulegen. Die Ergebnisse des UVP-Vorverfahrens sind in das (sinnvollerweise bereits in Ausarbeitung befindliche) Einreichprojekt bzw. UVE einzuarbeiten.

Die Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren gemäß §4 BStG (mit oder ohne UVP-Verfahren) setzen sich aus dem Einreichprojekt, der UVE und den Fachbeiträgen zu den für das Vorhaben relevanten Schutzgütern gemäß UVP-Gesetz zusammen.

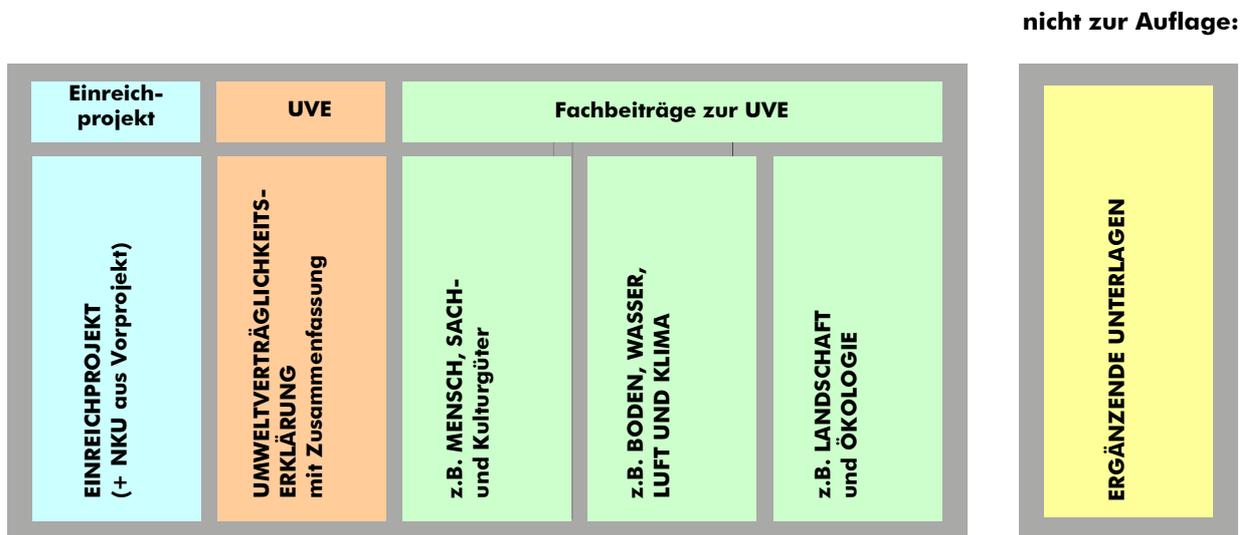


Abbildung: Unterlagen für das Trassenfestlegungsverfahren

Für Projekte, die keinem Trassenfestlegungsverfahren zu unterziehen sind, sind die Umweltbelange analog zum Vorprojekt in einer Projektseinlage Umweltuntersuchungen zusammenzufassen.

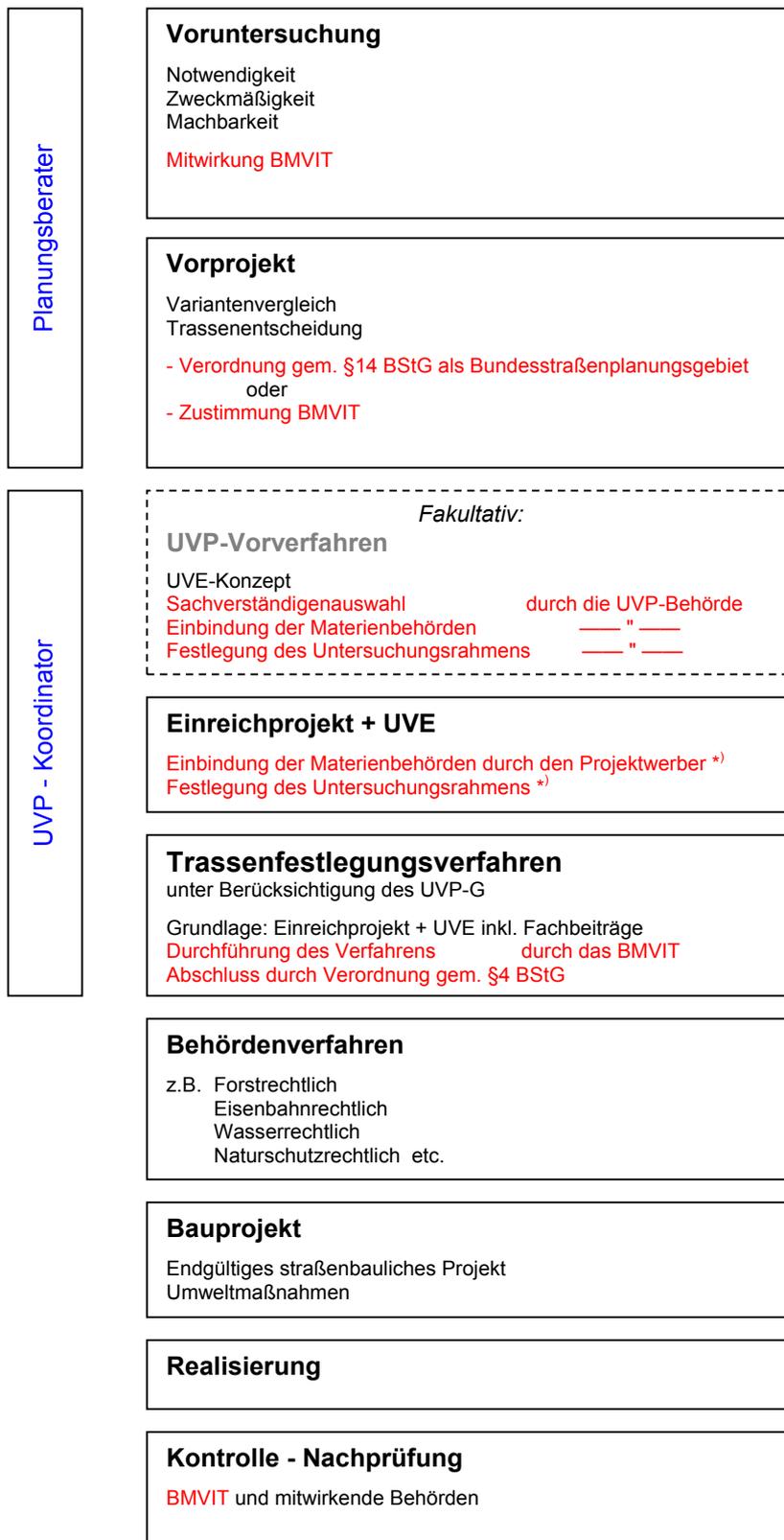


Abbildung: Prinzipschema für einen Planungsablauf mit erforderlichen Verfahrensschritten

*) wenn kein UVP-Vorverfahren durchgeführt wird

3.2. Voruntersuchung

Voruntersuchungen dienen der Schaffung fachlicher Grundlagen für die Konzeption des Bundesstraßennetzes. Bei besonders komplexen Planungen kann es auch aufgrund einer großen Anzahl von Lösungsmöglichkeiten aus wirtschaftlichen Gründen zweckmäßig sein, dem Vorprojekt eine Voruntersuchung (etwa Verkehrsuntersuchung, Vorstudie, Machbarkeitsstudie etc.) vorzuschalten. Dabei ist auf die durch das BMVIT durchgeführten Korridoruntersuchungen aufzubauen. Bezüglich der Mitwirkung des BMVIT ist mit dem Planungsberater Kontakt aufzunehmen. Bei beabsichtigten Änderungen des Bundesstraßennetzes (somit Änderungen zu den Verzeichnissen des BStG) sind auf jeden Fall Voruntersuchungen durchzuführen. Auf internationale Verkehrsbeziehungen ist dabei Rücksicht zu nehmen.

Diese Voruntersuchungen haben sich prinzipiell an der Methodik zu Erstellung von Vorprojekten zu orientieren. Der Zweck einer derartigen Untersuchung ist die Überprüfung der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit, der prinzipiellen Machbarkeit sowie u.U. die Ausscheidung von Lösungsmöglichkeiten, die schon zufolge eines niedrigen Detaillierungsgrades nicht machbar bzw. im Vergleich zu anderen Lösungsmöglichkeiten vor Inangriffnahme eines Vorprojektes als nicht zweckmäßig erscheinen.

Die Aufgabe der Umweltuntersuchung liegt in einer Abgrenzung von Konfliktzonen, die aufgrund ihrer landschaftlichen Ausstattung bzw. der Nutzungsinteressen eine besonders hohe Sensibilität aufweisen und damit ein hohes Konfliktpotential gegenüber Straßenbauvorhaben erwarten lassen. Der Planungsspielraum für die Trassenentwicklung ist auf konfliktärmere Bereiche einzuzengen.

3.3. Vorprojekt

Ein Vorprojekt ist für geplante Vorhaben wie

- Errichtung einer neuen Bundesstraße oder
- Veränderung der Leistungsfähigkeit einer bestehenden Bundesstraße durch bauliche Maßnahmen (z.B. nachträgliche/r Errichtung/Umbau von Anschlussstellen)

auszuarbeiten und dem BMVIT mit dem Antrag auf Erlassung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gemäß §14 BStG oder zur Zustimmung vorzulegen.

Vor der Inangriffnahme der Erstellung etwaiger Varianten sind die betroffenen Gemeinden von den diesbezüglichen Planungsarbeiten in Kenntnis zu setzen¹.

3.3.1. Ziel und Aufgabe

Der Zweck eines Vorprojektes ist die Überprüfung der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit, der Wirtschaftlichkeit, der prinzipiellen Machbarkeit sowie der Umweltverträglichkeit, sofern diese Überprüfungen nicht schon im Zuge der Voruntersuchung vorgenommen wurden, sowie die

¹ siehe NKU

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, die Vor- und Nachteile dieser Lösungen darzustellen, die Varianten zu beurteilen und eine davon auszuwählen, d.h. konkrete Auswirkungen und Konfliktmöglichkeiten aufzuzeigen und den Untersuchungsraum, den Untersuchungsrahmen sowie bei Umweltuntersuchungen auch die Untersuchungsmethoden abzuklären.

Sämtliche Voruntersuchungen, ggf. bereits erstellte Generelle- bzw. Vorprojekte sind, sofern das ggst. Projekt auf Erkenntnissen dieser aufbaut, dem ggst. Vorprojekt anzuschließen, sofern sie dem BMVIT nicht bereits vorgelegt wurden. In diesem Falle ist der Vorlagezeitpunkt anzugeben.

Zur Erstellung des Zielsystems der einzelnen Bestandteile des Vorprojektes, sowie zur Abklärung hinsichtlich der Methodik ist über den Projektwerber im kurzen Weg Kontakt mit dem Planungsberater des BMVIT aufzunehmen, um einen etwaigen verlorenen Aufwand zu vermeiden.

3.3.2. Gliederung des Vorprojektes

Ein dem BMVIT zur Durchführung des Verfahrens zur Festlegung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gemäß §14 BStG oder zur Zustimmung vorgelegtes Vorprojekt ist entsprechend der in **Anhang 2** enthaltenen Gliederung zu erstellen.

3.3.3. Projektvorlage

- Jedes Projekt ist mit einem „Antragstellenden Bericht“ (Begründete Beantragung einer Variante oder eines Variantenbündels) des Projektwerbers vorzulegen.

Der „Antragstellende Bericht“ 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
 - Bezugsjahr des JDTV
 - Vorhabenskosten (exkl. USt.) in Mio. €
 - Bezugsjahr der Kostenermittlung
- Mit der Übermittlung des Vorprojektes sowie des „Antragstellenden Berichtes“ bestätigt der Antragsteller die Prüfung der vorgelegten Unterlagen.
 - Die gesamten Projektunterlagen sind dem BMVIT in einfacher Ausfertigung sowie auf Projekts- CD-ROM² vorzulegen.

² (virenfrei)

3.3.4. Tunnelplanung

Für Tunnel in bergmännischer und offener Bauweise sowie Einhausungen und Galerien mit Längen über 100 m ist auf Grundlage eines gemäß §14 BStG verordneten Bundesstraßenplanungsgebietes bzw. eines vom BMVIT zugestimmten straßenbaulichen Vorprojektes ein Tunnelvorentwurf zu erstellen. Dies gilt ebenso für wesentliche sicherheitstechnische Änderungen (wie z.B. 2. Tunnelröhren, neues Sicherheitskonzept) von bestehenden Tunnelanlagen.

Auf der Basis dieses Tunnelvorentwurfes findet unter Beiziehung aller befassten Stellen und des Projektanten beim BMVIT eine **Tunnelgrundsatzbesprechung** zur Abklärung der maßgebenden Planungsparameter für

- geotechnische Verhältnisse
- bauliche Anlagen
- weitere geotechnische Erkundungen (z. B. Sondierstollen)
- Tunnelquerschnitt und Innenausbau
- Belüftung inkl. damit zusammenhängender Immissionen beim Portal und bei den Lüftungsschächten
- Sicherheitsanalyse inkl. sicherheitstechnische Einrichtungen
- Brandschutz
- Kostenschätzung
- weitere Planungsschritte

statt.

Diese Tunnelgrundsatzbesprechung ist vom Projektwerber zu veranlassen. Über das Ergebnis dieser Grundsatzbesprechung und die weitere Vorgangsweise ist eine mit dem BMVIT abgestimmte Niederschrift zu verfassen und vorzulegen.

3.4. Einreichprojekt

Ein Einreichprojekt ist dem BMVIT für Maßnahmen, die einer Verordnung des Straßenverlaufes bedürfen, im Zuge der Antragstellung auf Einleitung des Trassenfestlegungsverfahrens gemäß §4 BStG sowie des Verfahrens gemäß UVP-G vorzulegen.

Der Erstellung eines Einreichprojektes hat im Regelfall ein genehmigtes Vorprojekt bzw. ein gem. §14 BStG verordnetes Bundesstraßenplanungsgebiet voranzugehen.

Das Einreichprojekt dient – nach Einarbeitung der in Punkt 3 genannten Belange – der Konkretisierung der anhand des Vorprojektes erfolgten Projektsentscheidung sowie als Grundlage für das Trassenfestlegungsverfahren und die weiteren Behördenverfahren.

Umfang und Inhalt der Unterlagen für die Umweltuntersuchung ergeben sich aus der Festlegung des Untersuchungsrahmens in Abstimmung mit dem UVP-Koordinator bzw. auch den mitwirkenden Behörden, der Umweltschutzbehörde und den Sachverständigen der UVP-Behörde im Falle eines Vorverfahrens unter Beachtung der RVS 2.3³.

³ RVS 2.3 Umweltuntersuchungen (Neufassung)

Ist kein UVP-Verfahren notwendig, haben Umfang und Inhalt der Unterlagen der Umweltuntersuchungen jedenfalls dem Standard der UVP-pflichtigen Maßnahmen bzw. den in RVS 2.3 enthaltenen Bestimmungen für Einreichprojekte zu entsprechen.

Mit der Übermittlung des Einreichprojektes bestätigt der Projektwerber die Prüfung der vorgelegten Unterlagen.

3.4.1. Ziel und Aufgabe

Das Einreichprojekt stellt die detailliertere Ausarbeitung der im Vorprojekt entschiedenen Trassenvariante bzw. bei einem gem. §14 BStG verordneten Bundesstraßenplanungsgebiet die Konkretisierung des Projektes im festgelegten Trassenbereich dar. Diese Ausarbeitung schließt aber nicht aus, dass 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.), für die eigene Projekte zu erstellen sind. Im Einreichprojekt sind jedoch auf jeden Fall die wesentlichen Anlageverhältnisse solcher Bauten darzustellen. Sind 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 Einreichprojektes vorliegen.

3.4.2. Gliederung des Einreichprojektes

Grundsätzlich ist das Einreichprojekt wie in **Anhang 3** beschrieben zu gliedern und zu erstellen. Auf Grund unterschiedlicher Projektstlängen und Anforderungen (z.B. bei Anschlussstellen) ist der konkrete Umfang jener Unterlagen, die im UVP-Verfahren Verwendung finden sollen, mit dem UVP-Koordinator des BMVIT im Einzelfall abzustimmen.

3.4.3. Projektvorlage

Mit der Übermittlung des Einreichprojektes im Zuge des Antrages auf Erlassung der §4-Verordnung bestätigt der Projektwerber die Prüfung der vorgelegten Unterlagen.

Die gesamten Projektunterlagen sind dem BMVIT in einfacher Ausfertigung sowie auf Projekts-CD-ROM⁴ vorzulegen.

3.4.4. Weitere Vorgangsweise

Die im Zuge des Trassenfestlegungsverfahrens vorgebrachten Anregungen bzw. gestellten Auflagen sind vom Projektwerber zu prüfen und die sich ergebenden Änderungen im folgenden Planungsschritt in das Bauprojekt aufzunehmen.

⁴ (virenfrei)

3.5. Bauprojekt

Das Bauprojekt besteht aus dem endgültigen straßenbaulichen Projekt und den eingearbeiteten Umweltmaßnahmen.

Für Kunstbauten wie Brücken, Tunnel u. dgl. sind eigene Projekte zu erstellen.

Das Bauprojekt ist Grundlage für die Ausschreibung und Bauausführung. Es hat daher alle erforderlichen Angaben über die durchzuführenden Baumaßnahmen einschließlich allfällig erforderliche Leitungsumbauten zu enthalten, die weiters auch gesondert aufzulisten sind.

Das straßenbauliche Projekt hat insbesondere die im Einreichprojekt enthaltenen Unterlagen, aber auch 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 Anforderungen, 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.

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 des Projektwerbers begründet sind. Für darüber hinausgehende Maßnahmen ist der Kostenträger anzuführen.

Bei Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung bestehender Verkehrsbeziehungen (§12 BStG 1971 i.d.g.F.) sind auch die wesentlichen Bestandsdaten anzugeben.

4. Anhang

4.1. Anhang 1: Relevanzmatrix für Umweltuntersuchungen und Checkliste für Umweltaspekte

Muster einer Relevanzmatrix, welches auf den konkreten Einzelfall abzustimmen ist

RELEVANZMATRIX		WIRKUNGEN							
SCHUTZGÜTER	THEMENBEREICHE	Indikatorengruppen für die NKU							
		Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung Qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung Quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild Landschaft / Stadt / Ort
Mensch Lebensräume (inkl. Nutzung)	Siedlungsraum								
	Wirtschaftsraum								
	Landwirtschaft								
	Forstwirtschaft								
	Jagd								
	Fischerei								
Tiere, Pflanzen Lebensräume	Erholung								
	Tiere Arten								
	Pflanzen Arten								
Boden	Lebensräume								
	Boden								
Wasser	Altlasten								
	Oberflächenwasser								
Luft und Klima	Grundwasser								
	Luft								
Landschaftsbild Stadtbild / Ortsbild	Klima								
	Landschaftsbild								
Sach- und Kulturgüter	Stadtbild / Ortsbild								
	Sachgüter								
Wechselwirkungen	Kulturgüter								
	Nutzungen Siedlungsraum / Wirtschaftsraum	Veränderung Siedlungsraumgefüge / Wirtschaftsraumgefüge Aktuell / Potentiell							
	Nutzungen Landschaft	Veränderung Landschaftsraumgefüge Aktuell / Potentiell							
	Nutzungen Ressourcen	Landschaftshaushalt und Ressourcennutzung Aktuell / Potentiell							
	Energieverbrauch	Veränderung Quantität und Qualität Energieverbrauch							

Checkliste zu berücksichtigender Umweltaspekte

bezogen auf Schutzgüter und Wirkungen

a) Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Menschliche Nutzungsinteressen

- Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Raumveränderung
- Landwirtschaft
- Forstwirtschaft
- Jagd/Fischerei
- Freizeit, Erholung, Tourismus

Tiere

- Vorkommen gefährdeter Tierarten
- bedeutende Strukturen für Tiere in Verbindung mit dem Umland
- Auswahl von Indikatororganismen

Pflanzen

- Vegetations- und Biotopkartierung
- geschützte Pflanzenarten
- Naturdenkmäler
- Waldfunktionen

Wirkungen:**Lärm**

- Vorbelastung (Fremdgeräuschpegel durch andere Emittenten)
- Ist- und Prognosebelastung durch den Straßenverkehrslärm
- Konzentrierte Schallaustritte (z.B. bei Tunnelportalen)
- Besondere Ausbreitungsbedingungen
- Grenzwertüberschreitungen, Schutzmaßnahmen

Luftschadstoffe

- Vorbelastung, Zusatzbelastung durch den Verkehr und Gesamtbelastung
- Überschreitung von Grenz- und Richtwerten
- Kurz- und Dauerbelastung

Erschütterung**Veränderung der Funktionszusammenhänge (z.B. Trennwirkung)**

- bezogen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

b) Boden, Wasser, Luft, Klima**Boden**

- Bodentyp, Bodenart, Nutzung
- Kontaminierung (Vorbelastung und erwartete Zusatzbelastung)
- Verdachtsflächen gemäß Altlastensanierungsgesetz
- Schadstofftransmission im Boden und den darunter liegenden Schichten (geologischer Aufbau)
- Rohstoffvorkommen

Deponie

- Überschussmaterial, Bauabfälle
- Zwischenlagerung und Endlagerung (kontaminiert und nicht kontaminiert)

Flächenbeanspruchung

- Widmung
- versiegelte Flächen
- Flächen mit Nutzungseinschränkungen

Straßenoberflächenwässer

- Überprüfung des Maßes der Geringfügigkeit
- flächige Versickerung
- Bodenkörperpassage
- Sickermulde
- Ableitung über Rohrkanal und Reinigungsbecken

Grundwasser

- hydrogeologische Verhältnisse (Grundwasserhaushalt, Mächtigkeit, Flurabstand, Durchlässigkeit, Fließrichtung, Wechselwirkung mit Oberflächengewässern)
- quantitative und qualitative Veränderungen

Oberflächengewässer

- Veränderung stehender und fließender Gewässer sowie deren Uferzonen

Luftschadstoffe

- Emissionen, Transmissionen, Immissionen
- Gase, Aerosole, Staub

Klima

- Makro- und Mikroklima
- Barrierewirkungen
- Wechselwirkungen

c) Landschaft

Landschaftsbild, Ortsbild

- Vegetations- und Besiedlungsstrukturen
- prägende Landschafts- und Ortsbildelemente
- geomorphologische Raumveränderungen

d) Sach- und Kulturgüter

Geschützte und schützenswerte Güter

- Denkmäler, archäologische Fundhoffnungsgebiete

4.2. Anhang 2: Gliederung des Vorprojektes

1. Inhaltsverzeichnis

2. 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 etc.)
- das bestehende Eisenbahnnetz
- etwaige Verknüpfungspunkte der Verkehrsinfrastruktur (wie z.B. Terminals etc.)
- die im ggst. Projekt untersuchten Lösungsvorschläge (Varianten)

3. Technischer Bericht

a. *Rechtliche, konzeptive und wirtschaftliche Grundlagen des Bauvorhabens*
(BStG, GVP-Ö; Bauprogramme etc.)

b. *Projektshistorie*

Darstellung des bisherigen Planungsablaufes unter besonderer Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Ggst. Planungen, Voruntersuchungen u. dgl. (Vergabezeitpunkt, planende Stelle, Planungsziel, Planungsergebnis - Zusammenfassung).
- Zusammenfassung des ggst. Schriftverkehrs mit dem BMVIT
- Bereits dem BMVIT vorgelegte ggst. Projekte (Vergabezeitpunkt, planende Stelle, Projektziel, Projektergebnis – Zusammenfassung, allfällige diesbezügliche Stellungnahmen bzw. Erlässe u. dgl. seitens des BMVIT

c. *Grundlagen und Bestand*

Darlegung der für das ggst. Projekt herangezogenen Grundlagen (etwa Karten, Verkehrserhebungen etc.).

Beschreibung des aktuellen Bestandes aus multimodaler (verkehrsträger- und verkehrsartenübergreifender) verkehrlicher Sicht, Verkehrserhebungen und Verkehrsanalysen (z.B. Verkehrsstruktur, Verkehrsmengen, bisherige Verkehrsentwicklung, Infrastrukturbeschreibung, ggf. Bildokumentationen etc.).

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 etc., 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 (Intermodalität).

e. Deklaration der Planungsziele

Aus dem Nachweis der Zweckmäßigkeit einer straßenbaulichen Maßnahme resultieren die Planungsziele, deren Entsprechung im Variantenvergleich (NKU) Eingang findet.

f. Definition des Untersuchungsraumes

Der Untersuchungsraum umfasst jenen Bereich, der relevante Auswirkungen auf das Projekt erwarten lässt, bzw. der von der Umsetzung des Projektes 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.

g. Definition des Planungsraumes

Der Planungsraum umfasst jenen Bereich, der durch die zweckmäßigen und machbaren Varianten festgelegt wird. Die Umweltuntersuchungen können über diesen Planungsraum hinausgehen.

h. Darstellung des Planungsraumes

Entscheidungsrelevante Flächen und Objekte, sowie Problemzonen werden interdisziplinär festgelegt und im dynamischen Planungsprozess aufgezeigt.

i. Variantenermittlung, -beschreibung und -auswahl

In der Variantenbeschreibung ist unter Bezugnahme auf das Planungsziel und der Erläuterung der Planungsmethodik (etwa WA etc.) 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. Gegebenenfalls ist ein schrittweises Ausschließen der Varianten durchzuführen. Bei schwierigen geotechnischen Bedingungen sind geotechnische Untersuchungen und Begutachtungen bereits im Stadium des Vorprojektes durchzuführen.

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 etc.).

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

- Geschützte und schützenswerte bebaute und unbebaute Flächen (z.B. Wasserschutz- und Schongebiete, archäologische Schutzgebiete, sensible Nutzungen etc.) und Objekte
- Flächen mit besonderer Empfindlichkeit und Bedeutung für die Umwelt (z.B. Biotope, Naturschutzgebiete, zusammenhängende Naturräume, Landschafts- und Ortsbild etc.)
- Flächen mit Vorgaben der Raumordnung (z.B. bestehende oder geplante Siedlungs- und Versorgungsbereiche, Gewerbegebiete, Industriegebiete, Trennwirkungen etc.)
- Topographische und geologische Problembereiche
- Verdachtsflächen gemäß Altlastensanierungsgesetz
- Militärische und zivile Schutzzonen

- etc.

j. 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 etc., vorzunehmen. Bei entsprechender Abhängigkeit der Baukosten von den geologischen bzw. hydrogeologischen Verhältnissen sind diesbezügliche Voruntersuchungen unter Berücksichtigung des entsprechenden Grundsatzerlasses⁵ des BMVIT durchzuführen.

Die Projektskosten sind gemäß folgender Aspekte unter Bezug auf das Vorlagejahr auszuweisen:

Vorhabenskosten:

Maßnahmenkosten:

- Grundeinlöse
- Projektierung
- Straßenbau: gegliedert nach
 - Freilandabschnitte (gegliedert nach Baulosen; inkl. Baustelleneinrichtung, Erdarbeiten, Entwässerungsarbeiten, Beton- und Mauerungsarbeiten, Oberbauarbeiten, Deckenarbeiten, Nebenarbeiten, Nebenanlagen, etc.)
 - Brücken und Durchlässe (gegliedert nach Objekten)
 - Tunnel und Unterflurtrassen inkl. Ausrüstung (Bau, elektro- und sicherheitstechnische Ausrüstung, Lüftung etc.) (gegliedert nach Objekten)
 - Übergreifende Bauobjekte (gegliedert nach Maßnahmen wie etwa Lärmschutzmaßnahmen, Straßenausrüstung etc.)
 - falls erforderlich: weitere Gliederungen (etwa weitere Umweltschutzmaßnahmen wie Landschaftsbau, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, Amphibienschutz u. dgl., Deponierung von Überschussmassen etc.)
 - falls erforderlich: weitere Gliederungen (etwa Einrichtungen für Mauteinhebung und Verkehrstelematik, Sonstiges wie Leitungsverlegungen, Verkehrsaufrechterhaltung während der Bauzeit etc.)
- Nachlauf
- Unvorhergesehenes

Gesamtsumme = Vorhabenskosten

Ein allfälliger Kostenteilungsvorschlag bzw. Beitragsleistungen Dritter sind auszuweisen. Dabei ist anzugeben, ob es sich um einen prozentualen Anteil an den Kosten oder einen wertgesicherten Fixbetrag handelt.

Die Kosten sind netto auszuweisen.

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

⁵ „Geotechnikerlass“ (Erlass Zl. 800.040/35-VI/B/7a/97 Allgemeine bautechnische Angelegenheiten; Geotechnische Maßnahmen, Fassung 1997).

k. Beschreibung des Bauvorhabens

Beschreibung der vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen in hinreichender Genauigkeit. Abweichungen von Vorgaben und Richtlinien sind dabei nachvollziehbar zu begründen.

l. Anhang zum Technischen Bericht

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

4. Regelquerschnitte

Relevante Regelquerschnitte.

5. Lagepläne

Lagepläne aller unter Punkt 3.i ausgewählten Varianten.

6. Längenschnitte

Aller unter Punkt 3.g ausgewählten Varianten.

7. Maßgebliche Querschnitte

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

8. Umweltuntersuchungen (i.d.R. in einer eigenen Projektmappe)

Die Umweltuntersuchungen setzen sich aus dem Umweltbericht und den Fachbeiträgen zu den für das Vorhaben relevanten Schutzgütern gemäß UVP-Gesetz zusammen.

Im Rahmen des Vorprojektes hat die Umweltuntersuchung einen Beitrag zur Variantenauswahl zu leisten, indem sie abschnittsweise Aussagen zur Sensibilität des betroffenen Planungsraumes (Variantenumfeld) sowie zur Wirkung der Varianten auf den Raum trifft. Im Zuge der Umweltuntersuchung ist eine vergleichende Bewertung der Trassenvarianten so vorzunehmen, dass Aussagen darüber getroffen werden können, bei welcher Trasse das geringste Konfliktpotential in Bezug auf die Umwelt zu erwarten ist.

Inhaltlich und strukturell sind die Umweltuntersuchungen auf die in **Anhang 1** enthaltene Relevanzmatrix unter Verwendung der angefügten Checkliste abzustimmen.

Es ist gemäß den aktuellen, diesbezüglichen Dienstanweisungen⁶ und Richtlinien⁷ vorzugehen.

9. Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) dient im Bereich der Bundesstraßenplanung der Analyse von Problembereichen, der Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten (Varianten), der Abschätzung der Auswirkungen der Lösungen, der Überprüfung der Übereinstimmung mit den als relevant angesehenen Zielvorstellungen und daraus ableitbar der Entscheidung für eine Variante.

a. Analyse der Problematik

⁶ z.B. „Lärmschutz an Bundesstraßen“, „Landschaftsplanung, Landschaftsbau und Landschaftspflege an Bundesstraßen“, „Landschaftsplanung für Bundesstraßen – Leistungsbild für alle Planungsschritte“.

⁷ RVS 3.01 betreffend Wildschutz, RVS 3.03 betreffend Gewässerschutz an Straßen sowie RVS 3.04 betreffend Amphibienschutz an Straßen, RVS Umweltuntersuchungen (Neufassung der RVS 2.3) u. dgl.

- b. Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten
- c. Abschätzung derer Auswirkungen durch Überprüfung der Übereinstimmung mit den Zielvorstellungen
- d. Ermittlung einer Bestlösung

Die NKU stellt eine modellhafte Abbildung der Realität dar, wobei die für eine Entscheidungsfindung relevanten Aspekte vor dem Hintergrund ihrer Relevanz sowie der Wirtschaftlichkeit der Erhebung erfasst werden.

Folgende Planungsschritte sind somit durchzuführen:

- a. Analyse der Problematik, Festlegung eines Zielsystems (siehe Technischer Bericht Punkte 3.c bis h). Eine Interdependenz (gegenseitige Abhängigkeit) einzelner Ziele ist in diesem Stadium möglich.
- b. Erstellung von Varianten unter Berücksichtigung des Zielsystems.
- c. Wirkungsanalyse der einzelnen Varianten (Ab diesem Stadium ist eine weitgehende Unabhängigkeit der einzelnen Ziele anzustreben).
- d. Ermittlung einer Bestlösung durch die Kostenwirksamkeitsanalyse und die Nutzwertanalyse - Ausweisung der für die letztendliche Reihung verantwortlichen Gewichtung der einzelnen Ziele, Überprüfung der Sensibilität der Reihung.

Das Zielsystem ist prinzipiell dem jeweiligen Projekt anzupassen.

Die Umwelt- und Raumaspekte sind den Umweltuntersuchungen gemäß Punkt 8 zu entnehmen.

Der Punkt d „Ermittlung einer Bestlösung durch die Kostenwirksamkeitsanalyse und die Nutzwertanalyse“ kann bei Projekten, deren Ergebnis bereits zufolge der Wirkungsanalyse eindeutig ist und wenn durch eine Kostenwirksamkeitsanalyse bzw. Nutzwertanalyse keine wesentlichen zusätzlichen Informationen für die Entscheidungsfindung erreicht werden, entfallen. In diesem Fall ist jedoch eine diesbezügliche Begründung vorzunehmen.

Es ist darauf zu achten, dass im Zielsystem ausschließlich Ziele – d.s. Aspekte, die einer Bewertung zugeführt werden können – enthalten sind. Im Gegensatz dazu werden auch Grundlagenfakten erhoben, aus denen sich Ziele ableiten lassen. (Die Verkehrsbelastung zu einem Prognosezeitpunkt etwa ist ein Grundlagenfaktum, aus dem sich diverse Ziele wie etwa die Reduktion der Lärmimmission ermitteln lassen).

Bei den für die Entscheidung über ein Projekt ausschlaggebenden Punkten c und d ist auf die weitgehende Vermeidung von Interdependenzen im Zielsystem zu achten. So ist das Ziel „Möglichst geringe Gesundheitsbelastung“ bei entsprechender Definition interdependent mit den Zielen „Minimierung der Lärmbelastung“ bzw. „Minimierung der Schadstoffbelastung“. Lässt sich also ein Ziel ausschließlich aus bereits berücksichtigten Zielen ableiten, ist dieses Ziel in den Punkten c und d nicht zu berücksichtigen. Im Falle einer teilweisen Ableitbarkeit aus bereits berücksichtigten Zielen sind die Interdependenzen zu analysieren und wenn möglich ein Ziel zu wählen, das eine geringere Anzahl an Interdependenzen bzw. keine Interdependenzen aufweist.

Mit der Minimierung bzw. Beseitigung von Interdependenzen wird eine Objektivierung der Entscheidungsfindung ermöglicht. Bei der Kostenwirksamkeitsanalyse und der Nutzwertanalyse wird ebenso wie im Falle einer Entscheidung zufolge einer Wirkungsanalyse eine Gewichtung

der Ziele durchgeführt, wobei jedoch die Gewichtung deklariert wird. Die Deklaration dieser Gewichtung erfolgt einerseits durch die Festlegung der jeweiligen Anspruchsniveaus und der diesbezüglichen Begründung, andererseits durch die Festlegung der Gewichtung der einzelnen Zielvorstellungen. Durch eine anschließende Sensitivitätsanalyse wird die Stabilität des Ergebnisses der Kostenwirksamkeitsanalyse und der Nutzwertanalyse hinsichtlich der Variation der Gewichtung der Zielvorstellungen untersucht.

Die Verfahren der Kostenwirksamkeitsanalyse und der Nutzwertanalyse sind methodisch ähnlich, wobei im Falle der Kostenwirksamkeitsanalyse der Aspekt Kosten zufolge der Verhältnisbildung des Nutzens (exklusive der Kosten) zu den Kosten besonders stark gewichtet wird. Beide Verfahren sind gemeinsam anzuwenden. Die Sensitivitätsanalyse ist jedoch ausschließlich für die Nutzwertanalyse durchzuführen.

Besonderer Wert ist auf die Ergebnisdarstellung (Nachvollziehbarkeit, Layout, grafische Aufbereitung etc.) zu legen, da diese auch in der öffentlichen Diskussion eingesetzt werden soll.

10. Zeitplan für Projektrealisierung

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

Dabei ist auf die Reihung des Projektes im Rahmen der Bedarfsfeststellung bzw. die Finanzierung einzugehen.

4.3. Anhang 3: Gliederung des Einreichprojektes

1. Inhaltsverzeichnis

2. Übersichtskarte

3. Technischer Bericht

a. Beschreibung des Bauvorhabens

Beschreibung des Gesamtprojektes und aller dabei vorgesehenen Maßnahmen in hinreichender Genauigkeit. Abweichungen von Vorgaben und Richtlinien sind dabei nachvollziehbar zu begründen.

b. Projektshistorie

Zusammenfassende Begründung für die Notwendigkeit des Bauvorhabens und die Trassenentscheidung.

Darstellung des bisherigen Planungsablaufes unter besonderer Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Bereits dem BMVIT vorgelegtes Vorprojekt (Vergabezeitpunkt, planende Stelle, Projektziel, Projektergebnis und ausgewählte Variante – Zusammenfassung, allfällige diesbezügliche Stellungnahmen bzw. Erlässe u. dgl. seitens des BMVIT) bzw. sonstige Planungen oder Voruntersuchungen einschließlich rechtliche, konzeptive und wirtschaftliche Grundlagen des Bauvorhabens (BStG, GVP-Ö; Bauprogramme etc.).
- Zusammenfassung des ggst. Schriftverkehrs (z.B. Beurteilungen) mit dem BMVIT bzw. mit dem Projektwerber

c. Bestand

Beschreibung des aktuellen Bestandes aus multimodaler (verkehrsträger- und verkehrsartenübergreifender) verkehrlicher Sicht, Verkehrserhebungen und Verkehrsanalysen (z.B. Verkehrsstruktur, Verkehrsmengen, bisherige Verkehrsentwicklung, Infrastrukturbeschreibung, ggf. Bildokumentationen etc.)

d. Kostenermittlung

Die Kostenermittlung ist in einem dem Projektstand entsprechenden Detaillierungsgrad durchzuführen.

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

Vorhabenskosten:

Maßnahmenkosten:

- Grundeinlöse
- Projektierung
- Straßenbau: gegliedert nach

- Freilandabschnitte (gegliedert nach Baulosen; inkl. Baustelleneinrichtung, Erdarbeiten, Entwässerungsarbeiten, Beton- und Mauerungsarbeiten, Oberbauarbeiten, Deckenarbeiten, Nebenarbeiten, Nebenanlagen, etc.)
 - Brücken und Durchlässe (gegliedert nach Objekten)
 - Tunnel und Unterflurtrassen inkl. Ausrüstung (Bau, elektro- und sicherheitstechnische Ausrüstung, Lüftung etc.) (gegliedert nach Objekten)
 - Übergreifende Bauobjekte (gegliedert nach Maßnahmen wie etwa Lärmschutzmaßnahmen, Straßenausrüstung etc.)
 - falls erforderlich: weitere Gliederungen (etwa weitere Umweltschutzmaßnahmen wie Landschaftsbau, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, Amphibienschutz u. dgl., Deponierung von Überschussmassen, etc.)
 - falls erforderlich: weitere Gliederungen (etwa Einrichtungen für Mauteinhebung und Verkehrstelematik, Sonstiges wie Leitungsverlegungen, Verkehrsaufrechterhaltung während der Bauzeit etc.)
- Nachlauf
 - Unvorhergesehenes

Gesamtsumme = Vorhabenskosten

Ein allfälliger Kostenteilungsvorschlag bzw. Beitragsleistungen Dritter sind auszuweisen. Dabei ist anzugeben, ob es sich um einen prozentualen Anteil an den Kosten oder einen wertgesicherten Fixbetrag handelt.

Die Kosten sind netto auszuweisen.

e. Anhang zum Technischen Bericht

Allfällige Stellungnahmen (insbesondere der Dienststellen für Raumplanung und Raumordnung sowie Natur- und Landschaftsschutz bzw. Umweltschutz), Berechnungen, Bescheide div. Dienststellen etc.

4. Übersichtslageplan

5. Übersichtslängenschnitt

6. Lageplan

7. Kotierte Lagepläne (z.B. für den engeren Bereich abspringender und einmündender Rampenfahrbahnen)

8. Achsberechnungen

9. Längenschnitt

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

10. Regelprofile

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

11. Querprofile

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

12. Entwässerung

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

Bei einfachen Entwässerungsmaßnahmen können diese in den (straßenbaulichen) Lageplänen, Längenschnitten etc. eingetragen sein.

13. Sonderbauwerke (Brücke, Durchlass, Tunnel u. dgl.)

Charakteristische Längenschnitte, Querprofile, Ansichten u. dgl.

14. Massenberechnung

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

15. Massenverteilungsplan (falls erforderlich)

16. Leistungsverzeichnis mit Kostenberechnung

17. Grundeinlösungsplan

18. Grundeinlösungsverzeichnis

19. Fachbeiträge zur Umweltverträglichkeitserklärung (bei Trassenfestlegungsverfahren) bzw. Umweltuntersuchungen (für andere Projekte); i.d.R. in einer eigenen Projektmappe

Im Rahmen des Einreichprojektes sind räumliche und schutzgutbezogene Vertiefungen der Untersuchungen des Vorprojektes durchzuführen. Auf Basis der Erfassung, Analyse und Bewertung des Bestandes sind die Wirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf sein Umfeld im Einzelnen zu erarbeiten. Die Untersuchungen sind so vorzunehmen, dass Aussagen darüber getroffen werden können, ob durch das Vorhaben betriebs- und errichtungsbedingt erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt ausgeschlossen werden können. Zur Vermeidung, Einschränkung oder zum Ausgleich von erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln und im Detail zu beschreiben. Inhaltlich und strukturell sind die Umweltuntersuchungen auf die in **Anhang 1** enthaltene Relevanzmatrix und Checkliste abzustimmen.

Bezüglich der Zusammenstellung der vorzulegenden Unterlagen wird auf Punkt 3.1 verwiesen.

Es ist gemäß den aktuellen diesbezüglichen Dienstanweisungen⁸ und Richtlinien⁹ vorzugehen.

20. Geotechnische Untersuchungen

Gemäß dem diesbezüglichen Grundsatzterlass des BMVIT¹⁰.

21. Zeitplan für Projektrealisierung

In Form eines Ablaufdiagrammes sind die einzelnen Projektschritte (etwa Planungszeiten, Behördenverfahren, Genehmigungen u. dgl.) zeitlich zu planen und darzustellen, wobei für das UVP-Verfahren maximal 1 Jahr einzusetzen ist.

Dabei ist auch auf die Reihung des Projektes im Rahmen des Bauprogrammes od. dgl. bzw. die Finanzierung einzugehen.

⁸ z.B. „Lärmschutz an Bundesstraßen“, „Landschaftsplanung, Landschaftsbau und Landschaftspflege an Bundesstraßen“, „Landschaftsplanung für Bundesstraßen – Leistungsbild für alle Planungsschritte“.

⁹ RVS 3.01 betreffend Wildschutz, RVS 3.03 betreffend Gewässerschutz an Straßen sowie RVS 3.04 betreffend Amphibienschutz an Straßen, RVS Umweltuntersuchungen (Neufassung der RVS 2.3) u. dgl.

¹⁰ „Geotechnikerlass“ (Erlass Zl. 800.040/35-VI/B/7a/97 Allgemeine bautechnische Angelegenheiten; Geotechnische Maßnahmen, Fassung 1997).