

**Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie**



**Zusammenfassende  
Erklärung**

gemäß § 9 Bundesgesetz  
über die strategische Prüfung  
im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz)

**betreffend die vorgeschlagene Netzveränderung**

**B317 Scheifling - Klagenfurt**

**INHALT:**

<b>1. Gesetzesentwurf und Einleitung (SP-V-G, § 9 Abs 1 Z1).....</b>	<b>3</b>
<b>2. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (SP-V-G, § 9 Abs 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs 1 Z2 a).....</b>	<b>7</b>
<b>3. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b) .....</b>	<b>12</b>
<b>4. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs 1 Z2 e).....</b>	<b>15</b>
<b>5. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs 2).....</b>	<b>16</b>
<b>6. Ergebnis der strategischen Prüfung .....</b>	<b>17</b>

## 1. Gesetzesentwurf und Einleitung (SP-V-G, § 9 Abs 1 Z1)

### 1.1. Gesetzesentwurf

Die vorliegende strategische Prüfung im Verkehrsbereich wurde für die vorgeschlagene Netzveränderung „Ausbau der B317 als Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt“ durchgeführt.

Der darauf basierende entsprechende geprüfte Gesetzesentwurf besteht darin, dass das Verzeichnis II des Bundesstraßengesetzes (BStG) abgeändert bzw. um die folgende Textzeile ergänzt wird:

**S37 Klagenfurter Schnellstraße:  
Scheifling (S36) – Friesach – Knoten Klagenfurt/Nord (A2)**

### 1.2. Gesetzliche Grundlagen

Grundlage der durchgeführten strategischen Prüfung ist das Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G).

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

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

### 1.3. Elemente einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich

- Untersuchung der Umweltauswirkungen (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.
- verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung
- Darstellung der Nutzen der Netzveränderung (in Form einer Nutzen-Kosten Untersuchung (NKU))

- Untersuchung sonstiger Auswirkungen
- Beteiligung der Umweltstellen und der Öffentlichkeit
- Beteiligung betroffener Drittstaaten
- Erarbeitung eines Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-G
- Definition von und Übermittlung von Überwachungsmaßnahmen und sonstiger allfälliger Vorhaben für später aus der Netzveränderung folgende Projekte

#### **1.4. Initiator**

Für die gegenständliche Netzveränderung Ausbau der B317 tritt die ASFINAG in Verbindung mit dem BMVIT als Initiator auf.

#### **1.5. Geprüfter Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung:**

Ausbau der B317 zur Schnellstraße zwischen Klagenfurt und Scheifling  
(Titel des übermittelten Umweltberichts)

#### **1.6. Grundsätzliches zum Ablauf der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich**

Stellt ein Initiator den Bedarf für eine Netzveränderung in seinem Verantwortungsbereich fest (z.B. ein Bundesland stellt den Bedarf für eine hochrangige Bundesstraße fest), so hat er diesen Bedarf und die möglichen erheblichen Auswirkungen gegenüber dem Bundesminister / der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie mittels eines Umweltberichts nachzuweisen. Vor der Erstellung des Umweltberichts sind die Umweltstellen der Länder, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hinsichtlich des Untersuchungsumfanges und der Untersuchungstiefe zu konsultieren. Wird der Umweltbericht dem Bundesminister / der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt, so veröffentlicht dieser den Bericht (samt allfälliger Beilagen) sowie den Gesetzesentwurf, der die vorgeschlagene Netzveränderung verankern soll, auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Danach hat jede Person die Möglichkeit, binnen 6 Wochen eine Stellungnahme zum Umweltbericht abzugeben. Im Anschluss daran erstellt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen eine aktualisierte Version des Gesetzesentwurfs sowie eine zusammenfassende Erklärung. Beide Texte werden neuerlich auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht und sind jeder Person zugänglich.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Veröffentlichung des Umweltberichts und der zugrundeliegenden vorgeschlagenen Netzveränderung nicht zwingend einen entsprechenden Ministerratsvortrag zur gesetzlichen Verankerung der

geplanten Netzveränderung im Anhang zum Bundesstraßengesetz nach sich ziehen muss, da der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei der weiteren Verfolgung der Netzveränderung unter anderem die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 5 Ziff. 4 SP-V-G zu berücksichtigen hat. Dies bedeutet, dass die dem Umweltbericht zugrunde liegende vorgeschlagene Netzveränderung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vor der Vorlage an den Ministerrat noch verändert werden kann, dass im Rahmen der zusammenfassenden Erklärung (§ 9 Abs 1 SP-V-G) Vorgaben für allfällige, sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte gemacht werden können oder auch dass aufgrund der eingelangten Stellungnahmen oder weil sich eine andere Alternative als geeigneter erweist, die mit einem bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele zu erreichen (§ 5 Ziff. 4 lit. a bis j), von einer gesetzlichen Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung abgesehen werden muss.

### **1.7. Grundlagen**

(1) Im Rahmen der strategischen Prüfung - Verkehr (SP-V) werden die möglichen erheblichen negativen und positiven Auswirkungen von geplanten Netzveränderungen im Bereich des Bundesverkehrswegenetzes untersucht und deren Nutzen beschrieben, um eine fachliche Grundlage und Entscheidungshilfe für die Aufnahme zusätzlicher Netzelemente in das Bundesverkehrswegenetz zu schaffen. Dieses Bundesverkehrswegenetz ist im Anhang zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) für die Bundesstraßen, in den gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) erlassenen Hochleistungsstreckenverordnungen für Hochleistungsstrecken sowie im § 15 Schifffahrtsgesetz für Binnenwasserstraßen festgelegt. Zusätzlich wird den Grundsätzen der Transparenz, der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Einbeziehung von Umweltaspekten in die strategische Prüfung der Richtlinie 2001/42/EG entsprochen (vgl. Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 2001/42/EG).

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

strategischen Ebene angesiedelten Fragen jedoch in der überwiegenden Zahl der Fälle nicht mehr geklärt werden. Diese Fragestellungen hinsichtlich des Nutzens, des Bedarfs, der Alternativenprüfung sowie hinsichtlich der erheblichen Umweltauswirkungen sind im Rahmen der, der Projektebene vorgelagerten Entscheidungen für eine Netzveränderung zu diskutieren und zu lösen. Im Rahmen der SP-V werden diese strategischen Festlegungen getroffen.

(2) Das SP-V Gesetz sieht generelle Regelungen zur Durchführung einer SP-V vor. Detaillierte Regelungen für die Durchführung einer SP-V können bei Bedarf in einer Verordnung des Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt werden. Dies ermöglicht es, aktuelle Erkenntnisse, die sich aus der Durchführung Strategischer Prüfungen ergeben, zu berücksichtigen und damit flexibel auf neue Anforderungen zu reagieren. Die im Rahmen der SP-V gewonnenen Erkenntnisse werden jedermann zugänglich gemacht, womit dem Grundsatz der Transparenz entsprochen wird. Zusätzlich wird der Öffentlichkeit, den Umweltstellen, sowie den befugten Errichtungsstellen (etwa der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ASFINAG) die Möglichkeit der Stellungnahme eingeräumt. Die SP-V sieht darüber hinaus die Überwachung der erheblichen Auswirkungen der in der SP-V untersuchten allfälligen Netzerweiterungen vor. Das SP-V Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme für den Verkehrssektor im Verantwortungsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

### **1.8. Ablauf der strategischen Prüfung und direkt vorangegangene Voruntersuchungen**

#### Juni bis September 2005:

Erstellung des Umweltberichts

#### 20. September 2005:

Einlangen des Umweltberichts beim bmvit

#### 23. September 2005:

Veröffentlichung des Umweltberichts auf der Homepage des bmvits ([www.bmvit.gv.at/SPV](http://www.bmvit.gv.at/SPV)).  
Schaltung von Anzeigen in den Lokalteilen der Kleinen Zeitung, der Kärnter Krone und der Steirischen Krone; Beginn der Frist zur Stellungnahme für jede Person unter [spv@bmvit.gv.at](mailto:spv@bmvit.gv.at)

#### 4. November 2005:

Ende der Frist zur Stellungnahme; Erstellung der zusammenfassenden Erklärung

## **2. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (SP-V-G, § 9 Abs 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs 1 Z2 a)**

Im Zuge der Erstellung des Umweltberichts wurden vom Initiator die dargestellten Alternativen (einschließlich des Null-Szenarios – keine Netzveränderung) hinsichtlich ihrer erheblichen Umweltauswirkungen, auf die vom Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich vorgegeben Schutzgüter geprüft (Umweltbericht Kap. 6.3.2.).

Im Rahmen der Erstellung des Umweltberichts wurden mehrere Alternativen pro Modus untersucht und geprüft, wobei auf Grund der durchgeführten NKU einige Alternativen (wie z.B. eine hochrangige Verbindung über den Obdacher Sattel) vorab ausgeschieden werden konnten. (Kapitel 6 des Umweltberichts.)

Im Detail wurden folgende Alternativen untersucht und geprüft:

- Null-Alternative (als Vergleichsfall); die Null-Alternative ist der Fall, der unabhängig von den anderen geplanten Maßnahmen in Zukunft zu erwarten ist (z.B. Koralmbahn ab 2016, Ausbau der S36 zwischen Judenburg und Scheifling, Straßenausbau Zwischenwässern usw.).
- Alternative 1 – „Schnellstraße“ zwischen Scheifling und Klagenfurt mit 2+2 Fahrstreifen und Mitteltrennung.
- Alternative 2 – „Lokale Umfahrungen“ von Scheifling, Neumarkt-St. Marein und Dürnstein mit 1+1 Fahrstreifen; Straßenausbau Zwischenwässern
- Alternative 3 – „Öffentlicher Verkehr (ÖV) betrieblich“ mit einer Taktverdichtung bei Bus und Bahn auf der bestehenden Bahnstrecke Bruck/Mur - Villach; Straßenausbau Zwischenwässern
- Alternative 4 – „Hochleistungs(HL)-Bahnausbau“ der Strecke Scheifling - Klagenfurt; Straßenausbau Zwischenwässern

Für diese Alternativen wurden positive und negative Auswirkungen umfassend ermittelt und gegenübergestellt. Der Verkehrsträger „Wasser“ wurde als nicht sinnvolle Alternativen für die konkrete strategische Prüfung aus der Untersuchung ausgeklammert. Die Einbeziehung des Verkehrsträgers „Luft“ ist aus grundsätzlichen Erwägungen (kein Element des Bundesverkehrswegeetzes gemäß SP-V-G) nicht angezeigt.

Als zusätzliche Alternative 5 wurde der Ausbau einer Schnellstraße über den Obdacher Sattel zwischen St. Leonhard (A2) und Zeltweg (S36) hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen

Zweckmäßigkeit untersucht. Für die Alternative 5 erfolgte keine Beurteilung der Umweltverträglichkeit und keine Beurteilung des Beitrags zu einer nachhaltigen Entwicklung. Es ist festzuhalten, dass die Bewertung der Alternativen auf den heute gültigen Rahmenbedingungen der Verkehrsnutzerkosten basieren: das sind im Allgemeinen die Pkw-Vignette, die kilometerabhängige LKW-Maut sowie ein in den vergangenen Jahren real niedrig gebliebenes Niveau der Treibstoffpreise. Änderungen einer oder aller dieser Bedingungen können das Ergebnis der Alternativenprüfung mitunter deutlich verändern.

#### Ergebnisse der Alternativenprüfung:

Die im Gesetz zur strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) vorgesehene Überprüfung von Zweckmäßigkeit und Umweltverträglichkeit der Alternativen erfordert den Einsatz unterschiedlicher Bewertungsverfahren (Abb. 1-2). Einerseits ist eine Überprüfung der gesamtwirtschaftlichen Zweckmäßigkeit des Projektes erforderlich, andererseits eine Überprüfung der Umweltauswirkungen und des Beitrages der Alternativen zu einer nachhaltigen Entwicklung. Darüber hinaus wurde die verkehrliche Wirksamkeit offen gelegt (Verkehrsfunktionale Analyse).

Bewertungsaspekte der Alternativen im Rahmen des Umweltberichts:

- Bewertung der Umweltverträglichkeit
- Gesamtwirtschaftliche Überprüfung der Zweckmäßigkeit
- Verkehrsfunktionale Analyse
- Bewertung des Beitrages der Alternativen zu einer nachhaltigen Entwicklung

Das Ziel ist die Maximierung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens unter besonderer Berücksichtigung der positiven und negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Es wurden sämtliche gesamtwirtschaftlich messbaren und in Geldeinheiten ausdrückbaren Auswirkungen einbezogen. Als Bewertungsverfahren wurde die Kosten-Nutzen-Analyse angewandt. Das Ergebnis drückt die gesamtwirtschaftliche Zweckmäßigkeit aus.

Ergebnis: Als Entscheidungskriterium wurden das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) und das Kosten-Summen-Kriterium (KS) angewandt. Eine Alternative ist gesamtwirtschaftlich dann realisierungswürdig, wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis einen Wert deutlich höher als 1,0 aufweist und das Kosten-Summen-Kriterium einen deutlich positiven Wert aufweist:

Tab. 1-1: Zusammenfassung der gesamtwirtschaftlichen Zweckmäßigkeit für alle Alternativen (inkl. der nur in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung enthaltenen Alternative 5 „Obdach“)

<b>BEWERTUNG DER GESAMTWIRTSCHAFTLICHEN ZWECKMÄSSIGKEIT DER ALTERNATIVEN IM VERGLEICH MIT DER NULL-ALTERNATIVE, WERTSYNTHESE</b>					
	Alternative 1 „Schnellstraße“	Alternative 2 „Lokale Umfahrungen“	Alternative 3 „ÖV betrieblich“	Alternative 4 „HL- Bahnausbau“	Alternative 5 „Obdach“
<b>NKV</b> Nutzen-Kosten – Verhältnis <small>Betrachtungszeit- raum: 2010 bis 2030</small>	1,08	0,25	Nicht berechnet, weil Investitions- kosten = 0	0,06	0,67
<b>KS</b> Kosten-Summen – Kriterium <small>In Mio. Euro, Betrachtungszeit- raum: 2010 bis 2030</small>	+29	-53	-284	-701	-117

Abbildung: Quelle Umweltbericht

Die Alternative 1 „Schnellstraße“ weist mit 1,08 das höchste NKV (Nutzen-Kosten-Verhältnis) gegenüber der Null-Alternative auf, gefolgt von den Alternativen 5 „Obdach“ (Schnellstraße über den Obdacher Sattel) mit 0,67 und der Alternative 2 „Lokale Umfahrungen“ mit 0,25. Die Alternativen 3 und 4 sind hinsichtlich des NKV sehr ungünstig und deutlich schlechter als die anderen Alternativen und die Null-Alternative.

Die Alternative 1 „Schnellstraße“ weist als einzige Alternative einen knapp positiven Wert für das KS (Kosten-Summen-Kriterium) auf. Alle anderen Alternativen haben einen deutlich negativen Wert, sind also im Vergleich zur Alternative 1 wesentlich ungünstiger.

Die Alternative 5 „Obdach“ - Schnellstraße von der A2 bei St. Leonhard über den Obdacher Sattel zur S36 bei Zeltweg liegt in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung deutlich ungünstiger als die Alternative 1. Deshalb (und aus Aufwandsgründen) wurde für die Alternative 5 keine Bewertung der Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit durchgeführt.

Die Alternative 1 „Schnellstraße“ ist aus gesamtwirtschaftlicher Sicht die günstigste der untersuchten Alternativen. Der Grund dafür liegt hauptsächlich in den Reisezeitgewinnen durch die Verbesserung der Erreichbarkeit bei Realisierung dieser Alternative. Die in der Untersuchung nicht berücksichtigten, aber zu erwartenden regionalen Wertschöpfungsgewinne außerhalb des Verkehrssektors würden das Ergebnis deutlich verbessern. Eine Verlängerung des Betrachtungszeitraumes würde ebenfalls das Ergebnis verbessern.

BEWERTUNG DES BEITRAGS ZU EINER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG - GESAMTDARSTELLUNG										
Skala für die Bewertung des Beitrags der Alternative zu einer nachhaltigen Entwicklung im Vergleich zur Null-Alternative:										
<table border="1"> <tr><td>Stark positiv</td></tr> <tr><td>Gering positiv</td></tr> <tr><td>Neutral</td></tr> <tr><td>Gering negativ</td></tr> <tr><td>Stark negativ</td></tr> </table>						Stark positiv	Gering positiv	Neutral	Gering negativ	Stark negativ
Stark positiv										
Gering positiv										
Neutral										
Gering negativ										
Stark negativ										
Wirkungsbereich / Indikator für die Beschreibung des Beitrags des Projektes zu einer nachhaltigen Entwicklung										
ALTERNATIVE 1 „SCHNELLSTRASSE“										
ALTERNATIVE 2 „LOKALE UMFÄHRUNGEN“										
ALTERNATIVE 3 „ÖV BETRIEBLICH“										
ALTERNATIVE 4 „HL-BAHNAUSBAU“										
Nachhaltigkeitsdimension „Soziale Gesellschaft“										
Sicherstellung einer angestrebten Mindestreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten des nächsten regionalen Zentrums mittels Öffentlichem Verkehr und KFZ-Verkehr	Neutral	Neutral	Gering positiv	Gering positiv	Gering positiv					
Sicherstellung der angestrebten Mindesterreichbarkeit innerhalb von 60 Minuten nach Klagenfurt oder Leoben mittels Öffentlichem Verkehr und KFZ-Verkehr	Neutral	Neutral	Gering positiv	Stark positiv	Stark positiv					
Sicherstellung einer Mindestqualität der tageszeitlichen Erreichbarkeit von regionalen Zentren mittels Öffentlichem Verkehr	Neutral	Neutral	Gering positiv	Gering positiv	Gering positiv					
Sicherstellung einer Mindestqualität der tageszeitlichen Erreichbarkeit von überregionalen Zentren (Klagenfurt oder Leoben) mittels Öffentlichem Verkehr	Neutral	Neutral	Gering positiv	Gering positiv	Gering positiv					
Sicherstellung einer bestimmten Verkehrssicherheit	Stark positiv	Neutral	Neutral	Neutral	Neutral					
Wirkungsbereich Mensch – Siedlungsraum / Sachgüter	Gering positiv	Gering positiv	Neutral	Neutral	Gering positiv					
Nachhaltigkeitsdimension „Ökonomie“										
Sicherstellung einer guten gesamtwirtschaftlichen Effizienz	Neutral bis	Gering positiv	Gering negativ	Stark negativ	Stark negativ					
Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Wegekostendeckung des Verkehrssystems (ÖV und MIV)	Gering negativ	Gering negativ	Gering negativ	Stark negativ	Stark negativ					
Verbesserung der Erreichbarkeit für den Öffentlichen Verkehr	Neutral	Neutral	Neutral	Gering positiv	Stark positiv					
Verbesserung der Erreichbarkeit für KFZ-Verkehr (PKW und LKW)	Stark positiv	Neutral	Neutral	Neutral	Neutral					
Wirkungsbereich Regionalentwicklung	Stark positiv	Gering positiv	Gering positiv	Gering positiv	Neutral					
Nachhaltigkeitsdimension „Ökologische Entwicklung“										
Wirkungsbereich Mensch – Bodenutzungen	Gering negativ	Neutral	Neutral	Neutral	Stark negativ					
Wirkungsbereich Landschafts- und Erholung	Neutral	Gering positiv	Neutral	Neutral	Neutral					
Wirkungsbereich Naturraum-Ökologie	Gering negativ	Gering negativ	Neutral	Neutral	Stark negativ					
Wirkungsbereich Wasser	Gering negativ	Gering negativ	Neutral	Neutral	Stark negativ					
Wirkungsbereich globale Klimaauswirkungen und lokale Abgasbelastungen	Stark negativ	Gering negativ	Neutral	Neutral	Neutral					

Abbildung: Quelle Umweltbericht

Nachhaltigkeitsbereich (-dimension) „Soziale Gesellschaft“

In der Nachhaltigkeitsdimension „Soziale Gesellschaft“ hat die Alternative 1 „Schnellstraße“ Vorteile bei der Verkehrssicherheit und im Wirkungsbereich Mensch – Siedlungsraum. Die Kriterien der Sicherstellung einer definierten Mindesterreichbarkeit sind bei dieser Alternative neutral, da bereits heute die angestrebten Ziele im KFZ-Verkehr erreicht werden und durch die Alternative 2 im Öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht verändert werden. Die Alternative 2 „Lokale Umfahrungen“ hat in der Nachhaltigkeitsdimension „Soziale Gesellschaft“ Vorteile beim Wirkungsbereich Mensch – Siedlungsraum, die anderen Themen des Nachhaltigkeitsbereiches sind neutral.

Die Alternative 3 „ÖV betrieblich“ weist Vorteile bei der ÖV-Erreichbarkeit auf. Die Alternative 4 „HL-Bahnausbau“ zeigt bei der Dimension „Soziale Gesellschaft“ das beste Ergebnis.

Nachhaltigkeitsbereich (-dimension) „Ökonomie“

Die Alternative 1 „Schnellstraße“ lässt in der Nachhaltigkeitsdimension „Ökonomie“ in Summe sehr positive Effekte erwarten. Ausgenommen ist die gesamtwirtschaftliche Wegekostendeckung des Verkehrssystems, die sich durch die hohen Kosten der Alternative verschlechtert. Die Nutzen der Alternative liegen vorwiegend im Bereich der Reisezeitgewinne, die im Wegekostendeckungsgrad nicht berücksichtigt werden. Die Alternative 2 „Lokale Umfahrungen“ ist im Bereich der Ökonomie bei einzelnen Indikatoren negativ (Gesamtwirtschaftliche Effizienz bzw. Wegekostendeckung) und gering positiv im

Wirkungsbereich Regionalentwicklung. Die Alternativen 3 und 4 mit ÖV-Förderung haben im Bereich der Ökonomie starke Nachteile im Bereich der gesamtwirtschaftlichen Effizienz und der Wegekostendeckung. In Summe hat die Alternative 1 „Schnellstraße“ in der Nachhaltigkeitsdimension „Ökonomie“ Vorteile gegenüber den anderen Alternativen und der Null-Alternative (nur die Wegekostendeckung entwickelt sich negativ zur Null-Alternative).

Nachhaltigkeitsbereich (-dimension) „ökologische Entwicklung“

Vor dem Hintergrund eines schon derzeit stark belasteten Siedlungsraumes zeugt eine Zunahme der prognostizierten Kfz-Verkehrsnachfrage bis 2030 um bis zu 110% von großem Handlungsbedarf. Die Alternative 2 liegt deutlich besser als Alternative 1. Die „Alternative 3 „ÖV betrieblich“ ist eine Fortschreibung des Status Quo, es zeigen sich nur sehr kleine Veränderungen zur Null-Alternative. Das bedeutet aber auch, dass die negative Entwicklung fortgesetzt wird. Im Sinne der Nachhaltigkeitsdimension „ökologische Entwicklung“ bereitet die Alternative 4 –HL-Bahnausbau“ trotz langer Tunnelführungen im nördlichen Abschnitt massive Probleme; da die im Süden notwendigen Neutrassierungen zu erhöhtem Ressourcen- und Flächenverbrauch bzw. zu Zerschneidung führen. Die „Alternative 1- Schnellstraße“ schneidet etwas besser als die Alternative 4 „HL-Bahnausbau“ ab – wegen bereichsweiser Neutrassierung können aufgrund des erfahrungsgemäß hohen Niveaus der Schutz-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen nur gering negative Auswirkungen bei den Themen Wasser, Naturraum und Bodennutzungen festgestellt werden. Stark negative Auswirkungen werden bei Alternative 1 „Schnellstraße“ aufgrund der verstärkten KFZ-Verkehrsnachfrage für die globalen Klimaauswirkungen festgestellt. Von den Neubauszenarien schneidet bei der Betrachtung der ökologischen Entwicklung die Alternative 2 „Lokale Umfahrungen“ am besten ab, da durch die Entlastung der Ortskerne unter größtmöglicher Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur durchwegs nur gering negativen Wirkungen festgestellt werden.

Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen kommen die Verfasser des Umweltberichts zur Empfehlung, dass die Variante 1 (Schnellstraße) unter den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit weiter zu verfolgen wäre. Die potentiell gegebenen erheblichen negativen Umweltauswirkungen dieser Variante könnten durch Ausgleichsmaßnahmen beseitigt werden, weshalb diese Alternative als umweltverträglich angesehen werden kann.

Darüber hinaus wird im vom Initiator vorgelegten Umweltbericht festgestellt, dass die der strategischen Prüfung vorangestellten Ziele bzw. die Lösungen bestehender Probleme im gegenständlichen Untersuchungsraum mit den Mitteln des Öffentlichen Verkehrs alline nicht erreicht werden können.

Die Berücksichtigung des Umweltberichts bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 b, SP-V-G, die Berücksichtigung der Ergebnisse der verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 c, SP-V-G sowie die Einbeziehung von Umwelterwägungen bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 a, SP-V-G konnte damit erfolgen.

### **3. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b)**

#### **3.1. Stellungnahmen betroffener sonstiger Initiatoren**

Die ASFINAG weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die vorliegende SP-V im Zuge einer Pilotstudie in enger Zusammenarbeit mit dem BMVIT erstellt wurde. Die Strecke würde eine sinnvolle Netzergänzung im ASFINAG-Streckennetz darstellen, die zum Teil sofort bemautes werden könnte. Der ASFINAG-Konzern habe die Verkehrsdaten bzw. die Errichtungskostenschätzung der SP-V dazu genutzt, eine betriebswirtschaftliche Betrachtung der Netzveränderung durchzuführen. Dabei wurde ein negativer Barwert in Höhe von € 314 Millionen Euro ermittelt.

Das Land Kärnten schließt sich in seiner Stellungnahme der Empfehlung des Umweltberichts zum Bau einer Schnellstraße zwischen Klagenfurt und Scheifling an. Das Land Kärnten weist jedoch daraufhin, dass Festlegungen hinsichtlich von Standards der Mindestreichbarkeit für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte zu treffen sein werden. Darüber hinaus müsse dem Herzogstuhl als einzigartiges in Mitteleuropa erhaltenes Rechtsdokument eine besondere Aufmerksamkeit in Bezug auf das kulturelle Erbe geschenkt werden.

#### **3.2. Stellungnahmen der Umweltstellen**

Seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wird dem Umweltbericht grundsätzlich ein übersichtliches Erscheinungsbild attestiert. Der ausgewählte Bewertungsansatz wird angesichts der vorhandenen Datenlage begrüßt, jedoch wird auf die zum Teil mangelhafte Nachvollziehbarkeit der Bewertungsansätze hingewiesen. Die Auswahl der geprüften Alternativen sei nicht ausreichend nachvollziehbar, die Abgrenzung des Untersuchungsrahmens zum Teil zu eng gewählt. Weiters wird kritisiert, dass im Rahmen der Umweltprüfung Aspekte der Regionalentwicklung abgehandelt und es damit bei der Alternativenabwägung zu einer Abwertung von Umweltaspekten kommen würde. Die Ausführungen zu den Schutzgütern Klima und Luft seien zu knapp gehalten, der Aspekt der Schadstoffemissionen sei nicht

ausreichend berücksichtigt worden. Zudem würden Ausführungen zum Thema „Abfall“ fehlen. Ökonomischen Aspekten sei bei der abschließenden Bewertung ein relativ hoher Stellenwert eingeräumt werden, weshalb Umweltaspekte in den Hintergrund treten würden. Eine Darstellung der erforderlichen Monitoringmaßnahmen würde gänzlich fehlen. Weiters wird angemerkt, dass die relevanten Umweltschutzziele nicht ausreichend berücksichtigt wurden, die Darstellung zu Zielkonflikten und deren möglicher Bewältigung sei unzureichend. Bei der Gesamtwirtschaftlichkeitsprüfung würden die Auswirkungen einer Schnellstraßenalternative auf die bestehende hochrangige Verkehrsverbindung „Südbahn“ nicht ausreichend berücksichtigt. Insgesamt wird die Anwendung einer Kosten-Nutzen-Analyse im Rahmen einer strategischen Prüfung kritisiert, deren Berechnungsansätze im Detail unvollständig erscheinen würden. Darüber hinaus fehle eine Risikobewertung für verschiedene Themenbereiche. Bei der integrierten Gesamtbewertung wird Nachvollziehbarkeit und ausreichende Begründung in Zweifel gezogen. Ökologische und Umweltaspekte seien in der Gesamtbewertung nicht ausreichend berücksichtigt worden. Insgesamt wären aus umweltpolitischer Sicht des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für die regionale Erschließung lokale, kleinräumige Ortsumfahrungen, die Anlage von Begleitwegen für die Landwirtschaft (= gleichzeitig Radweg), eine Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrten und vor allem eine Investitionsoffensive in den öffentlichen Verkehr - respektive forcierter Bahnausbau - wünschenswert.

Nach Ansicht der Umweltschutzkommission des Landes Steiermark entspricht der Umweltbericht nicht den Vorgaben. Aus Sicht der Umweltschutzkommission sollte der Unterschied zwischen einer strategischen Prüfung und einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht derart gravierend sein. Zudem sei die Auswahl der geprüften Alternativen nicht ausreichend nachvollziehbar. Auch die fehlende Berücksichtigung des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention wird in der Stellungnahme der Umweltschutzkommission der Steiermark kritisiert.

### **3.3. Stellungnahme eines betroffenen Drittstaates**

Von der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. von deren erheblichen Auswirkungen ist kein Drittstaat betroffen.

### **3.4. Weitere Stellungnahmen**

Weitere Stellungnahmen äußerten sich mehrheitlich ablehnend gegenüber der vorgeschlagenen Netzveränderung. Die geplante Schnellstraßenverbindung widerspräche Artikel 11 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention, der den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr untersagt. Eine Weiterverfolgung der Alternative „Schnellstraße“ würde die Konkurrenzfähigkeit des Verkehrsträger Schiene weiter

verschlechtern und eine neue Verbindung für den Fernverkehr darstellen. Zudem werden dem vorgelegten Umweltbericht Mängel in den Bereichen „Berücksichtigung des Schutzgutes Boden“, „Bezug zu nationalen und internationalen Umweltschutzziele“, „Annahmen bei Auswahl und umweltrelevanten Merkmalen der Alternativen“ sowie „Bewertung der Erheblichkeit der Umweltauswirkungen“ vorgeworfen. Zudem wird die Verquickung von erwarteter Umweltwirkung und wirtschaftlichen Auswirkungen kritisiert. Seitens einiger Stellungnahmen wird daher der Schluss gezogen, dass die Begründung für eine Alternative Schnellstraße im vorgelegten Umweltbericht nicht ausreichend begründet werden konnte. Zudem wird kritisiert, dass der Umweltbericht zu wenige strategische Elemente hätte und sich zu nahe auf die Ebene einer Umweltverträglichkeitsprüfung begäbe: Die strategische Prüfung diene auf diesem Niveau nur einer Art vorgezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung“ und stellt eine gravierende Fehlinterpretation des SP-V Gesetzes und der EU-Richtlinie dar. Weiter wird angemerkt, dass die Nichtmotorisierten Verkehrsmodi nicht ausreichend im Rahmen der Alternativenprüfung berücksichtigt wurden. Zudem werden die Berechnungsmethoden und Ergebnisse hinsichtlich der erwarteten Verkehrsnachfrage in Zweifel gezogen. Seitens der Mehrzahl der Stellung nehmenden Personen wird pauschal die Alternativen „Lokale Umfahrungen“ bzw. „Ausbau des öffentlichen Verkehrs“ der Vorzug gegenüber den übrigen Alternativen gegeben. Weitere eingegangene Stellungnahmen beziehen sich ausschließlich auf Trassierungsfragen einer etwaigen Schnellstraße. Die Trassierung einer möglichen Straßenvariante ist nicht Gegenstand der SP-V, sondern späterer Verfahrensschritte. Aus diesem Grund können Stellungnahmen dieser Art im Zuge der SPV nicht berücksichtigt werden.

Nach einer Gesamtabwägung sämtlicher eingelangter negativer wie positiver Stellungnahmen sowie im Kontext mit den im Umweltbericht untersuchten Vor- und Nachteilen der vorgeschlagenen Netzveränderung stellt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie fest, dass unter der Voraussetzung der Einhaltung der Überwachungsmaßnahmen und der Festlegungen für allfällige sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekte gemäß Punkt 4 der vorliegenden zusammenfassenden Erklärung, die in den Stellungnahmen geäußerten Bemerkungen zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht berücksichtigt werden können und damit einer Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung nicht entgegenstehen. Sofern die Stellungnahmen konkrete Vorschläge und Kritikpunkte enthalten, die auf der derzeitigen strategischen Ebene der Netzveränderung – systemimmanent – nicht aufgegriffen werden können, sind diese in allfälligen späteren Verfahrensschritten auf Projektebene einer evaluierenden Betrachtung zu unterziehen.

Die Berücksichtigung der Stellungnahmen bei der Erstellung des Gesetzesentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 b, SP-V-G ist damit erfolgt.

#### **4. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs 1 Z2 e)**

Auf Grund der Empfehlungen des Umweltberichts und der eingelangten Stellungnahmen, insbesondere jener der Umweltstellen und sonstiger betroffener Initiatoren, werden folgende Überwachungsmaßnahmen bzw. Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte getroffen. Ausgleichsmaßnahmen werden zu diesem Zeitpunkt nur generell gefordert und werden im Zuge von Vorprojekt und Einreichprojekt noch laufend zu konkretisieren sein.

##### **Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen im Bereich der Umwelt:**

- Optimale gestalterische Einbindung der Trasse, von Tunnelportalen und Brückenbauwerken in die Landschaft (Bepflanzungsmaßnahmen, Sichtschutzpflanzungen);
- Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten für Rad-, Reit- und/oder Wanderwege;
- Ausreichende Anordnung von Grünbrücken mit Leitsystemen;
- Optimierung von Brückenbauwerken in Bezug auf ökologische Funktionen;
- Ausreichende Anzahl von naturnahen Durchlässen im Bereich von Amphibienlebensräumen bzw. Amphibienwanderwegen;
- Optimierung der Gestaltung von Querungen von Fließgewässern (z.B. längere Brücke, Trassenverlegungen an nicht sensiblen Bereiche, möglichst kurze senkrechte Querungen);
- Waldverbessernde Maßnahmen am bleibenden Bestand (Bestandsumwandlung mit standortgerechten forstlichen Gehölzen, Einleitung von Pflege- und Durchforstungsmaßnahmen);
- Ökologische Ausgleichsflächen in Form mehrstufiger Schutzpflanzungen zur Auskämmung von Luftschadstoffen bzw. als Lärm- und Wind- und Erosionsschutz;

##### **Weitere Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen:**

- Für die Übertragung bestehender Streckenabschnitte in die Kompetenz der ASFINAG ist deren Bemaubarkeit zwingend erforderlich.

- Bei der Umsetzung allfälliger sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekte ist die betriebswirtschaftliche Situation der ASFINAG zu berücksichtigen. Die Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung ist abschnittsweise und abhängig von den wirtschaftlichen Möglichkeiten der ASFINAG von der Entwicklung der Verkehrsnachfrage vorzunehmen.
- Das positive volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis der vorgeschlagenen Netzveränderung muss auch im weiteren Fortschritt von sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekten gegeben sein und nachgewiesen werden.
- Bei der Positionierung von Anschlussstellen ist deren Notwendigkeit für den Durchzugsverkehr nachzuweisen. Zudem sind die Erfordernisse der betrieblichen Wirtschaftlichkeit (Bemautung der Streckenabschnitte) und der Verkehrssicherheit (Verflechtungsstrecken, Linienführung) zu berücksichtigen.
- Das Zweckzuschussgesetzes (§ 4) betreffend den Zuschuss des Bundes an die Länder für die übertragenen Bundesstraßen B ist auf Grund der veränderten Form und Funktion des untergeordneten Netzes zu evaluieren. Der geringere Aufwand der Bundesländer für Bau, Betrieb und Instandhaltung für das untergeordnete Straßennetz ist bei einer Novellierung des Zweckzuschussgesetzes zu berücksichtigen.
- Den Bundesländern Kärnten und Steiermark wird empfohlen, im Rahmen ihrer Kompetenz für die überörtliche Raumplanung die Freihaltung der für das Verkehrsprojekt potentiell direkt notwendigen Grundflächen, sowie die Freihaltung der potentiell unmittelbar von Immissionen betroffenen Flächen vom Siedlungsbau, zu überwachen.

Gemäß SP-V-G § 9 ist dafür Sorge zu tragen, dass die angeführten Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekte gemäß § 9 Abs 1 Z2 e, SP-V-G eingehalten werden bzw. die angeführten Überwachungsmaßnahmen gemäß § 9 Abs 1 Z2 d, SP-V-G getroffen werden.

## 5. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs 2)

Von der vorgeschlagenen Netzveränderung bzw. von deren erheblichen Auswirkungen ist kein Drittstaat betroffen.

## 6. Ergebnis der strategischen Prüfung

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie schließt sich unter Berücksichtigung

- des vom Initiator vorgelegten Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-G,
- der mit einem hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele gemäß § 5 Abs 4, SP-V-G und
- der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen und der Initiatoren sowie des Ergebnisses der durchgeführten Konsultationen (§ 7 Abs 3, SP-V-G) sowie unter der Voraussetzung der verbindlichen Einhaltung
- der im Rahmen dieser gegenständlichen zusammenfassenden Erklärung (gem. § 9, SP-V-G) getroffenen Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen

der Empfehlung des Umweltberichts und dem Ersuchen des Initiators an, im Korridor zwischen Klagenfurt und Scheifling die Errichtung einer hochrangigen Straßenverbindung (Schnellstraße) gemäß SP-V-G anzustreben und eine Ergänzung des Verzeichnisses des Bundesstraßengesetzes um folgende Bestimmung zu betreiben:

***S37 Klagenfurter Schnellstraße:***

***Scheifling (S36) – Friesach – Knoten Klagenfurt/Nord (A2)***