

GZ. BMVIT-300.040/0004-IV/IVVS-ALG/2018



Sektion IV – Verkehr
Gruppe Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit

DIENSTANWEISUNG

zur

Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten

(„Projektierungsdienstanweisung“)

Durch diese Dienstanweisung wird folgender Erlass aufgehoben:

Zl. 300.040/0005-ST-ALG/2011 Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten

Fassung 2018

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
1.1. Grundsätze der Planung	3
2. Planungsablauf	6
2.1 Strategische Prüfung Verkehr	8
2.2 Voruntersuchung.....	8
2.3 Vorprojekt	9
2.4 Tunnelplanung.....	9
2.5 Straßenbauliches Einreichprojekt	9
2.6 Bauprojekt.....	10
3. Vorgangsweise und Vorlagemodalitäten	10
3.1 Vorprojekt	14
3.2 Tunnelplanung.....	15
3.3 Straßenbauliches Einreichprojekt	15
3.4 Bauprojekt.....	16
4. Projektsinhalte	17
4.1 Allgemeines	17
4.2 Voruntersuchung.....	17
4.3 Vorprojekt	17
4.4 Straßenbauliches Einreichprojekt	24
Anhang 1: Vorhabentyp 1	31
Anhang 2: Vorhabentyp 2	32
Anhang 3: Vorhabentyp 3	33
Anhang 4: Reduzierte Projektsinhalte	35

1. Allgemeines

Rechtsgrundlage für diese Dienstanweisung sind § 7 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286 idgF sowie der Fruchtgenussvertrag vom 23.6./25.7.1997 idgF.

Die gegenständliche Dienstanweisung „Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten“ regelt die Vorgangsweise bei der Projektserstellung, den Inhalt und Umfang der einzelnen Projekte für die einzelnen Projektierungsschritte und hält auch fest, in welchen Schritten Projekte dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zur Kenntnis oder zur Freigabe für weitere Planungsschritte (bzw. zur Genehmigung durch die Tunnel-Verwaltungsbehörde) 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 Projektwerberin gegenüber dem BMVIT tritt nach dzt. geltendem Recht die ASFINAG auf.

Für Projekte, die zur Freigabe vorgelegt werden, gelten folgende Regelungen:

- Als Freigabe für weitere Planungsschritte gilt eine entsprechende schriftliche Erklärung des BMVIT (z.B. Erlass), die auch Bedingungen und Auflagen enthalten kann.
- Die Freigabe eines Projekts für den weiteren Planungsschritt bedeutet, dass dieses den Grundsätzen des BStG entspricht, stellt aber keine Überprüfung von detaillierten Zahlenangaben (z.B. Höhenkoten, statischen Berechnungen usw.) dar.
- Wenn durch die Erfüllung dieser Bedingungen und Auflagen oder aus sonstigen Gründen wesentliche Änderungen oder Ergänzungen des Projekts erforderlich werden, ist dieser Umstand dem BMVIT zur Kenntnis zu bringen.
- Ein Projekt, welches durch das BMVIT freigegeben wurde, ist so lange als freigegeben anzusehen, als das BMVIT seine Freigabe weder zurückgezogen noch einem anderen diesbezüglichen Projekt die Freigabe erteilt hat.

Für Projekte, die der Tunnel-Verwaltungsbehörde zur Genehmigung vorzulegen sind, gelten die Regelungen des STSG und die diesbezüglichen Dienstanweisungen der Tunnel-Verwaltungsbehörde.

1.1. Grundsätze der Planung

Die Projektwerberin hat für alle Bundesstraßenprojekte gemäß den Anhängen 1 bis 3 die Abteilung IVVS 1 des BMVIT über den aktuellen Stand der Planungsarbeiten laufend zu informieren. In Planungsbesprechungen, zu welchen diese Abteilung einzuladen ist, ist die Projektsentwicklung sowohl inhaltlich als auch zeitlich zu verfolgen, um etwaigen Problemen frühzeitig zu begegnen.

- a. Bei der Planung ist auf die Zusammenhänge mit anderen Verkehrsarten und Verkehrsträgern Rücksicht zu nehmen.

- b. Die Projekte sind vorausschauend und nachhaltig zu planen (sh. auch lit. c, d, g, i, m).
- c. 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, usw.).
Vorprojekte sind dabei frühestens 10 Jahre vor dem beabsichtigten Baubeginn (Inangriffnahme der ersten baulichen Maßnahme) einzureichen.
- d. Bei der Erarbeitung von Projekten für Bundesstraßen hat der Planungsaufwand in einem direkten Verhältnis zur Komplexität des Projekts zu stehen, wobei die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit sowie Sicherheit und Umweltverträglichkeit besonders zu beachten sind. Für die Erarbeitung von Bundesstraßenprojekten ist die Abteilung IVVS 1 des BMVIT beizuziehen.
- e. 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 ist die Übereinstimmung mit dem Bauprogramm (IIP) darzustellen. Hinsichtlich der Mitfinanzierungen Dritter gilt die Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“ (sh. Pkt. 3).
- f. Zur Beurteilung eines Projekts sind Vorteil-Nachteilbetrachtungen (in der Regel Nutzen-Kosten-Untersuchungen) bei Voruntersuchungen sinnvoll und bei Vorprojekten zwingend, bei darauffolgenden Projektschritten in der Regel vorzunehmen und in den Projekten nachvollziehbar darzustellen.
Auf öffentliche und private Interessen, insbesondere auf die in § 4 Abs. 1 (*Bestimmung des Straßenverlaufes*), § 7 (*Grundsätze und objektiver Nachbarschutz*) und § 7a (*Subjektiver Nachbarschutz*) BStG 1971 idgF angeführten Kriterien, ist Bedacht zu nehmen.
Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit ist die VO über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs. 7 BStG 1971 idgF zu beachten.
Die Methodik und die Indikatoren für diese Vorteil-Nachteilbetrachtungen sind vor Beginn der Arbeiten mit der Abteilung IVVS 1 des BMVIT abzuklären.
- g. Jeder Projektteil ist in seinem Umfang so festzulegen, dass die investierten Mittel für die Allgemeinheit so bald wie möglich Nutzen bringen und nach gesamtwirtschaftlichen Kriterien für künftige Nutzer- und Erhalterbedürfnisse eingesetzt werden.
- h. Jeder Projektteil ist immer im gegebenen Gesamtzusammenhang (zeitlich und abschnittsbezogen) darzustellen.
- i. 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.
- j. Die einschlägigen EU-Richtlinien, gesetzlichen Bestimmungen und Rechtsverordnungen sind einzuhalten.

Weiters sind folgende Bestimmungen, die den Stand der Technik darstellen, zu beachten:

- Normen (ÖNORMEN, EN)
- Dienstanweisungen des BMVIT, entsprechend dem „Verzeichnis der Dienstanweisungen“¹, das zu Beginn eines jeden Jahres vom BMVIT herausgegeben wird, sowie die seit dem letzten Verzeichnis verfügbaren Erlasse
- Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, die vom BMVIT verbindlich erklärt wurden
- Sonstige Richtlinien, deren Anwendung vom BMVIT im Erlasswege vorgeschrieben wurde
- Sonstige seitens des BMVIT zur Anwendung empfohlene Richtlinien und Merkblätter

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

k. Im Verlaufe der Erarbeitung und noch vor der Vorlage eines Projekts an das BMVIT sind offene Fragen soweit wie zweckmäßig und möglich abzuklären durch:

- Kontaktaufnahme, Information und Einbeziehung jener Dienststellen bzw. Behörden, welche im Zuge der Umsetzung des Projekts Bescheide oder Verordnungen erlassen müssen
- Einbeziehung der dem Landeshauptmann unterstellten Dienststellen des Naturschutzes, der Raumplanung, der Wasserrechtsbehörde u.a.
- Vorgespräche mit den jeweils zuständigen Behörden insbesondere auch dem Bundesdenkmalamt bzw. dem Umweltanwalt
- Kontakt mit dem BKA bei möglicher Beeinträchtigung einer UNESCO-Welterbestätte
- 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.
- Möglichst frühe Klärung der Zuständigkeit der jeweiligen Behörden

l. Sensiblen Bereichen (Verdachtsflächen – wie etwa Deponien, Flächen mit besonders schlechten Baugrundverhältnissen – Wohngebieten, Schutzgebieten u. dgl.) ist nach Möglichkeit auszuweichen.

m. Die Bedürfnisse des Straßenbetriebes sind rechtzeitig zu erheben und im Zuge der Planung (in der Regel im straßenbaulichen Einreichprojekt) entsprechend zu berücksichtigen (Betriebsumkehrten, Stützpunkte, Park- und Rastplätze, Zufahrten zu Gewässerschutzanlagen u. dgl.).

n. Bei der Erstellung der Umweltberichte ist nach der RVS 04.01.11² unter Berücksichtigung der Komplexität der Projekte vorzugehen (s. Anhänge 1 bis 4).

o. Das Ziel der optimalen Gewährleistung der Verkehrssicherheit soll durch systematisch durchgeführte Verkehrssicherheitsaudits erreicht werden. So sind die einzelnen Projektphasen einer entsprechenden Auditierung zu unterziehen.

¹ Verzeichnis der DA herunterladbar unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autostrasse/planung/index.html>

² RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen

Zur Abdeckung der Erfordernisse des § 5 BStG³ sind weiters – für die dort jeweils festgelegten Bundesstraßen bzw. ihrer Teilabschnitte – sowohl eine Folgenabschätzung in der entsprechenden Projektphase als auch ein Verkehrssicherheitsaudit für einen fertiggestellten Bau von Straßenbauvorhaben nach § 4 Abs. 1 BStG durchzuführen.

2. Planungsablauf

Bei Straßenbauvorhaben im Zuge von Bundesstraßen werden im Allgemeinen folgende Planungsschritte unterschieden:

- Strategische Prüfung Verkehr (sh. Punkt 2.1)
- Voruntersuchung (sh. Punkt 2.2)
- Vorprojekt (sh. Punkt 2.3)
- Tunnelplanung (sh. Punkt 2.4)
- Straßenbauliches Einreichprojekt (sh. Punkt 2.5)
- Bauprojekt (sh. Punkt 2.6)

³ sowie zugehörige Verordnung des BMVIT über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur

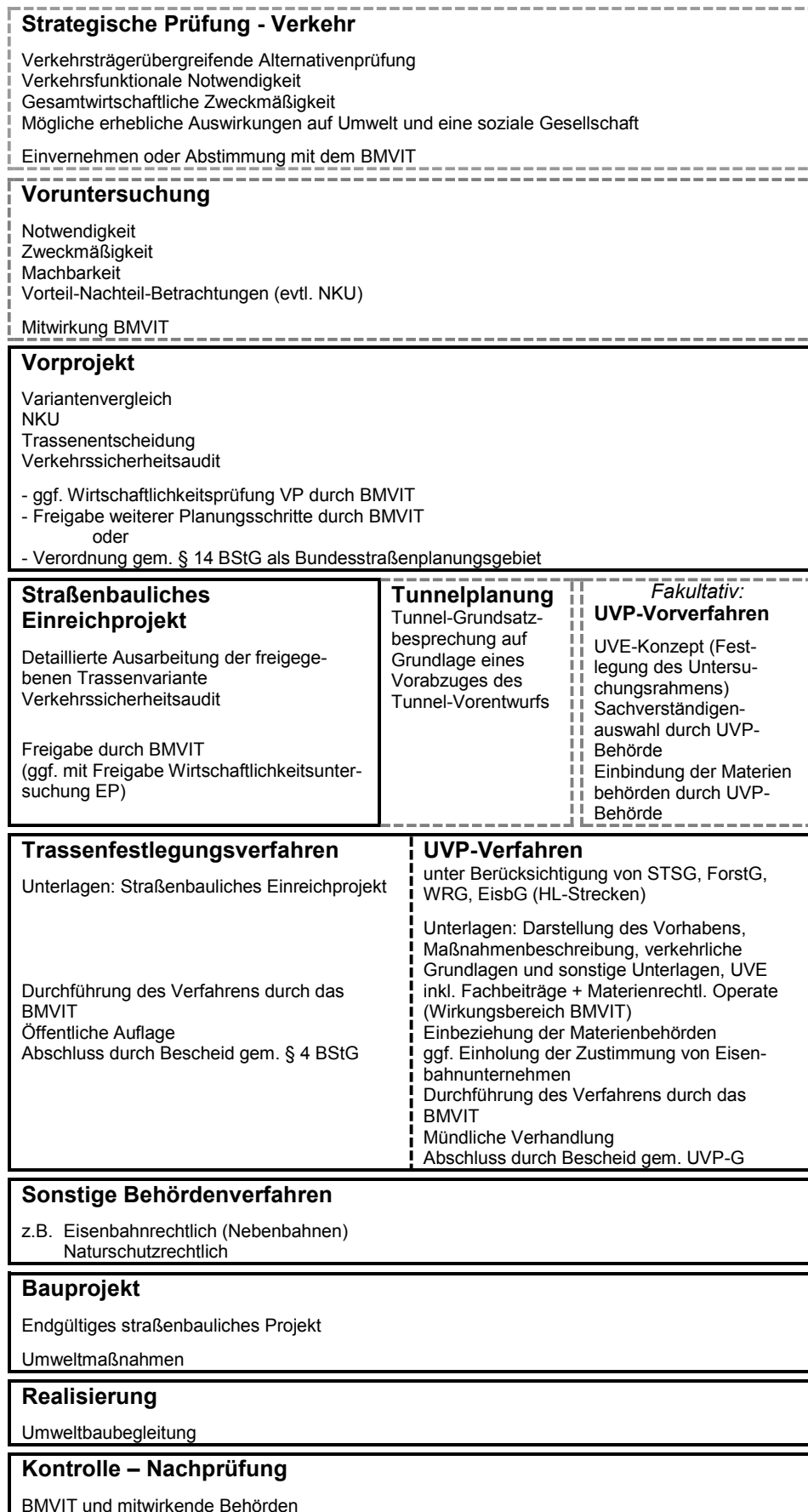


Abbildung 1: Prinzipschema für verfahrensrelevante Planungsschritte für Vorhabenstyp 1 und 2

2.1 Strategische Prüfung Verkehr

Die Strategische Prüfung Verkehr ist eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung im Hinblick auf mögliche erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt und eine soziale Gesellschaft sowie eine Prüfung der gesamtwirtschaftlichen Zweckmäßigkeit und der verkehrsfunktionalen Notwendigkeit unter Beteiligung der Öffentlichkeit.

Die Durchführung hat im Einvernehmen oder in Abstimmung mit dem BMVIT zur Vorbereitung der Entscheidung des Gesetzgebers zu erfolgen.

Das Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005 idgF als 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 2001, sieht die „Strategische Prüfung“ von geplanten oder bestehenden Netzelementen (Verkehrsinfrastruktur) vor, welche in das bundesweit hochrangige Verkehrsnetz aufgenommen, in diesem gestrichen oder geändert werden soll (vorgeschlagene Netzveränderung).

Für die Beurteilung stehen keine generellen Trassenvarianten zur Verfügung, sondern in der Regel nur Alternativen im Konkretisierungsgrad einer Voruntersuchung (sh. Punkt 3.3) im Maßstabsbereich von 1:5000 bis 1:25000.

Eine SP-V stellt daher die Grundlage für die Entscheidung für eine der untersuchten Alternativen dar (verkehrsträgerübergreifend – fachübergreifend).

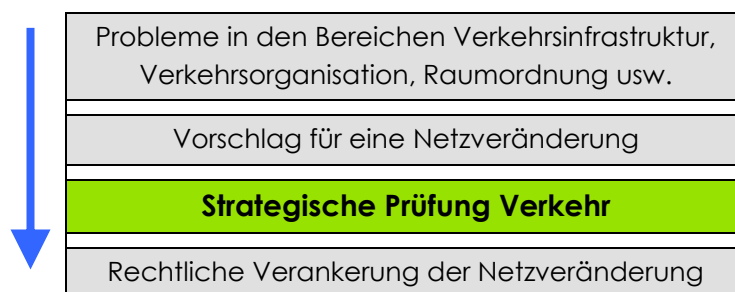


Abbildung 2: Schema einer Netzveränderung

Als Hilfestellung kann der SP-V – Leitfaden herangezogen werden. Unbeschadet des SP-V - Leitfadens in der vorliegenden Fassung sind die Inhalte des im Rahmen der SP-V zu erstellenden Umweltberichts jedenfalls mit dem BMVIT abzustimmen (§ 4 SP-V - Gesetz).

2.2 Voruntersuchung

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 usw.) vorzuschalten. Wenn vorhanden, ist dabei auf den durch das BMVIT durchgeführten Korridoruntersuchungen aufzubauen.

Der Zweck der Voruntersuchung ist die Überprüfung der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit, der prinzipiellen Machbarkeit sowie u.U. die Ausscheidung von Lösungsmöglichkeiten, die bereits in einem niedrigeren Detaillierungsgrad als nicht machbar bzw. im Vergleich zu anderen Lösungsmöglichkeiten vor Inangriffnahme eines Vorprojekts als nicht zweckmäßig erscheinen.

Die Aufgabe der dabei vorzunehmenden 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 einzuengen.

Alternativ oder ergänzend zur Voruntersuchung können bei manchen Vorhabenstypen interne Konzepte der Projektwerberin im eigenen Ermessen (z.B. Leitplanungen für Rastplätze) erstellt werden.

Bei Neubau und Erweiterung von Anschlussstellen ist eine Voruntersuchung in Form einer „Erweiterte strategische Analyse (ESA)“ durchzuführen. In dieser Voruntersuchung ist neben der Ausarbeitung der Muss- und Sollkriterien insbesondere darzustellen, ob die in Zusammenhang mit der Verwirklichung eines Anschlussstellenwunsches gewünschten Ziele überhaupt mittels Errichtung der Wunschanschlussstelle erreicht oder nicht ebenfalls oder sogar zweckmäßiger mittels alternativer straßenbaulicher, verkehrsplanerischer oder anderer verkehrsorganisatorischer Maßnahmen erzielt werden können.

2.3 Vorprojekt

Die Zwecke eines Vorprojektes sind sowohl die Überprüfung der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit, der Wirtschaftlichkeit sowie der prinzipiellen Machbarkeit und möglichen Umweltverträglichkeit – sofern diese Überprüfungen nicht schon im Zuge der Voruntersuchung vorgenommen wurden – als auch die 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 im Sinne der RVS 04.01.11⁴ abzuklären.

2.4 Tunnelplanung

Hinsichtlich der Tunnelplanungen wird auf das STSG⁵ und die entsprechende Dienstanweisung der Tunnel-Verwaltungsbehörde verwiesen.

2.5 Straßenbauliches Einreichprojekt

Das straßenbauliche Einreichprojekt stellt – nach Einarbeitung allfälliger Auflagen und Bedingungen aus dem Vorprojekt – die detaillierte Ausarbeitung der anhand des Vorprojekts freigegebenen Trassenvariante bzw. bei einem gemäß § 14 BStG verordneten Bundesstraßenplanungsgebiet die Konkretisierung des Projekts im festgelegten Trassenbereich dar. Diese Ausarbeitung schließt aber nicht aus, dass sowohl aufgrund vertiefter Projektskenntnis als auch 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.). Im

⁴ RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen

⁵ Bundesgesetz über die Sicherheit von Straßentunneln (Straßentunnel-Sicherheitsgesetz – STSG), BGBl. I Nr. 54/2006 idgF

straßenbaulichen Einreichprojekt sind auf jeden Fall die wesentlichen Anlageverhältnisse solcher Bauten darzustellen, fachlich nicht gebotene Detaillierungen sind zu vermeiden. Sind jedoch 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 straßenbaulichen Einreichprojekts vorliegen.

Darüber hinaus dient das straßenbauliche Einreichprojekt als Grundlage für die Überprüfung hinsichtlich des Sicherheitsaspektes durch ein Verkehrssicherheitsaudit gemäß § 5 BStG sowie der zugehörigen VO ⁶.

2.6 Bauprojekt

Das Bauprojekt stellt das endgültige straßenbauliche Projekt auf Grundlage des straßenbaulichen Einreichprojektes sowie der Ergebnisse des Trassenfestlegungs- und des UVP-Verfahrens sowie der weiteren Materienrechtsverfahren dar.

Das Bauprojekt ist Basis für die Ausschreibung und Bauausführung; es hat daher alle erforderlichen Angaben über die durchzuführenden Baumaßnahmen einschließlich der eingearbeiteten Umweltmaßnahmen und allfällig erforderlicher Leitungsumbauten zu enthalten, die weiters auch gesondert aufzulisten sind.

Darüber hinaus dient das Bauprojekt als Grundlage für die Überprüfung hinsichtlich des Sicherheitsaspektes durch ein Verkehrssicherheitsaudit gemäß § 5 BStG sowie der zugehörigen VO ⁷.

3. Vorgangsweise und Vorlagemodalitäten

Die Vorgangsweise und Vorlagemodalitäten sind abhängig vom jeweiligen Vorhabenstyp:

- **Vorhabenstyp 1:** § 4 Abs. 1 BStG- und UVP-pflichtige Projekte
- **Vorhabenstyp 2:** § 4 Abs. 1 und Abs. 3 BStG-pflichtige Projekte (ohne UVP)
- **Vorhabenstyp 3:** weder BStG- noch UVP-pflichtige Projekte

Die Zuordnung von Projekten zu den Vorhabenstypen ist den Anhängen 1 bis 3 zu entnehmen. Die Projektwerberin hat im Zweifelsfall die Zuordnung vor Projektbeginn im kurzen Wege informell mit dem BMVIT abzuklären.

Zusätzlich zur Unterscheidung nach Vorhabenstypen sind im Anhang 4 reduzierte Projektinhalte für die in den Anhängen 1 bis 3 mit R1 bis R4 gekennzeichneten Vorhaben angegeben.

Dem BMVIT ist im Zuge der Vorlage des Projektes bekanntzugeben, ob für das Vorhaben eine Kostenbeteiligung Dritter erforderlich ist.

Dem BMVIT sind jedenfalls bei Abweichungen zu den Festlegungen gemäß der diesbezüglichen Dienstanweisung ⁷ geeignete Unterlagen, die mit der Abteilung IVVS1 abgestimmt sind, vorzulegen.

⁶ Verordnung des BMVIT über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur

⁷ Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“

Vorhabentyp 1:

Für den Vorhabentyp 1 (sh. auch Anhang 1) ist gemäß ggst. Dienstanweisung in der Regel ein vollständiges Vorprojekt auszuarbeiten.

Es obliegt der Projektwerberin, unter Vorlage dieses Projektes eine Verordnung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gemäß § 14 BStG zu beantragen oder das Vorprojekt zur Freigabe des nächsten Planungsschrittes dem BMVIT vorzulegen.

Für dieses Vorprojekt ist die Wirtschaftlichkeit gemäß der VO über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs. 7 BStG 1971 idgF auf Grundlage der RVS 02.01.22⁸ zu prüfen.

Nach erfolgter Verordnung gemäß § 14 BStG bzw. Freigabe des nächsten Planungsschrittes auf Basis des Vorprojektes durch das BMVIT ist unter Beiziehung der Abteilung IVVS 1 in beratender Funktion ein straßenbauliches Einreichprojekt und eine Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) als Grundlage für das UVP-Verfahren zu erstellen. Dieses straßenbauliche Einreichprojekt ist dem BMVIT vorzulegen. Im Falle wesentlicher Änderungen gegenüber dem Vorprojekt sowie in jenen Fällen, in denen kein Vorprojekt vorzulegen ist, ist das straßenbauliche Einreichprojekt dem BMVIT zur Wirtschaftlichkeitsprüfung gemäß der VO über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs. 7 BStG 1971 idgF auf Grundlage der RVS 02.01.22 vorzulegen. Nach erfolgter Freigabe kann dieses Projekt zur UVP eingereicht werden. Für Tunnelbauvorhaben ist der Abteilung IVVS 1 des BMVIT ein Vorabzug des Tunnel-Vorentwurfes vorzulegen und bei dieser eine Tunnel-Grundsatzbesprechung zu beantragen (sh. auch Pkt. 3.2).

Falls von der Projektwerberin ein Antrag auf Durchführung des UVP-Vorverfahren gestellt wird, ist 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 Einreichprojekt bzw. die UVE einzuarbeiten.

Vorhabentyp 2:

Für Projekte des Vorhabentyps 2 (sh. auch Anhang 2), für die ein Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 BStG (ohne UVP) erforderlich ist, ist ein Vorprojekt gemäß Anhang 4 (R1) in der dort definierten reduzierten Form auszuarbeiten. Für dieses Vorprojekt ist die Wirtschaftlichkeit gemäß der VO über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs. 7 BStG 1971 idgF auf Grundlage der RVS 02.01.22⁹ zu prüfen.

Nach erfolgter Freigabe für den nächsten Planungsschritt durch das BMVIT ist ein straßenbauliches Einreichprojekt unter Beiziehung der Abteilung IVVS 1 in beratender Funktion auszuarbeiten und dem BMVIT vorzulegen.

Das straßenbauliche Einreichprojekt ist im Falle wesentlicher Änderungen gegenüber dem Vorprojekt sowie in jenen Fällen, in denen kein Vorprojekt vorzulegen ist, dem BMVIT für die Durchführung der Wirtschaftlichkeitsprüfung auf Grundlage der RVS 02.01.22 vorzulegen.

Nach erfolgtem Feststellungsbescheid sowie Freigabe nach erfolgter Wirtschaftlichkeitsprüfung kann dieses Projekt zur Durchführung des Trassenfestlegungsverfahrens gemäß § 4 BStG vorgelegt werden.

⁸ RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen

⁹ RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen

Für Auffassungen von Straßenteilen gemäß § 4 Abs. 3 BStG ist gemäß Anhang 4 (R2) vorzugehen. Die Wirtschaftlichkeit ist gegebenenfalls gemäß der VO über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs. 7 BStG 1971 idgF auf Grundlage der RVS 02.01.22¹⁰ durch die Projektwerberin zu prüfen und zu bestätigen.

Gesonderte Vorlagemodalitäten für Neubau, Umbau oder Erweiterung von Anschlussstellen:

Bei **Neubau, Umbau oder Erweiterung von Anschlussstellen** ist insbesondere darauf zu achten, dass das verkehrliche Leistungsprofil der Hauptanlage der Bundesstraße (Durchzugsverkehr, Schnellverkehr) nicht vermindert wird.

Bei Neubau und Erweiterung von Anschlussstellen ist als erster Planungsschritt eine „Erweiterte strategische Analyse (ESA)“ durchzuführen. Diese ist dem BMVIT zur Freigabe des nächsten Planungsschrittes vorzulegen. Mit Erweiterung von Anschlussstellen ist die Erweiterung von Viertel- bzw. Halbanschlussstellen zu Vollanschlussstellen zu verstehen.

Darüber hinaus hat die Projektwerberin hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit im eigenen Wirkungsbereich die mit der Umsetzung verbundenen Vorteile mit den Nachteilen abzuwägen. Der betriebswirtschaftliche Nutzen insbesondere beim Neubau oder Ausbau von Anschlussstellen wird mit einer Projektergebnisrechnung (PER-Anschlussstelle) ermittelt. Diese stellt einen monetären Vergleich zwischen Vorteilen der Anschlussstelle (z.B. Mauteinnahmen) und Nachteilen (z.B. bauliche und betriebliche Mehraufwände) dar. Zudem werden insbesondere bei Umbauten und Erweiterungen auch qualitative Nutzenbetrachtungen (z.B. Verkehrssicherheit) als Entscheidungskriterien zugrunde gelegt. Die Regelung zur Finanzierung von Maßnahmen im Zusammenhang mit Anschlussstellen ist in der Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“¹¹ im Detail geregelt.

Dem BMVIT ist im Zuge der Vorlage des Projektes zu bestätigen, dass nach der oben beschriebenen Vorgangsweise vorgegangen und dies seitens der Projektwerberin geprüft wurde. Weiters ist als Ergebnis dieser Prüfung bekanntzugeben, ob für die Anschlussstelle eine Kostenbeteiligung Dritter erforderlich ist und ob diese aufgrund einer Abweichung zu den Festlegungen gemäß der diesbezüglichen o.a. Dienstanweisung dem BMVIT gesondert zur Einvernehmensherstellung vorgelegt werden muss.

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.

Vorhabenstyp 3:

Für Projekte des Vorhabenstyps 3, welche

- Rampenverlegungen,
- die Errichtung zusätzlicher Einzelrampen bei Anschlussstellen und Knoten,
- die Zulegung weiterer Fahrstreifen oder
- Änderungen der Nivelette um mehr als 5 m

¹⁰ RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen

¹¹ Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“

betreffen und deren Vorhabenskosten im Einzelfall € 15 Mio. überschreiten, ist die Wirtschaftlichkeit gemäß der VO über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs. 7 BStG 1971 idgF auf Grundlage der RVS 02.01.22 auf Basis eines Vorprojektes bzw. einer Variantenuntersuchung auszuarbeiten. Diese Unterlagen sind dem BMVIT zur Prüfung vorzulegen.

Für alle anderen Projekte ist i.S. dieser Verordnung die Wirtschaftlichkeit durch die Projektwerberin im eigenen Wirkungsbereich sicher zu stellen. Bei Vorhabenskosten ≤ 15 Mio. € ist unter Einhaltung der Dienstanweisung Mitfinanzierung in der Regel (sh. Punkt 1) keine Projektvorlage erforderlich.

Weitere Vorlagemodalitäten:

Für Projekte des Vorhabentyps 3 (sh. auch Anhang 3), für die weder ein Bescheid nach § 4 BStG erforderlich ist noch eine UVP-Pflicht besteht, kann bei Errichtung einer bereits verordneten zweiten Richtungsfahrbahn oder Fahrstreifenzulegung und Querschnittsverbreiterung (< 10 km) ein Vorprojekt in reduzierter Form nach Anhang 4 (R1 bzw. R3) ausgearbeitet und vorgelegt werden.

Die Ausarbeitung des straßenbaulichen Einreichprojektes kann gemäß Anhang 3 bei einigen Vorhabentypen in reduzierter Form nach Anhang 4 (R1 bzw. R3 bzw. R4) erfolgen.

Bleiben die in den oben angeführten Projekten enthaltenen Abweichungen < 5 m, so erfolgt in der Regel keine Vorlage der Projekte beim BMVIT.

Entsprechen bei einer Zulegung von Fahrstreifen bei Anschlussstellen- und Knotenrampen die Entwürfe den entsprechenden Knotenrichtlinien¹² und ist das Ergebnis eines durchgeführten Verkehrssicherheitsaudits¹³ positiv, entfällt in der Regel eine Projektvorlage.

Befristete Zu- und Abfahrten gemäß § 26 Abs. 2 u. 3 BStG sind den Abteilungen IVVS1 und ST2 des BMVIT rechtzeitig vor Herstellung anzuzeigen.

In Schutzzonen gemäß § 21 BStG sind bei beleuchteten Ankündigungen und Werbungen gemäß § 25 BStG jedenfalls lichttechnische Gutachten unter Berücksichtigung der einschlägigen technischen Richtlinien¹⁴ vom Antragsteller zu verlangen und der Abteilung IVVS 1 des BMVIT vorzulegen.

Für Betriebe und Parkplätze nach dem Vorhabentyp 3 ist in der Regel (sh. Punkt 1) keine Projektvorlage beim BMVIT erforderlich. Zur Klärung der Frage bzw. Bestätigung des Umstandes, ob ein Vorhaben den Ausnahmefall des § 23a Abs. 2 Z. 3 UVP-G erfüllt und auch kein Trassenfestlegungsverfahren gemäß § 4 Abs. 2 BStG durchzuführen ist, sind dem BMVIT spätestens in der Einreichprojektsphase reduzierte Unterlagen (R4 gemäß Anhang 3 und 4) vorzulegen.

Für die Planung von **Betrieben** (gemäß § 27 BStG) und **Park- bzw. Rastplätzen**, für welche eine Einzelfallprüfung erforderlich ist, ist eine Standortanalyse und eine Systemabklärung insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu erstellen und dem BMVIT zur Kenntnis vorzulegen. Die Standortanalyse kann auch als Konzept für ganze Straßenzüge erfolgen.

¹² RVS 03.05.12 Kreuzungen, T-Kreuzungen, RVS 03.05.13 Gemischte und planfreie Knoten bzw. RVS 03.05.14 Kreisverkehr

¹³ gem. RVS 02.02.33 Verkehrssicherheitsaudit

¹⁴ RVS 05.06.12 Visuelle Informationsträger für verkehrsfremde Zwecke und RVS 05.06.13 Visuelle Störwirkungen – Kriterien zu Standorten von Informationsträgern

Für die Einzelfallprüfung ist ein straßenbauliches Einreichprojekt zu erstellen und mit dem Antrag auf Durchführung des Feststellungsverfahrens dem BMVIT vorzulegen. Eine Freigabe dieses straßenbaulichen Einreichprojektes ist unabhängig vom Ergebnis des Feststellungsverfahrens zu erwirken.

3.1 Vorprojekt

Ein Vorprojekt ist für die Vorhabenstypen 1 bis 3 in der in Anhang 4 beschriebenen Form auszuarbeiten und dem BMVIT mit dem Antrag auf Erlassung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gemäß § 14 BStG oder zur Freigabe des nächsten Planungsschrittes vorzulegen.

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeitsprüfung wird auf die oben angeführte Vorgangsweise bei den einzelnen Vorhabenstypen verwiesen.

Zusätzlich zu den in Punkt 1.1 genannten Grundsätzen sind vor der Inangriffnahme der Erstellung etwaiger Varianten die betroffenen Gemeinden von den diesbezüglichen Planungsarbeiten in Kenntnis zu setzen.

Sämtliche vorhandene **Voruntersuchungen** sind, sofern das ggst. Projekt auf Erkenntnissen dieser aufbaut, dem Vorprojekt in Form einer zusammenfassenden Beschreibung und Gegenüberstellung anzuschließen, sofern sie dem BMVIT nicht bereits vorgelegt wurden. In diesem Falle ist der Vorlagezeitpunkt anzugeben.

Zur Erstellung des Zielsystems bei Variantenuntersuchungen sowie zur Abklärung hinsichtlich der Methodik ist von der Projektwerberin im kurzen Weg Kontakt mit der Abteilung IVVS 1 des BMVIT aufzunehmen, um einen etwaigen verlorenen Aufwand zu vermeiden.

Projektsvorlage:

- Jedes Vorprojekt ist mit einem Antragsschreiben der Projektwerberin – mit einer begründeten Variante oder einem Variantenbündel – vorzulegen.

Das Antragsschreiben hat dabei auch Angaben zu folgenden Punkten zu enthalten:

- Straßentyp
 - Straßenummer
 - Projektsbezeichnung gem. Bauprogramm od. dgl.
 - Reihung aus Bauprogramm od. dgl.
 - Voraussichtlicher Baubeginn
 - km - von
 - km - bis
 - JDTV (Prognose)
 - Bezugsjahr des JDTV
 - Vorhabenskosten (exkl. USt.) in Mio. €
(einschließlich Kostenbeteiligung Dritter)
 - Bezugsjahr der Kostenermittlung
- Mit der Übermittlung des Vorprojekts sowie des Antragsschreibens bestätigt der Antragsteller die Prüfung der vorgelegten Unterlagen. Bezüglich der Wirtschaftlichkeit ist dem BMVIT im Zuge der Vorlage des Projektes bekanntzugeben, ob für das Vorhaben eine Kostenbeteiligung Dritter erforderlich ist und ob diese aufgrund einer Abweichung zu den Festlegungen gemäß

der diesbezüglichen Dienstanweisung¹⁵ dem BMVIT gesondert zur Einvernehmensherstellung vorgelegt werden muss.

- Die gesamten Projektunterlagen sind dem BMVIT in zweifacher Ausfertigung sowie im pdf-Format auf Datenträger¹⁶ vorzulegen.

Weitere Vorgangsweise:

Nach Verordnung gemäß § 14 BStG als Bundesstraßenplanungsgebiet oder Freigabe des weiteren Planungsschrittes durch das BMVIT kann auf Grundlage der weiter zu verfolgenden Trassenvariante mit der Einarbeitung bzw. Berücksichtigung der dabei gestellten Auflagen oder Bedingungen der nächste Planungsschritt (straßenbauliches Einreichprojekt) gesetzt werden.

Wird bei einem Projekt ein UVP-Vorverfahren durchgeführt, sind bei der Erstellung der UVE die Stellungnahmen der Sachverständigen der UVP-Behörde und alle weiteren bei der UVP-Behörde dazu eingegangenen Stellungnahmen zu würdigen.

3.2 Tunnelplanung

Hinsichtlich der Tunnelplanungen wird auf das STSG¹⁷ und die entsprechende Dienstanweisung der Tunnel-Verwaltungsbehörde verwiesen.

3.3 Straßenbauliches Einreichprojekt

Ein straßenbauliches Einreichprojekt ist dem BMVIT für die Vorhabenstypen 1 bis 3 (Anhänge 1 bis 3) in der in Anhang 4 beschriebenen Form zur Freigabe vorzulegen.

Bei den Vorhabenstypen 1 und 2 ist für die Erstellung eines straßenbaulichen Einreichprojekts im Regelfall eine Freigabe zum weiteren Planungsschritt auf Grundlage des vorgelegten Vorprojekts bzw. ein gemäß § 14 BStG verordnetes Bundesstraßenplanungsgebiet vorausgesetzt.

Beim Vorhabenstyp 3 gilt dies, wenn ein Vorprojekt ausgearbeitet und dem BMVIT vorgelegt wurde.

Bei Projekten des Vorhabenstyps 1 (sh. auch Anhang 1) ergeben sich Umfang und Inhalt der Unterlagen für die Umweltuntersuchung aus den Bestimmungen der RVS 04.01.11¹⁸ unter allfälliger Hilfestellung der Abteilung IVVS 1 des BMVIT. Die Ergebnisse eines allfälligen UVP-Vorverfahrens und einer allfällig durchgeführten SP-V sind zu berücksichtigen.

Bei Projekten der Vorhabenstypen 2 oder 3 (sh. auch Anhang 2 und 3) ist zum Umfang reduzierter Inhalte von Umweltuntersuchungen anhand einer Relevanzmatrix mit entsprechenden Begründungen das Einvernehmen mit der Abteilung IVVS 1 des BMVIT herzustellen.

¹⁵ Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“

¹⁶ Projekts- CD-ROM bzw. Projekts-DVD

¹⁷ Bundesgesetz über die Sicherheit von Straßentunneln (Straßentunnel-Sicherheitsgesetz – STSG), BGBl. 54/2006 idgF

¹⁸ RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen

Projektvorlage:

Im Zuge des Antrages auf Erlassung des Bescheides gemäß § 4 BStG bestätigt die Projektwerberin die Prüfung der vorgelegten Unterlagen.

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeitsprüfung wird auf die oben angeführte Vorgangsweise bei den einzelnen Vorhabenstypen verwiesen.

Die gesamten Projektunterlagen sind dem BMVIT in zweifacher Ausfertigung sowie im pdf-Format auf Datenträger¹⁹ vorzulegen.

Bei Projekten, die zur Kenntnisnahme vorzulegen sind (Vorhabenstyp 3), genügt eine einfache Ausfertigung.

Weitere Vorgangsweise:

Die im Trassenfestlegungsbescheid und den übrigen Genehmigungsbescheiden erteilten Auflagen sind beim folgenden Planungsschritt in das Bauprojekt aufzunehmen.

Bei Änderungen nach einer bereits erfolgten Erlassung eines Bescheides gemäß BStG bzw. UVP-G haben die diesbezüglichen Unterlagen hinsichtlich Umfang und Inhalt unter Maßgabe des Grundsatzes in Punkt 1.1 lit. d. einen gleichwertigen Standard wie das den Änderungen zugrundeliegende Projekt aufzuweisen.

3.4 Bauprojekt

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

Das Bauprojekt hat insbesondere die im straßenbaulichen 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 Maßnahmen und Auflagen, 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. Die einschlägigen RVS²⁰ sind einzuhalten.

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 der Projektwerberin begründet sind. Für darüber hinausgehende Maßnahmen ist der Kostenträger anzuführen.

Projektsänderungen, die nicht unter § 4a Abs. 6 BStG fallen und nicht aus dem UVP- oder den materienrechtlichen Verfahren resultieren, sind der UVP-Behörde zur allfälligen Einleitung weiterer Schritte vorzulegen.

¹⁹ Projekts- CD-ROM bzw. Projekts-DVD

²⁰ z.B. RVS 04.05.11 Umweltbaubegleitung

Bei Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung bestehender Verkehrsbeziehungen (§ 12 BStG 1971 idgF) sind auch die wesentlichen Bestandsdaten anzugeben.

4. Projektsinhalte

4.1 Allgemeines

Für die unterschiedlichen Vorhabenstypen ergeben sich die im Regelfall erforderlichen Inhalte aus den Anhängen 1 bis 4.

Bei etwaigen Unklarheiten hinsichtlich des Vorhabenstyps oder der Kategorie der reduzierten Inhalte hat die Projektwerberin vor Beginn der Projektierung eine Abklärung mit dem BMVIT vorzunehmen.

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.

Wenn durch die Trassierung mit Auswirkungen auf Schutzgebiete (Natura 2000, Ramsar Konvention, Nationalpark od. dgl.) gerechnet werden kann, ist eine Vorprüfung der Naturverträglichkeit nach geeigneter Methodik (z.B. Oxford-Studie ²¹) durchzuführen.

Hinsichtlich der Tunnelplanungen wird auf das STSG ²² und die entsprechende Dienstanweisung der Tunnel-Verwaltungsbehörde verwiesen.

4.2 Voruntersuchung

Aufgrund der unterschiedlichen möglichen Arten von Voruntersuchungen (sh. Pkt. 2.2) können keine detaillierten Inhalte spezifiziert werden. Die Methodik von Voruntersuchungen kann sich prinzipiell an jener zur Erstellung von Vorprojekten orientieren.

Bei der geplanten Errichtung einer neuen sowie Erweiterung einer bestehenden Anschlussstelle ist eine „Erweiterte strategische Untersuchung (ESA)“ durchzuführen.

4.3 Vorprojekt

Ein Vorprojekt, das dem BMVIT zur Durchführung des Verfahrens zur Festlegung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gemäß § 14 BStG oder zur Freigabe vorgelegt wird, ist entsprechend der nachstehenden Gliederung zu erstellen.

Die reduzierten Projektsinhalte bei bestimmten Vorhabenstypen sind den Anhängen 1 bis 4 zu entnehmen.

²¹ „Prüfung der Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit erheblichen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete – Methodik-Leitlinien zur Erfüllung der Vorgaben des Artikels 6 Absätze 3 und 4 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG“ der Europäischen Kommission, Nov. 2001.

herunterladbar unter: http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/natura_2000_assess_de.pdf

²² Bundesgesetz über die Sicherheit von Straßentunneln (Straßentunnel-Sicherheitsgesetz – STSG), BGBl. 54/2006 idgF

Gliederung des Vorprojekts:

1. Inhaltsverzeichnis

2. Kurzfassung

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

4. Technischer Bericht

a. Rechtliche, konzeptive und wirtschaftliche Grundlagen des Bauvorhabens

(BStG, GVP-Ö; Rahmenplan, Bauprogramme usw.)

b. Projektshistorie

Darstellung des bisherigen Planungsablaufes unter besonderer Berücksichtigung folgender Aspekte:

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

c. Technische Grundlagen und Bestand

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

Dabei hat auch der Technische Bericht Aussagen über die geologische und klimatische Situation des Untersuchungsraumes sowie entsprechende Abbildungen mit eingetragenen Untersuchungsraum (Geologische Übersichtskarte; Übersichts-Klimakarten auf Grundlage der Karten²³ für Mittlere Jahresniederschlagssumme, Temperaturminima der Luft, Temperaturminima und -maxima der Straßenoberfläche, Frostindexmaxima der Luft) zu enthalten.

Beschreibung des aktuellen Bestandes aus multimodaler (verkehrsträger- und verkehrsartenübergreifender) verkehrlicher Sicht, Verkehrserhebungen und Verkehrsanalysen (z.B. Verkehrs-

²³ Klimakarten downloadbar unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autostrasse/planung/index.html>;
Geologische Karten z.B. unter <https://www.geologie.ac.at/>

struktur, Verkehrsmengen, bisherige Verkehrsentwicklung, Infrastrukturbeschreibung, ggf. Bild-dokumentationen usw.).

Als Prognosehorizont ist in der Regel ein Zeitraum von mindestens 15 Jahren ab dem Zeitpunkt der Einreichung anzunehmen.

Es ist dabei grundsätzlich von den Verkehrszahlen des von BMVIT, ASFINAG, ÖBB und SCHIG beauftragten verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmodells (Verkehrsprognose Österreich 2025+ bzw. Folgeprognosen/-modelle) auszugehen. Diese sind auch als Grundlage für weitere erforderliche detailliertere Verkehrsanalysen heranzuziehen; deren Erstellung darf zum Zeitpunkt der Einreichung nicht länger als 3 Jahre zurückliegen.

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 (sh. Punkt c.) usw., 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 gemäß RVS 02.01.22) Eingang findet.

f. Definition des Untersuchungsraumes

Der Untersuchungsraum umfasst jenen Bereich, der relevante Auswirkungen durch das Vorhaben erwarten lässt bzw. der von der Umsetzung des Projekts 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.

Entscheidungsrelevante Flächen und Objekte sowie Problemzonen werden interdisziplinär festgelegt.

h. Variantenermittlung, -beschreibung und -auswahl

In der Variantenbeschreibung ist unter Bezugnahme auf das Planungsziel und die Erläuterung der Methodik der Entscheidungsvorbereitung (etwa Wirkungsanalyse oder dgl. gemäß RVS 02.01.22) 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 Vorprojekts durchzuführen (sh. auch „Geotechnikerlass“²⁴).

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 usw.).

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

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

i. 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 usw., vorzunehmen. Bei entsprechender Abhängigkeit der Baukosten von den geologischen bzw. hydrogeologischen Verhältnissen sind diesbezügliche Voruntersuchungen unter Berücksichtigung des entsprechenden Grundsatzerlasses (sh. lit. *h*) des BMVIT durchzuführen.

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

²⁴ „Geotechnikerlass“ (Erlass Zl. 800.040/35-VI/B/7a/97 Allgemeine bautechnische Angelegenheiten; Geotechnische Maßnahmen, Fassung 1997)

Vorhabenskosten:

Maßnahmenkosten:

- Grundeinlöse
- Projektierung und Projektmanagement
- Bau: gemäß folgender Gliederung:
 - Freilandabschnitte (gegliedert nach Abschnitten; inkl. Baustelleneinrichtung, Erdarbeiten, Entwässerungsarbeiten, Beton- und Mauerungsarbeiten, Oberbauarbeiten, Deckenarbeiten, Nebenarbeiten, Nebenanlagen, usw.)
 - Brücken und Durchlässe (gegliedert nach Objekten)
 - Tunnel und Unterflurtrassen inkl. Ausrüstung (Bau, elektro- und sicherheitstechnische Ausrüstung, Lüftung usw.; gegliedert nach Objekten)
 - Übergreifende Bauobjekte (gegliedert nach Maßnahmen wie etwa Lärmschutzmaßnahmen, Straßenausrüstung usw.)
 - falls erforderlich: weitere Gliederungen (etwa weitere Umweltschutzmaßnahmen wie Landschaftsbau, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, Wildquerungshilfen, Amphibienschutz u. dgl., Deponierung von Überschussmassen usw.)
 - falls erforderlich: weitere Gliederungen (etwa Einrichtungen für Mauteinhebung und Verkehrstelematik, Sonstiges wie Leitungsverlegungen, Verkehrsaufrechterhaltung während der Bauzeit usw.)
- Unvorhergesehenes
- Wertanpassung und Vorausvalorisierung (in Abhängigkeit vom vorgesehenen Errichtungszeitraum)

Gesamtsumme = Vorhabenskosten

Weiters sind die Kosten für die bauliche und betriebliche Erhaltung getrennt nach den unterschiedlichen Bauwerken (z.B. Freiland, Brücke, Tunnel) abzuschätzen.

Wo sinnvoll, kann die Projektwerberin auch die Lifecycle-costs der unterschiedlichen Bauwerke (z.B. Freiland, Brücke, Tunnel) berücksichtigen.

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

j. Beschreibung des Bauvorhabens

Beschreibung der vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen in hinreichender Genauigkeit.

k. Abweichungen im Projekt von den einschlägigen Vorgaben

Abweichungen von einschlägigen Vorgaben (Normen, Richtlinien und dgl.) sind anzuführen und jeweils gesondert 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 usw.

5. Regelquerschnitte

Relevante Regelquerschnitte.

6. Lagepläne

Lagepläne für alle unter Punkt 4. lit. h ausgewählten entscheidungsrelevanten Varianten.

7. Längenschnitte

Längenschnitte für alle unter Punkt 4. lit. h ausgewählten entscheidungsrelevanten Varianten.

8. Maßgebliche Querschnitte

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

9. Umweltuntersuchung

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

Im Rahmen des Vorprojekts 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.

Für den Fall, dass Naturschutzgebiete (Natura 2000 oder dgl.) durch Varianten betroffen sind, sind die Ergebnisse einer Vorprüfung der Umwelt- bzw. Naturverträglichkeit darzulegen.

Es ist gemäß den aktuellen einschlägigen Verordnungen²⁵, Dienstanweisungen²⁶ und Richtlinien²⁷ vorzugehen.

Betreffend den Umfang von Umweltuntersuchungen mit reduziertem Inhalt ist anhand einer Relevanzmatrix mit entsprechenden Begründungen das Einvernehmen mit der Abteilung IVVS 1 des BMVIT herzustellen.

10. Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU gemäß der diesbezüglichen Richtlinie²⁸) 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.

Die NKU stellt eine modellhafte Abbildung der Realität dar, wobei die für eine Entscheidungsfindung relevanten Aspekte vor dem Hintergrund ihrer Relevanz sowie des notwendigen Erhebungsaufwandes zu erfassen sind.

²⁵ z.B. Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV)

²⁶ z.B. „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“, „Landschaftsplanung, Landschaftsbau und Landschaftspflege an Bundesstraßen“, „Landschaftsplanung für Bundesstraßen – Leistungsbild für alle Planungsschritte“, „Lebensraumvernetzung Wildtiere“.

²⁷ RVS 04.03.11 Amphibienschutz an Straßen, RVS 04.03.12 Wildschutz, RVS 04.03.13 Vogelschutz an Verkehrswegen, RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen sowie RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen u. dgl.

²⁸ RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen

Folgende Planungsschritte sind somit durchzuführen:

- a. Analyse der Problematik, Festlegung eines Zielsystems (siehe Technischer Bericht Punkte 4.c bis 4.g). 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 NKU mit einem gemäß RVS 02.01.22 für das jeweilige Projekt geeigneten Verfahren (WA, NKA, NWA, KWA) - 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 9 zu entnehmen.

Der Punkt d „Ermittlung einer Bestlösung“ kann bei Projekten, deren Ergebnis bereits zufolge der Wirkungsanalyse eindeutig ist und wenn durch eine Anwendung vertiefender Verfahren keine wesentlichen zusätzlichen Informationen für die Entscheidungsfindung zu erwarten sind, 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 Auswirkungen auf Menschen“ 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 usw.) zu legen, da diese auch in der öffentlichen Diskussion eingesetzt werden soll.

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung ist jedenfalls ein Vergleich mit der Nullvariante vorzunehmen. Die Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis) ist für Projekte, für welche die VO über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs. 7 BStG 1971 idgF anzuwenden ist, unter Anwendung der RVS 02.01.22²⁹ von Projektwerberin darzustellen, zu prüfen und in den vorgelegten Unterlagen nachvollziehbar nachzuweisen. Gemäß dieser VO ist die betriebswirtschaftliche Prüfung im eigenverantwortlichen Wirkungsbereich der Projektwerberin vorzunehmen.

11. 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 Übereinstimmung mit dem Infrastrukturinvestitionsprogramm (IIP) einzugehen.

12. Verkehrssicherheitsaudit

Beim Neubau einer Bundesstraße oder eines Teilabschnittes ist für das Verkehrssicherheitsaudit die aktuelle diesbezügliche Richtlinie³⁰ anzuwenden. Zur Abdeckung der Erfordernisse gemäß § 5 BStG hinsichtlich einer Folgenabschätzung sind die in der zugehörigen VO angeführten Kriterien zu berücksichtigen.

13. Relevanzprüfung – Gefahrguttransporte

Bei Projekten, bei denen Tunnelstrecken in der Variantengegenüberstellung von variantenentscheidender Bedeutung sein können und mit Gefahrguttransporten zu rechnen ist, ist eine sicherheitsrelevante Untersuchung gemäß RVS 09.03.12³¹ vorzunehmen.

4.4 Straßenbauliches Einreichprojekt

Grundsätzlich ist das straßenbauliche Einreichprojekt wie nachstehend beschrieben zu gliedern und zu erstellen. Auf Grund unterschiedlicher Projektstrecken und Anforderungen (z.B. bei Anschlussstellen) ist der konkrete Umfang jener Unterlagen, die im UVP-Verfahren Verwendung finden sollen, mit der Abteilung IVVS 1 des BMVIT im Einzelfall abzuklären.

Bei wesentlichen Änderungen gegenüber dem Vorprojekt sind diese nachvollziehbar zu begründen. In diesen Fällen hat bei Projekten, für welche die VO über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs. 1 BStG 1971 idgF anzuwenden ist, eine ergänzende Prüfung der Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis) unter Anwendung der RVS 02.01.22³² zu erfolgen; diese ist mit der Vorlage des straßenbaulichen Einreichprojektes dem BMVIT nachvollziehbar nachzuweisen. Dem BMVIT ist im Zuge der Vorlage des Projektes bekanntzugeben, ob für das Vorhaben eine Kostenbeteiligung Dritter erforderlich ist und ob diese aufgrund einer Abweichung zu den Festlegungen gemäß der diesbezüglichen Dienstanweisung³³ dem BMVIT gesondert zur Einvernehmensherstellung vorgelegt werden muss.

²⁹ RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen

³⁰ RVS 02.02.33 Verkehrssicherheitsaudit

³¹ RVS 09.03.12 Tunnel-Risikoanalysemodell

³² RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen

³³ Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“

Die reduzierten Projektsinhalte bei bestimmten Vorhabentypen sind den Anhängen 1 bis 4 zu entnehmen.

Die Unterlagen (Einreichoperat) für das Trassenfestlegungsverfahren gemäß § 4 BStG mit UVP setzen sich aus dem Antrag, dem Vorhaben inklusive Materienrechte, den Verkehrsuntersuchungen und weiterführenden Unterlagen und der UVE zusammen (sh. Abb. 3). Das straßenbauliche Einreichprojekt bildet die Grundlage für das technische Vorhaben.



Abbildung 3: Übersicht über die Unterlagen (Einreichoperat) für das Trassenfestlegungsverfahren mit UVP-Verfahren

Bei Verlegungen von Anschlussstellenrampen des Vorhabentyps 3 (Anhang 3) ist die Ausarbeitung eines Vorprojekts nicht erforderlich; jedoch ist bei Vorhabenskosten > 15 Mio. € das straßenbauliche Einreichprojekt mit einem Nachweis der Leistungsfähigkeit (Nachweis hinsichtlich Rückstauverhinderung auf die Hauptfahrbahn, Verflechtungslängen) dem BMVIT zur Kenntnis zu bringen.

Gliederung des straßenbaulichen Einreichprojekts:

1. Inhaltsverzeichnis

2. Kurzfassung

3. Übersichtskarte

4. Trassenplan

Ein Trassenplan ist im Falle einer Beantragung eines Bescheides gemäß § 4 BStG als Teil des straßenbaulichen Einreichprojekts beizulegen.

5. Entscheidungsgrundlagen

Nachweis der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des Projekts (aus dem Vorprojekt)

6. Technischer Bericht

a. Beschreibung des Bauvorhabens

Beschreibung des Gesamtprojekts und aller dabei vorgesehenen Maßnahmen (auch betriebliche Einrichtungen wie Betriebsumkehren, Stützpunkte, Park- und Rastplätze u. dgl.) 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 (Vorlagezeitpunkt, 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, SP-V; Bauprogramme usw.).
- Zusammenfassung des ggst. Schriftverkehrs mit dem BMVIT (z.B. Beurteilungen) bzw. mit der Projektwerberin
- Gegebenenfalls Auflagen und Bedingungen aus dem Vorprojekt

c. Grundlagen und Bestand

Darlegung der für das ggst. Projekt herangezogenen Grundlagen (wie Karten, Verkehrserhebungen usw.).

Dabei hat auch der Technische Bericht Aussagen über die geologische und klimatische Situation des Untersuchungsraumes sowie entsprechende Abbildungen mit eingetragenen Untersuchungsraum (Geologische Übersichtskarte; Übersichts-Klimakarten auf Grundlage der

Karten³⁴ für Mittlere Jahresniederschlagssumme, Temperaturminima der Luft, Temperaturminima und -maxima der Straßenoberfläche, Frostindexmaxima der Luft) zu enthalten.

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

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 und Projektmanagement
- Bau: gemäß folgender Gliederung:
 - Freilandabschnitte (gegliedert nach Abschnitten; inkl. Baustelleneinrichtung, Erdarbeiten, Entwässerungsarbeiten, Beton- und Mauerungsarbeiten, Oberbauarbeiten, Deckenarbeiten, Nebenarbeiten, Nebenanlagen, usw.)
 - Brücken und Durchlässe (gegliedert nach Objekten)
 - Tunnel und Unterflurtrassen inkl. Ausrüstung (Bau, elektro- und sicherheitstechnische Ausrüstung, Lüftung usw.) (gegliedert nach Objekten)
 - Übergreifende Bauobjekte (gegliedert nach Maßnahmen wie etwa Lärmschutzmaßnahmen, Straßenausrüstung usw.)
 - falls erforderlich: weitere Gliederungen (etwa weitere Umweltschutzmaßnahmen wie Landschaftsbau, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, Wildquerungshilfen, Amphibienschutz u. dgl., Deponierung von Überschussmassen, usw.)
 - falls erforderlich: weitere Gliederungen (etwa Einrichtungen für Mauteinhebung und Verkehrstelematik, Sonstiges wie Leitungsverlegungen, Verkehrsaufrechterhaltung während der Bauzeit usw.)
- Unvorhergesehenes
- Wertanpassung und Vorausvalorisierung (in Abhängigkeit vom vorgesehenen Errichtungszeitraum)

Gesamtsumme = Vorhabenskosten

Für Neubauprojekte sind weiters die Kosten für die bauliche und betriebliche Erhaltung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lifecycle-costs der verschiedenen Bauwerke (z.B. Freiland, Brücke, Tunnel) anzugeben.

Bei Mitfinanzierungen ist gemäß der diesbezüglichen Dienstanweisung³⁵ vorzugehen.

³⁴ Klimakarten herunterladbar unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autobahn/straplanung/dienstanweisungen/karten>;
Geologische Karten z.B. unter <https://www.geologie.ac.at/>

³⁵ Dienstanweisung „Mitfinanzierung von Projekten“

e. Abweichungen im Projekt von den einschlägigen Vorgaben

Abweichungen von einschlägigen Vorgaben (Normen, Richtlinien und dgl.) sind anzuführen und jeweils gesondert nachvollziehbar zu begründen.

f. Anhang zum Technischen Bericht

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

7. Übersichtslageplan**8. Übersichtslängenschnitt****9. Lageplan****10. Kotierte Lagepläne**

Im Bedarfsfall (z.B. für den engeren Bereich abspringender und einmündender Rampenfahrbahnen).

11. Achsberechnungen**12. Längenschnitt**

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

13. Regelprofile

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

14. Querprofile

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

15. 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 usw. eingetragen sein.

16. Objekte und Sonderbauwerke (Brücken, Durchlässe, Tunnel u. dgl.)

Charakteristische Längenschnitte, Querprofile, Ansichten u. dgl. (mit Angabe der lichten Höhen und Weiten, Grundwasserstände usw.)

Insbesondere sind für Brücken mit einer Gesamtstützweite von über 50 m, die im Erhaltungsbereich der Projektwerberin liegen, separate Unterlagen zu erarbeiten.

17. Massenberechnung

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

18. Massenbewirtschaftungskonzept

19. Detaillierte Kostenermittlung

Kostenberechnung gegliedert gemäß Beschreibung unter Punkt 6.d.

20. Kostenteilungspläne

Kostenteilungspläne für Bau und Betrieb

21. Grundeinlösungsplan

Flächenbilanzpläne (mit Kataster, nicht eigentümerbezogen)

22. Grundeinlösungsverzeichnis

Verzeichnis der Flächen und Grundstücksnummern als Flächenbilanz

23. Fachbeiträge der Umweltverträglichkeitserklärung (bei Trassenfestlegungsverfahren mit UVP-Verfahren) bzw. Umweltuntersuchung (für andere Projekte); i.d.R. in einer eigenen Projektmappe

Im Rahmen des straßenbaulichen Einreichprojekts sind räumliche und schutzgutbezogene Vertiefungen der Untersuchungen des Vorprojekts durchzuführen. Auf Basis der Erfassung, Analyse und Bewertung des Bestandes sind die Wirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf sein Umfeld im Einzelnen zu erarbeiten. Eine Bilanzierung der hinsichtlich Lärm und Luft vom Vorhaben be- und entlasteten Bürger kann dabei zweckmäßig sein. Die Untersuchungen sind so vorzunehmen, dass Aussagen darüber getroffen werden können, ob durch das Vorhaben errichtungs- und betriebsbedingt erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt ausgeschlossen werden können; dabei sind allfällige Teilverkehrsfreigaben zu berücksichtigen. Zur Vermeidung, Einschränkung oder zum Ausgleich von erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln und im Detail zu beschreiben sowie in einem entsprechenden Maßnahmenverzeichnis aufzulisten.

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

Es ist gemäß den aktuellen einschlägigen Dienstanweisungen³⁶ und Richtlinien³⁷ vorzugehen. Nachweis und Dokumentation erfolgen auf Basis der Relevanzmatrix.

24. Verkehrsuntersuchung

Als Grundlage für Leistungsfähigkeitsberechnung und Emissionsberechnung.

Als Prognosehorizont ist in der Regel ein Zeitraum von mindestens 15 Jahren ab dem Zeitpunkt der Einreichung anzunehmen.

Es ist dabei grundsätzlich von den Verkehrszahlen des von BMVIT, ASFINAG, ÖBB und SCHIG beauftragten verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmodells (Verkehrsprognose Österreich 2025+ bzw. Folgeprognosen/-modelle) auszugehen. Diese sind auch als Grundlage für weitere erforderliche detailliertere Verkehrsanalysen heranzuziehen; deren Erstellung soll zum Zeitpunkt der Einreichung nicht länger als 2 (bei Großprojekten 3) Jahre zurückliegen.

25. Geotechnische Untersuchungen

Gemäß dem diesbezüglichen Grundsatzterlass des BMVIT³⁸.

³⁶ z.B. „Lärmschutz an Bundesstraßen“, „Landschaftsplanung, Landschaftsbau und Landschaftspflege an Bundesstraßen“, „Landschaftsplanung für Bundesstraßen – Leistungsbild für alle Planungsschritte“.

³⁷ RVS 04.02.12 Schadstoffausbreitung an Straßen, RVS 04.03.11 Amphibienschutz an Straßen, RVS 04.03.12 Wildschutz, RVS 04.03.13 Vogelschutz an Verkehrswegen, RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen sowie RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen, RVS 09.02.33 Immissionsbelastung an Tunnelportalen u. dgl.

³⁸ „Geotechnikerlass“ (Erlass Zl. 800.040/35-VI/B/7a/97 Allgemeine bautechnische Angelegenheiten; Geotechnische Maßnahmen, Fassung 1997).

26. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

Auflistung, Beschreibung und planliche Darstellung der vorgesehenen Maßnahmen ³⁹.
Wirkungen und Wirkungszusammenhänge sind hingegen in der UVE (Fachbeiträge) zu behandeln.

27. Bauphase

Zur Sicherstellung einer verkehrssicheren und umweltverträglichen Baudurchführung ist eine Ablaufplanung (Baustellenkonzept) einschließlich etwaiger einzelner Bauphasen vorzulegen.

28. 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 im Regelfall 1 Jahr einzusetzen ist.

Dabei ist auf die Übereinstimmung mit dem Infrastrukturinvestitionsprogramm (IIP) einzugehen.

29. Verkehrssicherheitsaudit

Für das Verkehrssicherheitsaudit für das straßenbauliche Einreichprojekt ist die aktuelle diesbezügliche Richtlinie ⁴⁰ anzuwenden. Zur Absicherung der Erfordernisse gemäß § 5 BStG sind darüber hinaus die in der zugehörigen VO ⁴¹ angeführten Kriterien zu berücksichtigen.

³⁹ gemäß RVS 04.01.12 Umweltmaßnahmen

⁴⁰ RVS 02.02.33 Verkehrssicherheitsaudit

⁴¹ Verordnung des BMVIT über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur

Anhang 1: Vorhabenstyp 1

<p style="text-align: center;">Vorhabenstyp 1 § 4 BStG-pflichtig UVP-pflichtig</p>	<p style="text-align: center;">Vorzuliegende Projektsunterlagen</p>	<p style="text-align: center;">verbindlich</p>	<p style="text-align: center;">reduzierter Umfang</p>
<p>Neubau einer Bundesstraße oder eines Teilabschnittes</p>	<p style="text-align: center;">Voruntersuchung Vorprojekt / § 14 - Verf. str. Einreichprojekt / § 4 - Verf. / UVP Bauprojekt</p>	<p style="text-align: center;">X X</p>	
<p>FStr.-Zulegung (z.B. 2 auf 4, auf 5, auf 6 und mehr) ≥ 10 km Errichtung 2. RFB ≥ 10 km Kumulation < 10 km</p>	<p style="text-align: center;">Voruntersuchung Vorprojekt / § 14 - Verf. str. Einreichprojekt / § 4 - Verf. / UVP Bauprojekt</p>	<p style="text-align: center;">X</p>	<p style="text-align: center;">R1</p>
<p>Neubau einer ASt. bei DTV ≥ 8.000 Kfz/24h</p>	<p style="text-align: center;">Absichtserklärung Kostenteilung Vorprojekt / § 14 - Verf. str. Einreichprojekt / § 4 - Verf. / UVP Finanzierungsübereinkommen Bauprojekt</p>	<p style="text-align: center;">X X X X</p>	
<p>Bei den nachstehenden Vorhaben ergibt sich die UVP-Pflicht ggf. aus § 23a (2) Z 3 UVP-G (Einzelfallprüfung)</p>			
<p>FStr.-Zulegung (z.B. 2 auf 4, auf 5, auf 6 und mehr) < 10 km Jede andere FStr.-Zulegung (z.B. 2 auf 3, 3 auf 4) Errichtung 2. RFB < 10 km</p>	<p style="text-align: center;">Voruntersuchung Vorprojekt / § 14 - Verf. str. Einreichprojekt / § 4 - Verf. / UVP Bauprojekt</p>	<p style="text-align: center;">X</p>	<p style="text-align: center;">R1</p>
<p>Änderung Straßenachse ≥ 5 m oder Nivellette ≥ 5 m</p>	<p style="text-align: center;">Voruntersuchung Vorprojekt / § 14 - Verf. str. Einreichprojekt / § 4 / UVP Bauprojekt</p>	<p style="text-align: center;">X X</p>	<p style="text-align: center;">R1</p>
<p>Anschlussstelle: Neubau, Umbau, Erweiterung bei DTV < 8.000 Kfz/24h Ausgenommen bei ausschließlicher Berührung der Kat. E (Siedlungsgebiet) gem. Anhang 2 UVP-G</p>	<p style="text-align: center;">Absichtserklärung Kostenteilung Vorprojekt / § 14 - Verf. str. Einreichprojekt / § 4 - Verf. / UVP Finanzierungsübereinkommen Bauprojekt</p>	<p style="text-align: center;">X X X X</p>	
<p>Betriebe ≥ 5 ha</p>	<p style="text-align: center;">Voruntersuchung str. Einreichprojekt / § 4 - Verf. / UVP Bauprojekt</p>	<p style="text-align: center;">X</p>	
<p>Parkplätze ≥ 750 Stpl.</p>	<p style="text-align: center;">Voruntersuchung str. Einreichprojekt / § 4 - Verf. / UVP Bauprojekt</p>	<p style="text-align: center;">X</p>	
<p>Sonstige baul. Maßnahmen an besteh. Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen erweitert werden</p>	<p style="text-align: center;">Voruntersuchung str. Einreichprojekt / § 4 - Verf. / UVP Bauprojekt</p>	<p style="text-align: center;">X</p>	

Anhang 2: Vorhabenstyp 2

<p style="text-align: center;">Vorhabenstyp 2</p> <p style="text-align: center;">§ 4 BStG-pflichtig <u>nicht</u> UVP-pflichtig ¹⁾</p>	<p style="text-align: center;">Vorzulegende Projektsunterlagen</p>	<p style="text-align: center;">verbindlich</p>	<p style="text-align: center;">reduzierter Umfang</p>
Errichtung 2. RFB < 10 km Änderung der Straßenachse ≥ 5 m (wenn nicht UVP-pflichtig)	Voruntersuchung		
	Vorprojekt / § 14 - Verf.		R1
	str. Einreichprojekt / § 4 - Verf.	X	
	Bauprojekt		
Anschlussstelle: Neubau, Umbau, Erweiterung bei DTV < 8.000 Kfz/24h (wenn nicht UVP-pflichtig)	Absichtserklärung Kostenteilung	X	
	Vorprojekt / § 14 - Verf.	X	R1
	str. Einreichprojekt / § 4 - Verf.	X	
	Finanzierungsübereinkommen Bauprojekt	X	
Parkplätze ≥ 750 Stpl. (wenn nicht UVP-pflichtig)	Voruntersuchung		
	Vorprojekt		R1
	str. Einreichprojekt	X	R1
	Bauprojekt		
Auflassung gem. § 4 (3) BStG von Straßenteilen ²⁾	str. Einreichprojekt / § 4 - Verf.	X	R2
	Bauprojekt		

¹⁾ ergibt sich ggf. aus § 23a (2) Z 3 UVP-G (Einzelfallprüfung)

²⁾ bei Vorhabenskosten (Anteil ASFINAG) > 15 Mio. € erfolgt für diese Projekte eine Prüfung gemäß der VO über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs. 7 BStG

Anhang 3: Vorhabenstyp 3

Vorhabenstyp 3 <u>nicht</u> § 4 BStG-pflichtig <u>nicht</u> UVP-pflichtig	Vorzulegende Projekts- unterlagen***)	verbindlich reduzierter Umfang
--	--	---------------------------------------

Nachstehende Vorhaben sind nicht UVP-pflichtig aufgrund der Ausnahmen des § 23a (2) Z 3 UVP-G		
Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen; Umweltschutzmaßnahmen	Bauprojekt	
Umlegung auf Grund eines Katastrophenfalles oder Brücken- Neubau	Voruntersuchung	
	Bauprojekt	
Parkplätze < 750 Stpl. Anlagen für den Straßenbetrieb (z.B. Kontrollplätze, Betriebsumkehren usw.)	Bauprojekt	
Betriebe (Raststätten usw.) < 5 ha	Einreichprojekt	R4
	Verkehrssicherheitsaudit f. Zu- u. Abfahrten	
	Bauprojekt	
Zulegung Kriechspur	Voruntersuchung	
	Vorprojekt	R3
	Einreichprojekt	R3
	Bauprojekt	
Anschlussstelle und Knoten: Rampenverlegung und Errichtung einer zusätzlichen Einzelrampe, Ausnahmen gem. § 4 (2) BStG *	Voruntersuchung	
	Vorprojekt	(X)*
	Absichtserklärung Kostenteilung	
	Einreichprojekt	X* R3
	Finanzierungsübereinkommen	
Änderung Straßenachse < 5 m oder Nivellette < 5 m	Vorprojekt	
	Bauprojekt	
Sonstige baul. Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden (iS des § 23a Abs. 2 Z3 lit. I UVP-G):		
Querschnittsverbreiterung	Voruntersuchung	
	Vorprojekt	R3
	Einreichprojekt	R3
	Bauprojekt	
Weitere Maßnahmen (z.B. Bypässe, Sicherheitsausbauten)	Voruntersuchung	
	Vorprojekt	R3
	Einreichprojekt	R3
	Bauprojekt	

Nachstehende Vorhaben sind nicht UVP-pflichtig als Ergebnis einer Einzelfallprüfung gem. § 23a (2) Z 3 UVP-G		
FStr.-Zulegung * Änderung Nivellette ≥ 5 m *	Voruntersuchung	
	Vorprojekt	(X)* R3
	Einreichprojekt	X* R3
	Bauprojekt	
Betriebe (Raststätten usw.) ≥ 5 ha	Einreichprojekt	R4
	Bauprojekt	

*) bei Vorhabenskosten > 15 Mio. € erfolgt für diese Projekte eine Prüfung gemäß der VO über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben iVm § 7 Abs. 7 BStG

**) bei Vorhabenskosten ≤ 15 Mio. € ist unter Einhaltung der Dienstanweisung Mitfinanzierung in der Regel (sh. Punkt 1) keine Projektvorlage erforderlich.
(X) sofern erforderlich

Sonstige Vorhaben			
Errichtung einer bereits verordneten 2. RFB	Voruntersuchung		
	Vorprojekt		R1
	Einreichprojekt		R1
	Bauprojekt		
Befristete Zu-/Abfahrten gem. § 26 (2) BStG	Absichtserklärung Kostenteilung		
	Finanzierungsübereinkommen		
	Bauprojekt		
Zu- und Abfahrten zu Eisenbahnanlagen gem. § 26 (3) BStG Zu- und Abfahrten zu militärisch genutzten Liegenschaften des Bundesheeres gem. § 26 (4) BStG	Absichtserklärung Kostenteilung		
	Finanzierungsübereinkommen		
	Verkehrssicherheitsaudit f. Zu- u. Abfahrten		
	Bauprojekt		

Anhang 4: Reduzierte Projektinhalte

Projektinhalte	R1 für Errichtung einer 2. RFB (alle Vorhabenstypen), FSr-Zulegungen ... gem. Vorhabenstyp 1 u. 2 Umbau/Ausbau einer ASr. gem. Vorhabenstyp 2 Parkplätze > 750 Stpl. gem. Vorhabenstyp 2	R2 für Auffassungen gem. Vorhabenstyp 2	R3 für FSr-Zulegungen, Rampenverlegungen ... gem. Vorhabenstyp 3	R4 für Betriebe und Parkplätze gem. Vorhabenstyp 3
Vorprojekt		VP entfällt	VP nur bei Projekten mit sinnvollen Projektvarianten, sonst wie R1	VP entfällt
1. Inhaltsverzeichnis	✓			
2. Kurzfassung	✓			
3. Übersichtspläne	✓			
4. Technischer Bericht	b kann entfallen; h evtl. reduziert, wenn keine sinnvollen Varianten			
5. Regelquerschnitte	✓			
6. Lagepläne	für Varianten reduziert auf den Nachweis der technischen Machbarkeit			
7. Längsschnitte	für Varianten reduziert auf den Nachweis der technischen Machbarkeit			
8. Maßgebliche Querschnitte	für Varianten reduziert auf den Nachweis der technischen Machbarkeit			
9. Umweltuntersuchungen	Nachweis und Dokumentation auf Basis der Relevanzmatrix			
10. Nutzen-Kosten-Untersuchung	jedenfalls Vergleich mit Nullvariante; Feststellung von Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten- Verhältnis)			
11. Zeitplan für Projektrealisierung	✓			
12. Verkehrssicherheitsaudit	bei Folgenabschätzung jedenfalls Vergleich mit Nullvariante			
13. Relevanzprüfung - Gefahrguttransporte	wenn Tunnel betroffen			
Einreichprojekt				
1. Inhaltsverzeichnis	✓			im Bedarfsfall
2. Kurzfassung	✓			im Bedarfsfall
3. Übersichtskarte	✓			✓
4. Trassenplan	✓		im Bedarfsfall zur Dokumentation (abhängig von Projektgröße)	im Bedarfsfall
5. Entscheidungsgrundlagen	✓			im Bedarfsfall
6. Technischer Bericht	im Bedarfsfall mit Variantenbetrachtung			✓
7. Übersichtspläne	im Bedarfsfall (abh. von Projektgröße)			im Bedarfsfall
8. Übersichtslängsschnitt	im Bedarfsfall (abh. von Projektgröße)			im Bedarfsfall mit Flächenaufteilung: V- und B-Streifen
9. Lagepläne	✓			im Bedarfsfall
10. Kofierte Lagepläne	im Bedarfsfall			im Bedarfsfall
11. Achsberechnungen	Einmessung			im Bedarfsfall
12. Längsschnitte	✓			✓
13. Regelprofile	✓			im Bedarfsfall
14. Querprofile	✓			im Bedarfsfall
15. Entwässerung	evtl. reduziert			im Bedarfsfall
16. Objekte und Sonderbauwerke	im Bedarfsfall			✓
17. Massenberechnung	Beschreibungen		Sonderbauwerke evtl. reduziert	Sonderbauwerke evtl. reduziert
18. Massenverteilungsplan	im Bedarfsfall			im Bedarfsfall
19. Detaillierte Kostenermittlung	Strukturierte Kostenermittlung nach Projektstrukturplan		Strukturierte Kostenermittlung nach Projektstrukturplan	Strukturierte Kostenermittlung nach Projektstrukturplan
20. Grundeinlösungsplan	Flächenbilanzpläne (mit Kataster)		Flächenbilanzpläne (mit Kataster)	Flächenbilanzpläne (mit Kataster)
21. Grundeinlösungsverzeichnis	Flächenbilanz		Flächenbilanz	Flächenbilanz
22. Fachbeiträge zur UVE bzw. Umweltuntersuchungen	Nachweis und Dokumentation auf Basis der Relevanzmatrix	Beschreib. d. Umweltauswirkungen (auf Basis Relevanzmatrix)	evtl. reduziert (Nachweis und Dokumentation auf Basis der Relevanzmatrix)	evtl. reduziert (Nachweis und Dokumentation auf Basis der Relevanzmatrix)
23. Verkehrsuntersuchung	✓			✓
24. Geotechnische Untersuchungen	✓			im Bedarfsfall
25. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen	✓			im Bedarfsfall
26. Bauphase	im Bedarfsfall			im Bedarfsfall
27. Zeitplan für Projektrealisierung	✓	Zeitpunkt der Realisierung (im Techn. Bericht)		✓
28. Verkehrssicherheitsaudit	✓			im Bedarfsfall