

LEISTUNGSBESCHREIBUNG

für die Vergabe

Ausgestaltung und Umsetzung der Überwachung der sich aus der Durchführung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 ergebenden erheblichen Klima- und Umweltwirkungen

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage / Hintergrundinformationen	3
2	Kurzbeschreibung der Leistung.....	6
2.1	Arbeitspakete zur Überwachung verkehrsmengenunabhängiger Klima- und Umweltwirkungen.....	6
2.2	Arbeitspakete zur Überwachung verkehrsmengenabhängiger Klima- und Umweltwirkungen	6
2.3	Sonstige Arbeitspakete	7
3	Leistungsinhalt/-umfang	7
3.1	AP 1: Festlegung des methodischen Vorgehens einschließlich Definitions- und Abgrenzungsfragen hinsichtlich verkehrsmengenunabhängiger Klima- und Umweltwirkungen	9
3.2	AP 2: Erhebung und Plausibilisierung der erforderlichen Daten	11
3.3	AP 3: Datenanalyse im Hinblick auf die Klima- und Umweltwirkungen der zu betrachtenden Bedarfsplanprojekte	12
3.4	AP 4: Bewertung und Einordnung der Ergebnisse im Hinblick auf die verkehrsmengenunabhängigen Gesamtplanwirkungen (nur SUP-Überwachung)	13
3.5	AP 5: Festlegung des methodischen Vorgehens hinsichtlich verkehrsmengenabhängiger Klima- und Umweltwirkungen.....	13
3.6	AP 6: Erhebung und Plausibilisierung der erforderlichen Daten	16
3.7	AP 7: Datenanalyse im Hinblick auf die Klima- und Umweltwirkungen der zu betrachtenden Bedarfsplanprojekte sowie Bewertung und Einordnung im Hinblick auf die verkehrsmengenabhängigen Gesamtplanwirkungen (nur SUP-Überwachung)	16
3.8	AP 8: Bedarfsposition für mögliche unvorhergesehene Zusatzaufwände	17
3.9	AP 9: Zusammenfassung der Ergebnisse der SUP-Überwachung in für die Veröffentlichung geeigneter Form	18
4	Allgemeine Leistungsanforderungen	19
4.1	Projektgruppensitzungen, Abstimmungsgespräche und allgemeine Leistungspflichten ...	19

4.2	Dokumentation Berichtswesen und Qualitätssicherung	20
4.3	Datenbereitstellung	21
4.4	Nachhaltigkeit.....	22
5	Termine / Leistungszeitraum.....	23
6	Budget.....	24

1 Ausgangslage / Hintergrundinformationen

Im Zuge der Aufstellung des am 3. August 2016 vom Bundeskabinett beschlossenen aktuellen Bundesverkehrswegeplans BVWP (2030) wurde gemäß den rechtlichen Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt und die Ergebnisse dieser SUP in einem Umweltbericht zum BVWP 2030¹ dargestellt. Nach § 45 Abs. 1 S. 1 UVPG sind im Rahmen der SUP Maßnahmen vorzusehen, um die erheblichen Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung des BVWP 2030 ergeben, zu überwachen (SUP-Überwachung). Die erforderlichen Überwachungsmaßnahmen sind gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 UVPG auf der Grundlage der Angaben im Umweltbericht festzulegen. Insofern sind die Angaben des Umweltberichts für die Ausgestaltung der Überwachung maßgeblich (siehe Umweltbericht zum BVWP, 2016, S. 175 f.).

Parallel dazu besteht die Anforderung gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG), im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) die Belange des Umweltschutzes in die Prüfungen einzubeziehen. Als weitere gesetzliche Anforderung ist das Berücksichtigungsgebot nach § 13 Abs. 1 Klimaschutzgesetz (KSG) zu berücksichtigen, wonach der Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele von Trägern öffentlicher Belange bei ihren Planungen und Entscheidungen zu berücksichtigen sind.

Betrachtungsebene der Überwachung der Umweltwirkungen, die sich aus der Durchführung des BVWP 2030 ergeben, sind die Gesamtplanwirkungen. Die Umweltwirkungen von Einzelprojekten sind nur zu betrachten, wenn diese bereits realisiert wurden bzw. deren Baubeginn bereits erfolgt ist und bei denen sich gegenüber dem Planungsstand im BVWP 2030 signifikante Änderungen (z. B. Linienführung, Variantenwahl) ergeben haben. In diesen Fällen ist eine Bewertung der Umweltwirkung des jeweiligen Projektes notwendig. Umfang und Detailtiefe der Überwachung sollen grundsätzlich an den im BVWP 2030 betrachteten Umweltkriterien ausgerichtet sein (siehe Umweltbericht zum BVWP, 2016, S. 18 ff.).

In Kapitel 10 des Umweltberichts zum BVWP 2030 werden der Rahmen sowie die folgenden Teilschritte der SUP-Überwachung dargelegt:

1. Erhebung der in Bau gegangenen Projekte,

¹ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-umweltbericht.pdf?__blob=publicationFile.

2. Vergleich der Trassenführung des in Bau gegangenen Projekts mit dem im BVWP beurteilten Projekt,
3. Ermittlung der Umweltbetroffenheiten in Bezug auf die SUP-Kriterien für die in Bau gegangenen Projekte, falls die Projekte signifikant von den im BVWP beurteilten Projekten abweichen (z. B. Linienführung, Variantenwahl) sowie
4. Abgleich mit den anhand der SUP-Methodik ermittelten Umweltbetroffenheiten des ursprünglichen Gesamtplans.

Dabei ist zu beachten, dass dieser Abgleich nach 4. alle in Bau gegangenen Projekte einbezieht, die gemäß 3. signifikant von den im BVWP beurteilten Projekten abweichen und bei denen sich keine Abweichungen ergaben.

Auf diesen Grundlagen soll in diesem FE-Vorhaben die Überwachung der Umweltwirkungen des BVWP 2030 bzw. der auf dieser Grundlage vom Gesetzgeber beschlossenen Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße, erstmalig durchgeführt sowie bewertet werden.

In Abschnitt 10 des Umweltberichts zum Bundesverkehrswegeplan von März 2016 heißt es, dass die BPÜ ein „geeigneter zeitlicher Bezugspunkt für die Überwachung des BVWP“ ist. Aufgrund inhaltlicher Überschneidungen der Anforderungen an das BPÜ-Verfahren sowie an das Verfahren der SUP-Überwachung wird die SUP-Überwachung zeitlich mit der Durchführung der BPÜ so verknüpft, dass Synergieeffekte zwischen beiden Verfahren möglichst effizient genutzt werden können. Teilergebnisse der SUP-Überwachung werden Berücksichtigung im Rahmen der nach den §§ 4 der Ausbaugesetze der Verkehrsträger durchzuführenden Überprüfung der Bedarfspläne finden.

Derzeit wird im Rahmen eines anderen Forschungsvorhabens (siehe FE-Vorhaben „Weiterentwicklung der Verfahren und Methoden der Bundesverkehrswegeplanung“) eine Methodik entwickelt, verkehrsmengenabhängige Klima- und Umweltwirkungen in einem vereinfachten Verfahren zu bestimmen. Auf der Grundlage dieser Methodik sollen im Rahmen der Verkehrsprognose 2040 die verkehrsmengenabhängigen Klima- und Umweltwirkungen des Gesamtnetzes für die Analyse und Bewertung in der BPÜ ermittelt werden. Es ist vorgesehen, dass die verkehrsmengenabhängigen Kohlendioxid- und Luftschadstoffemissionen (Nutzenkriterium „NA“ der BVWP-Methodik) des Gesamtnetzes Gegenstand des vereinfachten Verfahrens sind. Hauptanforderung an das zuvor beschriebene Verfahren ist es, verkehrsmengenabhängige Klima- und Umweltwirkungen des

Gesamtnetzes zu ermitteln, wobei Bezugs- und Planfälle nicht zur Verfügung stehen, d.h. keine einzelprojektspezifischen Daten.

Einerseits sollen Ergebnisse, welche durch andere Auftragnehmer (AN) des BMDV im Rahmen der Durchführung der BPÜ zur Ermittlung und Bewertung verkehrsmengenabhängiger Klima- und Umweltwirkungen erarbeitet werden, in die SUP-Überwachung eingebracht und dort nach Möglichkeit in geeigneter Weise berücksichtigt werden. Andererseits sollen die Ergebnisse der Untersuchungen des vorliegenden Forschungsvorhabens zur Ermittlung und Bewertung der verkehrsmengenunabhängigen Klima- und Umweltwirkungen des BVWP 2030 bzw. der drei Bedarfspläne im Rahmen der SUP-Überwachung in den Prozess der BPÜ eingebracht und dort in geeigneter Weise verwendet werden. Zur Sicherstellung einer fachlich-inhaltlich belastbaren, konsistenten und fristgerechten wechselseitigen Integration der gerade dargelegten Ergebnisse besteht ein Bedarf zur frühzeitigen, fortlaufenden engen Abstimmung mit den o.g. anderen AN.

Die Zusammenhänge der verschiedenen FE-Vorhaben zur Ermittlung der Klima- und Umweltwirkungen sind in Abbildung 2 schematisch dargestellt.

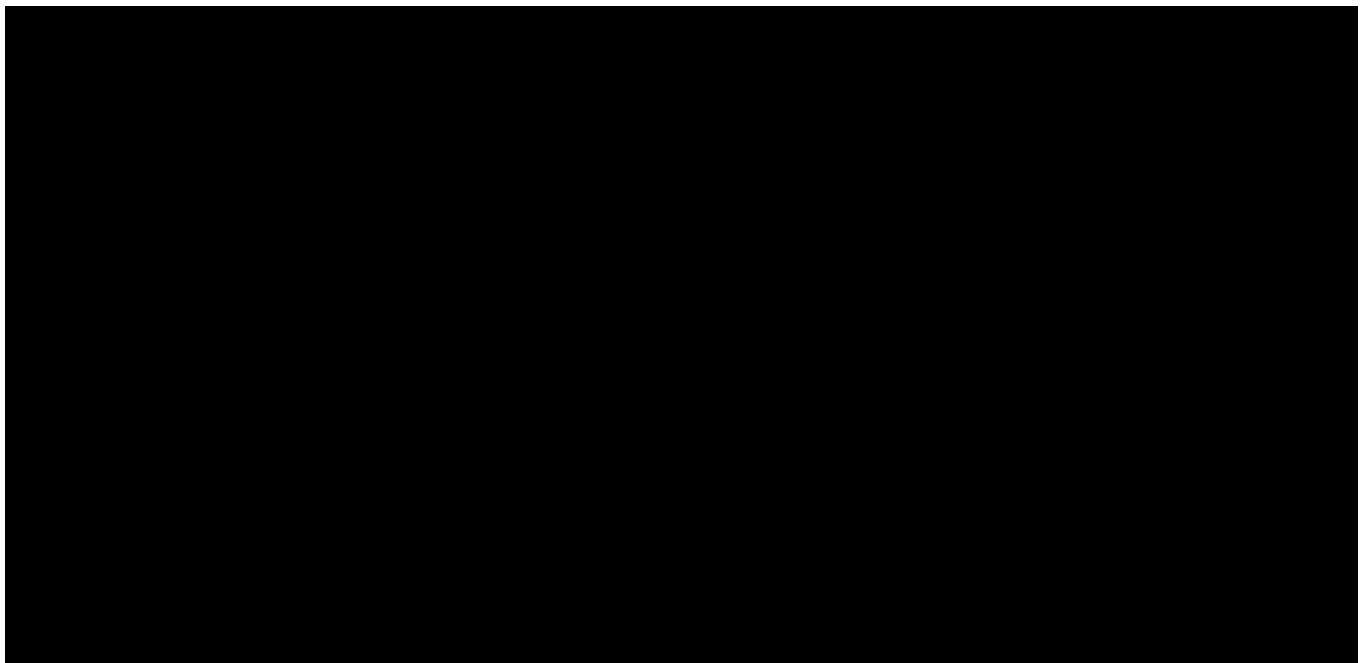


Abbildung 1: Schnittstellen SUP-Überwachung und BPÜ-Verfahren

Die SUP-Überwachung wird nachfolgend in eine Überwachung hinsichtlich der verkehrsmengenabhängigen sowie der verkehrsmengenunabhängigen Klima- und Umweltwirkungen aufgeteilt.

2 Kurzbeschreibung der Leistung

Ziel des Forschungsvorhabens ist die Entwicklung einer methodischen Herangehensweise zur Überwachung der sich aus dem BVWP 2030 ergebenden erheblichen Klima- und Umweltwirkungen, die Durchführung der Überwachung zur Ermittlung ggf. unvorhergesehener nachteiliger Auswirkungen sowie darauf aufbauend die Identifizierung geeigneter Abhilfemaßnahmen und die Formulierung von Handlungsempfehlungen zur Verbesserung zukünftiger strategischer Umweltprüfungen. Das Verfahren muss dabei die Anforderungen des Berücksichtigungsgebots gemäß § 13 KSG Abs. 1 erfüllen.

2.1 Arbeitspakete zur Überwachung verkehrsmengenunabhängiger Klima- und Umweltwirkungen

Die Leistung zur Überwachung der verkehrsmengenunabhängigen Klima- und Umweltwirkungen ist in folgende Arbeitspakete strukturiert:

- AP 1: Festlegung des methodischen Vorgehens einschließlich Definitions- und Abgrenzungsfragen hinsichtlich verkehrsmengenunabhängiger Klima- und Umweltwirkungen,
- AP 2: Erhebung und Plausibilisierung der erforderlichen Daten zur Überwachung der verkehrsmengenunabhängigen Klima- und Umweltwirkungen,
- AP 3: Datenanalyse im Hinblick auf die Klima- und Umweltwirkungen der zu betrachtenden Bedarfsplanprojekte,
- AP 4: Bewertung und Einordnung der Ergebnisse im Hinblick auf die verkehrsmengenunabhängigen Gesamtplanwirkungen.

2.2 Arbeitspakete zur Überwachung verkehrsmengenabhängiger Klima- und Umweltwirkungen

In den Arbeitspaketen

- AP 5: Festlegung des methodischen Vorgehens hinsichtlich verkehrsmengenabhängiger Klima- und Umweltwirkungen,
- AP 6: Erhebung und Plausibilisierung der erforderlichen Daten zur Überwachung der verkehrsmengenabhängigen Klima- und Umweltwirkungen sowie

- AP 7: Datenanalyse im Hinblick auf die Klima- und Umweltwirkungen der zu betrachtenden Bedarfsplanprojekte sowie Bewertung und Einordnung im Hinblick auf die verkehrsmengenabhängigen Gesamtplanwirkungen (nur SUP-Überwachung)

soll die Überwachung der verkehrsmengenabhängigen Klima- und Umweltwirkungen bearbeitet werden.

2.3 Sonstige Arbeitspakete

Abschließend sollen die Arbeitspakete

- AP 8: Bedarfsposition für mögliche unvorhergesehene Zusatzaufwände sowie
- AP 9: Zusammenfassung der Ergebnisse der SUP-Überwachung in für die Veröffentlichung

den Rahmen für das vorliegende Forschungsvorhaben bilden.

3 Leistungsinhalt/-umfang

Gemäß § 45 Abs. 1 UVPG sind im Rahmen der SUP erhebliche Umweltwirkungen, die sich aus der Durchführung eines Plans oder Programms – hier der BVWP 2030 – ergeben, zu überwachen. Der im Rahmen des vorliegenden Forschungsvorhabens zu entwickelnde Verfahrensvorschlag muss dabei auch die Anforderungen des Berücksichtigungsgebots gemäß §13 KSG Abs. 1 erfüllen. Wesentliche Grundlagen für die Bearbeitung der einzelnen Aspekte und Themen sind u.a. der BVWP 2030, der dazugehörige Umweltbericht, das Methodenhandbuch zum BVWP 2030, der Endbericht des FE-Projekts „Erarbeitung eines Konzepts zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung“, der Bericht des BMDV zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030² sowie ein noch zu erarbeitendes Konzept, welches aktuell von anderen AN erarbeitet wird; zur Berücksichtigung der verkehrsmengenabhängigen Klima- und Umweltwirkungen in der BPÜ im Rahmen des laufenden FE-Projekts „Weiterentwicklung und Aktualisierung ausgewählter Aspekte der Methodik und Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung“.

² Inhalte des BVWP 2030 sind abrufbar unter
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html>

Für die Überwachung der verkehrsmengenunabhängigen und der verkehrsmengenabhängigen Klima- und Umweltwirkungen sind zunächst grundsätzlich die folgenden im Umweltbericht des BVWP betrachteten Kriterien (vgl. Umweltbericht zum BVWP, 2016, S. 18 ff.) heranzuziehen.

Grundsätzlich zu berücksichtigende Verkehrsmengenunabhängige Umweltkriterien gemäß Umweltbericht des BVWP sind:

- CO₂-Äquivalente aus Lebenszyklusemissionen (Teil des Kriteriums 1.3),
- Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung (z. B. Naturschutzgebiete; Kriterium 2.1),
- Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten (Kriterium 2.2),
- Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (Unzerschnittene Funktionsräume (UFR) 250) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Kriterium 2.3),
- Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume; Kriterium 2.4.1a),
- Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.500) der BfN-Lebensraumnetzwerke (Großsäugerlebensräume; Kriterium 2.4.1b),
- Zerschneidung von national bedeutsamen Lebensraumachsen/-korridoren (Kriterium 2.4.1c),
- Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken bei Ausbauprojekten (Kriterium 2.4.2),
- Flächeninanspruchnahme gemäß Nachhaltigkeitsstrategie (versiegelte und nicht versiegelte Flächen; Kriterium 2.5),
- Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten (Kriterium 2.6),
- Durchfahrung von Wasserschutzgebieten (Kriterium 2.7),
- Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR >100 qkm nach BfN; Kriterium 2.8) und
- Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes (Naturparke / Landschaftsschutzgebiete / UNESCO-Weltkulturerbe / Biosphärenreservate - soweit nicht unter Kriterium 2.1 erfasst; Kriterium 2.9)

Grundsätzlich zu berücksichtigende Verkehrsmengenabhängige Umweltkriterien gemäß Umweltbericht des BVWP sind:

- Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffener Einwohner (Kriterium 1.1),
- Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (Kriterium 1.2),
- Kohlendioxid-Emissionen aus der prognostizierten Veränderung der Verkehrsströme (Teil des Kriteriums 1.3),
- Luftschadstoff-Emissionen – Stickoxide (Kriterium 1.4a),
- Luftschadstoff-Emissionen – Kohlenmonoxid (Kriterium 1.4b),
- Luftschadstoff-Emissionen – Kohlenwasserstoffe (Kriterium 1.4c),
- Luftschadstoff-Emissionen – Feinstaub (Kriterium 1.4d) und
- Luftschadstoff-Emissionen – Schwefeldioxid (Kriterium 1.4e)

Die Ergebnisse der Überwachung der verkehrsmengenunabhängigen Klima- und Umweltwirkungen sollen über die Anforderungen des UVPG hinaus auch für die Berichte zur BPÜ aufbereitet werden.

3.1 AP 1: Festlegung des methodischen Vorgehens einschließlich Definitions- und Abgrenzungsfragen hinsichtlich verkehrsmengenunabhängiger Klima- und Umweltwirkungen

Im Umweltbericht zum BVWP 2030 wurden der Rahmen und die Teilschritte der SUP-Überwachung skizziert, allerdings bedarf es einer konkreten methodischen Ausgestaltung des Verfahrens und einer Operationalisierung der Kriterien im Vorfeld der Durchführung der SUP-Überwachung. Darüber hinaus sollen mit Beginn der Bearbeitung dieses AP's etwaige umweltrechtliche Anforderungen (z. B. aus dem KSG) an die SUP-Überwachung identifiziert und in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.

Ziel dieses Arbeitspakets ist die Erstellung eines ausgearbeiteten Konzeptes für die Überwachung der verkehrsmengenunabhängigen Kriterien gemäß Umweltbericht zum BVWP 2030. Dabei ist zu beachten, dass

- die Überwachung der Umweltauswirkungen grundsätzlich an den gleichen Umweltkriterien auszurichten ist, die im Umweltbericht zum BVWP 2030 für die Beschreibung und Bewertung der Umweltwirkungen genutzt wurden;

- nur diejenigen Projekte im Rahmen der SUP-Überwachung zu betrachten sind, die Gegenstand des Umweltberichts zum BVWP 2030 waren –laufende und fest disponierte Projekte, die Teil des Bezugsfalls sind insofern nicht zu betrachten sind (vgl. Umweltberichts zum BVWP, 2016, S. 30 f.);
- eine Ermittlung der projektspezifischen Klima- und Umweltwirkungen nur dann erforderlich ist, wenn Projekte in Bau gegangen sind und sich gegenüber dem Planungsstand im BVWP 2030 signifikante Änderungen (z. B. Linienführung, Variantenwahl) ergeben haben;
- Projekte dann als „in Bau gegangen“ gelten, wenn die zwischen dem 01.01.2015 und dem 31.12.2022 eine Baufreigabe erteilt wurde und Baurecht vorliegt;
- zur Feststellung einer „signifikanten“ Änderung der der SUP-Bewertung zugrunde gelegte Trassenverlauf mit dem aktuellen Trassenverlauf verglichen werden muss;
- eine im Rahmen der SUP-Bewertung vorgenommene Trassenplausibilisierung (vgl. Abschnitt 4.6 „Auf der Projektebene: Trassenplausibilisierung aus Umweltsicht“ Umweltberichts zum BVWP) nicht erforderlich ist;
- Gegenstand der Überwachung die Gesamtplanwirkungen sind und insofern von den projektspezifischen Umweltwirkungen Schlussfolgerungen für den Gesamtplan abzuleiten sind und hierfür die in den Abschnitten 4.8.3 und 4.8.4 des Umweltberichts zum BVWP beschriebenen Verfahren anzuwenden bzw. deren Nichtanwendung zu begründen sind;
- Überwachungsmaßnahmen der verkehrsmengenunabhängigen Klima- und Umweltwirkungen sowie deren Bewertung bis zum 31.08.2023 abzuschließen sind, da diese rechtzeitig für die BPÜ vorliegen müssen sowie
- ggf. notwendige verkehrsträgerspezifische Teilschritte des Überwachungskonzepts zu erstellen sind.

Im Vorfeld der Durchführung der SUP-Überwachung sind zudem Festlegungen vorzunehmen. So ist zu bestimmen, ob über die im Umweltbericht des BVWP betrachteten Kriterien hinaus weitere Umweltkriterien in der SUP-Überwachung Berücksichtigung finden müssen. Zudem ist zu prüfen, ob die im Umweltbericht des BVWP vorgenommene Operationalisierung der Umweltkriterien beizubehalten ist. Darüber hinaus sind im Zuge der Festlegung des methodischen Vorgehens u. a. folgende Fragen zu klären:

- Wie werden die aus dem Potenziellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegenen Projekte des Verkehrsträgers Schiene in die SUP-Überwachung integriert?
- Wann liegen „unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen“ (§ 45 Satz 1 UVPG) vor?
- Welche Schutzgebietskulisse ist der SUP-Überwachung zugrunde zu legen (z. B. Schutzgebietskulisse der BVWP-Bewertung oder aktuelle Schutzgebietskulisse)?

Das methodische Vorgehen der SUP-Überwachung soll in einem Zwischenbericht detailliert beschrieben und terminiert werden. Außerdem muss in Abstimmung mit dem Auftraggeber (AG) definiert werden, in welcher Form die Ergebnisse der SUP-Überwachung der verkehrsmengenunabhängigen Klima- und Umweltwirkungen für den BPÜ-Prozess bereitgestellt werden. Der Zwischenbericht sowie die Festlegung der Bereitstellung der Ergebnisse der verkehrsmengenunabhängigen Klima- und Umweltwirkungen ist innerhalb des 2. Quartals 2023 abzuschließen und vorzulegen. Das im Zwischenbericht zu beschreibende methodische Vorgehen für die SUP-Überwachung der verkehrsmengenunabhängigen Kriterien gemäß Umweltbericht zum BVWP 2030 bildet die Grundlage für die Bearbeitung der Arbeitspakete 2, 3 und 4.

3.2 AP 2: Erhebung und Plausibilisierung der erforderlichen Daten

In AP 2 wird die Datengrundlage aufbereitet, um in AP 3 auf dieser Grundlage die Klima- und Umweltwirkungen der anhand der in AP 1 festgelegten Projekteigenschaften zu betrachtenden Bedarfsplanprojekte ermitteln zu können. Hierfür muss im ersten Schritt geklärt werden, welche Anforderungen an die Daten gestellt werden, sodass deren Operabilität für die folgenden Prozessschritte gewährleistet ist.

Dem AN wird zum 01.02.2023 eine Liste der Projekte zur Verfügung gestellt, die im Umweltbericht des BVWP 2030 betrachtet wurden, für welche Baurecht vorliegt und denen zwischen dem 01.01.2015 und dem 31.12.2022 eine Baufreigabe erteilt wurde. Für den Verkehrsträger Schiene betrifft dies rd. 40 Projekte, für den Verkehrsträger Wasserstraße rd. 5 Projekte und für den Verkehrsträger Straße rd. 140 Projekte.

Für diese Projekte wird der AG bis zum 01.04.2023 georeferenzierte Projektklinienverläufe (Shapedateien), welche auch der BVWP-Bewertung zugrunde lagen, zur Verfügung stellen. Ebenfalls bis 01.04.2023 erhält der AN, sofern verfügbar, georeferenzierte Projektklinienverläufe, weitere Planunterlagen (z.B. Übersichtslagepläne) sowie die jeweiligen UVP-Berichte gemäß § 16 UVPG dieser in Bau gegangenen Projekte mit Planungsstand nach

Planfeststellung. Wenn der AN feststellt, dass darüber hinaus weitere Daten erforderlich sind, sind diese – sofern ohne Einbindung des Vorhabenträgers verfügbar – eigenständig nach Absprache mit dem AG zu erheben bzw. sind für die Datenerhebung durch den AG bis zu 2 Monate Zeit einzuplanen.

Es ist davon auszugehen, dass die von den Vorhabenträgern bereitgestellten Daten (Geodaten, Sachdaten) ggf. nicht in einheitlichen Datenformaten, Koordinatensystemen und Datenstruktur vorliegen. Die für die weitere Bearbeitung der Daten notwendige Datenaufbereitung ist in die Kalkulation dieses Arbeitspaketes einzuplanen.

Die zusammengestellten Daten sind zu plausibilisieren und ggf. identifizierte Implausibilitäten zu bereinigen. Im Ergebnis des AP 2 soll dem AG eine Zusammenfassung der Plausibilisierung der Daten als Zwischenbericht bis zum Ende des 2. Quartals 2023 vorliegen.

3.3 AP 3: Datenanalyse im Hinblick auf die Klima- und Umweltwirkungen der zu betrachtenden Bedarfsplanprojekte

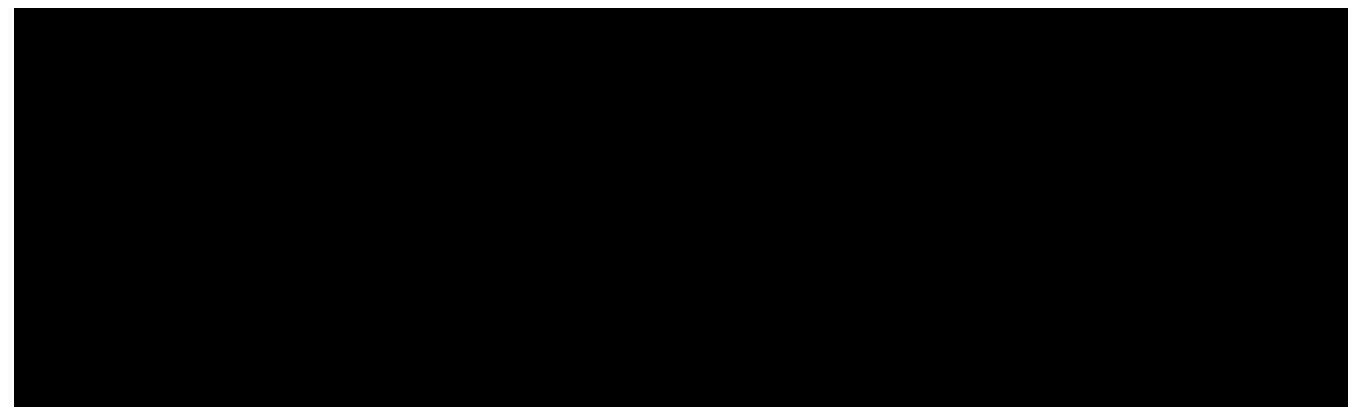
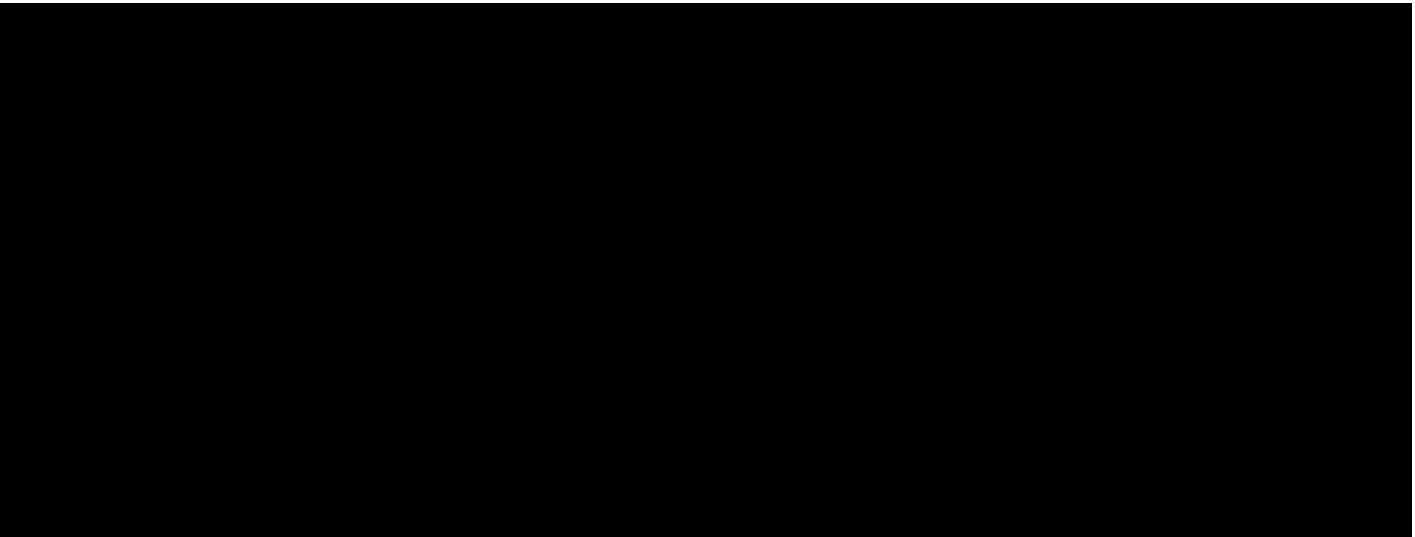
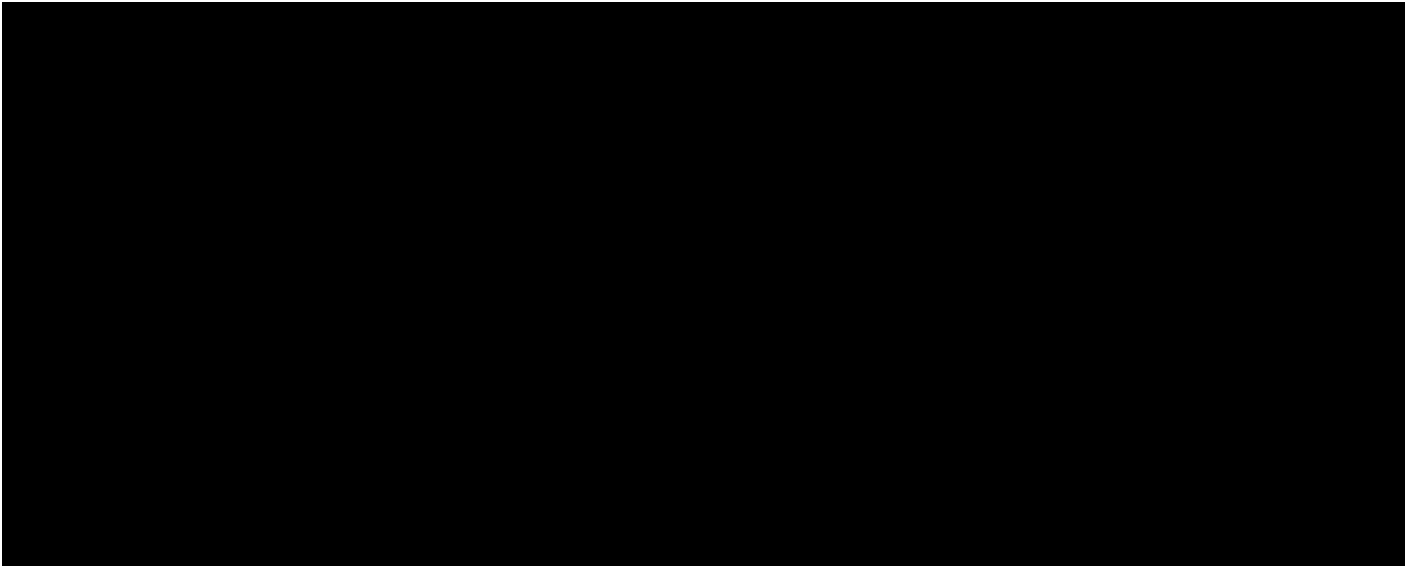
Für das AP 3 soll auf der Grundlage der in AP 2 zusammengestellten Daten eine Analyse der verkehrsmengenunabhängigen Klima- und Umweltwirkungen in Bezug auf die unter Abschnitt 3 dieser Leistungsbeschreibung (LB) genannten Kriterien (vgl. Umweltbericht zum BVWP, 2016, S. 18 ff.) für die Projekte erfolgen, deren Baubeginn bereits erfolgt ist und bei denen sich gegenüber dem Planungsstand im BVWP 2030 signifikante Änderungen (z. B. Linienführung, Variantenwahl) ergeben haben.

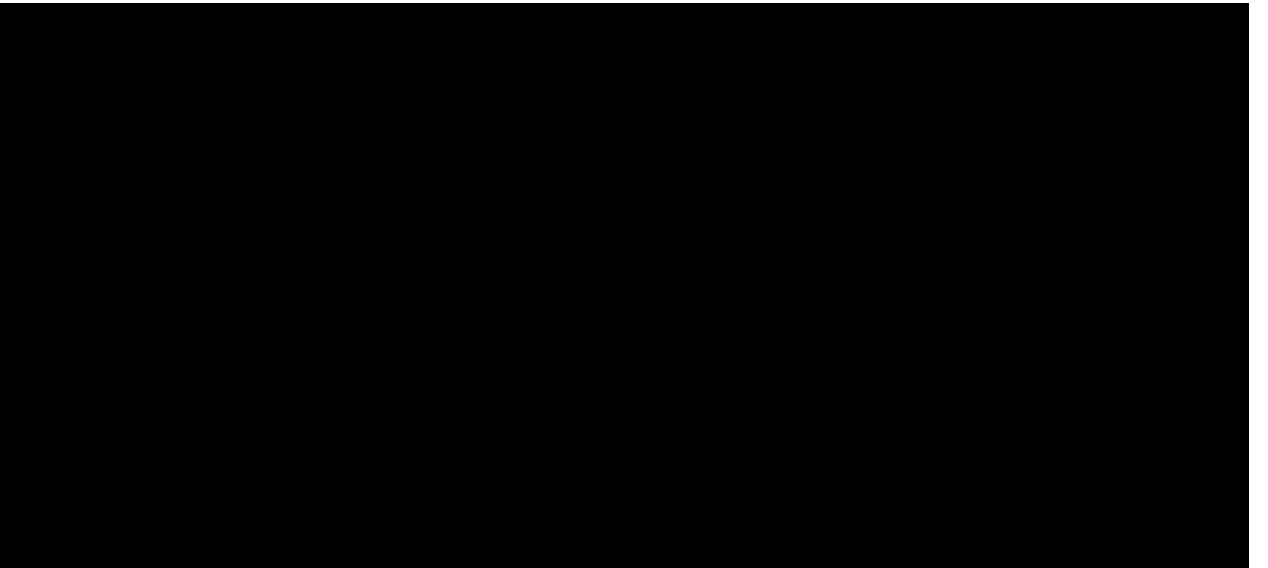
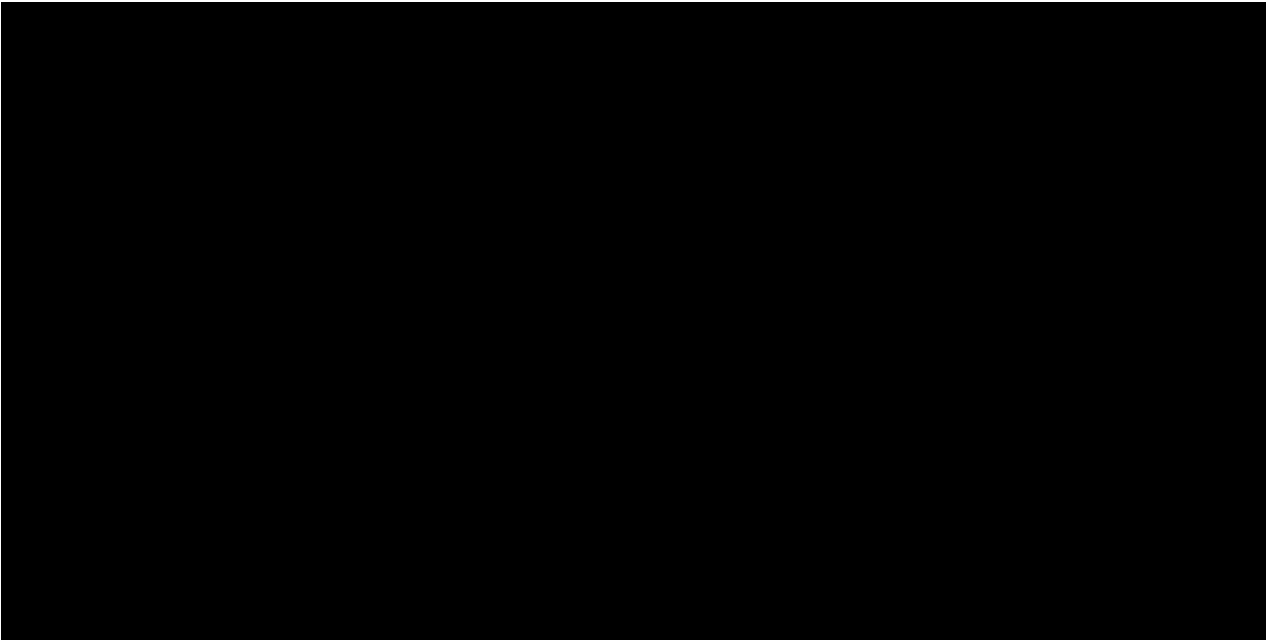
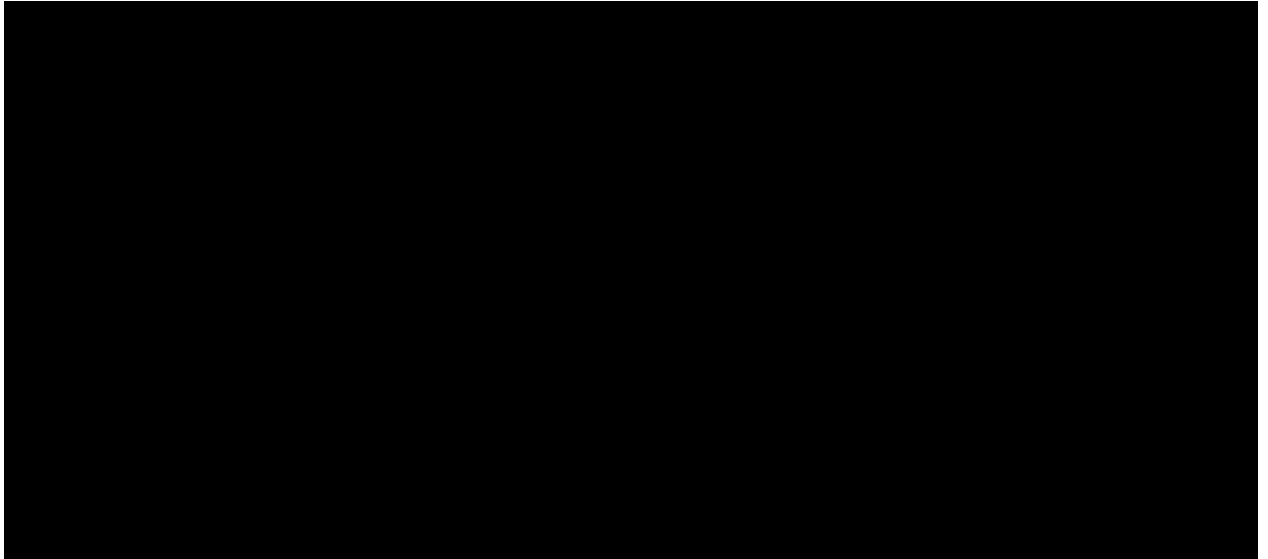
Dafür ist im ersten Schritt im Rahmen einer Trassenüberprüfung durch den AN zu identifizieren, ob eine signifikante Abweichung der Trassenführung der in Bau gegangenen Projekte vorliegt. Im zweiten Schritt sind für diejenigen, in Bau gegangenen Projekte, für die eine signifikante Abweichung der Trassenführung identifiziert wurden, die projektspezifischen Klima- und Umweltwirkungen zu ermitteln.

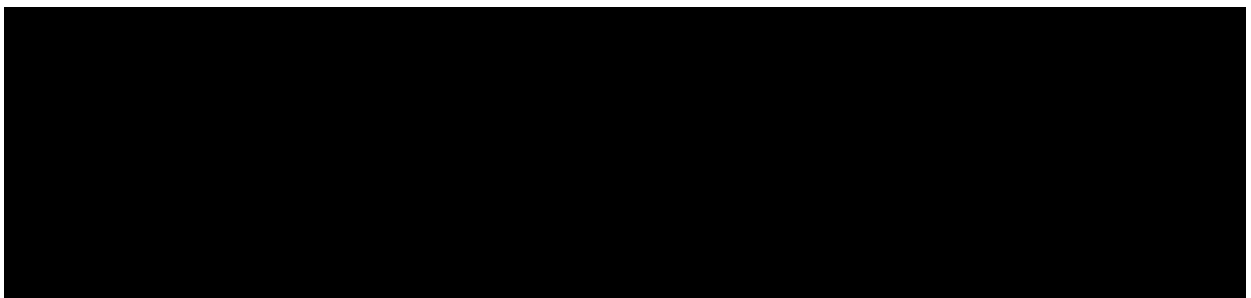
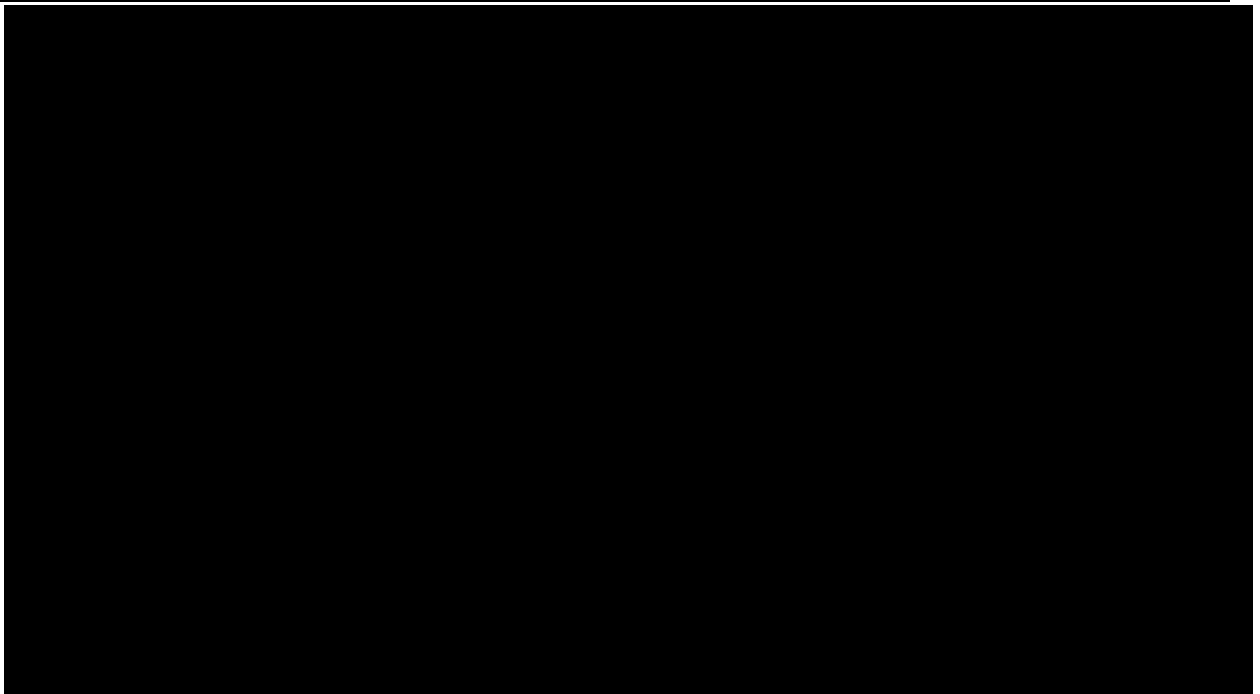
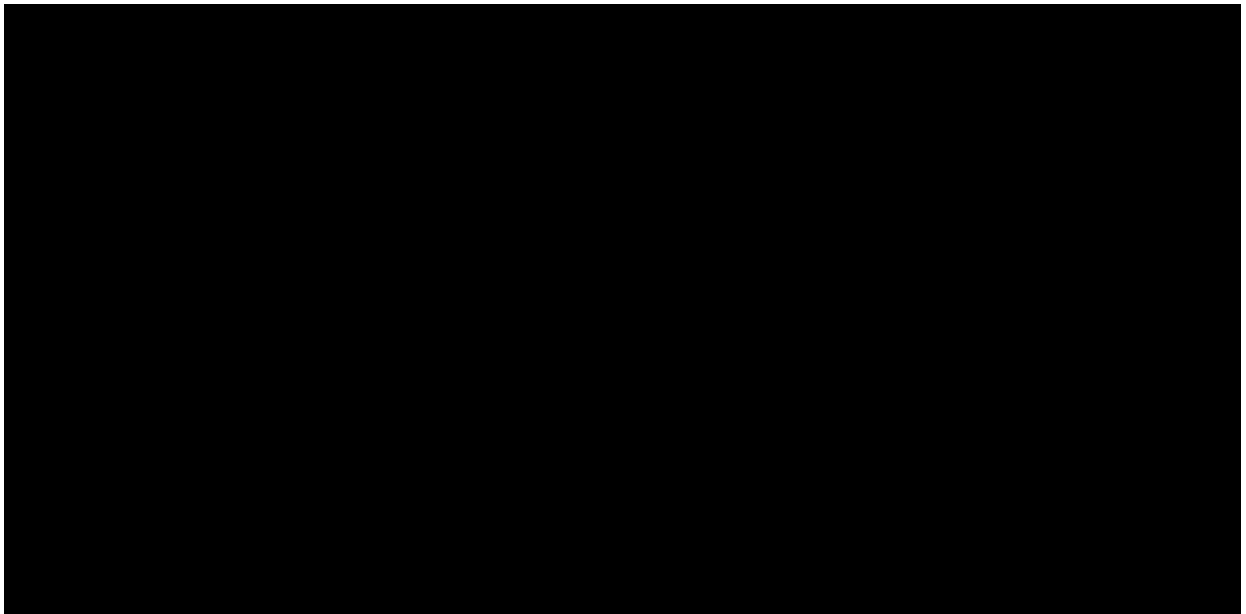
Gemäß dem Umweltbericht zum BVWP 2030 sollen Umfang und Detailtiefe der SUP-Überwachung an den Verfahren des BVWP 2030 orientiert sein. Sofern die im Rahmen der Überwachung angewendeten Verfahren von denen des Bewertungsverfahrens des BVWP 2030 abweichen, ist diese Abweichung je Kriterium darzustellen und zu begründen.

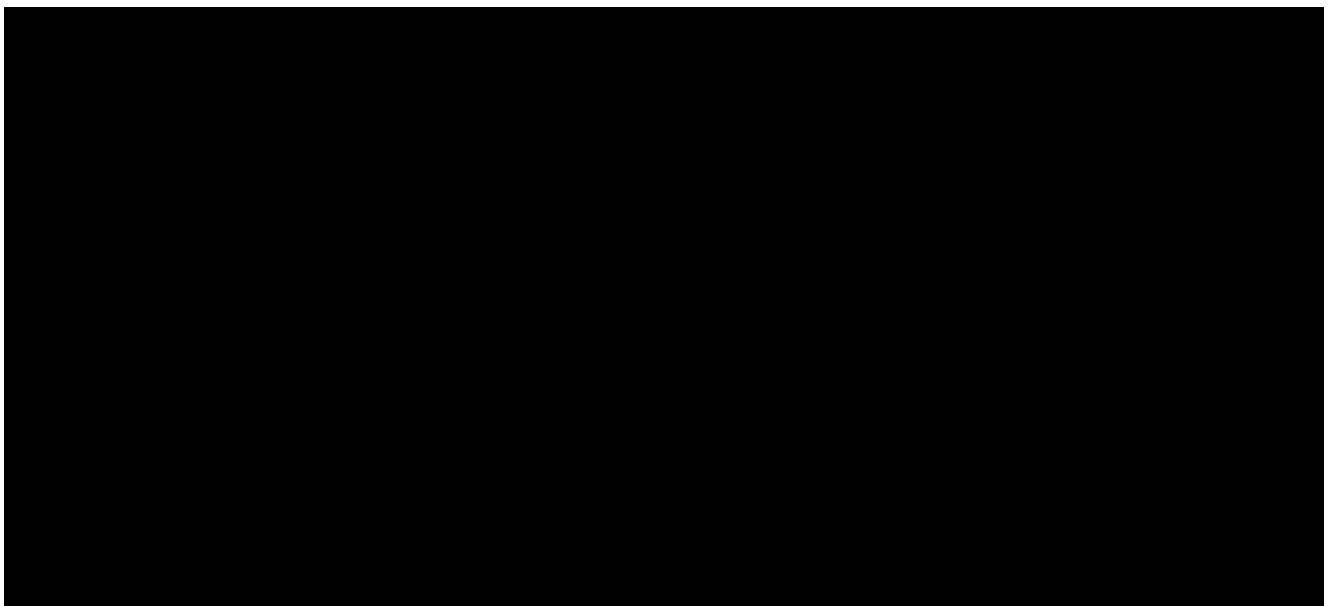
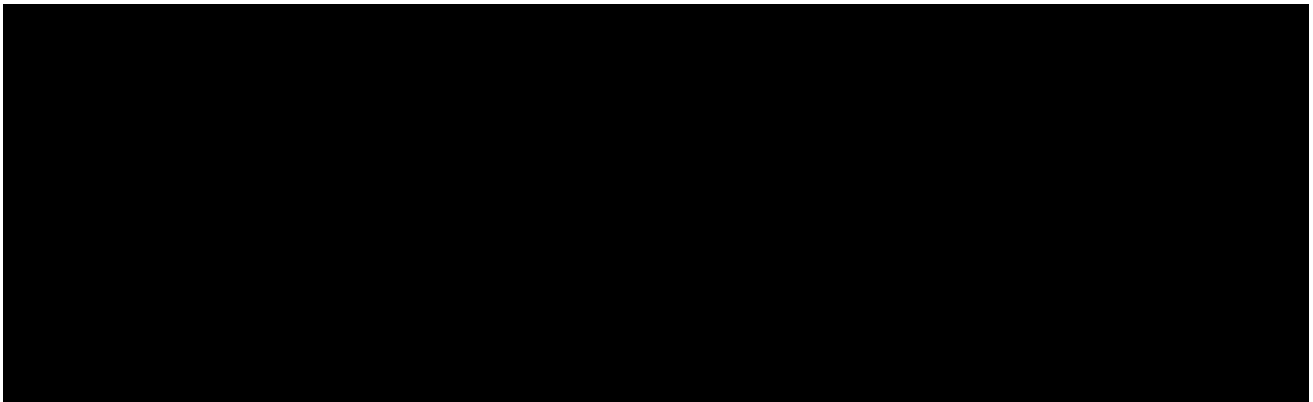
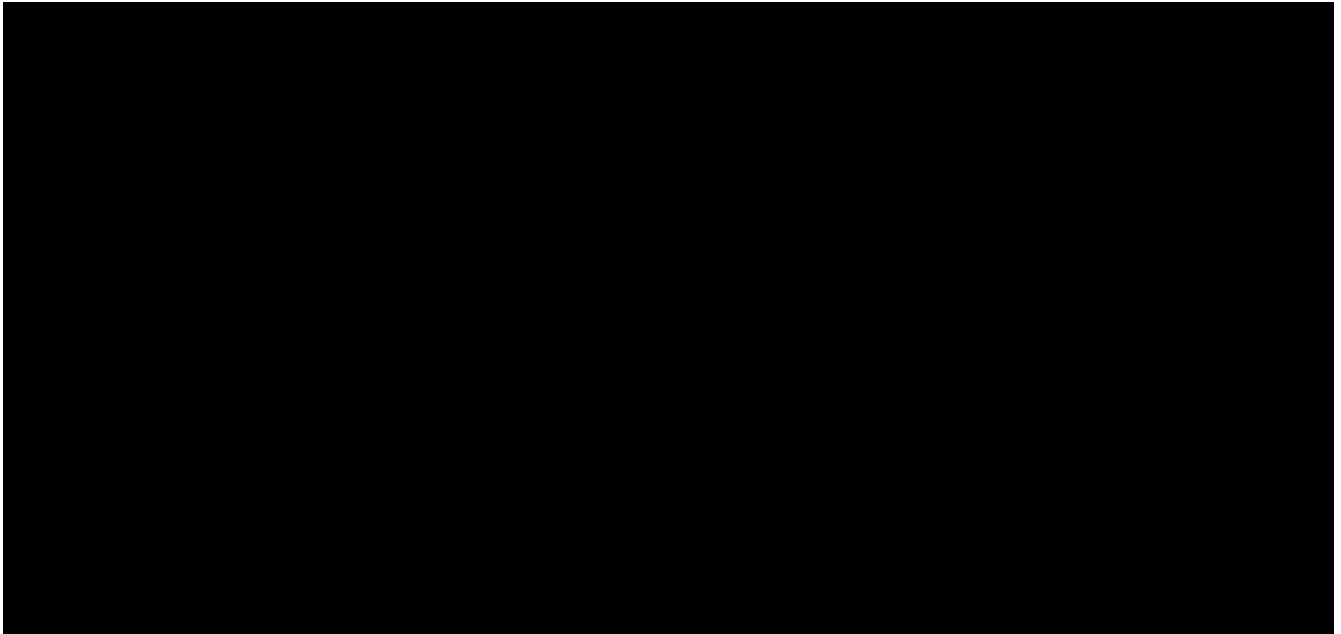
Ein wesentliches Ziel dieses AP's ist die rechtzeitige Bereitstellung der ermittelten verkehrsmengenunabhängigen Klima- und Umweltwirkungen sowie eine Bewertung dieser Auswirkungen hinsichtlich der im Rahmen der BPÜ zu berücksichtigenden Klima- und Umweltbelange. Entsprechend sollen die Bewertungsergebnisse in dem gemäß AP 1 abgestimmten Format zusammengestellt, die Rückschlüsse aus den projektspezifisch ermittelten

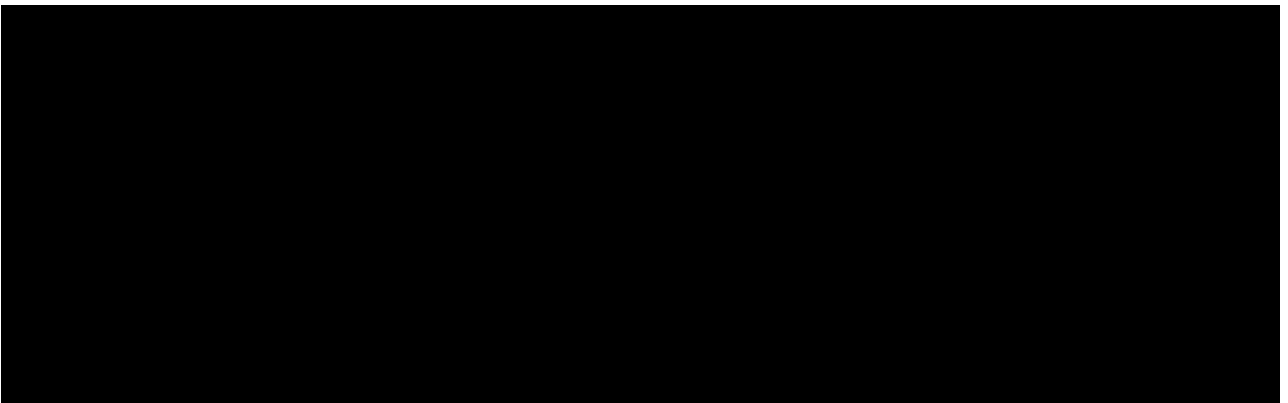
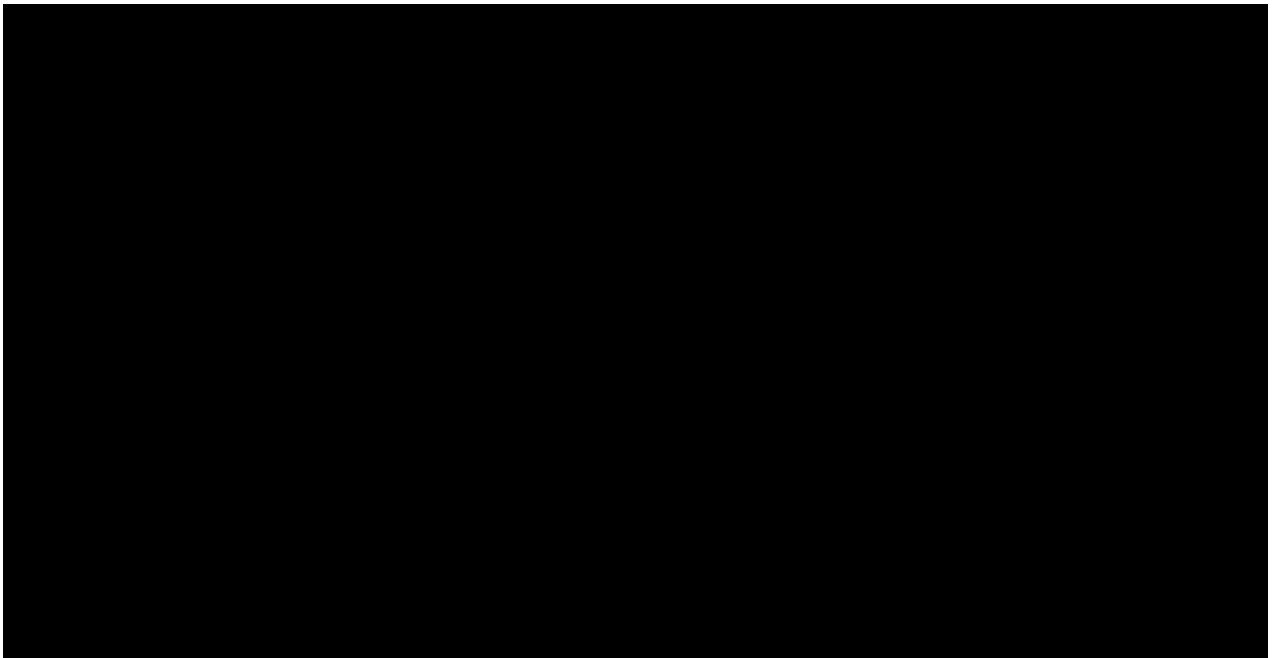
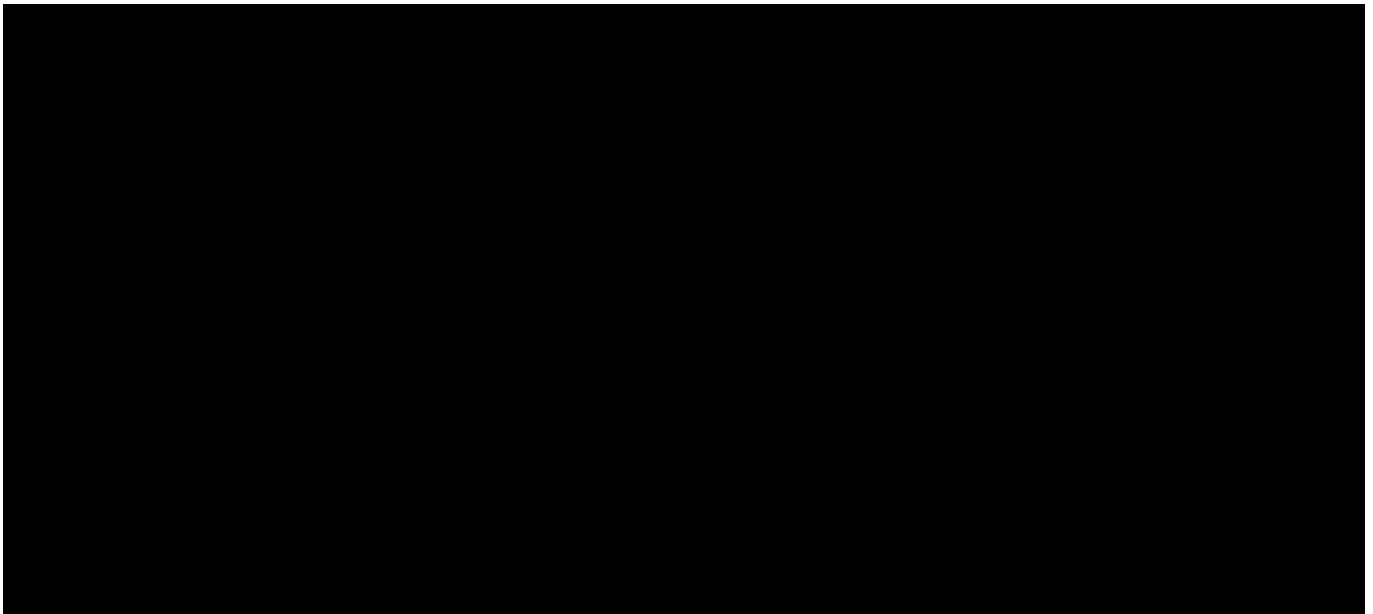
veränderten Umweltwirkungen auf die Gesamtplanebene sowie im Hinblick auf die im Umweltbericht zum BVWP 2030 getroffenen Annahmen zur Ermittlung der Umweltwirkungen gezogen, für die BPÜ eingeordnet und bis spätestens 31.08.2022 vom AN an den AG übergeben werden.

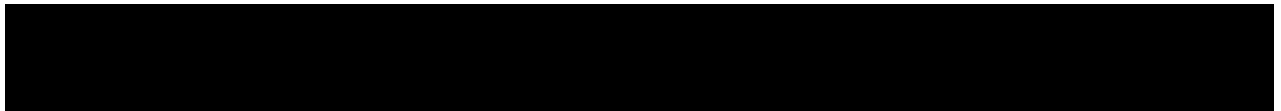
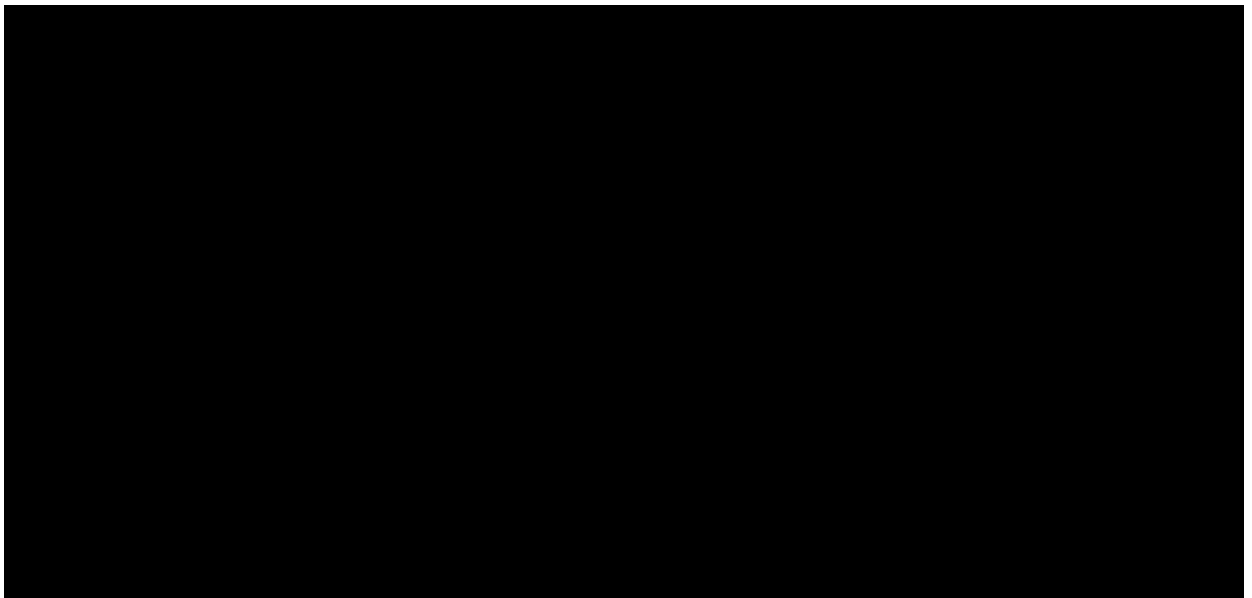
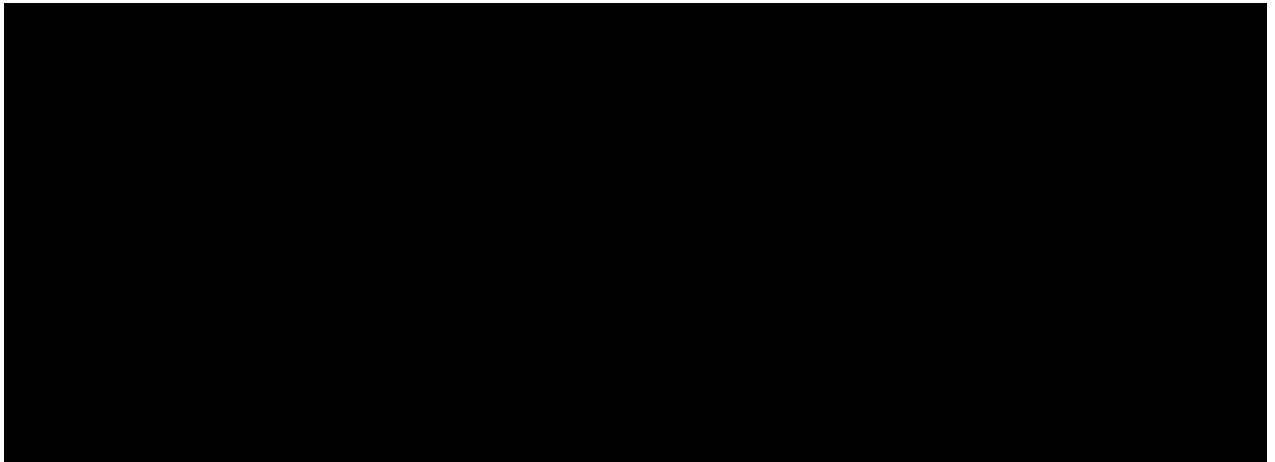


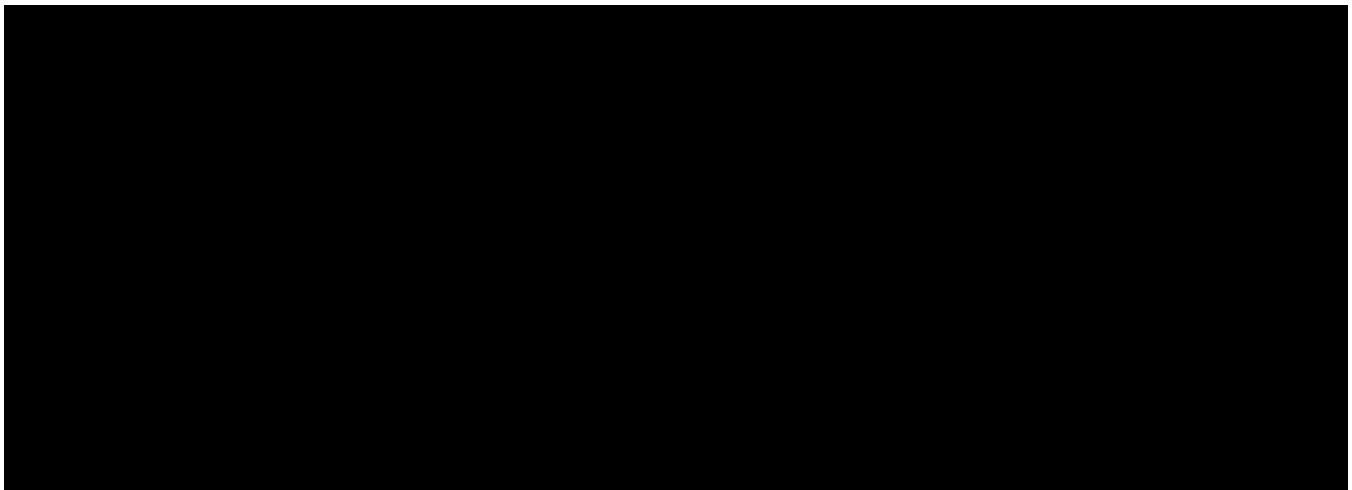
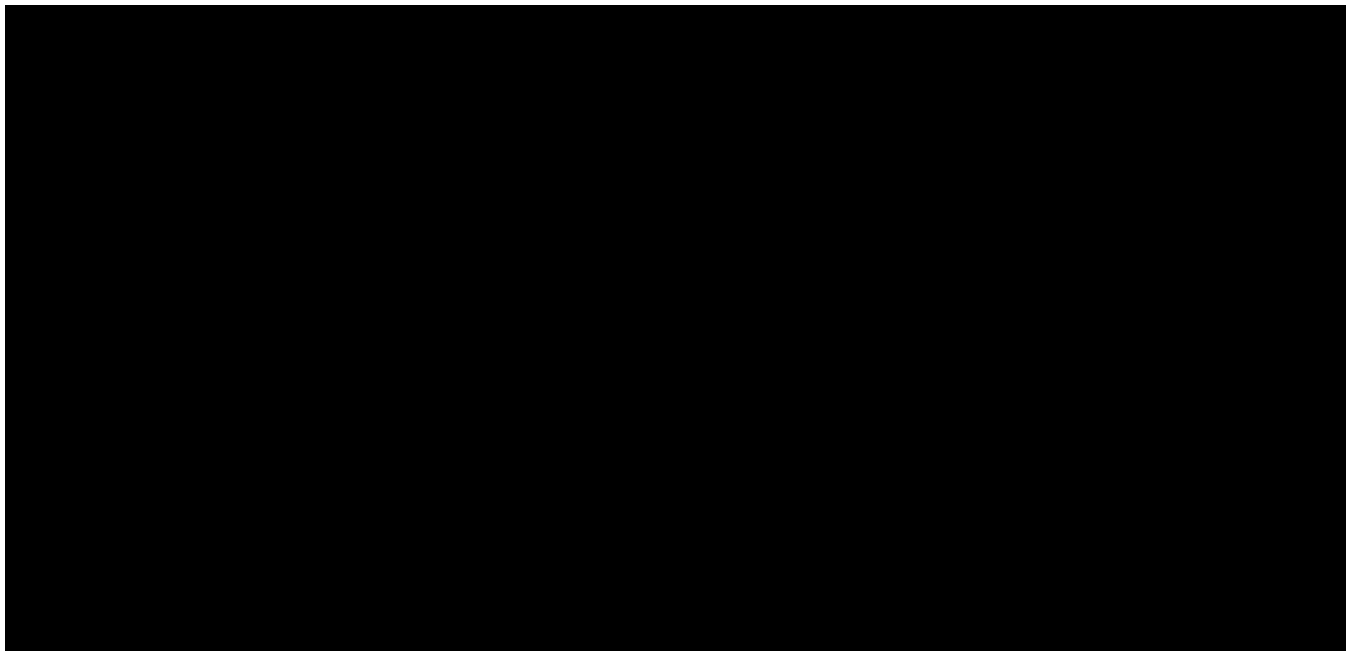
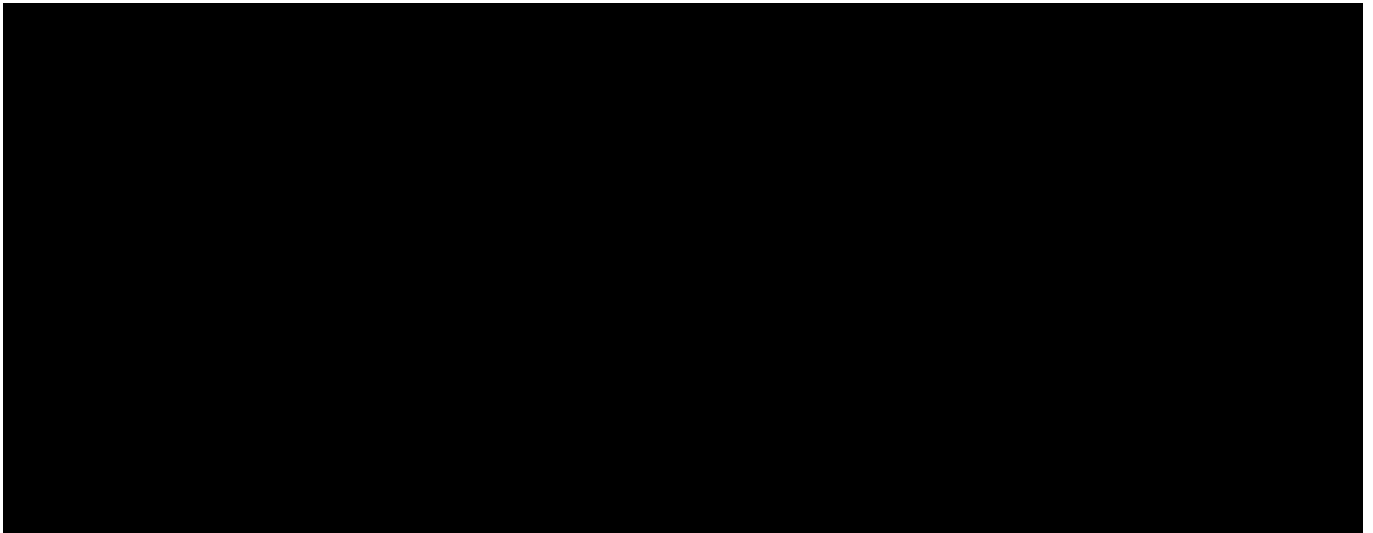


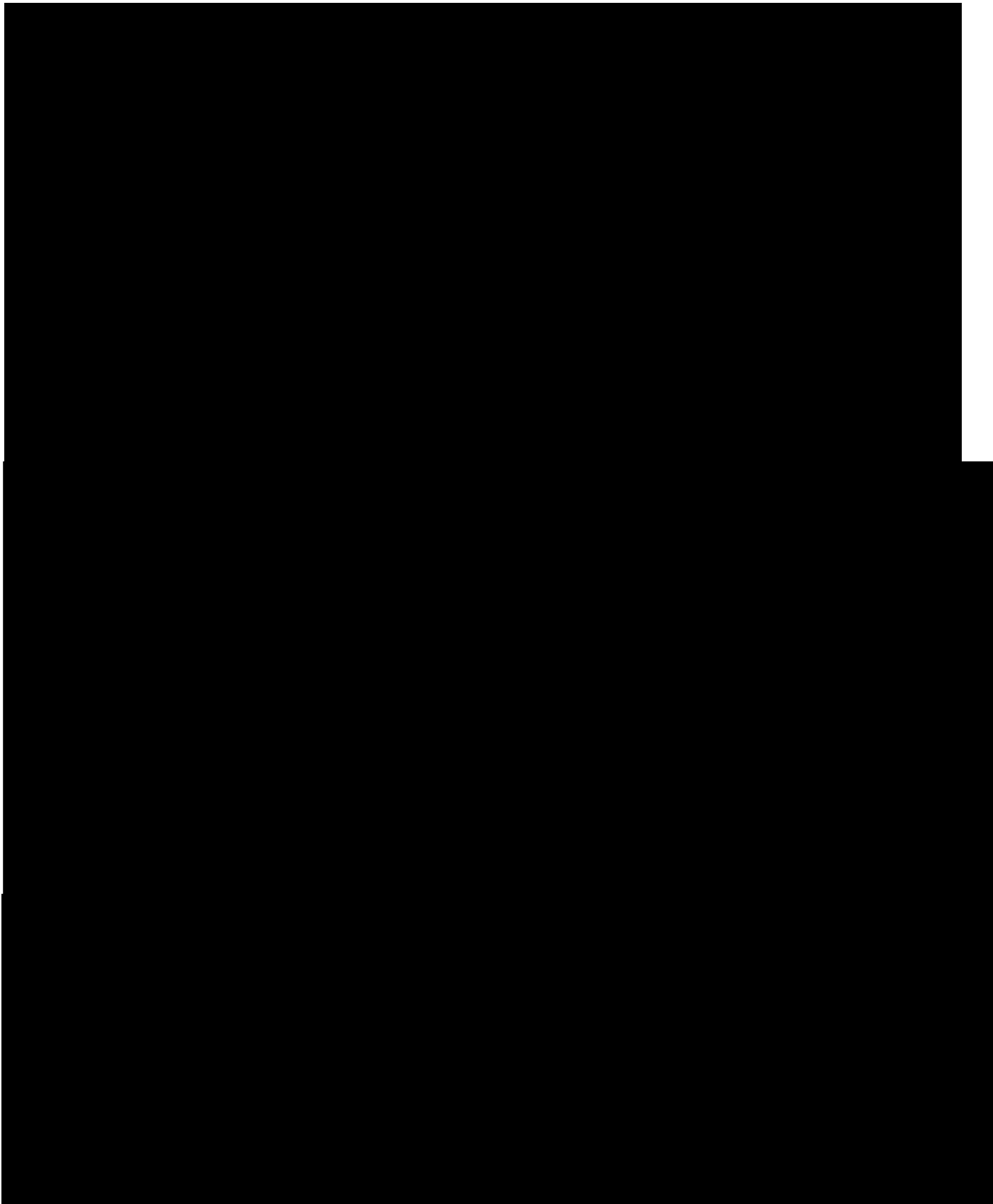


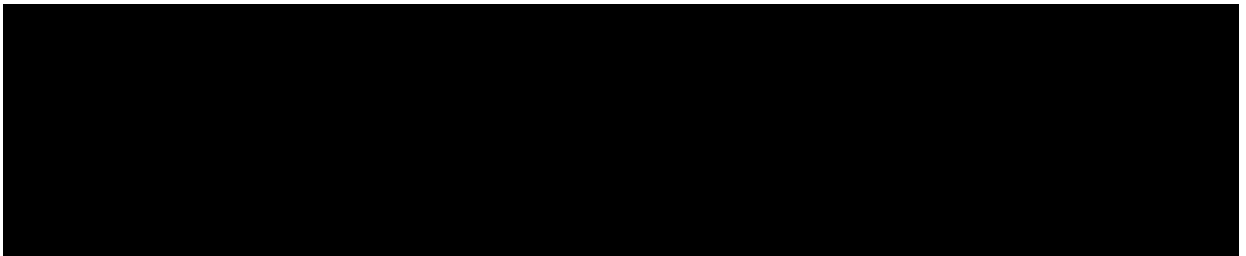
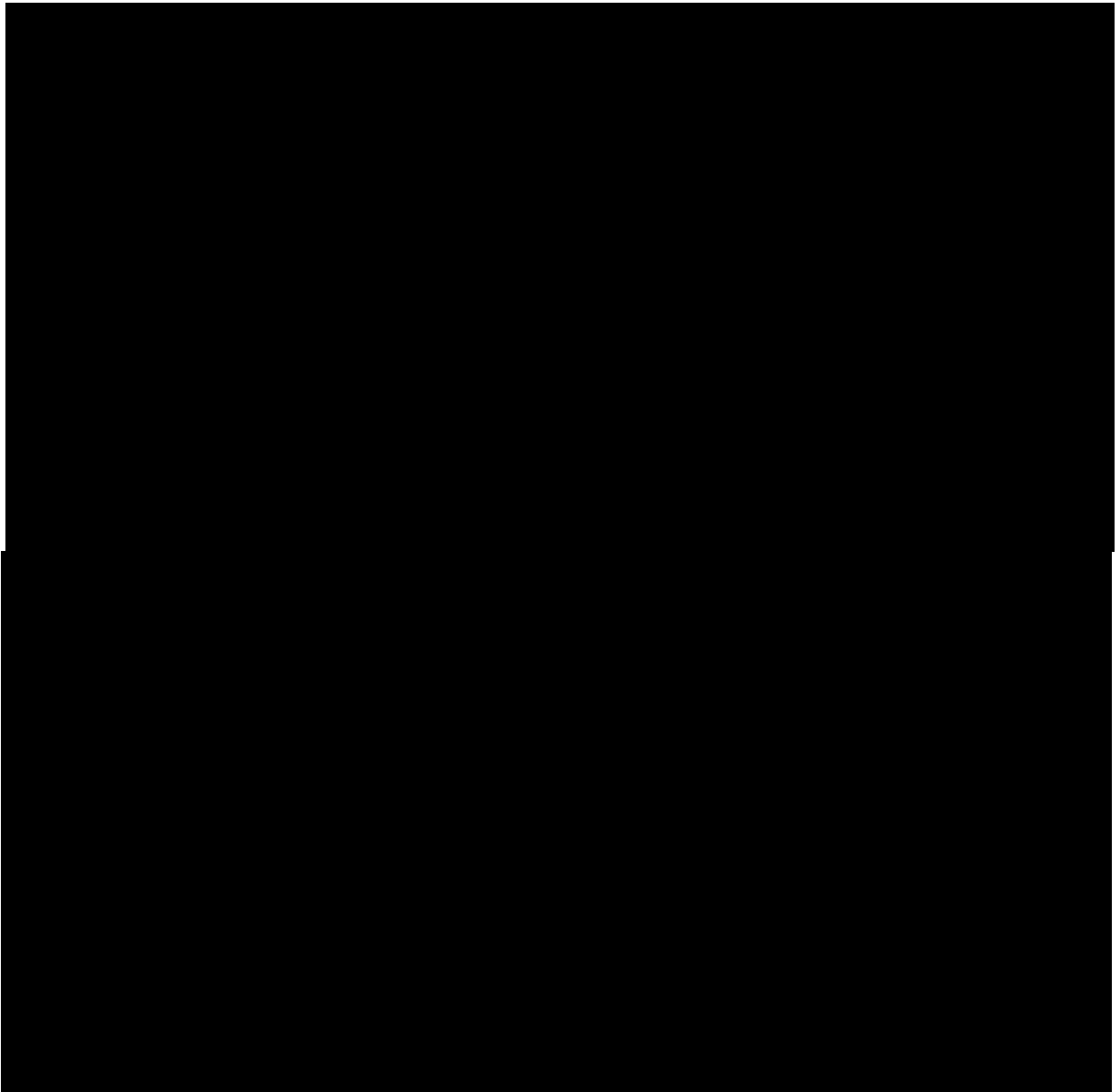






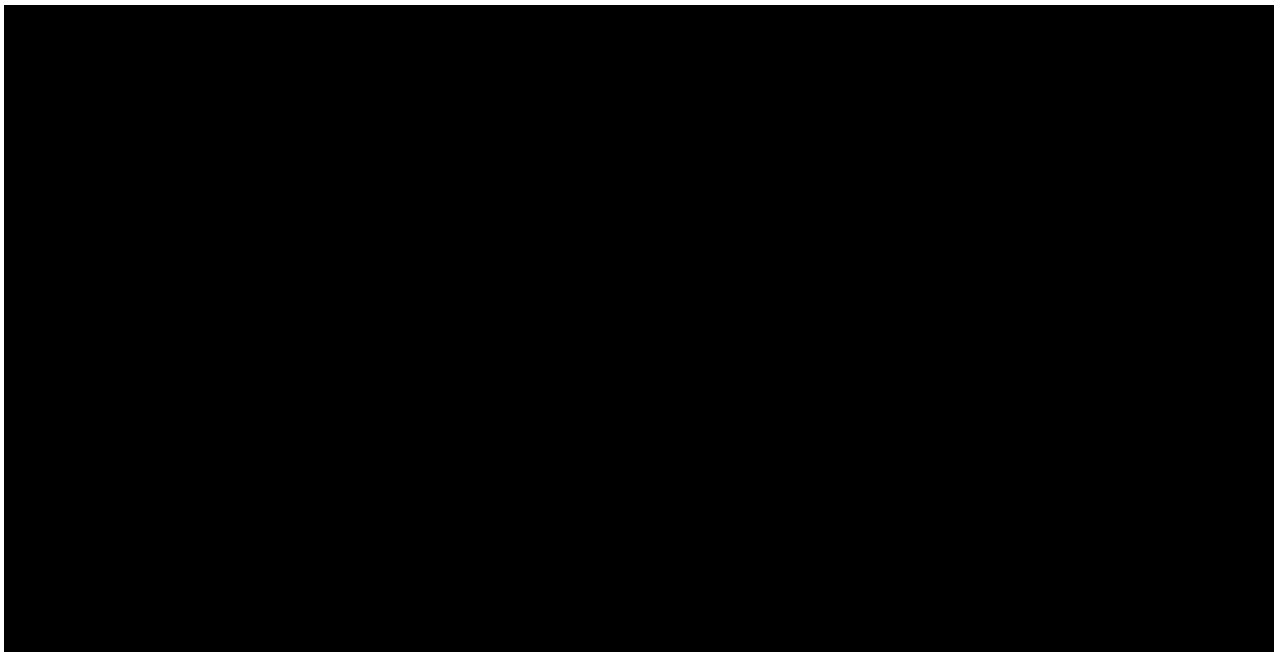
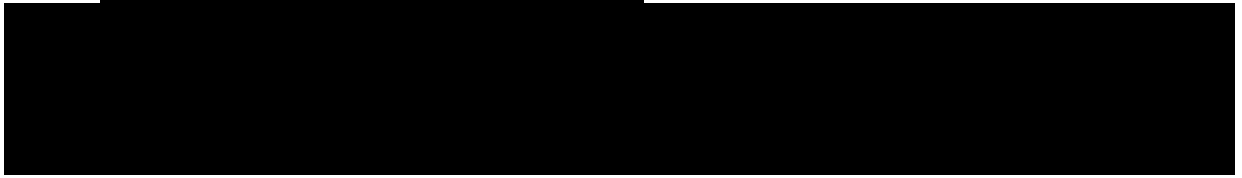
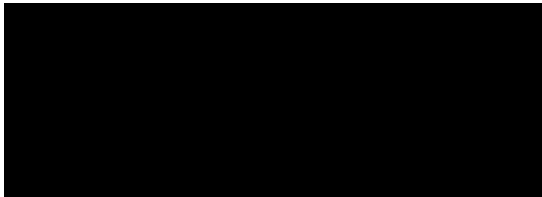
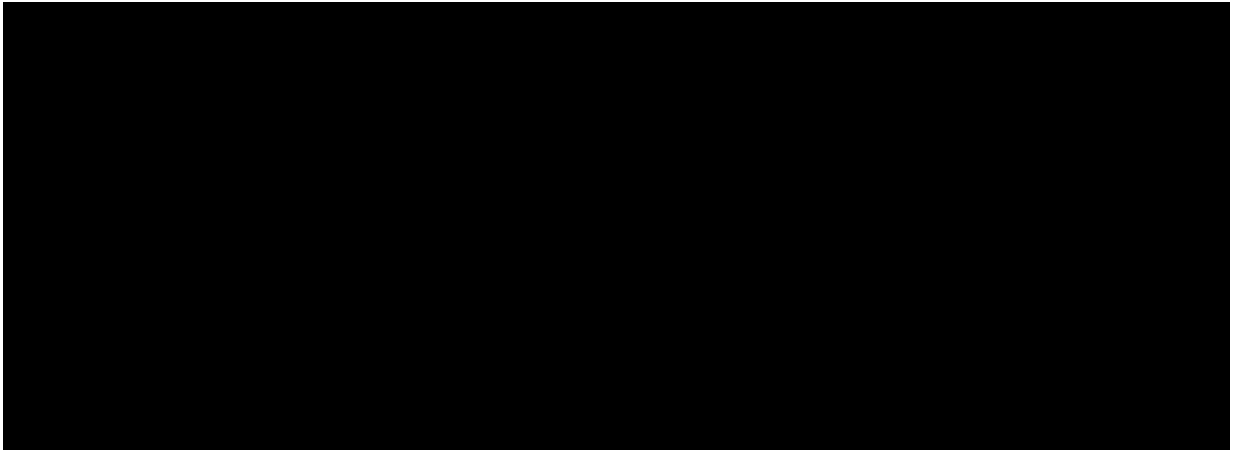






³ E-Government-Gesetz vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2941) geändert worden ist

⁴ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/positionierung-des-bmvi.pdf?__blob=publicationFile



⁵ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/leitfaden-bestandsdatenpruefung.html>

⁶ Zusätzliche Hilfestellung auf Webseite: <https://www.mcloud.de/informationen>

