

# Alpenkonvention

und nachhaltige Mobilität



## Alpenkonvention in Niederösterreich

### Leitfaden Verkehr

Erstellt von CIPRA Österreich



**Impressum:**

**Herausgeber:** Amt d. NÖ Landesregierung, Abt. Landentwicklung.

Text, Gestaltung und Grafik: Helmut Kudrnovsky, CIPRA Österreich.

Unter Mitarbeit der Arbeitsgruppe Verkehr im Projekt Alpenkonvention in Niederösterreich:  
Peter Beiglböck, Thomas Gabler, Ewald Galle, Werner Haas, Peter Haßbacher, Thomas Mitterstöger,  
Michael Platzer, Christian Popp, Christian Steiner

Titelfoto: Franz Zwickl, Wiener Alpen in NÖ Tourismus GmbH.

Mit Unterstützung  
des Landes Niederösterreich, Abt. Landentwicklung



des Ständigen Sekretariates der Alpenkonvention



des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft,  
Umwelt und Wasserwirtschaft



lebensministerium.at

**St. Pölten, Dezember 2011**

# Alpenkonvention in Niederösterreich

## Leitfaden Verkehr

### **Inhalt**

Vorwort	2
Alpenkonvention	3
Rechtlicher Rahmen der Alpenkonvention	3
Räumlicher Anwendungsbereich der Alpenkonvention	4
Verkehrsprotokoll - wesentliche Inhalte	4
Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr Zuständigkeiten	5
Umsetzung durch Richtlinien und nationale Gesetze	13
Strategische Umweltprüfung - SUP	14
Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz)	15
Umweltverträglichkeitsprüfung - UVP (Richtlinie und Gesetz)	16
Umweltverträglichkeitserklärung - UVE	17
Checkliste Alpenkonvention und Verkehr	19
Vorgaben aus anderen Protokollen und Deklarationen	22
Literatur und Quellen	25
Anhang	26
Gemeinden Niederösterreichs im Anwendungsbereich der Alpenkonvention	

## Vorwort

### Vorwort

Die Alpenkonvention als internationales Abkommen hat für rund 1/3 der NÖ Landesfläche verbindlichen Charakter. Große Vertragswerke wie dieses haben aber in ihrer praktischen Umsetzung oft Schwächen. Viele Formulierungen können unterschiedlich interpretiert werden und finden dann in der alltäglichen Bearbeitung keine adäquate Anwendung. Im Rahmen des Projektes „Stärkung der Alpenkonvention in NÖ“ gehen wir nun einen neuen Weg. Kurze und auf die jeweilige Zielgruppe ausgerichtete Behelfe sollen eine Berücksichtigung der Alpenkonvention im Alltag ermöglichen. Der nun vorliegende Leitfaden ist aufgrund des Wunsches der Straßenplanung in NÖ entstanden, Rechtssicherheit in Bezug auf die Alpenkonvention zu haben. Aus dem vermeintlichen Gegensatz des Naturschutzes und der Straßenplanung kann mit diesem Leitfaden eine Win-Win-Situation hergestellt werden. So können die auf internationaler Ebene festgeschriebenen Ziele der Alpenkonvention bereits frühzeitig in die Straßenplanung einfließen.

Ich danke der CIPRA für die Erarbeitung und Abstimmung des Leitfadens und wünsche viel Erfolg bei der Anwendung.

Stephan Pernkopf  
LR für Umwelt, Landwirtschaft und Energie

### Vorwort

Am 18. Dezember 2002 im Internationalen Jahr der Berge traten in Österreich die Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention in Kraft. Die Verhandlungen zum Verkehrsprotokoll von 1990 bis 2000 verliefen äußerst zäh, ehe der damalige österreichische Umweltminister Wilhelm Molterer anlässlich der VI. Alpenkonferenz 2000 in Luzern zur Unterzeichnung schreiten konnte. Der für das In-Kraft-Treten erforderliche Beschluss des Österreichischen Parlaments erfolgte übrigens einstimmig, was das umfassende Bekenntnis aller im Nationalrat vertretenen Parteien zur Existenz und Umsetzung dieses völkerrechtlich verbindlichen Alpen-Paktes unterstreicht.

Die rechtliche Implementierung eines Vertragswerks stellt die eine Seite des Prozesses dar, die schrittweise und oftmals mühselige Umsetzung der Inhalte in der täglichen Praxis die andere. Es braucht oft Jahre, bis die Inhalte in der Verwaltung und berührten Öffentlichkeit bekannt werden und schließlich auch rechtskonform Anwendung finden. Erst das im Jahre 2007 vom Lebensministerium herausgegebene Handbuch „*Rahmenbedingungen, Leitlinien und Vorschläge für die Praxis zur rechtlichen Umsetzung der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle*“ brachte eine erste Orientierung für die Umsetzung der Protokollinhalte. Mittlerweile liegt mit der vom Kuratorium Wald veröffentlichten Broschüre „*Die Alpenkonvention – Umsetzung in nationales Recht*“ (2011) eine weitere wertvolle Handreichung vor.

Das Land Niederösterreich hat die Notwendigkeit erkannt, den Stellenwert der Alpenkonvention zu heben und auf verschiedenen Ebenen Maßnahmen zur Umsetzung des Alpenvertragswerkes zu ergreifen. Der nunmehr vorliegende „*Leitfaden Verkehr – Alpenkonvention in Niederösterreich*“ stellt dafür einen wichtigen Schritt dar.

Der Alpenraum steht in den nächsten Jahren aufgrund der zu erwartenden naturgeographischen und demographischen Entwicklungen vor großen Herausforderungen. Die Alpenkonvention bietet als ihren Beitrag zur Gestaltung der Alpenzukunft den alpenweit geltenden Rahmen der Durchführungsprotokolle, die Ergebnisse der Arbeitsgruppen und Plattformen und die thematischen Alpenzustandsberichte an. Der „Leitfaden Verkehr“ in Niederösterreich steuert dazu einen wichtigen informativen Mosaikstein für Behörden, Gemeinden, NGOs und die berührte Bevölkerung im niederösterreichischen Alpengebiet bei.

Peter Haßbacher  
Vorsitzender  
CIPRA Österreich

## Alpenkonvention

Die Alpenkonvention ist ein internationales Vertragswerk mit dem Ziel, eine nachhaltige Entwicklung im Alpenraum sicherzustellen.

Vertragsparteien sind:

- *Bundesrepublik Deutschland*
- *Französische Republik*
- *Italienische Republik*
- *Slowenische Republik*
- *Fürstentum Liechtenstein*
- *Republik Österreich*
- *Schweizerische Eidgenossenschaft*
- *Fürstentum Monaco*
- *Europäische Union*

Der Beschluss zur Erarbeitung einer Alpenkonvention wurde im Gefolge der Ergebnisse der ersten Alpenkonferenz der Umweltminister vom 9. bis 11. Oktober 1989 in Berchtesgaden gefasst. Mit der Ratifizierung durch Österreich, Liechtenstein und Deutschland trat mit 6. März 1995 das internationale Übereinkommen in Kraft.

Die Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention enthalten spezifische Maßnahmen zur Umsetzung der in der Rahmenkonvention festgelegten Grundsätze und Ziele. Sie sind das Herzstück der internationalen Konvention und regeln konkrete Schritte zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung des Alpenraumes.

Derzeit sind für folgende Themenbereiche Durchführungsprotokolle ausgearbeitet:

- *Raumplanung und nachhaltige Entwicklung*
- *Naturschutz und Landschaftspflege*
- *Berglandwirtschaft*
- *Bergwald*
- *Tourismus*
- *Energie*
- *Bodenschutz*
- *Verkehr*

Im Rahmen der IX. Alpenkonferenz in Alpbach wurden am 9. November 2006 zwei politische Ministerdeklarationen verabschiedet:

- Bevölkerung und Kultur

In der Deklaration zu Bevölkerung und Kultur unterstreichen die Vertragsparteien der Alpenkonvention, dass sozioökonomische und soziokulturelle Aspekte eine zentrale Bedeutung zur Umsetzung einer ganzheitlichen Politik zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung des Alpenraumes besitzen.

- Klimawandel

Die Alpenkonferenz fordert in der Deklaration zum Klimawandel die Alpenstaaten und die Europäische Gemeinschaft auf, Handlungsempfehlungen zur Vermeidung eines weiter fortschreitenden Klimawandels und zur Anpassung daran im Rahmen der nationalen Politiken und in der gemeinsamen Alpenpolitik zu verankern.

## Rechtlicher Rahmen der Alpenkonvention

Nach der Rahmenkonvention sind auch die 8 derzeit ausgearbeiteten Durchführungsprotokolle mit dem 18. Dezember 2002 in Österreich in Kraft getreten.

Im Zuge des innerösterreichischen parlamentarischen Verfahrens wurde bezüglich der Protokolle - im Gegensatz zur Rahmenkonvention - beschlossen, dass alle der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens zugänglich sind.

Das **Fehlen eines solchen gesetzlichen Erfüllungsvorbehaltes** bewirkt nun, dass die Protokolle der Alpenkonvention innerstaatlich unmittelbare Wirksamkeit erlangt haben, keiner weiteren Umsetzung bedürfen und somit sowohl vom Gesetzesgeber als auch von der Vollziehung entsprechend zu berücksichtigen sind, sofern sie dazu geeignet sind. **Ob eine Bestimmung unmittelbar anwendbar ist, hängt davon ab, ob sie hinreichend bestimmt im Sinne des Art 18 Bundesverfassungsgesetz ist.** Dies kann nur im Einzelnen beurteilt werden.

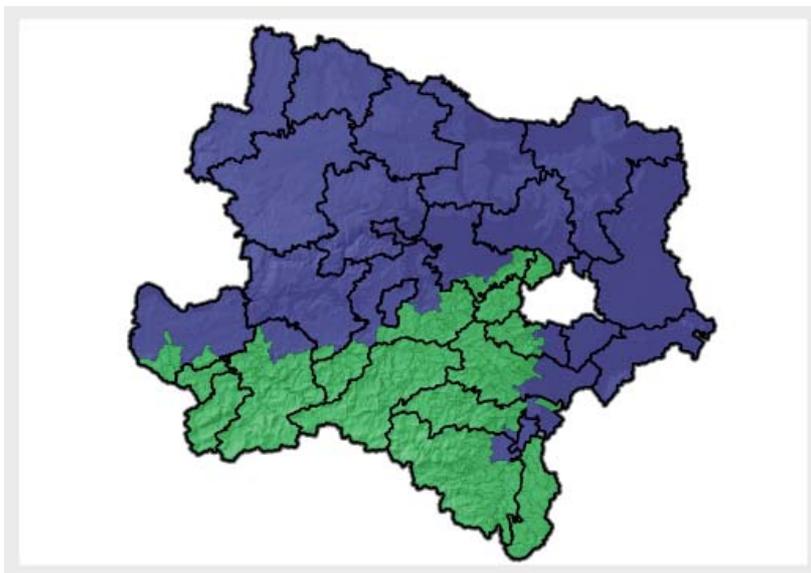
Es kann folgende Grobeinteilung der Bestimmungen der Protokolle getroffen werden:

- Bestimmungen, die **unmittelbar anwendbar** sind und von rechtsanwendenden Vollzugsorganen und Behörden ohne weitere Transformation und Modifikation zur Anwendung gebracht werden.
- Aufträge, **legistische Anpassungen** in Gesetzen und Verordnungen durchzuführen bzw. als neue Bestimmungen hinzutreten.
- Bestimmungen mit eher **deklaratorischem bzw. programmatischem** Charakter, die aber dennoch als Argumentations-, Auslegungs- und Begründungshilfe durch die Behörden zu berücksichtigen sind.

Der Großteil der Bestimmungen hat deklaratorischen bzw. programmatischen Charakter und ist allenfalls zur Interpretation, politischen Zielbestimmung und als Maßstab für allfällige Interessenabwägungen heranzuziehen.

## Räumlicher Anwendungsbereich der Alpenkonvention

In Niederösterreich erstreckt sich das Anwendungsgebiet der Alpenkonvention über 161 Gemeinden (Liste im Anhang) von der Region Eisenwurzen bis in den Wienerwald und südlich von Wien entlang der Thermenlinie bis in die Bucklige Welt. Knapp 29 % der Niederösterreichischen Bevölkerung leben im Anwendungsgebiet der Alpenkonvention.



Anwendungsgebiet der Alpenkonvention in Niederösterreich  
(Grafik: CIPRA Österreich 2011)

## Verkehrsprotokoll - wesentliche Inhalte

Die Rahmenkonvention gibt für den Bereich Verkehr das Ziel vor, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität.

Artikel	Wesentliche Inhalte
7	<i>Allgemeine verkehrspolitische Strategie</i>
	Verpflichtung zur rationellen und sicheren Abwicklung des Verkehrs in einem grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzwerk
	Ergreifung der erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung von Verkehrswegen, Schutz der Bevölkerung und der Umwelt in Gebieten mit besonderer Verkehrsbelastung, schrittweisen Reduktion von Lärm- und Schadstoffbelastungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit
8	<i>Projektelevaluations- und zwischenstaatliche Konsultationsverfahren</i>
	Verpflichtung zur Vornahme von Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen bei Neubauten und Ausbauten von Verkehrsinfrastrukturen
	Koordination und Konzentration von Planungen mit Konsultation der betroffenen Vertragsparteien
11	<i>Straßenverkehr</i>
	Verzicht auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr
	Vorgaben für den Bau hochrangiger Straßenprojekte für den inneralpinen Verkehr (UVP, Zweckmäßigkeitprüfung, u.a.)

nach Bußjäger 2010

## Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr

### Präambel

Die Bundesrepublik Deutschland,  
 die Französische Republik,  
 die Italienische Republik,  
 das Fürstentum Liechtenstein,  
 das Fürstentum Monaco,  
 die Republik Österreich,  
 die Schweizerische Eidgenossenschaft,  
 die Republik Slowenien,  
 sowie  
 die Europäische Gemeinschaft

in Erfüllung ihres Auftrags aufgrund des Übereinkommens vom 7. November 1991 zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), eine ganzheitliche Politik zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung des Alpenraums sicherzustellen;

in Erfüllung ihrer Verpflichtungen gemäß Artikel 2 Abs. 2 und 3 der Alpenkonvention;

im Bewusstsein, dass der Alpenraum ein Gebiet umfasst, das durch besonders empfindliche Ökosysteme und Landschaften, oder durch geografische und topografische Verhältnisse, welche die Schadstoff- und Lärmbelastung verstärken, oder durch einzigartige Naturressourcen oder ein einzigartiges Kulturerbe gekennzeichnet ist;

im Bewusstsein, dass ohne geeignete Maßnahmen aufgrund der verstärkten Integration der Märkte, der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung und des Freizeitverhaltens der Verkehr und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen weiterhin ansteigen werden;

in der Überzeugung, dass die ansässige Bevölkerung in der Lage sein muss, ihre Vorstellungen von der gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung selbst zu definieren und an deren Umsetzung im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung mitzuwirken;

im Bewusstsein, dass der Verkehr in seinen Auswirkungen nicht umweltneutral ist und verkehrsbedingte Umweltbelastungen wachsende ökologische, gesundheitliche und sicherheitstechnische Belastungen und Risiken schaffen, die ein gemeinsames Vorgehen erfordern;

im Bewusstsein, dass beim Transport gefährlicher Güter zur Gewährleistung der Sicherheit verstärkte Maßnahmen notwendig sind;

im Bewusstsein, dass umfassende Beobachtung, Forschung, Information und Beratung erforderlich sind, um die Zusammenhänge zwischen Verkehr, Gesundheit, Umwelt und wirtschaftlicher Entwicklung aufzuzeigen und die Notwendigkeit einer Verminderung der Umweltbelastungen einsichtig zu machen;

im Bewusstsein, dass eine auf die Grundsätze der Nachhaltigkeit ausgerichtete Verkehrspolitik im Alpenraum

nicht nur im Interesse der alpinen, sondern auch der ausseralpiner Bevölkerung steht und auch zur Sicherung der Alpen als Lebens-, Natur- und Wirtschaftsraum zwingend ist;

im Bewusstsein, dass einerseits das heutige Potential der Verkehrsträger teilweise nur ungenügend ausgenutzt und andererseits der Bedeutung der Infrastrukturen für umweltfreundlichere Transportsysteme wie Bahn, Schifffahrt und kombinierte Systeme sowie der transnationalen Kompatibilität und Operabilität der verschiedenen Verkehrsmittel nur ungenügend Rechnung getragen wird, und es daher erforderlich ist, diese Transportsysteme durch eine wesentliche Verstärkung der Netze innerhalb und außerhalb der Alpen zu optimieren;

im Bewusstsein, dass raumplanerische und wirtschaftspolitische Entscheidungen innerhalb wie außerhalb der Alpen von größter Bedeutung für die Verkehrsentwicklung im Alpenraum sind;

im Bestreben, einen entscheidenden Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung sowie zu einer Verbesserung der Lebensqualität zu leisten und demzufolge das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, die Verkehrsabwicklung in umweltschonender Weise zu gestalten und die Effektivität und Effizienz bestehender Verkehrssysteme zu erhöhen;

in der Überzeugung, dass wirtschaftliche Interessen, gesellschaftliche Anforderungen und ökologische Erfordernisse miteinander in Einklang zu bringen sind;

in Achtung der bilateralen und multilateralen Abkommen, insbesondere im Verkehrsbereich, von Vertragsparteien mit der Europäischen Gemeinschaft;

in der Überzeugung, dass bestimmte Probleme nur grenzübergreifend gelöst werden können und gemeinsame Maßnahmen der Alpenstaaten erforderlich machen sind wie folgt übereingekommen:

## **Kapitel I**

### **Allgemeine Bestimmungen**

#### **Artikel 1**

##### **Ziele**

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die
- a) Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpiner und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize;
  - b) zur nachhaltigen Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes als Lebensgrundlage der im Alpenraum wohnenden Bevölkerung durch eine alle Verkehrsträger umfassende, aufeinander abgestimmte Verkehrspolitik der Vertragsparteien beiträgt;
  - c) dazu beiträgt, Einwirkungen, die die Rolle und die Ressourcen des Alpenraums dessen Bedeutung über seine Grenzen hinausreicht - sowie den Schutz seiner Kulturgüter und naturnahen Landschaften gefährden, zu mindern und soweit wie möglich zu vermeiden;
  - d) den inneralpiner und alpenquerenden Verkehr durch Steigerung der Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme und durch Förderung umwelt- und ressourcenschonenderer Verkehrsträger unter wirtschaftlich tragbaren Kosten gewährleistet;
  - e) faire Wettbewerbsbedingungen unter den einzelnen Verkehrsträgern gewährleistet.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den Verkehrsbereich unter Wahrung des Vorsorge-, Vermeidungs- und Verursacherprinzips zu entwickeln.

#### **Artikel 2**

##### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Protokolls bedeuten:

„alpenquerender Verkehr“: Verkehr mit Ziel und Quelle außerhalb des Alpenraumes;

„inneralpiner Verkehr“: Verkehr mit Ziel und Quelle im Alpenraum (Binnenverkehr) inklusive Verkehr mit Ziel oder Quelle im Alpenraum;

„erträgliche Belastungen und Risiken“: Belastungen und Risiken, die im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen zu definieren sind mit dem Ziel, einem weiteren Anstieg der Belastungen und Risiken

*Einhalt zu gebieten und diese sowohl bei Neubauten wie bei bestehenden Infrastrukturen mit erheblichen räumlichen Auswirkungen durch entsprechende Massnahmen soweit erforderlich zu verringern;*

*„externe Kosten“: Kosten, die nicht vom Nutzer von Gütern oder Diensten getragen werden. Sie umfassen die Kosten für die Infrastruktur, wo diese nicht angelastet werden, die Kosten für Umweltverschmutzung, Lärm, verkehrsbedingte Personen- und Sachschäden;*

*„große Neubauten oder wesentliche Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen“: Infrastrukturvorhaben mit Auswirkungen, welche nach UVP-Recht oder Bestimmungen internationaler Vereinbarungen Umweltverträglichkeitsprüfungen unterliegen;*

*„hochrangige Straßen“: alle Autobahnen und mehrbahnige, kreuzungsfreie oder in der Verkehrswirkung ähnliche Strassen;*

*„Umweltqualitätsziele“: Ziele, welche den angestrebten Umweltzustand unter Berücksichtigung ökosystemarer Zusammenhänge beschreiben; sie geben bei Bedarf aktualisierbare, sachlich, räumlich und zeitlich definierte Qualitäten von Schutzgütern an;*

*„Umweltqualitätsstandards“: konkrete Bewertungsmaßstäbe für die Erreichung von Umweltqualitätszielen; sie definieren für bestimmte Parameter die angestrebten Resultate, das Messverfahren oder die Rahmenbedingungen;*

*„Umweltindikatoren“: Umweltindikatoren messen oder bewerten den Zustand der Umweltbelastung und begründen Prognosen über ihre Entwicklung;*

*„Vorsorgeprinzip“: jenes Prinzip, demzufolge Maßnahmen zur Vermeidung, Bewältigung oder Verringerung schwerer oder irreversibler Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt nicht mit der Begründung aufgeschoben werden dürfen, dass die wissenschaftliche Forschung noch keinen eindeutigen Kausalzusammenhang zwischen den fraglichen Einwirkungen einerseits und ihrer potentiellen Schädlichkeit für die Gesundheit und die Umwelt andererseits nachgewiesen hat;*

*„Verursacherprinzip“: inklusive der Anlastung der Folgewirkungen ist jenes Prinzip, demzufolge die Kosten für die Vermeidung, Bewältigung und Verringerung der Umweltbelastung und für die Sanierung der Umwelt zu Lasten des Verursachers gehen. Die Verursacher müssen soweit wie möglich die gesamten Kosten der Verkehrsauswirkungen auf Gesundheit und Umwelt tragen;*

*„Zweckmäßigkeitprüfung“: Prüfverfahren gemäß der nationalen Gesetzgebung anlässlich der Planung großer Neubauten oder wesentlicher Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen, welches Abklärungen betreffend die verkehrspolitische Notwendigkeit sowie die verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen und soziokulturellen Auswirkungen umfasst.*

### **Artikel 3**

#### **Nachhaltiger Verkehr und Mobilität**

*(1) Um den Verkehr unter den Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeit zu entwickeln, verpflichten sich die Vertragsparteien, mit einer aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken*

- a) *den Belangen der Umwelt derart Rechnung zu tragen, dass*
  - aa) *der Verbrauch von Ressourcen auf ein Maß gesenkt wird, welches sich soweit möglich innerhalb der natürlichen Reproduktionsfähigkeit bewegt;*
  - bb) *die Freisetzung von Stoffen auf ein Maß reduziert wird, welches die Tragfähigkeit der betroffenen Umweltmedien nicht überfordert;*
  - cc) *die Stoffeinträge in die Umwelt auf ein Maß begrenzt werden, das Beeinträchtigungen ökologischer Strukturen und natürlicher Stoffkreisläufe vermeidet;*
- b) *den Belangen der Gesellschaft derart Rechnung zu tragen, dass*
  - aa) *die Erreichbarkeit von Menschen, Arbeitsplätzen, Gütern und Dienstleistungen auf umweltschonende, energie- und raumsparende sowie effiziente Weise ermöglicht und eine ausreichende Grundversorgung garantiert wird;*
  - bb) *die Gesundheit der Menschen nicht gefährdet und das Risiko von Umweltkatastrophen sowie Zahl und Schwere von Unfällen reduziert werden;*
- c) *den Belangen der Wirtschaft derart Rechnung zu tragen, dass*
  - aa) *die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs erhöht und die externen Kosten internalisiert werden;*
  - bb) *die optimale Auslastung der vorhandenen Infrastruktur gefördert wird;*

cc) die Arbeitsplätze der wettbewerbsfähigen Betriebe und Unternehmen in den einzelnen Wirtschaftssektoren gesichert werden;

d) aufgrund der besonderen Topographie der Alpen verstärkte Maßnahmen zur Lärmbekämpfung zu ergreifen.

(2) In Übereinstimmung mit den geltenden nationalen und internationalen Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich verpflichten sich die Vertragsparteien zur Entwicklung von nationalen, regionalen und lokalen Zielvorgaben, Strategien und Maßnahmen, die

a) den unterschiedlichen naturräumlichen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Gegebenheiten sowie den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung tragen;

b) die Entwicklung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch eine Kombination von ökonomischen Instrumenten, Raumordnungs- und Verkehrsplanungsmaßnahmen beschränken.

#### **Artikel 4**

##### **Berücksichtigung der Ziele in den anderen Politiken**

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ziele dieses Protokolls auch in ihren anderen Politiken zu berücksichtigen.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Auswirkungen anderer Politiken, Strategien und Konzepte auf den Verkehrsbereich vorausschauend und zurückblickend zu überprüfen.

#### **Artikel 5**

##### **Beteiligung der Gebietskörperschaften**

(1) Die Vertragsparteien fördern die internationale Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Institutionen, um grenzüberschreitend bestmögliche und aufeinander abgestimmte Lösungen zu erreichen.

(2) Jede Vertragspartei bestimmt im Rahmen ihrer geltenden staatlichen Ordnung die für die Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen den unmittelbar betroffenen Institutionen und Gebietskörperschaften am besten geeignete Ebene, um eine gemeinsame Verantwortung zu fördern, namentlich um sich gegenseitig verstärkende Kräfte beim Vollzug der Verkehrspolitik sowie der sich daraus ergebenden Maßnahmen zu nutzen und zu entwickeln.

(3) Die unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften werden in den verschiedenen Stadien der Vorbereitung und Umsetzung dieser Politiken und Maßnahmen unter Wahrung ihrer Zuständigkeit im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung beteiligt.

#### **Artikel 6**

##### **Weitergehende nationale Regelungen**

Die Vertragsparteien können zum Schutz des ökologisch sensiblen Alpenraumes vorbehaltlich der Bestimmungen geltender internationaler Vereinbarungen aufgrund bestimmter, insbesondere naturräumlicher Gegebenheiten oder aus Gründen der Gesundheit, der Sicherheit und des Umweltschutzes Maßnahmen treffen, welche über die in diesem Protokoll vorgesehenen Maßnahmen hinausgehen.

#### **Kapitel II**

##### **Spezifische Maßnahmen**

##### **A) Strategien, Konzepte, Planungen**

#### **Artikel 7**

*Allgemeine verkehrspolitische Strategie*

(1) Im Interesse der Nachhaltigkeit verpflichten sich die Vertragsparteien, eine rationelle und sichere Abwicklung des Verkehrs in einem grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzwerk umzusetzen, welches

a) Verkehrsträger, -mittel und -arten aufeinander abstimmt sowie die Intermodalität begünstigt;

b) im Alpenraum bestehende Verkehrssysteme und -infrastrukturen unter anderem durch den Einsatz von Telematik bestmöglich nutzt und dem Verursacher, nach Belastungen differenziert, externe Kosten und Infrastrukturkosten anlastet;

c) mit raumordnerischen und strukturellen Maßnahmen eine Verkehrsbeeinflussung zugunsten der Verlagerung der Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel und intermodale Transportsysteme begünstigt;

d) die Reduktionspotentiale im Verkehrsaufkommen erschließt und nutzt.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die erforderlichen Maßnahmen bestmöglich vorzunehmen

- a) zur Sicherung der Verkehrswege vor Naturgefahren sowie
- b) in Gebieten mit besonderen Belastungen aus dem Verkehr zum Schutze der Menschen und der Umwelt;
- c) zur schrittweisen Reduktion der Schadstoff- und Lärmemission aller Verkehrsträger auch auf der Grundlage der bestverfügbaren Technologie;
- d) die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

## **Artikel 8**

### **Projektevaluations- und zwischenstaatliches Konsultationsverfahren**

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen und deren Resultaten im Hinblick auf die Ziele dieses Protokolls Rechnung zu tragen.

(2) Planungen für Verkehrsinfrastrukturen im Alpenraum sind zu koordinieren und zu konzertieren. Jede Vertragspartei verpflichtet sich bei Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen, spätestens nach Vorlage der Prüfungen vorherige Konsultationen mit den davon betroffenen Vertragsparteien durchzuführen. Diese Bestimmungen präjudizieren nicht das Recht jeder Vertragspartei, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist.

(3) Die Vertragsparteien unterstützen die stärkere Einbeziehung der Transportkomponente in das Umweltmanagement der Unternehmen in ihren Ländern.

## **B) Technische Maßnahmen**

### **Artikel 9**

#### **Öffentlicher Verkehr**

Zur nachhaltigen Aufrechterhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Erholungs- und Freizeitattraktivität des Alpenraumes verpflichten sich die Vertragsparteien, die Einrichtung und den Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern.

### **Artikel 10**

#### **Eisenbahn- und Schiffsverkehr**

(1) Um die besondere Eignung der Eisenbahn für die Bewältigung des Verkehrs über lange Distanzen sowie ihr Netz für die wirtschaftliche und touristische Erschließung der Alpenregion besser auszunutzen, unterstützen die Vertragsparteien, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten,

- a) die Verbesserung der Bahninfrastrukturen durch den Bau und die Entwicklung großer alpenquerender Achsen einschließlich der Anschlüsse und angepasster Terminals;
- b) die weitere betriebliche Optimierung sowie Modernisierung der Eisenbahn, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr;
- c) Maßnahmen mit dem Ziel, insbesondere den Gütertransport über längere Distanzen auf die Eisenbahn zu verlagern und die Tarifierung der Verkehrsinfrastrukturen stärker zu harmonisieren;
- d) intermodale Transportsysteme sowie die Weiterentwicklung der Eisenbahn;
- e) die verstärkte Nutzung der Eisenbahn und die Schaffung kundenfreundlicher Synergien zwischen dem Personenfern- und dem Regional- sowie Ortsverkehr.

(2) Die Vertragsparteien unterstützen verstärkte Bestrebungen, zur Verringerung des Anteils des Transitgüterverkehrs auf dem Landwege die Kapazitäten der Schifffahrt vermehrt zu nutzen.

### **Artikel 11**

#### **Straßenverkehr**

(1) Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.

(2) Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn

- a) die in der Alpenkonvention in Artikel 2 Abs. 2 lit. j festgelegten Zielsetzungen durch Vornahme entspre-

chender Vorsorge- oder Ausgleichsmaßnahmen aufgrund des Ergebnisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung erreicht werden können,

b) die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schifffahrtsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können,

c) die Zweckmäßigkeitprüfung ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist, die Risiken beherrscht werden und die Umweltverträglichkeitsprüfung positiv ausgefallen ist und

d) den Raumordnungsplänen/-programmen und der nachhaltigen Entwicklung Rechnung getragen wird.

(3) Aufgrund der geografischen Verhältnisse und der Siedlungsstruktur des Alpenraumes, welche nicht in allen Fällen eine effiziente Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erlauben, erkennen die Vertragsparteien in diesen Randgebieten gleichwohl die Notwendigkeit der Schaffung und Erhaltung von ausreichenden Verkehrsinfrastrukturen für einen funktionierenden Individualverkehr an.

## **Artikel 12**

### **Luftverkehr**

(1) Ohne dies auf andere Regionen zu beziehen, verpflichten sich die Vertragsparteien, die Umweltbelastungen des Flugverkehrs einschließlich des Fluglärms soweit wie möglich zu senken. Unter Beachtung der Ziele dieses Protokolls bemühen sie sich, das Absetzen aus Luftfahrzeugen außerhalb von Flugplätzen einzuschränken und erforderlichenfalls zu verbieten. Zum Schutz der Wildfauna treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen, um den nichtmotorisierten Freizeit-Luftverkehr zeitlich und örtlich einzuschränken.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, das öffentliche Verkehrssystem von den alpennahen Flughäfen in die verschiedenen Alpenregionen zu verbessern, um in der Lage zu sein, die Verkehrsnachfrage zu befriedigen, ohne dadurch die Belastung der Umwelt zu erhöhen. In diesem Zusammenhang begrenzen die Vertragsparteien soweit wie möglich den Neubau von Flughäfen und den erheblichen Ausbau von bestehenden Flughäfen im Alpenraum.

## **Artikel 13**

### **Touristische Anlagen**

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die verkehrlichen Auswirkungen weiterer Erschließungen mit touristischen Anlagen unter Berücksichtigung der Ziele dieses Protokolls zu überprüfen und soweit erforderlich Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen zur Erreichung der Ziele dieses oder anderer Protokolle zu ergreifen. Dabei ist dem öffentlichen Verkehr Vorrang einzuräumen.

(2) Die Vertragsparteien unterstützen die Schaffung und Erhaltung von verkehrsberuhigten und verkehrsfreien Zonen, die Einrichtung autofreier Tourismusorte sowie Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise und des autofreien Aufenthalts von Urlaubsgästen.

## **Artikel 14**

### **Kostenwahrheit**

Um auf Verkehrslenkungseffekte durch eine bessere Anrechnung der wahren Kosten der verschiedenen Verkehrsträger hinzuwirken, einigen sich die Vertragsparteien auf die Umsetzung des Verursacherprinzips und unterstützen die Entwicklung und Anwendung eines Berechnungssystems zur Ermittlung der Wegekosten und der externen Kosten. Ziel ist es, schrittweise verkehrsspezifische Abgabensysteme einzuführen, die es erlauben, auf gerechte Weise die wahren Kosten zu decken. Dabei sollen Systeme eingeführt werden, die

a) den Einsatz der umweltfreundlichsten Verkehrsträger und -mittel begünstigen;

b) zu einer ausgewogeneren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen führen;

c) Anreize bieten, Potentiale ökologischer und sozioökonomischer Belastungsminderung mit strukturellen und raumordnerischen Maßnahmen der Verkehrsbeeinflussung vermehrt zu nutzen.

## **C) Beobachtung und Kontrolle**

### **Artikel 15**

#### **Angebot und Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen**

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den Stand und die Entwicklung sowie die Nutzung beziehungsweise Verbesserung der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssysteme und die Reduktion der Umweltbe-

lastungen nach einheitlichem Muster in einem Referenzdokument festzuhalten und periodisch zu aktualisieren.

(2) Auf der Grundlage dieses Referenzdokumentes überprüfen die Vertragsparteien, inwieweit Umsetzungsmaßnahmen zur Erreichung und zur Weiterentwicklung der Ziele der Alpenkonvention und insbesondere dieses Protokolls beitragen.

## **Artikel 16**

### **Umweltqualitätsziele, Standards und Indikatoren**

(1) Die Vertragsparteien legen Umweltqualitätsziele zur Erreichung eines nachhaltigen Verkehrs fest und setzen sie um.

(2) Sie stimmen darin überein, dass es notwendig ist, über Standards und Indikatoren zu verfügen, welche den spezifischen Verhältnissen des Alpenraumes angepasst sind.

(3) Die Anwendung dieser Standards und dieser Indikatoren zielt darauf ab, die Entwicklung der Belastungen der Umwelt und der Gesundheit durch den Verkehr zu bemessen.

## **Kapitel III**

### **Koordination, Forschung, Bildung und Information**

## **Artikel 17**

### **Koordination und Information**

Die Vertragsparteien vereinbaren, nach Bedarf gemeinsame Treffen durchzuführen, um

- a) die Auswirkungen der nach diesem Protokoll ergriffenen Maßnahmen zu überprüfen;
- b) sich vor wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen mit Auswirkungen auf die anderen Vertragsstaaten gegenseitig zu konsultieren;
- c) den Austausch von Informationen zur Umsetzung dieses Protokolls zu fördern und dabei vorrangig die vorhandenen Informationssysteme zu nutzen;
- d) sich vor wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen zu verständigen, um diese insbesondere in eine aufeinander abgestimmte, grenzüberschreitende Raumordnungspolitik einzubetten.

## **Artikel 18**

### **Forschung und Beobachtung**

(1) Die Vertragsparteien fördern und harmonisieren in enger Zusammenarbeit Forschungen und systematische Beobachtungen über Wechselbeziehungen zwischen Verkehr und Umwelt im Alpenraum sowie über spezifische technologische Entwicklungen, welche die Wirtschaftlichkeit umweltfreundlicher Verkehrssysteme steigern.

(2) Den Ergebnissen der gemeinsamen Forschung und Beobachtung ist anlässlich der Überprüfung der Umsetzung dieses Protokolls gebührend Rechnung zu tragen, namentlich bei der Ausarbeitung von Methoden und Kriterien, welche die Beschreibung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erlauben.

(3) Die Vertragsparteien sorgen dafür, dass die jeweiligen Ergebnisse nationaler Forschung und systematischer Beobachtung in ein gemeinsames System zur dauernden Beobachtung und Information einfließen und im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung öffentlich zugänglich gemacht werden.

(4) Die Vertragsparteien unterstützen anwendungsorientierte Pilotprojekte zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrskonzepte und -technologien.

(5) Die Vertragsparteien unterstützen die Untersuchungen über die Anwendbarkeit von Methoden der verkehrsträgerübergreifenden, strategischen Umweltprüfung.

## **Artikel 19**

### **Bildung und Information der Öffentlichkeit**

Die Vertragsparteien fördern die Aus- und Weiterbildung sowie die Information der Öffentlichkeit im Hinblick auf Ziele, Maßnahmen und Durchführung dieses Protokolls.

## **Kapitel IV**

### **Kontrolle und Bewertung**

## **Artikel 20**

### *Umsetzung*

Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Umsetzung dieses Protokolls durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung sicherzustellen.

## **Artikel 21**

### **Kontrolle der Einhaltung der Protokollpflichten**

(1) Die Vertragsparteien erstatten dem Ständigen Ausschuss regelmäßig Bericht über die aufgrund dieses Protokolls getroffenen Maßnahmen. In den Berichten ist auch die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen darzulegen. Die Alpenkonferenz bestimmt die zeitliche Abfolge der Berichterstattung.

(2) Der Ständige Ausschuss prüft die Berichte daraufhin, ob die Vertragsparteien ihren Verpflichtungen aus diesem Protokoll nachgekommen sind. Er kann dabei auch zusätzliche Informationen von den Vertragsparteien anfordern oder Informationen aus anderen Quellen beziehen.

(3) Der Ständige Ausschuss erstellt für die Alpenkonferenz einen Bericht über die Einhaltung der Verpflichtungen aus diesem Protokoll durch die Vertragsparteien.

(4) Die Alpenkonferenz nimmt diesen Bericht zur Kenntnis. Falls sie eine Verletzung der Verpflichtungen feststellt, kann sie Empfehlungen verabschieden.

## **Artikel 22**

### **Bewertung der Wirksamkeit der Bestimmungen**

(1) Die Vertragsparteien überprüfen und beurteilen regelmäßig die in diesem Protokoll enthaltenen Bestimmungen auf ihre Wirksamkeit. Soweit zur Erreichung der Ziele dieses Protokolls erforderlich, werden sie geeignete Änderungen des Protokolls in die Wege leiten.

(2) Im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung werden die Gebietskörperschaften an dieser Bewertung beteiligt. Die einschlägig tätigen nichtstaatlichen Organisationen können angehört werden.

## **Kapitel V**

### **Schlussbestimmungen**

## **Artikel 23**

### *Verhältnis zwischen der Alpenkonvention und dem Protokoll*

(1) Dieses Protokoll ist ein Protokoll der Alpenkonvention im Sinne des Artikels 2 und der anderen einschlägigen Artikel der Alpenkonvention.

(2) Nur Vertragsparteien der Alpenkonvention können Vertragspartei dieses Protokolls werden. Eine Kündigung der Alpenkonvention gilt zugleich als Kündigung dieses Protokolls.

(3) Entscheidet die Alpenkonferenz über Fragen in bezug auf dieses Protokoll, so sind lediglich die Vertragsparteien dieses Protokolls abstimmungsberechtigt.

## **Artikel 24**

### **Unterzeichnung und Ratifizierung**

(1) Dieses Protokoll liegt für die Unterzeichnerstaaten der Alpenkonvention und die Europäische Gemeinschaft am 31. Oktober 2000 sowie ab dem 6. November 2000 bei der Republik Österreich als Verwahrer zur Unterzeichnung auf.

(2) Dieses Protokoll tritt für die Vertragsparteien, die ihre Zustimmung ausgedrückt haben, durch das Protokoll gebunden zu sein, drei Monate nach dem Tage in Kraft, an dem drei Staaten ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt haben.

(3) Für die Vertragsparteien, die später ihre Zustimmung ausdrücken, durch dieses Protokoll gebunden zu sein, tritt das Protokoll drei Monate nach dem Tage der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde in Kraft. Nach dem Inkrafttreten einer Änderung des Protokolls wird jede neue Vertragspartei dieses Protokolls Vertragspartei des Protokolls in der geänderten Fassung.

## Artikel 25

### Notifikationen

Der Verwahrer notifiziert jedem in der Präambel genannten Staat und der Europäischen Gemeinschaft in bezug auf dieses Protokoll

- a) jede Unterzeichnung;
- b) jede Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungs-urkunde;
- c) jeden Zeitpunkt des Inkrafttretens;
- d) jede von einer Vertrags- oder Unterzeichnerpartei abgegebene Erklärung;
- e) jede von einer Vertragspartei notifizierte Kündigung, einschließlich des Zeitpunkts ihres Wirksamwerdens.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu Luzern am 31. Oktober 2000 in deutscher, französischer, italienischer und slowenischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Staatsarchiv der Republik Österreich hinterlegt wird. Der Verwahrer übermittelt den Unterzeichnerparteien beglaubigte Abschriften.

Für die Bundesrepublik Deutschland,  
Für die Französische Republik,  
Für die Italienische Republik,  
Für das Fürstentum Liechtenstein,  
Für das Fürstentum Monaco,  
Für die Republik Österreich,  
Für die Schweizerische Eidgenossenschaft,  
Für die Republik Slowenien,  
Für die Europäische Gemeinschaft.

## Zuständigkeiten

In Österreich sind die Zuständigkeiten bezüglich der Verkehrsnetze zwischen Bund und Ländern folgendermaßen aufgeteilt.

Verkehr	Bundeszuständigkeit (Gesetzgebung)	Landeszuständigkeit (Gesetzgebung)
	Autobahnen, Bundesstraßen, Eisenbahnen, Luftfahrt	Landes- und Gemeindestraßen
	Umweltverträglichkeitsprüfung	Natur- und Landschaftsschutz
	Tätigkeit des Bundes als Träger von Privatrechten gemäß. Art. 17 B-VG (primäre Zuständigkeit des Bundes)	Tätigkeit der Länder als Träger von Privatrechten gemäß. Art. 17 B-VG

nach Bußjäger 2010

## Umsetzung durch Richtlinien und nationale Gesetze

Inhalte und Vorgaben der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle können durch Richtlinien und Gesetze erfüllt werden. Einige Vorgaben des Durchführungsprotokolls Verkehrs werden durch die Anwendung in der Strategischen Umweltprüfung (SUP), Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V), Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) erfüllt. Aus diesem Grund werden im Folgenden die verkehrsrelevanten Passagen dieser Instrumente dargestellt.

## Strategische Umweltprüfung - SUP

Das Ziel der Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (SUP-Richtlinie 2001/42/EG) ist es, im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und dazu beizutragen, dass Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme von Plänen und Programmen einbezogen werden, indem dafür gesorgt wird, dass bestimmte Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, entsprechend dieser Richtlinie einer Umweltprüfung unterzogen werden. Dadurch wird gewährleistet, dass derartige Auswirkungen aus der Durchführung von Plänen und Programmen bei der Ausarbeitung und **vor** der Annahme berücksichtigt werden.

### Begriffsbestimmung gemäß SUP-Richtlinie

Pläne und Programme, einschließlich der von der Europäischen Gemeinschaft mitfinanzierten, sowie deren Änderungen,

- die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen werden oder die von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet werden und
- die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen;

### Geltungsbereich gemäß SUP-Richtlinie

(2) Vorbehaltlich des Absatzes 3 wird eine Umweltprüfung bei allen Plänen und Programmen vorgenommen,

a) die in den Bereichen Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie, Industrie, Verkehr\*, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Telekommunikation, Fremdenverkehr\*, Raumordnung\* oder Bodennutzung\* ausgearbeitet werden und durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung der in den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG (UVP-Richtlinie) aufgeführten Projekte gesetzt wird oder

b) bei denen angesichts ihrer voraussichtlichen Auswirkungen auf Gebiete eine Prüfung nach Artikel 6 oder 7 der Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) für erforderlich erachtet wird.

\* Sektoren mit entsprechenden Durchführungsprotokollen der Alpenkonvention

Unter der Festlegung von Umweltzielen sind verschiedene Handlungsalternativen aufzuzeigen und im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen abzuschätzen. Damit soll bei der Ausarbeitung von Plänen und Programmen die Entwicklung einer aus Umweltsicht bestmöglichen Alternative unterstützt werden. Sie schafft damit die Grundlage für fundierte Planungsentscheidungen, indem Umwelterwägungen in gleichem Ausmaß wie wirtschaftliche und soziale Faktoren Berücksichtigung finden.

In Österreich erfolgt die Umsetzung der SUP-Richtlinie nicht zentral in einem Stammgesetz, sondern wurde in den vom Geltungsbereich der SUP-Richtlinie betroffenen Bundes- und Landesgesetzen integriert oder in eigenen SUP-Gesetzen umgesetzt. Die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung der SUP-Richtlinie in österreichisches Recht ergeben sich durch die bestehende Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern für Planung und Umwelt.

Zu den folgenden Sektoren finden sich SUP-relevante Pläne und Programme gemäß dem Anwendungsbereich der SUP-Richtlinie auf nationaler Ebene:

Bund	Länder
Abfall	Abfall
Lärm	Lärm
Wasser	Wasser
<u>Verkehr</u>	<u>Verkehr</u>
Luft	
	Raumordnung
	Naturschutz
	Jagd/Fischerei/Landwirtschaft
EU-Förderungen	

Die Umsetzung der SUP-Richtlinie erfolgt auf Bundesebene im Rahmen folgender Gesetze und für folgende Pläne/Programme:

Der Schwerpunkt des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich SP-V-G liegt bei den Veränderungen des bestehenden Netzes.

Auf Landesebene Niederösterreich werden im Rahmen des NÖ Raumordnungsgesetzes Überörtliche und Örtliche Raumordnungsprogramme, Örtliche Entwicklungskonzepte und Flächenwidmungspläne einer strategischen Umweltprüfung unterzogen.

Im Folgenden werden aus dem Handbuch Alpenkonvention des Lebensministeriums Erläuterungen von Protokollbestimmungen mit Prüfrelevanz in Zusammenhang mit der SUP angeführt.

#### zu Art 2 und 8 VerkP:

*Unter dem Wortlaut „Planung großer Neubauten“ sowie „Planungen für Verkehrsinfrastrukturen“ sind Pläne oder Programme zu verstehen, die Planungsvorhaben enthalten oder die Grundlage für Neubauten bzw Verkehrsinfrastrukturen schaffen. Daher ist hier insoweit SUP-Relevanz gegeben.*

#### zu Art 4 VerkP:

„Politiken, Strategien, Konzepte“ – hierunter können jedenfalls auch Planungen mit SUP-Relevanz fallen. Vollständigkeitshalber ist zu erwähnen, dass Politiken nicht von der SUP-RL erfasst sind.

Bestimmungen der SUP-RL, bei denen die Protokollnormen zu berücksichtigen sind:

- **Erheblichkeitsprüfungen gem Art 3 Abs 5 SUP-RL in Verbindung mit Anhang II** (zB beim Kriterium Bedeutung und Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebiets).
- **Alternativenerstellung gem Art 5 SUP-RL:** Die Protokolle sehen an verschiedenen Stellen die Förderung oder Unterstützung gewisser Maßnahmen oder Zielsetzungen vor. Diese sind bei der Alternativen-erstellung zu berücksichtigen. ZB sieht das Verkehrsprotokoll in Art 7 die Begünstigung intermodaler Verkehrsträger oder in Art 9 die Förderung umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme vor. Diese Maßnahmen oder Zielsetzungen sind bei der Alternativenerstellung zu berücksichtigen.
- **Informationen gem Art 5 Abs 1 SUP-RL in Zusammenhang mit Anhang I (Umweltbericht)** insbesondere bei der Darstellung des Umweltzustands und der Umweltmerkmale; bei der Darstellung der Umweltprobleme unter Berücksichtigung derer, die sich auf Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz beziehen; die berücksichtigten Umweltschutzziele; im Rahmen der Bewertung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen etc. Bei der Abgrenzung des Untersuchungsrahmens nach Art 5 Abs 5 SUP-RL sind bereits die entsprechenden Aspekte mit zu berücksichtigen.
- Berücksichtigung nach **Art 8 SUP-RL**, insbesondere ist zu prüfen, ob Protokolle ebenfalls explizit bestimmte Berücksichtigungspflichten bei Planerstellungen vorsehen.
- Überwachung nach **Art 10 SUP-RL**. Die SUP-RL sieht vor, dass die erheblichen Auswirkungen der Durchführung der Pläne oder Programme auf die Umwelt zu überwachen sind.

## Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz)

Mit dem Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich wird ein strategisches Planungsinstrument für die weitere Konzeption des Bundesverkehrswegenetzes geschaffen, das die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG der Europäischen Union (EU) 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- beziehungsweise 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 gem §15 zu. In diesen Gesetzen oder mit diesen Verordnungen wird das hochrangige Bundesverkehrswegegesetz Österreichs festgelegt.

*§1 (1) Zweck dieses Bundesgesetzes ist es, vorgeschlagene Netzveränderungen bereits vor Erstellung von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen, die der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand diese vorgeschlagenen Netzveränderungen sind, einer strategischen Prüfung zu unterziehen.*

*§3 (1) Einer strategischen Prüfung sind gemäß § 4 vorgeschlagene Netzveränderungen zu unterziehen. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine strategische Prüfung vor Erstellung nachstehender Entwürfe, die er/sie der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand vorgeschlagene Netzveränderungen sind, durchzuführen:*

*1. Verordnungsentwürfe, Verordnungsentwürfe, die zum Gegenstand haben:*

*[...]*

*3. Gesetzesentwürfe, mit welchen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus den Verzeichnissen gestrichen oder geändert werden.*

*§ 5 Im Zuge einer strategischen Prüfung sind*

*[...]*

*4. bei Erstellung der im § 3 Abs. 1 angeführten Entwürfe der Umweltbericht, die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen und der Initiatoren und das Ergebnis durchgeführter Konsultationen (§ 7 Abs. 3) zu berücksichtigen. Außerdem muss die vorgeschlagene Netzveränderung die nachstehenden, mit einem bundesweit hochrangigen Verkehrswegegesetz verbundenen Ziele, berücksichtigen:*

*a) Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen;*

*b) Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs;*

*c) Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen;*

*d) Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft,*

*e) Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen;*

*f) Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger;*

*g) Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten;*

*h) Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern;*

*i) Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses;*

*j) Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegeetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen.*

## **Umweltverträglichkeitsprüfung (Richtlinie und Gesetz)**

Gemäß der EU-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-RL 85/337/EWG) sollte die Genehmigung für öffentliche und private Projekte, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, erst nach vorheriger Beurteilung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen dieser Projekte erteilt werden. Diese Beurteilung hat von seiten des Projektträgers anhand sachgerechter Angaben zu erfolgen, die gegebenenfalls von den Behörden und der Öffentlichkeit ergänzt werden können, die möglicherweise von dem Projekt betroffen sind.

Die Umweltauswirkungen eines Projekts müssen mit Rücksicht auf folgende Bestrebungen beurteilt werden: die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen, für die Erhaltung der Artenvielfalt zu sorgen und die Reproduktionsfähigkeit des Ökosystems als Grundlage allen Lebens zu erhalten.

Nach Artikel 4 Absatz 1 der UVP-Richtlinie zu prüfende Projekte:

7.

[...]

b) Bau von Autobahnen und Schnellstraßen\*

c) Bau von neuen vier- oder mehrspurigen Straßen oder Verlegung und/oder Ausbau von bestehenden ein- oder zweispurigen Straßen zu vier- oder mehrspurigen Straßen, wenn diese neue Straße oder dieser verlegte und/oder ausgebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweisen würde.

\* „Schnellstraßen“ im Sinne dieser Richtlinie sind Schnellstraßen gemäß den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975.

Die ökologische Empfindlichkeit der geographischen Räume, die durch die Projekte möglicherweise beeinträchtigt werden, muß unter Berücksichtigung insbesondere folgender Punkte beurteilt werden:

- bestehende Landnutzung;
- Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebiets;
- Belastbarkeit der Natur unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete:

a) Feuchtgebiete. \*\*

b) Küstengebiete,

c) Bergregionen und Waldgebiete. \*\*

d) Reservate und Naturparks,

e) durch die Gesetzgebung der Mitgliedstaaten ausgewiesene Schutzgebiete; von den Mitgliedstaaten gemäß den Richtlinien 79/409/EWG und 92/43/EWG ausgewiesene besondere Schutzgebiete,

f) Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind,

g) Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte,

h) historisch, kulturell oder archäologisch bedeutende Landschaften.

\*\* Gebiete mit Bezug zu Bestimmungen in den Durchführungsprotokollen der Alpenkonvention

Im Folgenden werden aus dem Handbuch Alpenkonvention des Lebensministeriums Erläuterungen zu Protokollbestimmungen in Zusammenhang mit UVP und Verkehr wiedergegeben.

#### Zu Z 9 – Straßen

„Durch die UVP-G-Novelle 2004 wurde die Z 9 an die in § 23a Abs. 2 vorgenommenen Änderungen angepasst und sicher gestellt, dass auch für Nicht-Bundesstraßen die Anforderungen der UVP-RL und der dazu ergangenen Rechtsprechung des EuGH in Bezug auf Vorhaben in schutzwürdigen Gebieten erfüllt werden. Auf Grund der UVP-RL sind besonders umweltrelevante Straßenneu- und –ausbauten einer UVP zu unterziehen. Dies betrifft nicht nur Bundesstraßen nach österreichischem Recht, vielmehr sind davon Straßen aller Arten von Straßenerhaltern betroffen, wenn sie die Kriterien erfüllen, insbesondere auch Landesstraßen. Z 9 erfasst alle nicht von § 23a erfassten Straßenvorhaben (d.h. sowohl Neubauten als auch Änderungsprojekte), auf die die Kriterien zutreffen. Für diese Vorhabentypen ist ein konzentriertes Genehmigungsverfahren nach dem zweiten Abschnitt durchzuführen. Auf die Vorhaben der Z 9 sind die Bestimmungen des § 3 Abs. 7 über das Feststellungsverfahren anzuwenden. Zu beachten ist, dass die lit. a, b, c, d, e und f der Z 9 als Neuvorhaben definiert sind, der Änderungstatbestand des § 3a Abs. 2 bis 5 ist bei diesen Vorhabentypen nicht anwendbar. Solche Vorhaben sind ohne EFP UVP-pflichtig.[...]

**Durch Z 9 wird nicht nur die UVP-RL, sondern auch das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, BGBl. III Nr. 234/2002, für den Bereich der UVP umgesetzt.** Art. 8 Abs. 1 dieses Protokolls verpflichtet Österreich, eine UVP für „große Neubauten, wesentliche Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen“ durchzuführen. Diese Bestimmung ist durch die gesamte Z 9 umgesetzt. Art. 11 Abs. 2 lit. a des Verkehrsprotokolls verlangt die Durchführung einer UVP für hochrangige Straßenprojekte für den inneralpinen Verkehr. Art. 2 des Protokolls definiert solche hochrangigen Straßen als „alle Autobahnen und mehrbahnige, kreuzungsfreie oder in der Verkehrswirkung ähnliche Straßen“. Diese Definition wird in Z 9 erfüllt:

Durch lit. a bis c und die Schnellstraßendefinition des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975, auf die sowohl die UVP-Richtlinie als auch Z 9 verweisen, wonach Schnellstraßen solche Straßen sind, die ausschließlich für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders bestimmt und nur über Anschlussstellen oder kontrollierte Einmündungen zugänglich sind und auf denen insbesondere das Anhalten und Parken auf der Fahrbahn verboten ist; dadurch werden mehrbahnige Straßen (d.h. mit zwei Richtungsfahrbahnen), die gleichzeitig kreuzungsfrei sind, regelmäßig erfasst;

die Bestimmung der lit. e, die das Bestehen einer in der Verkehrswirkung ähnlichen Straße mit einer bestimmten Mindestlänge und einem Mindest-DTV annimmt und schließlich auch

die Möglichkeit der UVP-Pflicht bei Berührung bestimmter schutzwürdiger Gebiete durch Straßen mit bestimmten Verkehrsstärken auf Grund der lit. g bis i.“

Im Anhang 1 des UVP-Gesetzes werden die gemäß §3 UVP-pflichtigen Vorhaben aufgelistet.

In **Spalte 1 und 2** finden sich jene Vorhaben, **die jedenfalls UVP-pflichtig** sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. Bei in Anhang 1 angeführten Änderungstatbeständen ist ab dem angeführten Schwellenwert eine Einzelfallprüfung durchzuführen; sonst gilt § 3a Abs. 2 und 3, außer es wird ausdrücklich nur die „Neuerrichtung“, der „Neubau“ oder die „Neuerschließung“ erfasst.

In Spalte 3 sind jene Vorhaben angeführt, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterliegen. Für diese Vorhaben hat ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen. Ergibt diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so ist nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen.

Die in der Spalte 3 genannten Kategorien schutzwürdiger Gebiete werden in Anhang 2 definiert. Gebiete der Kategorien A, C, D und E sind für die UVP-Pflicht eines Vorhabens jedoch nur dann zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind.

Ziffer	UVP	UVP im vereinfachten Verfahren	
	Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3
Infrastrukturprojekte			
Z 9	<p>a) Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p> <p>b) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, wenn auf der neuen Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen;</p> <p>c) Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p>	<p>d) Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen *1), wenn auf allen Rampen insgesamt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 8 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>e) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km, wenn auf der neuen Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>f) Vorhaben der lit. a, b, c oder e, wenn das Längenkriterium der jeweiligen lit. nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erreicht wird;</p>	<p>g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen* oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen *1), Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>i) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p>

\*„Schnellstraßen“ im Sinne dieser Richtlinie sind Schnellstraßen gemäß den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975.

Als Neubau im Sinn der lit. g bis i gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen, nicht jedoch die ausschließliche Spuraufweitung im Zuge von Kreuzungen; ausgenommen von lit. g bis i ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Straßen. Bei lit. g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden. Von Z 9 sind Bundesstraßen (§ 23a) nicht erfasst.

## Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)

In der **Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)**, die zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht wird, werden das Vorhaben und der Ist-Zustand der im Projektgebiet vorkommenden Schutzgüter beschrieben, alternative Lösungsmöglichkeiten dargestellt, die Umweltauswirkungen bewertet, geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung negativer Umweltauswirkungen dargelegt und die Gesamtbelastung des Projektes ermittelt.

Aus dem UVE-Leitfaden:

*„Zur Anwendung kommende Materienrechte wie Bodenschutzgesetze sind anzuführen, auf allfällig dort beschriebene vorhabensrelevante Anforderungen ist einzugehen. Insbesondere betrifft dies das Bodenschutzprotokoll der Alpenkonvention (BGBl. III Nr. 235/2002). Dessen unmittelbare Anwendbarkeit ist gemäß einschlägiger Unterlagen (BMLFUW 2007) abzuleiten. Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den anzuwendenden Materienrechten ist nachvollziehbar darzustellen.“*

## Checkliste Alpenkonvention und Verkehr

Die Checkliste „Alpenkonvention und Verkehr“ ist als Entscheidungsbaum konzipiert, der auf Artikel 11 des Verkehrsprotokolls aufbaut.

Vorgaben aus der Rahmenkonvention

Artikel 2 (1): Allgemeine Verpflichtungen

*Die Vertragsparteien stellen **unter Beachtung des Vorsorge-, des Verursacher- und des Kooperationsprinzips eine ganzheitliche Politik** zur Erhaltung und zum Schutz der Alpen unter ausgewogener Berücksichtigung der Interessen aller Alpenstaaten, ihrer alpinen Regionen sowie der Europäischen Union unter umsichtiger und nachhaltiger Nutzung der Ressourcen sicher. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit für den Alpenraum wird verstärkt sowie räumlich und fachlich erweitert.*

*„Vorsorgeprinzip“: jenes Prinzip, demzufolge Maßnahmen zur Vermeidung, Bewältigung oder Verringerung schwerer oder irreversibler Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt nicht mit der Begründung aufgeschoben werden dürfen, dass die wissenschaftliche Forschung noch keinen eindeutigen Kausalzusammenhang zwischen den fraglichen Einwirkungen einerseits und ihrer potentiellen Schädlichkeit für die Gesundheit und die Umwelt andererseits nachgewiesen hat;*

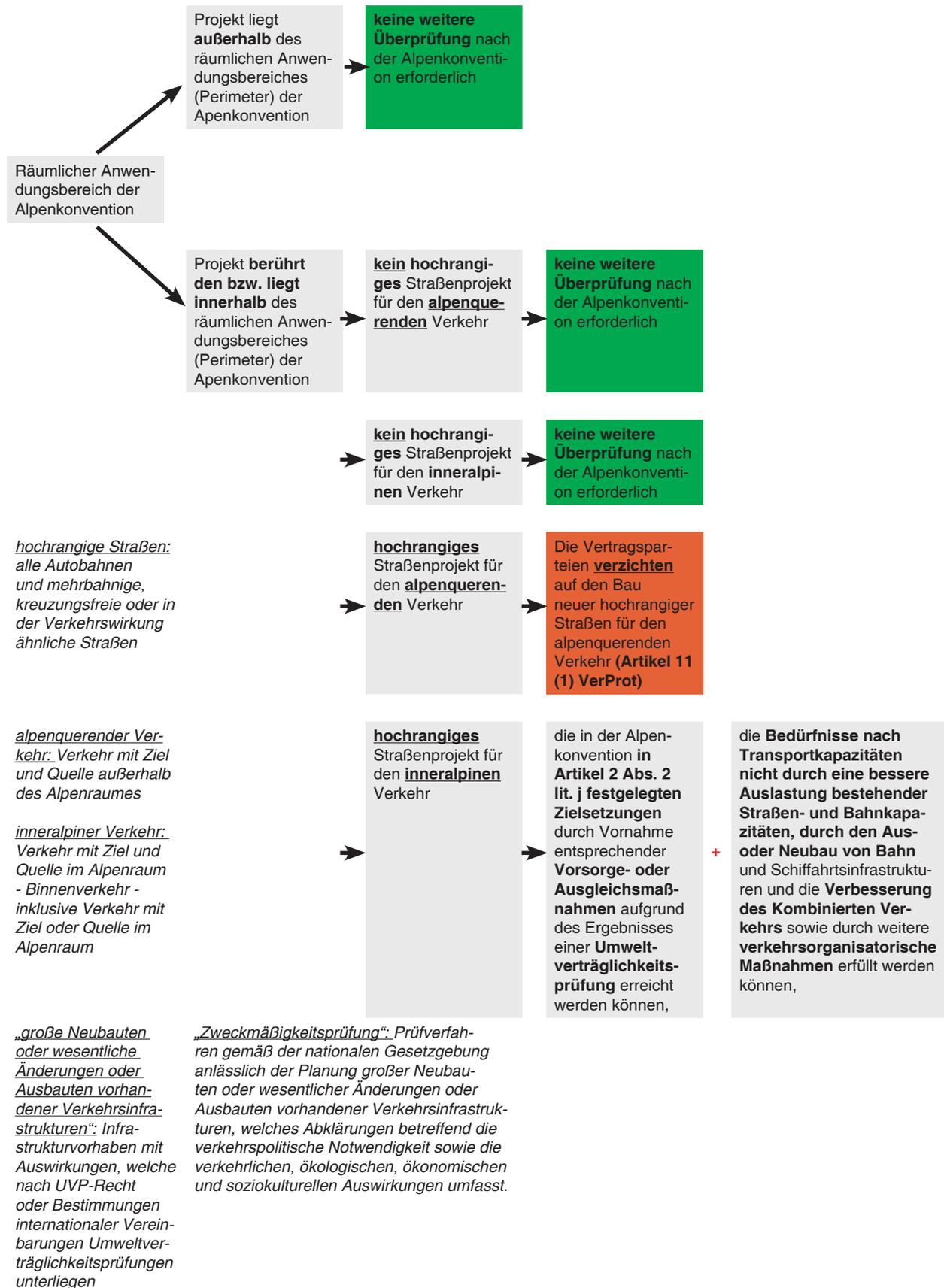
*„Verursacherprinzip“: inklusive der Anlastung der Folgewirkungen ist jenes Prinzip, demzufolge die Kosten für die Vermeidung, Bewältigung und Verringerung der Umweltbelastung und für die Sanierung der Umwelt zu Lasten des Verursachers gehen. Die Verursacher müssen soweit wie möglich die gesamten Kosten der Verkehrsauswirkungen auf Gesundheit und Umwelt tragen;*

Artikel 2 (2) j:

***Verkehr - mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpineren und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist**, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität,*

*„erträgliche Belastungen und Risiken“: Belastungen und Risiken, die im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen zu definieren sind mit dem Ziel, einem weiteren Anstieg der Belastungen und Risiken Einhalt zu gebieten und diese sowohl bei Neubauten wie bei bestehenden Infrastrukturen mit erheblichen räumlichen Auswirkungen durch entsprechende Massnahmen soweit erforderlich zu verringern;*

Checkliste „Alpenkonvention und Verkehr“ nach Artikel 11 des Verkehrsprotokolls



Verkehrsprotokoll - Artikel 1 - Ziele

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die

a) Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktconformer Anreize;

b) zur nachhaltigen Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes als Lebensgrundlage der im Alpenraum wohnenden Bevölkerung durch eine alle Verkehrsträger umfassende, aufeinander abgestimmte Verkehrspolitik der Vertragsparteien beiträgt;

c) dazu beiträgt, Einwirkungen, die die Rolle und die Ressourcen des Alpenraums - dessen Bedeutung über seine Grenzen hinausreicht - sowie den Schutz seiner Kulturgüter und naturnahen Landschaften gefährden, zu mindern und soweit wie möglich zu vermeiden;

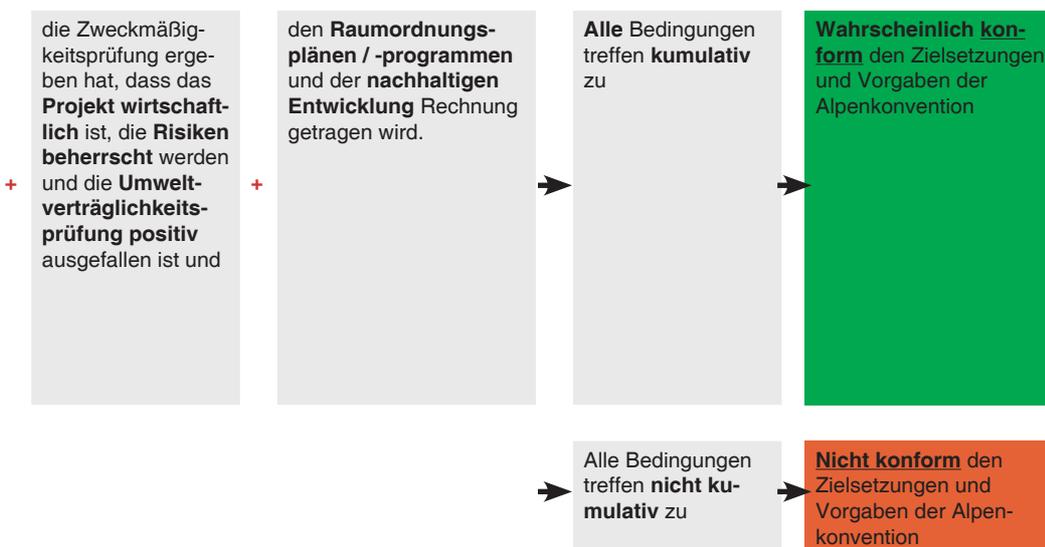
d) den inneralpinen und alpenquerenden Verkehr durch Steigerung der Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme und durch Förderung umwelt- und ressourcenschonenderer Verkehrsträger unter wirtschaftlich tragbaren Kosten gewährleistet;

e) faire Wettbewerbsbedingungen unter den einzelnen Verkehrsträgern gewährleistet.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den Verkehrsbereich unter Wahrung des Vorsorge-, Vermeidungs- und Verursacherprinzips zu entwickeln.

Verkehrsprotokoll - Artikel 8 - Projektevaluations- und zwischenstaatliche Konsultationen

Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen und deren Resultaten im Hinblick auf die Ziele dieses Protokolls Rechnung zu tragen.



## Vorgaben aus anderen Protokollen und Deklarationen

Die Alpenkonvention ist ein interdisziplinäres und sektorenübergreifendes Vertragswerk. So wird, neben dem Verkehrsprotokoll, auch in an den anderen Protokollen Bezug auf nachhaltigen Verkehr und Mobilität genommen. Dadurch ist bei der Anwendung der Alpenkonvention auch auf die Verbindungen zwischen den einzelnen Protokollen zu achten.

### Rahmenkonvention

#### Präambel

*in der Erkenntnis, dass die Alpen Lebens- und Wirtschaftsraum für die einheimische Bevölkerung sind und auch größte Bedeutung für außeralpine Gebiete haben, unter anderem als Träger bedeutender Verkehrswege,*

*im Bewusstsein der großen Unterschiede in den einzelnen Rechtsordnungen, den naturräumlichen Gegebenheiten, der Besiedlung, der Land- und Forstwirtschaft, dem Stand und der Entwicklung der Wirtschaft, der Verkehrsbelastung sowie der Art und Intensität der touristischen Nutzung,*

#### Artikel 2: Allgemeine Verpflichtungen

*Verkehr - mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität,*

### Deklaration Bevölkerung und Kultur

*[...] erachten den Anspruch der Bevölkerung dauerhaft in den Alpen zu leben und zu wirtschaften sowie das Recht auf Chancengleichheit im Alpenraum und in Bezug auf die außeralpine Bevölkerung als wesentliche Orientierungen ihres politischen Handelns,*

#### Maßnahmen ad Siedlungsbedingungen und -strukturen

- *Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsprinzipien bei der Planung und Durchführung von Bau-  
maßnahmen*

#### Maßnahmen ad Dienstleistungen von allgemeinem Interesse und Grundversorgung

- *Wiedererrichtung bzw. Stärkung des öffentlichen Verkehrsangebots*

#### Maßnahmen ad Regionalentwicklung

- *Spezifische Maßnahmen für die wirtschaftliche Stärkung der Berggebiete in allen sektoralen  
Politiken*
- *Verstärkung von Initiativen zur Förderung einer sozial-, kultur- und umweltverträglichen  
Entwicklung touristischer Tätigkeiten*

### Deklaration zum Klimawandel

**1. Vermeidung** eines weiter fortschreitenden Klimawandels durch entsprechende Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen und der Förderung der Absorption von Treibhausgasen, insbesondere durch

- *eine umweltverträgliche Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsplanung und  
Maßnahmen für eine umweltverträgliche Entwicklung des Straßenverkehrs,*

**2. Anpassung** an die Auswirkungen des Klimawandels durch Entwicklung von konkreten Strategien zur Einbindung der Anpassungsmaßnahmen in die Sektoralpolitiken, Sicherstellung der organisatorischen, gesetzlichen und adäquaten budgetären Rahmenbedingungen, Implementierung neuer oder Intensivierung aktueller Maßnahmen, Bewusstseinsbildung und zielgerichtete Forschung, insbesondere

- *Rasche Erarbeitung von Vorschlägen für geeignete, zusätzliche zukunftsfähige Maßnahmen in  
besonders betroffenen Wirtschaftszweigen, wie Land- und Forstwirtschaft sowie  
Tourismus und Verkehr*

### Protokoll Raumplanung und nachhaltige Entwicklung

*Berücksichtigung der Ziele in den anderen Politiken*

- [...] insbesondere in den Bereichen der Regionalentwicklung, des Siedlungswesens, des Tourismus, des Verkehrs, [...]

Inhalt der Pläne und/oder Programme für Raumplanung und nachhaltige Entwicklung

(3) Siedlungsraum

- f) Ausrichtung und Konzentration der Siedlungen an den Achsen der Infrastrukturen des Verkehrs und/oder angrenzend an bestehender Bebauung,

(5) Verkehr

- Maßnahmen zur Verbesserung der regionalen und überregionalen Erschließung,
- Maßnahmen zur Förderung der Benutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel,
- Maßnahmen zur Verstärkung der Koordinierung und der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel,
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und gegebenenfalls zur Einschränkung des motorisierten Verkehrs,
- Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel für die ansässige Bevölkerung und Gäste.

## Protokoll Bodenschutz

Präambel

in dem Bewusstsein, dass Beanspruchungen des Bodens insbesondere durch Siedlungsentwicklung, Industrie und Gewerbe, Infrastrukturen, Abbau von Bodenschätzen, Tourismus, Land- und Forstwirtschaft sowie Verkehr zu quantitativen oder qualitativen Bodenbeeinträchtigungen führen können und deshalb bereichsübergreifend für den Bodenschutz entsprechende Maßnahmen zur Vorsorge sowie zur Schadensbegrenzung und -beseitigung vorgeschlagen werden sollen,

Ziele

(2) Der Boden ist

3. zur Sicherung seiner Nutzungen als

- c) Standort für sonstige wirtschaftliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung,

nachhaltig in seiner Leistungsfähigkeit zu erhalten.

Berücksichtigung der Ziele in den anderen Politiken

Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ziele dieses Protokolls auch in ihren anderen Politiken zu berücksichtigen. Im Alpenraum gilt dies insbesondere für Raumordnung, Siedlungs- und Verkehrswesen, Energiewirtschaft, Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffgewinnung, Industrie, Gewerbe, Tourismus, Naturschutz und Landschaftspflege, Wasser- und Abfallwirtschaft und Luftreinhaltung.

Sparsamer und schonender Umgang mit Böden

- (3) Bei der Prüfung der Raum- und Umweltverträglichkeit von Großvorhaben im Industrie-, Bau- und Infrastrukturbereich insbesondere des Verkehrs, der Energie und des Tourismus, ist im Rahmen der nationalen Verfahren dem Bodenschutz und dem begrenzten Flächenangebot im alpinen Raum Rechnung zu tragen.

Waldbauliche und sonstige Maßnahmen

- Für Bergwälder, die in hohem Maß den eigenen Standort oder vor allem Siedlungen, Verkehrsinfrastrukturen, landwirtschaftliche Kulturlächen und ähnliches schützen, verpflichten sich die Vertragsparteien, dieser Schutzwirkung eine Vorrangstellung einzuräumen und deren forstliche Behandlung am Schutzziel zu orientieren. Diese Bergwälder sind an Ort und Stelle zu erhalten.

## Protokoll Naturschutz und Landschaftspflege

Präambel

in der Erkenntnis, dass in einigen Gebieten des Alpenraums namentlich durch eine Konzentration von Verkehr, Tourismus, Sport, Siedlung, Entwicklung der Wirtschaft, Intensivierung der Land- und Forstwirtschaft eine Überbelastung von Natur und Landschaft entstanden ist oder entstehen kann,

### *Berücksichtigung der Ziele in den anderen Politiken*

*Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ziele dieses Protokolls auch in ihren anderen Politiken zu berücksichtigen, insbesondere in den Bereichen Raumplanung und Siedlungswesen, Luftreinhaltung, Bodenschutz, Sicherung des Wasserhaushalts und der Wasserqualität, Tourismus, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Verkehr, Energiewirtschaft, Gewerbe und Industrie, Abfallwirtschaft sowie in den Bereichen Bildung, Erziehung, Forschung und Information, einschließlich der grenzüberschreitenden Abstimmung der Maßnahmen.*

## **Protokoll Berglandwirtschaft**

### *Präambel*

*in Kenntnis der Tatsache, dass der Alpenraum mit seinem Reichtum an natürlichen Ressourcen, seinen Wasservorkommen, seinem landwirtschaftlichen Potential, seiner historischen und kulturellen Bedeutung, seinem Wert als europäischer Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum sowie mit den durch ihn führenden Verkehrsachsen auch in Zukunft insbesondere für die ansässige Bevölkerung, aber auch für die Menschen anderer Gebiete lebenswichtig ist,*

### *Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen*

*Die Vertragsparteien setzen sich dafür ein, dass die erforderlichen Dienstleistungen zur Überwindung der nachteiligen Verhältnisse der in den Berggebieten in der Land- und Forstwirtschaft Tätigen ausgebaut und verbessert werden, um die Entwicklung ihrer Lebens- und Arbeitsbedingungen mit der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in den anderen Bereichen und Gebieten im Alpenraum zu verbinden. Dabei dürfen nicht ausschließlich ökonomische Kriterien entscheidend sein. Das gilt vor allem für die Verkehrsverbindungen, für die Errichtung und Erneuerung von Wohn- und Wirtschaftsgebäuden sowie für die Beschaffung und Instandhaltung von technischen Anlagen und Maschinen.*

## **Protokoll Bergwald**

### *Schutzfunktionen des Bergwalds*

- *Für Bergwälder, die in hohem Maß den eigenen Standort oder vor allem Siedlungen, Verkehrsinfrastrukturen, landwirtschaftliche Kulturlflächen und ähnliches schützen, verpflichten sich die Vertragsparteien, dieser Schutzwirkung eine Vorrangstellung einzuräumen und deren forstliche Behandlung am Schutzziel zu orientieren. Diese Bergwälder sind an Ort und Stelle zu erhalten.*

## **Protokoll Tourismus**

### *Berücksichtigung der Ziele in den anderen Politiken*

*Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ziele dieses Protokolls auch in ihren anderen Politiken zu berücksichtigen, insbesondere in den Bereichen der Raumplanung, des Verkehrs, der Land- und der Forstwirtschaft, des Umwelt- und Naturschutzes sowie bei der Wasser- und Energieversorgung, um etwaige negative oder diesen Zielen widersprechende Auswirkungen zu mindern.*

### *Verkehr und Beförderung von Touristen*

- *Die Vertragsparteien fördern Maßnahmen, die auf eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs in den touristischen Zentren abzielen.*
- *Sie unterstützen zudem private oder öffentliche Initiativen, welche die Erreichbarkeit touristischer Orte und Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern und die Benutzung solcher Verkehrsmittel durch die Touristen fördern sollen.*

## **Protokoll Energie**

### *Präambel*

*in dem Bewusstsein, dass die Alpen Lebens- und Wirtschaftsraum für die ansässige Bevölkerung sind und darüber hinaus größte Bedeutung für die außeralpinen Gebiete haben, unter anderem als Transitraum nicht nur für den trans-europäischen Personen- und Warenverkehr, sondern auch für die internationalen Energieversorgungsnetze,*

### *Übereinstimmung mit dem Völkerrecht und mit den anderen Politiken*

- *(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ziele dieses Protokolls auch in ihren anderen Politiken zu berücksichtigen, insbesondere in den Bereichen der Raumordnung und Regionalentwicklung, des Verkehrs, der Land- und Forstwirtschaft sowie des Tourismus, um mögliche negative oder widersprüchliche Auswirkungen im Alpenraum zu vermeiden.*

## Literatur und Quellen

- Alpensignale - Sonderserie 1 - Verkehr und Mobilität in den Alpen ([http://www.alpconv.org/documents/Permanent\\_Secretariat/web/RSAl/RSA\\_de\\_20071128\\_low.pdf](http://www.alpconv.org/documents/Permanent_Secretariat/web/RSAl/RSA_de_20071128_low.pdf))
- Leitfaden zur Umsetzung der Alpenkonvention des Lebensministeriums ([http://alpenkonvention-noe.at/uploads/docs/Alpenkonvention\\_Umsetzungshandbuch.pdf](http://alpenkonvention-noe.at/uploads/docs/Alpenkonvention_Umsetzungshandbuch.pdf))
- Aktuelle Fassung des UVP-Gesetzes (<http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10010767>)
- Rundschreiben UVP-G 2000 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt und Wasserwirtschaft, GZ BMLFUW-UW.1.4.2/0006-V/1/2006 vom 20.02.2006 Rundschreiben zur Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000)
- Verfassungsgerichtshof, 2010. Spruch zur S36, Murtalschnellstraße ([http://www.vfgh.gv.at/cms/vfgh-site/attachments/1/4/6/CH0006/CMS1284624491084/s36\\_murtalschnellstrasse\\_v78-09.pdf](http://www.vfgh.gv.at/cms/vfgh-site/attachments/1/4/6/CH0006/CMS1284624491084/s36_murtalschnellstrasse_v78-09.pdf))
- Baldauf, 2010. Von den Verträglichkeitsprüfungen und deren Verhältnis zueinander (Kapitel F Die Einwirkung der Durchführungsprotokolle auf die einzelnen Verträglichkeitsprüfungen). Dissertation Universität Innsbruck.
- Bußjäger, 2010. Die unmittelbare Anwendung der Alpenkonvention in Österreich.
- Haller, 2009. Zerstörung von Alpenraum und Rechtsstaat.
- Haller, 2010. Schutz für den Alpenraum – Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention.
- Hautzenberg, 2011. Keine Anwendung des Verkehrsprotokolls auf geplante Schnellstraße – VfGH zur Alpenkonvention. Recht der Umwelt, 01, Februar 2011.
- Schroeder & Weber, 2008. Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention. Schlußbericht 2008 ([http://systemstatic.info/s37neindanke/uploads/media/Studie\\_Schroeder\\_Weber\\_Verkehrsprotokoll\\_der\\_Alpenkonvention.pdf](http://systemstatic.info/s37neindanke/uploads/media/Studie_Schroeder_Weber_Verkehrsprotokoll_der_Alpenkonvention.pdf))
- Strategische Umweltprüfung: (<http://www.strategischeumweltpruefung.at>)
- SUP-Richtlinie 2001 ([http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/general\\_provisions/l28036\\_de.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/general_provisions/l28036_de.htm))
- Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/consleg/1992/L/01992L0043-20070101-de.pdf>)
- UVP-Richtlinie (Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/consleg/1985/L/01985L0337-20030625-de.pdf>)
- Umweltverträglichkeit von Projekten ([http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/general\\_provisions/l28163\\_de.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/general_provisions/l28163_de.htm), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1985L0337:20030625:DE:PDF>)
- UVP-Leitfaden ([http://www.umweltbundesamt.at/aktuell/presse/lastnews/newsarchiv\\_2008/news081111/](http://www.umweltbundesamt.at/aktuell/presse/lastnews/newsarchiv_2008/news081111/))
- Jus-Online - Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz ([http://www.jusline.at/Umweltvertraeglichkeitspruefungsgesetz\\_%28UVP-G%29.html](http://www.jusline.at/Umweltvertraeglichkeitspruefungsgesetz_%28UVP-G%29.html))
- Umweltverträglichkeitserklärung (<http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/uvpsup/uvpoesterreich1/uve/>)

## Anhang

Gemeinden Niederösterreichs im Anwendungsbereich der Alpenkonvention

Alland  
Allhartsberg  
Altendorf  
Altenmarkt an der Triesting  
Altlangbach  
Annaberg  
Aspangberg-Sankt Peter  
Aspang-Markt  
Asperhofen  
Bad Fischau-Brunn  
Bad Schönau  
Bad Vöslau  
Baden  
Berndorf  
Brand-Laaben  
Breitenfurt bei Wien  
Breitenstein  
Bromberg  
Buchbach  
Ebenfurth  
Edlitz  
Eichgraben  
Enzenreith  
Enzesfeld-Lindabrunn  
Erlach  
Ertl  
Eschenau  
Feistritz am Wechsel  
Frankenfels  
Furth an der Triesting  
Gaaden  
Gablitz  
Gaming  
Gießhübl  
Gloggnitz  
Göstling an der Ybbs  
Grafenbach-Sankt Valentin  
Gresten  
Gresten-Land  
Grimmenstein  
Grünau  
Grünbach am Schneeberg  
Gumpoldskirchen  
Gutenstein  
Hainfeld  
Heiligenkreuz  
Hernstein  
Hinterbrühl  
Hirtenberg  
Hochneukirchen-Gscheidt  
Hochwolkersdorf  
Hohe Wand  
Hohenberg  
Hollenstein an der Ybbs  
Hollenthon  
Kaltenleutgeben  
Kasten bei Böheimkirchen

Katzelsdorf  
Kaumberg  
Kirchberg am Wechsel  
Kirchberg an der Pielach  
Kirchschlag in der Buckligen Welt  
Klausen-Leopoldsdorf  
Kleinzell  
Klosterneuburg  
Königstetten  
Krumbach  
Laab im Walde  
Lanzenkirchen  
Lichtenegg  
Lilienfeld  
Loich  
Lunz am See  
Maria-Anzbach  
Markt Piesting  
Matzendorf-Hölles  
Mauerbach  
Michelbach  
Miesenbach  
Mitterbach am Erlaufsee  
Mödling  
Mönichkirchen  
Muggendorf  
Natschbach-Loipersbach  
Neulengbach  
Neustift-Innermanzing  
Opponitz  
Otterthal  
Payerbach  
Perchtoldsdorf  
Pernitz  
Pfaffstätten  
Pitten  
Pottenstein  
Pressbaum  
Priggwitz  
Puchberg am Schneeberg  
Puchenstuben  
Purkersdorf  
Pyhra  
Raach am Hochgebirge  
Rabenstein an der Pielach  
Ramsau  
Randegg  
Reichenau an der Rax  
Reinsberg  
Rohr im Gebirge  
Rohrbach an der Gölsen  
Sankt Aegydt am Neuwalde  
Sankt Andrä-Wördern  
Sankt Anton an der Jeßnitz  
Sankt Corona am Wechsel  
Sankt Georgen am Reith  
Sankt Georgen an der Leys  
Sankt Peter in der Au  
Sankt Veit an der Gölsen  
Scheibbs  
Scheiblingkirchen-Thernberg  
Schottwien  
Schrattenbach

Schwarzau im Gebirge  
Schwarzenbach  
Schwarzenbach an der Pielach  
Seebenstein  
Seitenstetten  
Semmering  
Sieghartskirchen  
Sonntagberg  
Sooß  
Steinakirchen am Forst  
Stössing  
Ternitz  
Texingtal  
Thomasberg  
Traisen  
Trattenbach  
Tulbing  
Tullnerbach  
Türnitz  
Vöstenhof  
Waidhofen an der Ybbs (Stadt)  
Waidmannsfeld  
Waldegg  
Walpersbach  
Wang  
Warth  
Wartmannstetten  
Weissenbach an der Triesting  
Wienerwald  
Wiesmath  
Wilhelmsburg  
Willendorf  
Wimpassing im Schwarzatale  
Winzendorf-Muthmannsdorf  
Wolfsgraben  
Wöllersdorf-Steinabrückl  
Würflach  
Ybbsitz  
Zeiselmauer  
Zöbern

## Notizen



enkonvention

und nachhaltige Mobilität