

Umweltschutz in der Steiermark



Anleitung zur Umsetzung der **Alpenkonvention** in der Steiermark

2. Auflage, 2007

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG



Das Land
Steiermark

→ Sport, Umwelt und
erneuerbare Energie

*Medieninhaber:
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Fachabteilung 13A
Umwelt- und Anlagenrecht*

*Für den Inhalt verantwortlich:
HR Dr. Maria Stangl, FA 13A, beide: 8010 Graz
Landhausgasse 7*

*Layout und Gestaltung:
Werbeagentur RoRo + Zec
8010 Graz, Hugo-Schuchardt-Straße 7*

*Druck:
Medienfabrik Graz, 8010 Graz*

**Anleitung
zur Umsetzung
der Alpenkonvention
in der Steiermark**

2. Auflage, 2007



Alpenkonvention in der Steiermark

Theorie und Praxis für eine nachhaltige Entwicklung unseres Alpenraumes

Herr Landesamtsdirektor a. D. Univ. Prof. Dr. Gerhart Wielinger hat eine Projektgruppe, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der jeweiligen Fachabteilungen des Landes, mit dem Ziel der Erarbeitung eines Umsetzungspapiers zu den Durchführungsprotokollen der Alpenkonvention eingesetzt.

Unter Federführung der Fachabteilung 13A wurde eine Prüfung und Sichtung der »thematischen« Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention auf ihre Umsetzung in der Steiermark vorgenommen, wobei festgestellt wurde, ob eine unmittelbare Anwendbarkeit der Bestimmungen gegeben ist oder ob es weiterer legislatischer Maßnahmen des Landes Steiermark bedarf.

Die Alpenkonvention verfolgt als Übereinkommen mehrerer Nationen und der Europäischen Union das Ziel einer ganzheitlichen Politik zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung des Alpenraumes. Das nunmehr erstellte Werk soll als Handlungsanleitung für alle Ebenen der Landesverwaltung bei der praktischen Arbeit in der Frage der Anwendbarkeit der Durchführungsprotokolle dienen.

Eine Strategie der nachhaltigen Entwicklung eines großen Lebensraumes ist eine Theorie – die vorliegende Arbeit die notwendige Umsetzung und Prüfung dazu.

Nachhaltige Entwicklungen und nachhaltiger Schutz unseres unmittelbaren Lebensraumes müssen oberste Prämisse unseres Denkens und Handelns sein, um eine lebenswerte Zukunft für folgende Generationen zu schaffen.

Landesamtsdirektor a. D. Univ. Prof. Dr. Wielinger hat mit seinem Team und dieser Ausarbeitung einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet.

Ich danke allen Mitwirkenden für ihr Streben und ihre Motivation und gratuliere herzlich zu vorliegender Projektarbeit »Die Anleitung zur Umsetzung der Alpenkonvention in der Steiermark«!

Herzlichst, Ihr



Manfred Wegscheider
Umwelt-Landesrat Steiermark

Inhalt

I Vorbemerkungen	5
II Allgemeines zur Alpenkonvention	6
III Umsetzung der Protokolle	8
1) Raumplanung und nachhaltige Entwicklung	9
2) Berglandwirtschaft	15
3) Naturschutz und Landschaftspflege	32
4) Bergwald	38
5) Tourismus und Freizeit	48
6) Bodenschutz	52
7) Energie	69
8) Verkehr	81
IV Abkürzungsverzeichnis	108

I Vorbemerkungen

Die vorliegende Ausarbeitung zur »Alpenkonvention« ist das Ergebnis der Tätigkeit einer von Herrn Landesamtsdirektor a. D. Univ. Prof. Dr. Gerhart Wielinger eingesetzten Projektgruppe unter Federführung der Fachabteilung 13A, welche folgenden Arbeitsauftrag hatte:

Prüfung und Sichtung der »thematischen« Durchführungsprotokolle zur Alpenkonvention auf unmittelbare Anwendbarkeit von Bestimmungen, Handlungsbedarf legislatischer Natur für das Land Steiermark oder Erstellung von »politischen Empfehlungen«.

Diese Fragestellungen wurden durch Experten aus den jeweiligen Fachabteilungen des Landes, namentlich der FA 1F, FA 10A, FA 10C, FA 12B, FA 13A, FA 13B, FA 13C, A 16, FA 17B, FA 18A, FA 18E und einem Vertreter der Bezirkshauptleute bearbeitet. Der Umweltanwalt / die Umweltanwältin der Steiermark wurden ebenso beteiligt wie das Generalsekretariat der Alpenkonvention. Die Kompilation der Texte wurde von der FA 13A durchgeführt.

Sämtliche Kommentare und Bemerkungen wurden dem jeweiligen Protokolltext zugeordnet.

In einigen Fällen gibt es unterschiedliche Auffassungen, diese wurden ebenfalls eingearbeitet (kursive Texte), um diese Gedankengänge und Überlegungen für die konkrete Anwendung der Protokolle in der praktischen Arbeit verfügbar zu halten.

Die vorliegende Ausarbeitung versteht sich als Handlungsanleitung zur Anwendung der Alpenkonvention, bzw. ihrer Durchführungsprotokolle in der praktischen Arbeit auf allen Ebenen der Landesverwaltung, sei es als »politische Handlungsanleitung«, sei es für Fragen der Gesetz- oder Verordnungsgebung, aber auch für die Durchführung von konkreten Verwaltungsverfahren. Die zu den einzelnen Artikeln angeführten Kommentare sollen Hilfestellungen bieten bei der selbständigen Abwägung im Einzelfall.

Vorbemerkungen zur 2. Auflage

Seit der Drucklegung im Dezember 2005 haben sich im Bereich des »Verkehrsprotokolls« wesentliche Änderungen ergeben, daher wurde dieser Part neu gefasst und nach Rücksprache und Zustimmung des Bundesministeriums für Land- und Fortwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft aus dem Handbuch für die Umsetzung der Alpenkonvention übernommen.

II Allgemeines zur Alpenkonvention

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 Union haben in einem Übereinkommen vereinbart, eine ganzheitliche Politik zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung des Alpenraumes sicherzustellen.

Die Alpenkonvention¹ ist ein völkerrechtlich verbindlicher Vertrag und besteht aus einem Rahmenvertrag und neun so genannten Durchführungsprotokollen. Die Alpenkonvention wurde mit BGBl Nr. 477/1995 idF BGBl III Nr. 18/1999 kundgemacht und hat Gesetzescharakter. Österreich hat die Verpflichtung bis August 2005 über die Umsetzung der Konvention und ihrer Protokolle zu berichten. Die neun »Zusatzprotokolle« haben keinen Gesetzesvorbehalt. Daher kann sich die Verpflichtung der unmittelbaren Anwendbarkeit ergeben, was im Einzelfall zu prüfen ist.

Das Übereinkommen gliedert sich in folgende große Teilbereiche:

- ▶ Protokoll »Tourismus« (230/2002)
- ▶ Protokoll »Berglandwirtschaft« (231/2002)
- ▶ Protokoll »Raumplanung und nachhaltige Entwicklung« (232/2002)
- ▶ Protokoll »Bergwald« (233/2002)
- ▶ Protokoll »Bodenschutz« (235/2002)
- ▶ Protokoll »Naturschutz und Landschaftspflege« (236/2002)
- ▶ Protokoll »Energie« (237/2002)
- ▶ Protokoll »Verkehr« (238/2002)
- ▶ Protokoll »Streitbeilegung«

Offen und noch bearbeitet werden folgende Protokolle:

- ▶ Bevölkerung und Kultur
- ▶ Wasserhaushalt
- ▶ Luftreinhaltung
- ▶ Abfallwirtschaft

¹ Vgl. www.alpenkonvention.org Stand: 28. Februar 2007.

Die Abstimmung mit folgenden rechtlichen Belangen in der Steiermark wird in der Diskussion erforderlich sein:

- ▶ Steiermärkisches Naturschutzgesetz (Natura 2000)
- ▶ Entwicklungsprogramm für Wasserwirtschaft
- ▶ Heizungsanlagenverordnung
- ▶ Luftreinhalteverordnung bzw. -gesetz
- ▶ Steiermärkisches IPPC-Anlagen- und Seveso II-Betriebe-Gesetz
- ▶ Landesentwicklungsprogramm
- ▶ Steiermärkisches Abfallwirtschaftsgesetz (StAWG)
- ▶ Steiermärkisches Feuerungsanlagenengesetz (FAnlG)
- ▶ Raumordnungsgesetz
- ▶ Gesetz über Einrichtungen zum Schutz der Umwelt
- ▶ UVP-Gesetz
- ▶ Starkstromwegegesetz

Die Durchführungsprotokolle sind in Österreich nicht mit Gesetzesvorbehalt übernommen worden. Daher ist bei jedem Protokoll zu prüfen, ob und welche Bestimmungen unmittelbar anwendbar sind. Da sich das Thema breitgefächert über mehrere Abteilungsbereiche erstreckt und daher umfassender Sachverstand notwendig ist, wurden Projektgruppen eingerichtet.

Aufgrund der Berichte der einzelnen Arbeitsgruppen ist durch ein Steuerungskomitee ein Schlussbericht erstellt worden, der konkrete Handlungsanleitungen für die politische und administrative Ebene enthält.



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

8) Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention im Bereich Verkehr **BGBl III 234/2002**

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 außeralpinen 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 umwelt-schonender 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:

Auslegungshilfe

Betroffene Kompetenzen: Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG »Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge außer der Straßenpolizei; Umweltverträglichkeitsprüfung für Vorhaben in diesen Angelegenheiten, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist und für welche die Verwaltungsvorschriften eine Trassenfestlegung durch VO vorsehen«; Art 11 Abs 6 B-VG »Genehmigung der in Art 10 Abs 1 Z 9 genannten Vorhaben«; Art 15 Abs 1 B-VG Generalklausel zu Gunsten der Länder; Art 17 B-VG Privatwirtschaftsverwaltung; Art 118 Abs 3 Z 4 B-VG »Verwaltung der Verkehrsflächen der Gemeinde«;

Korrespondierendes Bundesrecht: BundesstraßenG 1971 (BStG 1971; BGBl Nr 286/1971 idF BGBl I Nr 58/2006); BG über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen (BGBl. I 2002/50); EisenbahnteignungsG 1954 (idF BGBl I 1999/191); UmweltverträglichkeitsprüfungG 2000 – (UVP-G 2000; idF BGBl I Nr 149/2006 – Novelle in Bearbeitung); BG über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz, BGBl I Nr 96/2005); BundesstraßenfinanzierungsG 1996 (BStFG 1996, idF BGBl. I 2002/50); Bundesstraßen-MautG 2002 (BStMG, BGBl I Nr 109/2002 idF BGBl I Nr 26/2006); ASFINAG-G (BGBl Nr 591/1982 idF BGBl I Nr 26/2006); ASFINAG-ErmächtigungsG 1997 (BGBl Nr 113/1997 idF BGBl I Nr 26/2006); BG über die Erhebung einer Abgabe für die Benützung von Straßen durch schwere Lastfahrzeuge (Straßenbenützungabgabegesetz – StraBAG, BGBl Nr 629/1994 idF BGBl Nr 71/2003); VignettenpreisVO (BGBl. II 2000/254); ImmissionsschutzG-Luft (IG-L BGBl I Nr 115/97 – zuletzt geändert durch BGBl I Nr 34/2006);

Korrespondierendes Landesrecht: **ALLGEMEIN:** Raumordnungsg (ROG); Landesentwicklungsprogramme, -pläne (LEP / EP); Leitbilder; Flächenwidmungspläne; flankierende Nebengesetze zur Unterstützung der Verwirklichung örtlicher Raumplanungsziele bzw mit raumordnungsrelevanten Bestimmungen; Naturschutzgesetze; **BURGENLAND:** Bgld. StraßenG 2005 (LGBl Nr 79/2005); **KÄRNTEN:** Krnt. StraßenG 1991 (K-StrG, LGBl Nr 72/1991 idF LGBl Nr 26/2006); **NIEDERÖSTERREICH:** NÖ StraßenG 1999 (Novelle 70/02 2002-07-19); VO Verkehrs-Raumordnungsprogramm (StVO 146/75 1975-10-13); VO über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen (StVO 27/98 1998-02-13); **ÖBERÖSTERREICH:** OÖ StraßenG 1991 (LGBl Nr 84/1991 idF LGBl Nr 61/2005); **SALZBURG:** Sbg. LandesstraßenG 1972 (LStG, LGBl Nr 119/1972 idF LGBl Nr 58/2005); Gesetz, mit dem die

im Land Salzburg bisher bestehenden Bundesstraßen B als Landesstraßen übernommen werden (LGBl. 2002/61); Salzburger Landesmobilitätskonzept 2002 – Leitlinien zur Landesmobilitätspolitik (Regierungsbeschluss Zl. 2067-29/877-2002); **STEIERMARK:** Stmk. Landes-StraßenverwaltungsG 1964 (LStVG 1964, LGBl Nr 154/1964 idF LGBl Nr 89/2002); VO EP Reinhaltung der Luft; **TIROL:** Tir. StraßenG (LGBl Nr 13/1989 idF LGBl Nr 35/2006); **VORARLBERG:** VlbG. StraßenG (StrG, LGBl Nr 8/1969 idF LGBl Nr 22/2006); Verkehrskonzept Vorarlberg 2006: Mobil im Ländle;

Kapitel I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

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 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 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.

Programmbestimmung

Unmittelbar Anwendbar innerhalb der Raumordnung

Der zweite Teil des Abs 1 lit a legt bereits Maßnahmen zur Erreichung des obersten Ziels (Senkung der Belastungen auf ein erträgliches Maß – vgl auch Art 2 Abs 2 lit j Alpenkonvention) wie die verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, nahe. Zur Umsetzung dieser Vorgabe eignen sich vor allem auch raumordnungsrechtliche Mittel.

In vielen Belangen beispielhaft umgesetzt wird das VerKP durch das neue Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 »Mobil im Ländle«.

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.

Alle Absätze

Programmbestimmung

UU Direkt Verpflichtend

Insb Abs 1 a) aa); b) aa), bb); c) bb); Abs 2

Unmittelbar Anwendbar innerhalb der Raumplanung

Korrespondierendes Bundesrecht: UmweltverträglichkeitsprüfungsG 2000 (UVP-G 2000; idF BGBl I Nr 149/2006 (Novelle in Bearbeitung)); BG über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz, BGBl I Nr 96/2005); Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L, BGBl I Nr 115/97 – zuletzt geändert durch BGBl Nr 34/2006 I); Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971; BGBl Nr 286/1971 idF BGBl I Nr 58/2006; bzgl Lärmschutz § 7a);

Korrespondierendes Landesrecht: Raumordnungsgesetze; Entwicklungsprogramme; Verkehrskonzepte;

Anm: Die Naturschutz-Expertenkonferenz der Länder merkt zu Art 3 an: »Artikel 3 ist deklaratorisch (gibt Protokollinhalt gekürzt wieder)« (Loos 2005, S. 205).

Raumordnungsrechtliche Umsetzungsbeispiele zu Art 3:

Salzburger Landesentwicklungsprogramm 2003, Punkt B.2, Maßnahme 2: Im Einzugsgebiet eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrsmittels sollen verdichtete Siedlungsgebiete vorgesehen werden (S. 108, ebenso mit Verweis auf Art 7, 9 und 10 VerkP). Ferner Punkt E.1. Technische Infrastruktur, Maßnahme 2.

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.

Abs 1

Programmbestimmung

Abs 2

Direkt verpflichtend

Raumordnungsrechtliches Umsetzungsbeispiel:

Salzburger Landesentwicklungsprogramm 2003, Punkt D.2. Tourismus und Freizeitwirtschaft, Maßnahme 1, 2: »Bei der Planung neuer Infrastruktureinrichtungen sind die Regelungen der Protokolle TourP, RauP sowie VerkP zu beachten.« (S. 140). Ferner gem Punkt E.3. VerkP als maßgebliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (S. 160).

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.

Unmittelbar »verpflichtend«/anwendbar

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.

Abs 1

unmittelbar »verpflichtend«/anwendbar

lit a, c, d unmittelbar anwendbar innerhalb der Raumordnung

Abs 2

unmittelbar anwendbar/»verpflichtend«

Abs 1 Allgemein:

Grundsätzlich ist auch eine Umsetzung der Vereinbarung mit Mitteln der Raumordnung möglich und insbesondere innerhalb entsprechender Verkehrskonzepte notwendig. Im Salzburger Landesentwicklungsprogramm 2003 erfolgt diese mit ausdrücklicher Bezugnahme durch Punkt B.2. Maßnahme 2. Der österreichische Überprüfungsbericht stellt bzgl lit c noch raumplanerischen Handlungsbedarf fest, bzgl lit b wird auf nicht erfolgte Umsetzung hingewiesen (S. 198). Abs 1 stellt eine der wesentlichen Verpflichtungen des Verkehrsprotokolls dar. Insbesondere zu beachten ist die Verpflichtung zur Umsetzung entsprechender Maßnahmen in einem grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzwerk.

Abs 2:

Korrespondierendes Bundesrecht: §§ 7, 7a, 14 Abs 3, 21 Abs 1, 22, 24 Abs 4 BStG 1971 (BundesstraßenG 1971, BGBl Nr 286/1971 idF BGBl I Nr 58/2006); § 9 Abs 5 BStMG (Bundesstraßen-MautG 2002, StF: BGBl I Nr 109/2002); §§ 3 Abs 8; 24 h UVP-G 2000 (UmweltverträglichkeitsprüfungsG 2000, idF BGBl I Nr 149/2006 (Novelle in Bearbeitung)); Immissionsschutzgesetz-Luft komplett, insb §§ 10 ff. (IG-L; BGBl I Nr 115/97 idF BGBl I Nr 34/2006) **Korrespondierendes Landesrecht: BURGENLAND:** § 13 Bgld. Raumplanungsg (LGBl Nr 18/1969 idF 47/2006); **KÄRNTEN:** Krnt. StraßenG 1991 (K-StrG, LGBl Nr 72/1991 idF LGBl Nr 26/2006), insb §§ 7, 8, 9 K-StrG; § 2 Nr 11 K-ROG (Krnt. Raumordnungsg, LGBl Nr 76/1969 idF LGBl Nr 136/2001); UU auch Entwicklungsprogramme, bsp. Punkte 4.6, 4.12 Entwicklungsprogramm Kärntner Zentralraum (StF LGBl Nr 39/1977); **NIEDERÖSTERREICH:** NÖ StraßenG (StF 90/99 1999-08-06, Novelle 70/02 2002-07-19), insb §§ 1 Abs 2 Nr 1 e und i, 9, 10; 14 Abs 2 Nr 6, Abs 3 NÖ Raumordnungsg (StF 13/77 1977-02-18, Novelle 41/04 2004-05-26); Verkehrs-Raumordnungsprogramm (StVO 146/75 1975-10-13), insb §§ 4 Abs 5, 7, 8; 5 Abs 5; **ÖBERÖSTERREICH:** OÖ StraßenG 1991 (LGBl Nr 84/1991

idF LGBl Nr 61/2005)), insb §§ 13, 14, 32; § 4 Punkt 1.3 OÖ Landesraumordnungsprogramm 1998 (LGBl Nr 72/1998); **SALZBURG:** Sbg. LandesstraßenG 1972 (LStG., LGBl Nr 119/1972 idF LGBl Nr 58/2005), insb §§ 5, 6, 9; Sbg. Raumordnungsprogramm 1998 (idF LGBl Nr 36/2004), insb §§ 17 Abs 4, 29 Abs 2 Nr 17; **STEIERMARK:** Stmk. Landes-StraßenverwaltungsG 1964 (LStVG 1964, LGBl Nr 154/1964 idF LGBl Nr 89/2002), insb §§ 14 Abs 3, 16, 16 a; Stmk. RaumordnungsG 1974 (idF LGBl Nr 95/2003), bsp. § 10 Abs 1 a, m, § 23 Abs 1 Nr 5; Landesentwicklungsprogramm vom 11. Juli 1977 (StF: LGBl Nr 53/1977); UU Entwicklungsprogramme, insb Entwicklungsprogramm für die Reinhaltung der Luft vom 17. Mai 1993 (StF: LGBl Nr 58/1993), §§ 1, 2, 3 Abs 3, 6; **TIROL:** Tir. StraßenG (LGBl Nr 13/1989 idF LGBl Nr 35/2006), §§ 2 Abs 9, 37, 40, 43, 44 Abs 7, 46, 74d; Tir. RaumordnungsG 2001 (TROG 2001), §§ 1 Abs 2 d, j, 27 Abs 2 e, k, 37 Abs 1, 38 Abs 4, 40 Abs 1; **VORARLBERG:** StraßenG (StrG., LGBl Nr 8/1969 idF LGBl Nr 22/2006), insb §§ 28, 31; RaumplanungsG (LGBl Nr 39/1996 idF LGBl Nr 58/2001), bsp. §§ 2 Abs 3 f, 3, 28 Abs 2 e;

Terminologie: Die Bestimmung setzt aufgrund der Verpflichtung zur »bestmöglichen« Vornahme erforderlicher Maßnahmen sowie der Verpflichtung zum Einsatz »bestverfügbarer Technologie« (lit c) hohe Maßstäbe, die regelmäßig höher sein dürften, als die bisher gesetzlich vorgesehenen. So schreibt das UVP-G 2000 etwa in § 24 h Abs 1 Nr 1 die Begrenzung von Emissionen von Schadstoffen »nach dem Stand der Technik« vor. In diesem Zusammenhang ist auch auf den aus der ausgesprochen deutlichen Formulierung »verpflichten sich« resultierenden starken Verpflichtungsgrad der Vereinbarung zu verweisen. Im Vergleich hierzu sei auf die Formulierung des Art 14 Abs 1 BodP hingewiesen: »Die Vertragsparteien wirken in der geeignetsten Weise darauf hin, dass ...«. Hierfür stellte der VwGH bereits die unmittelbare Anwendbarkeit fest (VwGH Erkenntnis vom 8. Juni 2005, Zl. 2004/03/0116-10; siehe auch VfGH, Beschluss vom 22.09.2003, B 1049/03-4).

»**bestmögliche**« **Vornahme:** Bei der Auslegung bestehenden Rechts, Abwägungsprozessen, insb Interessenabwägungen und bei Ermessensentscheidungen (Handlungs- und Entscheidungsermessen) zu berücksichtigen. Berücksichtigung UU im Zusammenhang mit § 7a Abs 1 BStG 1971, § 14 IG-L (Auswahl der effektivsten Maßnahmen und effektivste Gestaltung selbiger zur höchstwahrscheinlichsten Erreichung des Ziels), § 37 (insb lit c) Tiroler Straßengesetz.

Zu lit b):

Bzgl lit b verweist der österreichische Überprüfungsbericht mit der Formulierung »Teilweise in Sanierungsgebieten« auf eine bislang unzureichende Umsetzung (S. 198). Jedoch ist auf den gemeinschaftsrechtlichen Rahmen bedacht zu nehmen. Siehe hierzu insbesondere das Urteil des EuGH zum Sektoralen Fahrverbot in Tirol vom 15. November 2005, Rs. C-320/03 (Kommission/Republik Österreich).

Zu lit c):

Der österreichische Überprüfungsbericht stellt bzgl lit c eine bislang nicht erfolgte Umsetzung der Bestimmung mit Verweis auf die Definitionsproblematik fest (S. 198). Bedenken werden bzgl des Verhältnisses zu gemeinschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen angemerkt. Hinsichtlich der Konkretisierung des technischen Standards (lit c), der demzufolge vorzusehen ist, ist vergleichsweise auf die IPPC-Richtlinie zu verweisen (Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung). Diese gilt nur für bestimmte Anlagen als ortsfeste technische Einheiten. Eine entsprechende Definition ist jedoch sachdienlich und dürfte völkerrechtlich insbesondere deshalb vertretbar sein, da die Europäische Gemeinschaft Vertragspartei der Alpenkonvention ist. Die Vermutung liegt nahe, dass auf eine eigene Definition der »bestverfügbaren Technologie« innerhalb der Konventionsverträge verzichtet wurde, da der Standard hinreichend bekannt und definiert erschien. Zur Definition und weiteren Ausführungen hierzu siehe die Anmerkungen zu Art 8 und 12 Protokoll »Energie«.

Raumplanungsrechtliches Umsetzungsbeispiel: Landesentwicklungsprogramm Salzburg 2003 mit allgemeinem Bezug zu Art 7 VerkP (siehe Anmerkung zu Art 3). Ferner spezielle Umsetzungsmaßnahme durch Punkt E.3. Verkehrsinfrastruktur, Ziel 1: Verringerung von Verkehrsbelastungen (Entsprechende räumliche Verteilung der gesellschaftlichen Aktivitäten als Beitrag zur Minimierung des Verkehrsaufkommens. S. 161).

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.

Abs 1

Unmittelbar anwendbar / »verpflichtend«

Relevanz für UVP-Verfahren

Abs 2

Unmittelbar anwendbar / »verpflichtend«

Abs 3

Unmittelbar »verpflichtend«

Abs 1: Korrespondierendes Recht: UVP-G 2000; idF BGBl I Nr 149/2006 (Novelle in Bearbeitung) Definitionen siehe Art 2. Siehe auch Anmerkung zu Art 11 Abs 2. Wesentlich ist die Verpflichtung zur Vornahme von Zweckmäßigkeitprüfungen und Risikoanalysen (Risikoanalysen wurden bislang nur teilweise vorgenommen, vgl Österreichischer Überprüfungsbericht, S. 199).

Abs 2: Der österreichische Überprüfungsbericht stellt hierzu fest, dass Österreich bislang »nicht immer« entsprechend dieser Vereinbarung der Vertragsstaaten konsultiert wurde (S. 200).

Satz 2: Stichtag (= Zeitpunkt der Annahme des Protokolls) ist der 31. Oktober 2000.³ Das Verzeichnis der Verkehrsinfrastrukturen, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Protokolls von den Vertragsparteien beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist, so wie es am 31. Oktober 2000 auf der VI. Alpenkonferenz in Luzern eingereicht wurde, enthält für Österreich folgende Angaben:

³ Vgl Ministerialentwurf 284/ME (XXI. GP), Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention; BMLFUW: »Die Alpenkonvention – ...«, S. 44; Galle, E., Das Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) und seine Protokolle, Berlin 2002, S. 135).

	Straßen gemäß Art 11 Abs 1 neue hochrangige Straßen für den alpen- querenden Verkehr	Straßen gemäß Art 11 Abs 2 hochrangige Straßenprojekte für den inneralpinen Verkehr
1. Verkehrsinfrastruk- turen, die zum Zeitpunkt der Annahme des Verkehrsprotokolls im Rahmen der Rechtsord- nung beschlossen sind (Zeitpunkt: 31.10.2000)	0	<ul style="list-style-type: none"> • § S 18 Bodensee Schnellstraße Lauterach (A14) – Höchst (Staatsgren- ze A/CH) 6,2 km • § B 179 Fernpass Straße Nassereith – A12 (Ast. Ötztal) Tschirganttunnel 5,0 km
2. Verkehrsinfrastruk- turen, für die zum Zeit- punkt der Annahme des Verkehrsprotokolls der Bedarf gesetzlich fest- gelegt ist (Zeitpunkt: 31.10.2000)	0	0

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.

Unmittelbar »verpflichtend«

Unmittelbar anwendbar innerhalb der Raumordnung

Raumordnungsrechtliches Umsetzungsbeispiel: Landesentwicklungsprogramm Salzburg 2003 mit ausdrücklichem Bezug zu Art 9 VerKP (siehe Anmerkung zu Art 3). Ferner Punkt E.3. Verkehrsinfrastruktur, Ziel 2 (S. 161).

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.

Unmittelbar »verpflichtend«

Umsetzungsmaßnahmen im Sinne des Abs 10 lit c und e können auch innerhalb der Raumordnung gesetzt werden.

Raumordnungsrechtliches Umsetzungsbeispiel: Landesentwicklungsprogramm Salzburg 2003 mit ausdrücklichem Bezug zu Art 10 VerkP im (siehe Anmerkung zu Art 3). Ferner Punkt E.3. Verkehrsinfrastruktur, Ziel 2 (S. 161).

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 entsprechender 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.

Abs 1, 2

Unmittelbar anwendbar

Abs 3

Programmbestimmung

Allgemeine Anmerkung:

Art 11 Abs 1, 2 stellen eine zentrale Verpflichtung innerhalb des VerkP dar. Definitionen siehe Art 2, beachte auch Art 8 Abs 2 VerkP. Der Bau hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr ist aufgrund der Vereinbarung des Abs 1 ausgeschlossen. Hochrangige Straßenprojekte für den inneralpinen Verkehr sind gem Abs 2 nur unter präzisen, äußerst restriktiven Bedingungen zu verwirklichen.⁴

Ausnahmslos wird von einer unmittelbaren Anwendbarkeit des Art 11 ausgegangen.⁵ Zweckmäßigkeitserwägungen sind dem Straßenrecht nicht fremd, vgl § 7 a Abs 5 BStG 1971.

Abs 2: Die Voraussetzungen des Abs 2 lit a bis d müssen kumulativ gegeben sein (siehe »und« zwischen lit c und d). Nicht ganz klar ist, ob aufgrund des Art 11 Abs 2 lit a eine UVP-Pflicht für hochrangige Straßenprojekte begründet wird, die nicht in § 3 UVP-G 2000 iVm Anhang 1 angeführt sind. Relevant wäre diese Fragestellung zum Beispiel im Falle der Z 9 lit a des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 wenn es sich um eine Zulegung von 2 auf 4 oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km handelt. Näheres zur Problematik, ob die entsprechenden Bestimmungen des Verkehrsprotokolls durch das UVP-G abgedeckt sind, siehe bei Punkt 5.2.2, Verpflichtung zur Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen.

⁴ **BMLFUW:** »Die Alpenkonvention – ...«, S. 41 und 45; Galle, S. 137; Verweis auf die strengen Auflagen des Art 11 z.B. auch im Salzburger Landesmobilitätskonzept 2002, S. 5.

⁵ **BMLFUW:** »Die Alpenkonvention – ...«, S. 44; Naturschutz-Expertenkonferenz der Länder, Loos2005, S. 205.

Ein **Beispiel** für die Durchführung einer **Zweckmäßigkeitsstudie** ergibt sich aufgrund des Bauvorhabens betreffend den »Letzetunnel« in Vorarlberg. Der Letzetunnel soll zur verkehrlichen Entlastung der Innenstadt von Feldkirch führen. Demgegenüber befürchtet das Fürstentum Liechtenstein eine durch den Bau des Letzetunnels aufgrund seiner verkehrsinduzierenden Wirkung bedingte höhere Verkehrsbelastung. Im Vorfeld eines Genehmigungsverfahrens wurde eine Zweckmäßigkeitsstudie in Auftrag gegeben. In der Studie wurden sechs Varianten geprüft, die inklusive der »Amtsvariante Letzetunnel« eine rein organisatorische Verbesserung des Verkehrsflusses ohne Neubauten, den massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs, eine verlängerte Letzetunnelvariante und verschiedene kürzere Tunnelumfahrvvarianten (Bypassvarianten) umfassten. Im Ergebnis wird ua festgestellt, dass das Bauprojekt Letzetunnel zwar zu einer Entlastung beitrage, jedoch eine größere Gefahr von Mehrverkehr als bei den geprüften Bypassvarianten bestehe.

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 nicht-motorisierten 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.

Abs 1

SATZ 1: Programmbestimmung/innerhalb von Interessenabwägungen /bei Erteilung von Auflagen zu berücksichtigen

SATZ 2: innerhalb von Interessenabwägungen zu berücksichtigen

SATZ 3: Direkt verpflichtend

Abs 2

Direkt verpflichtend

SATZ 1: unmittelbar anwendbar innerhalb der Raumordnung

SATZ 2: innerhalb von Interessenabwägungen zu berücksichtigen

Korrespondierendes Bundesrecht: Luftfahrtgesetz (BGBl Nr 253/1957 idF BGBl I Nr 149/2006): §§ 9 ff. (Bewilligung für Außenlandungen und Außenabflüge); §§ 58 ff., insb §§ 68, 71 (Bewilligung für Zivilflugplätze); UVP-G 2000;

Korrespondierendes Landesrecht: Raumordnungsrecht; Naturschutzrechtliche Regelungen der Länder über die Errichtung / Änderung von Flugplätzen bzw einzelner Anlagen: **BURGENLAND:** § 5 lit g NSchG; **KÄRNTEN:** § 5 Abs 1 lit g NSchG; **NIEDERÖSTERREICH:** keine explizite Bewilligungspflicht, jedoch mgl. Erfassung betreffender Anlagen über § 7 Abs 1 Ziff. 1 NSchG; **OBERÖSTERREICH:** keine explizite Bewilligungspflicht; **SALZBURG:** § 25 Abs 1 lit e NSchG; **STEIERMARK:** UU Anzeigepflicht über § 3 Abs 2 lit h NSchG; **TIROL:** UU über § 6 lit a NSchG; **VORARLBERG:** § 33 Abs 1 lit c NSchG;

Anm.: Das Beratungsergebnis der Naturschutz-Expertenkonferenz der Länder lautet: »Artikel 12 ist deklaratorisch; Bezug zum Absetzen aus Luftfahrzeugen (Art 16 Tourismusprotokoll)«.⁶

In Zusammenhang mit Art 12 VerkP ist auch Art 16 TourP (Absetzen aus Luftfahrzeugen für sportliche Zwecke) zu beachten. Eine Berücksichtigung der abwägungsrelevanten Norminhalte soll insbesondere innerhalb der Interessenabwägungen nach §§ 9 Abs 2; 71 Abs 1 lit d, Abs 2 Luftfahrtgesetz sowie der naturschutzrechtlichen Interessenabwägung erfolgen.

⁶ Vgl Loos, E., Naturschutzrecht in Salzburg, Kommentar – Teil 1, Salzburg 2005, S. 206.

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 dieser 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.

Abs 1

Unmittelbar anwendbar

Abs 2

Unmittelbar anwendbar/«verpflichtend«

Unmittelbar anwendbar innerhalb der Raumordnung

Raumordnungsrechtliches Umsetzungsbeispiel: Landesentwicklungsprogramm Salzburg 2003, Punkt D.2. Tourismus und Freizeitwirtschaft, Ziel 4: Die Erreichbarkeit der Tourismusregionen soll insbesondere im öffentlichen Personenverkehr verbessert werden (S. 138: „Beim Ausbau der Infrastrukturen sind die Regelungen des Protokolls »Verkehr« zu beachten).

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.

Unmittelbar »verpflichtend«

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 Umweltbelastungen 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.

Unmittelbar »verpflichtend«

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.

Unmittelbar »verpflichtend«

Kapitel III

Koordination, Forschung, Bildung Undinformation

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.

Unmittelbar »verpflichtend«

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.

Unmittelbar »verpflichtend«

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.

Unmittelbar »verpflichtend«

Kapitel IV

Kontrolle und Bewertung

Artikel 20

Umsetzung

Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Durchführung 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 21

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 Genehmigungsurkunde,
- 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 Chambéry am 20. Dezember 1994 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.

IV Abkürzungsverzeichnis

- AZ:** Ausgleichszahlungen
- BORIS:** Boden-Informationssystem
- GAP:** Gemeinsame Agrarpolitik
- CIPRA Österreich:** Internationale Alpenschutzkommission
- Cross Compliance:** Einhaltung anderweitiger Verpflichtungen
- EP:** Energieplan
- FAST Pichl:** Forstliche Ausbildungsstätte
- GIS:** Geographisches Informationssystem
- HBLFA Raumberg-Gumpenstein:** Höhere Bundeslehr- und Forschungsanstalt für Landwirtschaft
- LUIS:** Landes-Umwelt-Informationssystem
- MINROG:** Mineral-Rohstoff-Gesetz
- ÖPUL:** Österreichisches Programm einer umweltgerechten, extensiven und den natürlichen Lebensraum schützenden Landwirtschaft
- ÖV:** Öffentlicher Verkehr
- ROG:** Raumordnungsgesetz
- SUP:** Strategische Umweltprüfung

