



INFRASTRUKTURENANHANG

Strategische Umweltprüfung

Nicht technische Zusammenfassung des
Umweltberichts

Januar 2016

Inhaltsverzeichnis

1	WAS IST DIE SUP UND WIE IST DER UMWELTBERICHT STRUKTURIERT?	1
2	WAS IST DER INFRASTRUKTURENANHANG? MIT WELCHEN BEDÜRFNISSEN UND WELCHEN PROBLEMEN BEFASST ER SICH UND WIE MÖCHTE ER DIESE BEWÄLTIGEN?	5
3	WELCHE ZIELE VERFOLGT DER ÖKOLOGISCHE UND WIRTSCHAFTLICH-SOZIALE SCHUTZ DES AI?.....	11
4	WELCHE WICHTIGE AUSWIRKUNGEN KANN DER AI HABEN?.....	16
5	WAS KANN MAN IM ZUSAMMENHANG MIT DER BEURTEILUNG ÜBER DIE AUSWIRKUNGEN DES AI AUF DIE GEBIETE NATURA 2000 SAGEN?	41
6	EMPFEHLUNGEN FÜR DIE UMSETZUNGSPHASE DES AI.....	43
7	(SCA) IN WELCHEM MAß WURDEN BEI DER SUP DIE BEITRÄGE BERÜCKSICHTIGT, DIE VON SUBJEKTEN MIT UMWELTKOMPETENZEN (SCA) EINGEBRACHT WURDEN?.....	46
8	WIE ERFOLGT DIE ÜBERWACHUNG DES AI?	51

Abkürzungsverzeichnis

AC	Zug mit hoher Kapazität
AdSP	Hafensystembehörde
AF	Funktionale Maßnahmenbereiche
AI	Infrastrukturenanhang zum Wirtschafts- und Finanzendokument (DEF) 2015
ANAS	Autonome Nationale Straßenbehörde (Azienda Nazionale Autonoma delle Strade)
AV	Schnellgeschwindigkeitszug
CdP	Programmvertrag
CF	Kohäsionsfond
CEF	Connecting Europe Facilities (EU-VO Nr. 1316/2013, Mechanismus zur Verbindung von Europa)
CIS	Institutionelle Entwicklungsverträge
DEF	Wirtschafts- und Finanzendokument
ERTMS	European Rail Traffic Management System
MATTM	Ministerium für Umwelt, Landschafts- und Meeresschutz
MIT	Ministerium für Infrastrukturen und Verkehr
PSNPL	Nationaler strategischer Plan der Häfen und Logistik
PON	Nationales operatives Programm
RFI	Italienisches Eisenbahnnetz (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane)
RPA	Vorläufiger Umweltbericht (oder Scopingbericht)

1 Was ist die SUP und wie ist der Umweltbericht strukturiert?

Die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) ist ein Entscheidungsunterstützungsverfahren, das mit der „Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rats vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ (im Weiteren „die SUP-Richtlinie“) in das europäische Planungsszenarium eingeführt wurde. Diese schließt eine lange rechtssetzende Saison ab, die die Europäische Union und die Mitgliedstaaten beobachten konnten, die sich um die Anwendung von Verfahren, Methoden und Techniken zwecks der Integration der präventiven Umweltprüfung bei Programmen und Plänen bemühten, die mit der Richtlinie 85/337/EWG¹ eingeführt wurde, die Beurteilung der Auswirkungen bestimmter Projekte auf die Umwelt betrifft (BUA) und von der Richtlinie 92/43EWG über die Bewertung der Umweltauswirkungen (BUA) fortgesetzt wurde, welche wiederum den Schutz der Gebiete des Natura 2000-Netzes (besondere Schutzgebiete und Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung) zum Ziel hat.

Ziel der SUP-Richtlinie ist es, ein hohes Umweltschutzniveau zu garantieren und einen Beitrag zur Ergänzung ökologischer Belange bei der Erarbeitung des Plans oder des Programms und vor seiner Annahme zu leisten.

Die Richtlinie wurde im nationalen Recht durch das legislative Dekret 156/2006 „Umweltrechtliche Vorschriften“ und spätere Änderungen (Vereinheitlichtes Umweltgesetz, im Weiteren „Umweltgesetz“) umgesetzt.

Das Verfahren der Bewertung der Umweltauswirkungen muss Unterlagen liefern, die dazu nützlich sind, die Hauptauswirkungen zu beurteilen, die der Infrastrukturenanhang auf die Gebiete des Natura 2000-Netzes haben kann, die von dem Plan oder dem Programm betroffen sind. Dabei sind die Aufrechterhaltungsziele derselben zu berücksichtigen. Folgende europarechtliche Vorschriften im Rahmen der Bewertung der Umweltauswirkungen (BUA) sind relevant:

- Richtlinie 92/43/EWG (Habitat) des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen,
- Richtlinie 2009/147/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten.

Was die nationalen Vorschriften betrifft, so wurde in Italien die Habitat-Richtlinie mit dem Dekret des Präsidenten der Republik (DPR) Nr. 357/97 umgesetzt, welches später durch das DPR Nr. 120/2003 ergänzt und geändert wurde. Die Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten wurde durch das Gesetz Nr. 157/1992 umgesetzt, das später durch das Gesetz Nr. 221 vom 3. Oktober 2002 ergänzt wurde.

Das Umweltgesetz zählt die folgende Schritte und Maßnahmen innerhalb der SUP auf:

- a) Durchführung einer Qualifikationsprüfung (Screening), beschränkt auf Pläne und Programme i. S. v. Art. 6 Abs. 3 und 3-bis;
- b) Vorbereitende Phase für die Bestimmung und Festlegung der Inhalte des Umweltberichts;
- c) Erarbeitung des Umweltberichts;
- d) Beratungen;
- e) Bewertung des Plans bzw. des Programms, des Umweltberichts und der Beratungsergebnisse mit begründender Stellungnahme;

¹ Neulich (25. April 2014) durch die neue Richtlinie 2014/52/EU ersetzt, welche die Richtlinie 2011/92/EU ändert, welche wiederum die Richtlinie 85/337/EWG ersetzte, die von den Richtlinien 97/11/EG, 2003/35/EG und 2009/31/EG geändert wurde.

- f) Entscheidung;
- g) Information über die Entscheidung;
- h) Überprüfung.

Der vorbereitende Umweltbericht (RPA, allgemein auch als *Scopingbericht* bezeichnet) stellt das Dokument dar, auf welches sich die Phase b) des SUP-Verfahrens stützt, da die Phase a) überflüssig ist, weil der Infrastrukturenanhang zum Wirtschafts- und Finanzdokument (AI zum DEF) sicherlich der SUP unterliegt.

Das Umweltgesetz legt in Art. 13 Absatz 1 eindeutig die Ziele des Scopingberichts fest. Es schreibt vor, dass auf der Grundlage des vorbereitenden Umweltberichts über mögliche bedeutende Umweltauswirkungen der Ausführung des Plans bzw. des Programms die *handelnde Behörde bereits in der Phase der Vorbereitung der Pläne bzw. der Programme mit der zuständigen Behörde und den anderen Personen in Beratung treten muss*, um die Tragweite und das Niveau der Detailliertheit der Informationen festzulegen, die im Umweltbericht enthalten sein müssen.

Innerhalb des SUP-Verfahrens stellt der *Umweltbericht (UB)* das zentrale Dokument dar, das den Bericht über die Durchführung des Umweltprüfungsverfahrens liefert. Im Fall der SUP des Infrastrukturenanhangs (AI) zeichnet der UB die Struktur nach, die in dem Scopingbericht vorgeschlagen wurde, mit der Ausnahme von einigen Umkehrungen und Vertiefungen, die wegen der Besonderheit der Durchführung desselben entstehen können.

Unter anderem wegen der Fülle der Beiträge – hohe Anzahl und Art der Inhalte - die in der Scopingphase dazugekommen sind, beschreibt jetzt zum Beispiel **Kap. 2**, das zuvor den methodischen Aspekten gewidmet war, **das SUP-Verfahren** des Infrastrukturenanhangs. Es ist also eine Gliederung vorgenommen worden. Dabei wurde im Einzelnen Folgendes berücksichtigt: Die beteiligten Personen und ihr Beteiligungsgrad nach Art der Körperschaft und dem Gegenstand des geleisteten Beitrags, die vorbereitenden Beratungen mit der zuständigen Behörde (MATM - Ministerium für Umwelt, Landschafts- und Meeresschutz) und schließlich eine gründliche Prüfung in Bezug darauf, wie und wo die große Mehrheit der einzelnen Vorschläge, die in jedem Beitrag enthalten sind, in diesen Umweltbericht eingearbeitet wurden.

Kap. 3 wurde, wie vorgesehen, **der zusammenfassenden Darstellung** des Infrastrukturenanhangs gewidmet. Dieser wurde in einen Prozess eingeordnet, der seinen Charakter, nämlich den einer einfachen Erfüllung des „Zielgesetzes“ 443/2001 mit den späteren Änderungen (das immer noch den zweiten Teil des Dokuments und die Anlagen dort kennzeichnet, wo die Informationen über den Umsetzungsstand des Programms der Strategischen Infrastrukturen geliefert werden) in *Generellen Rahmen für Investitionen im Bereich der Transporte* verwandelt hat, und zwar als Anpassung an die *ex ante* Bedingungen (Cexa) des Thematischen Ziels 7 „Transporte und Infrastrukturen“, die in dem Partnerschaftsabkommen 2014-2020 enthalten sind.

Die methodologischen Aspekte wurden dann in den unteren Teil des AI verlagert, da diese mit der besonderen Physiognomie, die der IA wegen dem sich ständig stark verändernden generellen rechtlichen und programmatischen Rahmen angenommen hat, in enger Verbindung stehen.

Aus diesem Grund behandelt **Kap. 4** das **festgelegte Beurteilungsmodell**, indem es zuerst präzise die methodologischen Aspekte aufstellt: Vor allem Studien und Untersuchungen, die zuvor vom Ministerium für Infrastruktur und Verkehr im Rahmen der SUP der Nationalen Operativen Programme für Mobilität finanziert wurden. Danach werden problematische Faktoren beschrieben, die bei der Beurteilung des AI aufgetaucht sind sowie deren Bewältigung durch die Festlegung „Funktionaler Tätigkeitsbereiche“. Anschließend werden die anderen methodologischen Grundoptionen des angewendeten Beurteilungsmodells aufgestellt. Dabei handelt es sich vor allem um:

- Die Integration ökologischer und wirtschaftlich-sozialer Elemente, auch mit Beurteilungswert der *ex ante* Bedingungen (Art. 10 de EU-VO Nr. 1315/2013);
- Argumentative Annäherung an die Beurteilung als Garantie für Transparenz und Bedingung für die Beurteilung der kumulierten Auswirkungen;

- Umweltagenda für die aufstellt des AI als Instrument der vertikalen Integration unter den Bewertungen (*tiering*).

Kap. 4 schließt ab mit einer detaillierten Beschreibung der angebotenen Bewertungsinstrumente (Bewertungsmatrix und Bewertungsdossier) sowie der Beschreibung der drei operativen Schritte, die für die entsprechende Konstruktion erforderlich sind.

Der Rest des Inhaltsverzeichnisses folgt vollständig dem Schema, das in dem Scopingbericht enthalten ist.

Kap. 5 enthält eine Beschreibung des **Umweltzustandes**, der nach den sechs Umweltmakroelementen aufgestellt wurde.

Kap. 6 enthält für jedes der sechs Umweltmakroelemente eine Beschreibung der wichtigsten Inhalte der ökologischen Ziele der sektorbasierenden und nicht auf internationaler, gemeinschaftlicher oder nationaler Ebene angestellten Planung und kommt so zur Festlegung der sechs Synthetischen ökologischen Ziele (OAS). Es handelt sich um Formulierungen, welche die Umweltschutzziele (oft schon im Verkehrsbereich abgelehnt) zusammenfassen, die von der SUP aufgestellt werden, um diese in das *System der Beurteilungsreferenzwerte* aufzunehmen, was der Verbesserung der Garantie der **Überprüfung der externen Kohärenz des IA** dienen soll. Kapitel 6 enthält die **Anlage 1** „Rechtlicher Rahmen und Programmplan“, die alle überprüften Unterlagen genau aufzählt mit einer kurzen Beschreibung der Ziele, die von jedem gesetzt wurden.

Der letzte Paragraph legt als ergänzender Teil des oben genannten Bezugszielsystems die Entstehungsgeschichte der sieben wirtschaftlich-sozialen und politischen Ziele (OES) dar, und zwar ab dem Punkt der „Allgemeinen Prioritäten“ im Sinne des Art. 10 des EU-Verordnung über die Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, beschlossen von der Kommission als Anhaltspunkt für die Kriterien der Erfüllung der Cexa betreffend den Eigenschaften des AI da es sich dabei um den *Generellen Rahmen für Investitionen im Bereich der Transporte* handelt.

Kap. 7 erläutert und kommentiert die Ergebnisse der **durchgeführten strategischen Umweltprüfung**, und ermöglicht dabei die gesamten Leistungen des AI (*Verträglichkeitsbilanz*) von der Verfolgung der sechs OAS und der sieben OES (Wirtschaftlich-Soziale Ziele) zu unterscheiden, die als das *System der Beurteilungsbezugswerte* identifiziert wurden.

Des weiteren werden eine Umweltverträglichkeitsbilanz und eine Bilanz über die wirtschaftlich-soziale Verträglichkeit zur Verfügung gestellt, die sich jeweils auf die Leistungen des AI bezogen auf die Gesamtheit der sechs OAS und der sieben OES beziehen, die in der SUP aufgenommen wurden.

Weiter wurde eine *Strategiebilanz* bezogen auf die Leistungen jedes untersuchten Maßnahmenbereichs erarbeitet. Diese hat es ermöglicht, die Umweltkomponenten zu ermitteln, die der Wahrscheinlichkeit nach den größten Umweltauswirkungen ausgesetzt sind, um begleitende Maßnahmen vorzuschlagen, die darauf zielen, in der Projektphase die Umweltauswirkungen zu reduzieren und vor allem diesen vorzubeugen. Die Ergebnisse dieser Bewertung wurden zwecks der Unterstützung der Kommentierungen mit graphischen Darstellungen ausgestattet.

Die oben genannten Bewertungen wurden schließlich mit einer Fokussierung auf die Erfüllung der *ex ante* IA-Bedingungen (begrenzt auf die, die in Art. 10 Reg. 1315/2013 enthalten sind) ergänzt.

Als Ergänzung und Voraussetzung der vorgenommenen Bewertung dient die Verfassung von 27 **Bewertungsdossiers** (eines für jeden festgelegten Funktionalen Bereich), die vollständig in der **Anlage 2** enthalten sind.

Kap. 8 enthält **begleitende Maßnahmen** in der Form eines „organischen Verzeichnisses der Anweisungen für die Umweltschutz-Agenden der funktionellen Bereiche“, aufgestellt mit Bezug auf die sechs OAS. Das Verzeichnis vereinigt systematisch die möglichen Begleitmaßnahmen, die angewandt werden müssen, wenn die Schritte des betroffenen funktionalen Bereichs bestimmt werden, unabhängig von dem Vorhandensein relevanter negativer Auswirkungen (auch eine positive Auswirkung kann immer verbessert werden). Maßnahmen, die der

Beschränkung spezifischer negativer Auswirkungen dienen, die in der Bewertungsmatrix als „besonders kontrollbedürftig“ definiert werden, nämlich die Maßnahmen, die in der Lage sind, die Auswirkungen akzeptabel zu machen, und zwar wegen der Vorteile, die man durch die Implementierung von Vorhaben im Rahmen der Funktionalen Bereiche erreichen kann, sind im Abschnitt 3 der Bewertungsdossiers enthalten.

Kap. 9 erläutert das **Überprüfungssystem** des IA mit einer breiten Bezugnahme auf die Methodologie, die bereits vom MIT und vom MATTM im Rahmen des Umweltprüfungsplans der SUP des PON „Infrastrukturen und Netze“ 2014-2020 erforscht wurde.

Die **Anlage 3** enthält schließlich die Studie über die Auswirkung auf die Naturplätze 2000 (**BUA**).

2 Was ist der Infrastrukturenanhang? Mit welchen Bedürfnissen und welchen Problemen befasst er sich und wie möchte er diese bewältigen?

In der aktuellen Gesetzeslage ist die Ausrichtungstätigkeit im Bereich der Investitionen in die Infrastruktur für den Transport und die Logistik, die von vorrangigem nationalem Interesse sind, dem Programm der strategischen Infrastrukturen (PSI) anvertraut, das in dem sogenannten „Infrastrukturenanhang zum Dokument der Wirtschaft und Finanzen“ (DEF) enthalten ist. Das PSI stellt die Erfüllung des Gesetzes Nr. 443 vom 21. Dezember 2001 (sog. Zielgesetz) dar.²

Im letzten Jahrzehnt konnte das PIS und seine späteren Aktualisierungen, die im Infrastrukturenanhang enthalten waren, einige gesetzliche Änderungen beobachten, welche die Absicht hatten, die Verbindung zwischen der gemeinschaftlichen und nationalen Verkehrspolitik und der Politik der Programmierung der einzelnen Werke des Programms zu stärken sowie einige Kriterien der Priorität bei ihrer Ausführung aufzustellen. Solche Initiativen haben, auch wenn noch keine umfassende gesetzgeberische Revision erfolgt ist, ein reifes Bild der Reformziele abgezeichnet. Dieses basiert auf dem Bestehen eines einzigen oder eines vorherrschenden Planungsaktes auf nationaler Ebene im Verkehrsbereich, der in der Lage ist, sowohl die Tätigkeit der Strategiedefinition auf nationaler Ebene als auch die mittelfristige Planung, die regelmäßig aktualisiert werden muss, zusammenzufassen.

In diesen Weg der Entwicklung der inländischen Vorschriften hat sich auch die Phase der Definition des neuen Zeitabschnitts der gemeinschaftlichen Planung 2014-2020 eingegliedert, die ihre definitive Formalisierung mit der Rechtsverordnung (EU) Nr. 1303/2013 vom 17. Dezember 2013 erreicht hat, welche die allgemeinen Vorschriften über die Benutzung Europäischer Struktur- und Finanzfonds (ESIF) enthält. Zu den wichtigsten Neuigkeiten der Verordnung gehört die Einführung der „*ex ante* Bedeutung“, das heißt die Gesamtheit von gesetzlichen, administrativen und organisatorischen Mindestanforderungen, die eine wirksame und effiziente Verwendung der Fonds garantieren sollen.

Was den Verkehrsbereich betrifft, der sich in den neuen gemeinschaftlichen Regelungen auf das thematische Ziel 7 „Förderung umweltfreundlicher Transportsysteme und Beseitigung von Verschlingungen in den wichtigsten Netzinfrastrukturen“ bezieht, ist hier die wichtigste Bedingung das Bestehen eines oder mehrerer Pläne oder genereller Rahmen für die Investition im Verkehrsbereich, übereinstimmend institutionellen Ordnung der Mitgliedstaaten, die die Entwicklung der Infrastruktur unterstützt und den Zugang zu dem globalen und dem zentralen Netz (TEN-T) verbessert. Solch ein genereller Rahmen muss des Weiteren den gesetzlichen Anforderungen für die strategische Umweltprüfung erfüllen.

Die Notwendigkeit, diese Voraussetzungen zu erfüllen sowie die oben genannte rechtliche Entwicklung haben dazu geführt, in der Infrastrukturenanlage zu dem Dokument der Wirtschaft und Finanzen, das ergänzt wurde, durch eine partnerschaftliche Tätigkeit zwischen dem Mitgliedstaat und der Europäischen Kommission ein Instrument der Programmierung der strategischen nationalen Linien für den Transport zu finden, welches die *ex ante* Bedingungen in der Sache erfüllen sollen.

² Art. 1 legt fest: „Die Regierung legt unter Beachtung der Zuständigkeiten der Regionen, die diesen von der Verfassung übertragen werden, öffentliche und private strategische Infrastrukturen und Produktionsniederlassungen fest, die für die Modernisierung und Entwicklung des Landes von erheblichem Interesse sind. Die Festlegung erfolgt mithilfe eines Programms des Ministeriums für Infrastrukturen und Verkehr zusammen mit den zuständigen Ministern und den betroffenen Regionen oder Autonomen Provinzen und wird nach einer Stellungnahme des CIPE und des Einverständnisses der Einheitskonferenz i.S.v. Art. 8 des Legislativdekrets Nr. 281 vom 28. August 1997 in das Dokument der wirtschaftlich-finanziellen Planung mit der Angabe der entsprechenden Finanzierungen eingegliedert“.

Diese Entscheidung wurde in dem Partnerschaftsabkommen 2014-2020 aufgenommen, in dem darüber hinaus der Aktionsplan festgelegt wird, der der Erreichung des Ziels dient, nämlich die Billigung der Aktualisierung des Infrastrukturenanhangs, der den Kriterien der *ex ante* Bedingungen entspricht. Auf nationaler Ebene ist die wichtigste Vorschrift in diesem Bereich der CIPE-Beschluss Nr. 26/2014 in dem festgelegt wird, dass der Infrastrukturenanhang den nationalen Bezugsrahmen für den Programmierungszyklus 2014-2020 darstellt.

Solche Inhalte sind in der Tat in Kapitel II (Strategische Linien) des Infrastrukturenanhangs 2015 enthalten, der in dem Ersten Teil („Genereller Rahmen der Programmierung der Transportinfrastrukturen“) eingegliedert ist, in der eigens aktualisierten Fassung im Vergleich zu der Version vom April 2015, gebilligt vom Ministerrat am 13. November 2015.

Dieser Erste Teil des Anhangs hat daher den folgenden doppelten Charakter, und zwar den des:

- *Generellen Rahmens für die Investition im Bereich des Verkehrs*, als Anpassung an die Anweisungen der *ex ante* Bedingungen des thematischen Ziels 7 „Verkehr und Infrastrukturen“, die in dem Partnerschaftsabkommen 2014-2020 enthalten sind, und den der
- *Voraussetzung für die anschließende Programmierung aus einem anderen Grund* als ein genauer und ausführlicher Strategierahmen dessen Bereich die Programminhalte und –Operationen der Verkehrsinvestitionen sich entwickeln müssen.

Der Infrastrukturenanhang zu dem Dokument der Wirtschaft und Finanzen 2015 in der Version, in der er vom Ministerrat am 10. April 2015 genehmigt wurde, wurde als Bezugsdokument für die Phase des *Scoping* benutzt, um das Verfahren der Strategischen Umweltprüfung einzuleiten.

Wie oben erwähnt wurde, hat der Ministerrat am 13. November 2015 auf Vorschlag des Ministers für Infrastruktur und Verkehr die Anpassung des Ersten Teils des Infrastrukturenanhangs 2015 („Genereller Rahmen der Programmierung der Transportinfrastrukturen“) an die die Anweisungen über die *ex ante* Bedingungen des thematischen Ziels 7 „Verkehr und Infrastrukturen“, die in dem Partnerschaftsabkommen 2014-2020 enthalten sind, genehmigt.

Dieser Erste Teil des AI vom November 2015 zeichnet vollständig den ersten Teil des IA vom April 2015 nach.

Im Vergleich zu den früheren jährlichen Ausgaben kennzeichnet sich die Version des Infrastrukturenanhangs zum DEF aus dem Jahr 2015 durch eine radikale Revision der Struktur und Inhalte aus. In Übereinstimmung mit dem zuvor dargestellten Reformprozess bietet sich dieser als eine Antwort auf *drei Bedürfnisse*:

- Anpassung der nationalen Planung im Bereich der strategischen Infrastrukturen an die gemeinschaftlichen Ziele;
- Vorhandensein eines strategisches Instruments, das in der Lage ist, Richtlinien für die Programmierung der öffentlichen Verwaltung (auch unter dem Gesichtspunkt der Bilanzbindung) sowie für die Investitionsentscheidungen der Privatinvestoren zu bieten;
- Erleichterung der Interlokution und der Verhandlung mit den territorialen Autonomien im Rahmen des Reformprozesses des 5. Titels der italienischen Verfassung über die Anwendung einer größeren Strenge bei der Aufteilung der vorrangigen Vorhaben und der Antizipation der Definition und Bewältigung kritischer Momente bei der Umsetzung vorrangiger Vorhaben.³

Der Anhang führt im Ersten Teil mit dem Kapitel „Genereller Rahmen der Programmierung der Transportinfrastrukturen“, unter Diskontinuität mit den vorangehenden, ein Kapitel ein, das sich den kontextuellen Analysen widmet. Diese werden in Analysen der Nachfrage nach Waren- und Passagiertransport, der infrastrukturellen Ausstattung, der Entwicklung der Gesetzeslage und der

³ Vgl. AI, Absatz II.1, Seite 61.

Programmierung auf gemeinschaftlicher und nationaler Ebene gegliedert. Zum Schluss wird eine Zusammenfassung aufgestellt mit einem diagnostischen Charakter, die durch eine SWOT-Analyse entwickelt wurde. Die *wichtigsten Lücken, die beseitigt werden müssen* beziehen sich hauptsächlich auf:

- Netze der Eisenbahnbeförderung, die nicht die Erwartungen im Vergleich zu den anderen EU-Ländern erfüllen, insbesondere an den Übergängen und in den Regionen in Süditalien, mit der Folge einer niedrigen Bereitschaft, die Bahn vor allem bei der Warenbeförderung zu benutzen;
- Viele Abschnitte des TEN-T-Straßennetzes, die immer noch nicht die Sicherheitsstandards, auch an den Übergängen, erfüllen;
- Branche des Seeverkehrs und des intermodalen Verkehrs, bei dem die Herausforderungen der Entwicklung von einer zersplitterten und ineffizienten Verwaltung der Hafenknoten, schlechten Verbindungen mit den Haupttransosnetzen und einer begrenzten Konkurrenz abhängen, was negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit hat;
- Verstopfung großstädtischer Ballungsgebiete und schlechte Qualität des öffentlichen Regionalverkehrs;
- Schwierigkeiten bei der Aktivierung von Privatkapital bei der Finanzierung der Infrastrukturen mit einem potentiellen wirtschaftlichen Gewinn.

Angesichts dieser Schwachpunkte schlägt das Zweite Kapitel „Strategische Linien“ strategische nationale Orientierungen vor. Danach sollen unter der Beachtung der Grenzen, die durch die mangelnden Mittel gesetzt werden, die Investitionen in Verkehrs- und Logistikinfrastrukturen vorgenommen werden, die in dem Zeitraum 2015-2020 mit der Aussicht auf das weitere Zeithorizont 2030 in Übereinstimmung mit den gemeinschaftlichen Zielen im Bereich der Beförderungspolitik errichtet werden.

Die festgelegten *strategischen Linien* dienen der Unterstützung:

1. Der Verbesserung des Bahnverkehrs und der Qualität des Passagierservices, der Qualität, Reduzierung der Fahrtdauer, Besserung des Warentransports im Hinblick auf die Länge, die Größe und das Gewicht der Züge, wobei man sich auf nationaler Ebene auf die Fertigstellung des Zentralen Europäischen Netzes, ausgehend von den Grenzübergängen und von Süditalien sowie auf die Verbindungen der wichtigsten städtischen und produktiven Knoten mit dem TEN-Netz konzentrieren will;
2. Reduzierung der Verstopfung der großstädtischen Ballungsgebiete durch die Verstärkung der U-Bahnnetze, ausgehend von den stark bevölkerten Bereichen sowie die Verbesserung der multimodalen regionalen Mobilität für bessere und zuverlässigere Dienste;
3. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafensystems und zwischen den Häfen, mit der Schwerpunktsetzung auf die Aufwertung der einzelnen Häfen, auch durch die notwendigen Infrastruktur- oder Verfahrensmaßnahmen und die Optimierung der nationalen Führung der Hafensysteme;
4. die Besserung des Straßennetzes durch die Vervollständigung des zentralen Straßennetzes, insbesondere in den am meisten verstopften Bereichen, durch die Stärkung der Verbindung der Sekundär- und der Tertiärknoten mit dem Globalnetz TEN-T und durch die Anhebung des Sicherheitsniveaus auf den großen Strecken;
5. Optimierung des Luftverkehrs in Übereinstimmung mit dem Bild des „einheitlichen europäischen Luftraums“ und multimodale Verbindung des Hauptflughäfen mit den Stadtgebieten;
6. Anziehung von Privatkapital durch entsprechende Politik der administrativen Verstärkung der Auftraggeber, Verbreitung der Analysemodelle der wirtschaftlich-finanziellen Pläne für die privaten Anbieter, umfänglichere Aufzählung von Vorteilen der Durchführung von instrumentellen Vorhaben

zur Entwicklung von produktiven Bereichen und eine wirksame und synergistische Benützung verschiedener gemeinschaftlicher und nationaler Finanzierungsfonds (Europäischer Fonds für strategische Investitionen – EFSI, EFRE).

Die Implementierung solcher strategischer Ziele ist einer Reihe von umsetzenden und finanziellen Instrumenten übertragen, von denen der Anhang, in Übereinstimmung mit dem zitierten CIPE-Beschluss Nr. 26/2016, der die Verstärkung der strategischen Koordination verlangt, ein System umreißt und dabei gleichzeitig den weiten programmatischen Bezugsrahmen darstellt. Die Mittel werden im Zweiten Teil, Abschnitt II.2 des Anhangs aufgezählt und kurz beschrieben. Dabei handelt es sich um:

- Das Programm der Strategischen Infrastrukturen (PSI);
- das Schema des Programmvertrags ANAS 2015, Teil Investitionen;
- Programmvertrag (RFI), Teil Investitionen;
- den Nationalen Strategieplan für Häfen und Logistik;
- der Flughafenplan;
- der Mechanismus Connecting Europe Facility (CEF) und der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI);
- die europäischen Struktur- und Investitionsfonds, darunter das Operative Programm Infrastrukturen und Netze 2014 – 2020 und das Operative Programm PON METRO 2014-2020;
- den Fonds für Entwicklung und Kohäsion 2014-2020.

Zwecks der Erfüllung des Gesetzes Nr. 443/2001 mit den anschließenden Änderungen und Ergänzungen werden im zweiten Teil des Dokuments und in den Anlagen Informationen über die Umsetzung des Programms der Strategischen Infrastrukturen⁴ geliefert sowie einige Angaben über den Stand der Implementierung der multimodalen TEN-T Korridore und über die Projekte, die sich für die CEF-Finanzierungen bewerben, gemacht.

Um die Methode einzuordnen, die angesichts der oben genannten Inhalte des IA angewandt werden, ist es von besonderer Bedeutung die Faktoren der Komplexität des zu bewertenden Dokuments hervorzuheben, mit denen sich die vorliegende SUPP auseinandersetzen musste.

Insbesondere bietet der beurteilte AI einen Rahmen von Orientierungen, die sich wie folgt qualifizieren können:

- Ausdrückliche Anweisungen, dort wo eindeutig einige prioritäre strategische Linien angegeben werden, auf die die Investitionen konzentriert werden sollen, sowie einige prioritäre Vorhaben innerhalb des Programms der Strategischen Infrastrukturen;
- Implizite Anweisungen bezüglich der Möglichkeit, zu einer gegliederteren Präzisierung solcher Linien durch eine virtuose Interaktion mit den umsetzenden Mitteln der Branche zu kommen.

Es hat sich also vor allem das Problem für die Beurteiler gestellt, so genau wie möglich den Gegenstand der Bewertung zu ermitteln, in der die Aufstellung des Plans/Programms und des Umweltberichts parallel einhergehen, auch wenn man die charakteristischen Unsicherheiten des SUP-Prozesses hinnehmen muss,

Die Orientierungen, die in dem AI enthalten sind, wurden also analysiert, selektioniert und in einer Rangordnung aufgestellt, um ein ausgewogenes Bild der Transportpolitik bieten zu können, auf das ein Set von homogenen Bewertungskriterien angewendet werden kann.

⁴ Im Hinblick auf die Liste der Maßnahmen des PIS, identifiziert der Anhang eine Gruppe von 25 Programmvorhaben, die auf der Grundlage einer Bewertung der Kohärenz mit der Integration mit den europäischen und territorialen Netzen ausgewählt werden, des Verfahrensstands und der Möglichkeit einer überwiegend privaten Finanzierung.

Dieses Bild hat sich in dem „*Baum der Auswahl des IA*“ konkretisiert, das genau so in der Bewertungsmatrix dargestellt wird, die für die SUP zur Verfügung gestellt wurde und am Ende des 5. Kapitels dieses Dokuments eingesehen werden kann. Dieser gliedert sich in zwei hierarchische Ebenen:

1. Strategische Linien
2. Besondere Ziele
3. Funktionale Maßnahmenbereiche

Unter den *strategischen Linien* versteht man vor allem die fünf Linien, die in dem AI als solche aufgezählt (siehe Kapitel 2) werden und die den verschiedenen Transportarten gewidmet sind: Eisenbahn, Beförderungssysteme der Metro, Hafensystem, Straßennetz und Flughäfen.

Unter *besonderen Zielen* versteht man eine genauere Ausgestaltung solcher strategischer Linien, die man dem Anhang entnehmen kann; zum Beispiel „1.A. Entwicklung des Netzwerks Passagiere der Mittel- und Langstrecken“ im Eisenbahnverkehr oder „3.A. Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Seesystems durch Reduzierung der Kosten beim Warentransit und bei der Durchführung von Maßnahmen der Besserung der Hafeninfrastruktur und der Hafendienste“ im Hafensystem.

Die *Funktionalen Maßnahmenbereiche* stellen dagegen eine aggregierte Art der Darstellung der Tätigkeitsbereiche des IA dar. Solche Bereiche können eine funktionale Charakterisierung physischer (z.B. „1.A.3 Maßnahmen der Verstärkung der Bahnverbindungen mit den wichtigsten Flughäfen in Übereinstimmung mit der europäischen Strategie für das Netz *Core* zur Unterstützung der Intermodalität Luft-Bahn“) oder rein immaterieller Art („3.A.1. Maßnahmen zur Vereinfachung und Beschleunigung von Verfahren, Kontrollen und der Maßnahmen in den Häfen von nationalem Interesse und zur Effizienz der Hafendienste sowie die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Arbeiter“) aufweisen: Beide werden gleich berücksichtigt, da sie gleich viel zu der Erreichung der Ziele beitragen.

Insbesondere wurden die Funktionalen Maßnahmenbereiche als ein Punkt definiert, an dem sich zwei Wege treffen, die in entgegengesetzte Richtungen gehen:

- Einer *top down*, Verzweigung der strategischen Linien des IA, so wie oben definiert wurde;
- einer *bottom up*, der sicherstellt, dass alle in dem IA angeführten und aus unterschiedlichen Gründen genannten Maßnahmen und Vorhaben, unter mindestens einen besonderen Funktionalen Bereich eingestuft werden können.

Die Funktionalen Maßnahmenbereiche (AF) stellen das detaillierteste Niveau der Inhalte des AI dar, der der Strategischen Umweltprüfung unterzogen wird.

Dies ist auf das verschiedene Niveau der Reifung der Maßnahmenprogramme zurückzuführen, die die Umsetzung der strategischen Linien des IA unterstützen. Unter diesem Gesichtspunkt kommt die Inhomogenität zum Ausdruck, wenn im Anhang gleichzeitig Folgendes vorhanden ist:

- Vorhaben, die sich bereits in der Umsetzungsphase befinden oder auf jeden Fall nicht Gegenstand von Qualitätsbewertungen sein konnten, da das Verfahren der Planung, Genehmigung und der Umweltverträglichkeitsüberprüfung bereits abgeschlossen wurde, und allenfalls im Hinblick auf ihren Beitrag zu en anderen Auswirkungen überprüft werden können,
- mögliche Maßnahmen, für welche das detaillierte Umsetzungsniveau noch nicht gereift ist.

Dementsprechend ist es nicht möglich gewesen, die Indikatoren zu benutzen, die in dem Scopingbericht enthalten waren, dies zum Vorteil einer Bewertung, die sich auf Wahrscheinlichkeitsüberlegungen bezüglich der erwarteten Auswirkungen stützt, die im Wesentlichen mit der Typologie des Funktionalen Bereichs der fraglichen Maßnahme in Verbindung stehen. Als Ausgleich werden alle Gründe detailliert in den

entsprechenden *Bewertungsdossiers*, die von dem angewendeten Bewertungsmodell vorgesehen sind, gesammelt und argumentiert.

Kommen wir zu der letzten Frage dieses Kapitels: Wie möchte der AI die kritischen Punkte, die in ihm selbst im Hinblick auf das italienische Verkehrssystem festgestellt wurden, bewältigen. Der Baum der Möglichkeiten des IA und vor allem die Liste der 27 Funktionalen Bereiche der letzten Ebene, stellt die Antwort dar.

3 Welche Ziele verfolgt der ökologische und wirtschaftlich-soziale Schutz des AI?

Eine Analyse der externen Kohärenz innerhalb der Bewertungsmatrix

Das Umweltgesetz (Anlage VI, Buchstabe e) sieht vor, dass die SUP Folgendes enthalten muss: „Umweltschutzziele, die auf internationaler und gemeinschaftlicher Ebene oder von den Mitgliedsstaaten festgelegt wurden und sich auf den Plan und das Programm beziehen sowie die Art und Weise, auf die in der Vorbereitungsphase diese Ziele und alle anderen Umweltbelange berücksichtigt wurden“. In diesem Zusammenhang beschränkt sich das Beurteilungsmodell nicht darauf, die Übereinstimmung des Inhalts des AI mit dem Programmatischen Bezugsrahmen zu überprüfen, sondern lässt daraus direkt ein System der Bezugsziele für die Beurteilung entstehen, in diesem Fall die sechs **Synthetischen Ökologischen Ziele (OAS)**, die sich in der Kolonne der Bewertungsmatrix (s. Kap. 3) befinden.

Die Formulierung der Synthetischen Ökologischen Ziele stützt sich auf eine schnelle Analyse der Unterlagen der internationalen, europäischen und nationalen Politik, Pläne und Programme, die im Anhang 1 zum Umweltbericht aufgezählt und dargestellt werden sowie auf die sechs **ökologischen Makroelemente** zurückgeführt werden.

Die Integration verschiedener ökologischer Elemente, die die sechs Makroelemente gebildet hat, basiert auf der Feststellung, dass diese untereinander eng verwandt sind, auch angesichts der aktuellen Angaben im QdPR, vor allem wenn sie von der Möglichkeit einer Schätzung von Auswirkungen anhand analoger Daten bestätigt wird. Darüber hinaus waren in diesem Zusammenhang die Beiträge der Subjekte mit ökologischen Kompetenzen (SCA) hilfreich, die in der Scopingphase des SUP angehört wurden. Die Beiträge sind ausführlich in dem Umweltbericht aufgezählt.

Die folgende **Tab. 1** zeigt die sechs ermittelten Makroelemente und die entsprechenden Übereinstimmungen mit den traditionellen und nicht traditionellen ökologischen Elementen.

Tab. 1 - Übereinstimmungen zwischen den sechs ermittelten und den traditionellen Makroelementen

Ökologische – räumliche Makroelemente	Umweltgesetz, Anlage VI, Buchstabe f)	Andere Elemente, die den neuesten programmatischen Dokumenten entnommen wurden
1. Luftqualität, Energieeinsparung und klimaverändernde Gase	<ul style="list-style-type: none"> • Luft • Klimafaktoren 	<ul style="list-style-type: none"> • Energieverbrauch • Beitrag zur Veränderung des globalen CO₂- Ausstoßes und der Treibhausgase
2. Widerstandsfähigkeit gegenüber den Veränderungen und anderen Katastrophen, hydrogeologisches Risiko	<ul style="list-style-type: none"> • Boden (Prävention des Erdbeben- und Vulkanrisikos sowie der geomorphologischen Gefahr) • Wasser (Prävention des Hochwasserrisikos, Küstenerosion) 	<ul style="list-style-type: none"> • Prävention von Naturkatastrophen, die durch Klimawandel verursacht werden, mit den Techniken der „klimatischen Anpassung“ bei der Raumplanung und Entwicklung von Vorhaben • Brandgefahr
3. Naturgebiete und Biodiversität	<ul style="list-style-type: none"> • Biodiversität mit besonderer Aufmerksamkeit auf geschützte Arten und Habitate im Sinne der 92/43/EWG und 2009/147/EU 	<ul style="list-style-type: none"> • Schutz der 200 „prioritären Gebiete“ für die Ökoregionale Aufrechterhaltung • Meeres und Küstenumwelt • Verbreitung exotischer Arten

	<ul style="list-style-type: none"> • Flora und Fauna 	
4. Bodennutzung, Entnahme von Ressourcen und Abfallproduktion	<ul style="list-style-type: none"> • Materielle Güter 	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung von Boden, Wasser und anderen natürlichen Ressourcen • Verschmutzung von Oberflächenwasser und Grundgewässern • Nutzung des landwirtschaftlichen Erbes • Produzierter Abfall, inkl. Erd- und Gesteinsaubhub • Sanierung kontaminierter Flächen (prioritäre Nutzung)
5. Landschaft, Kulturgüter, Geoflächen	<ul style="list-style-type: none"> • Kulturerbe, archetektonisches und archäologisches Erbe • Landschaft 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufrechterhaltung der Geoflächen
6. Zustand der Bevölkerung und der Volksgesundheit	<ul style="list-style-type: none"> • Bevölkerung (Straßenverkehrsunfälle, von Menschen verursachte Katastrophen) • Gesundheit der Personen (Luftqualität, physische Wirkstoffe wie Lärm und Vibrationen) 	<ul style="list-style-type: none"> • physische Wirkstoffe: Licht- und Sichtverschmutzung

Damit wurden also in dem Umweltbericht sowohl die Beschreibung des nationalen Umweltzustands und seiner kritischen Punkte als auch die Ermittlung der Umweltschutzziele für die Beurteilung parallel unter Aufteilung in sechs ökologische Makroelemente vorgenommen.

Insbesondere wurde bei der Abfassung des Zustandes der Umwelt mit der Auswahl von Themen, die für die Planung des Verkehrsbereichs nützlich sind (Kap. 5 des UB), hauptsächlich die Daten benutzt, die in dem Jahrbuch für Umweltdaten ISPRA 2014-2015 und seiner Internetversion enthalten sind und die einen sehr guten Überblick, auch mit starker Fokussierung auf Themen aus dem Verkehrsbereich bieten.

In Kapitel 6 des Umweltberichts wurde die Art und Weise beschrieben, auf die die Ziele des Umweltschutzes und der Verkehrspolitik, die auf internationaler, gemeinschaftlicher und nationaler Ebene festgelegt wurden und sich aus den untersuchten Dokumenten ergeben, in folgende sechs Synthetische Ökologische Ziele (kurz OAS) zusammengefasst wurden, die bei der Beurteilung heranzuziehen sind. Deren Liste ist zusammen mit der Zusammenfassung wichtigster Inhalte im Anhang 1 zum UB enthalten:

- OAS 1 Verbesserung der Luftqualität, Energieersparniserhöhung und Reduzierung klimaverändernder Gase;
- OAS 2 Erhöhung der Resistenz gegen Klimaveränderungen und andere Katastrophen auch durch die Reduzierung von hydrogeologischen Risiken;
- OAS 3 Schutz der Naturgebiete und der Biodiversitäten, darunter auch der aus dem Meer stammenden;
- OAS 4 Reduzierung der Bodennutzung, der Entnahme von Ressourcen und der Abfallproduktion;
- OAS 5 Schutz der Landschaft und der Kulturgüter;
- OAS 6 Die Bedingungen der Bevölkerung sowie ihrer Gesundheit verbessern, auch durch die Verbesserung der Qualität der städtischen Umwelt

Unter Verweis auf den Umweltbericht für eine Vertiefung über den Zustand der Umwelt und über Besonderheiten des programmatischen Bezugsrahmens, der die Synthetischen Ökologischen Ziele entwickelt hat, lohnt es im Folgenden auf die Gründe und die Art hinzuweisen, auf die die Wirtschaftlich-sozialen Ziele und

Verkehrsziele (OES) festgelegt wurden, die zusammen mit den oben genannten sechs OAS das *System der Bezugsziele für die Beurteilung* bilden.

Ergänzung der wirtschaftlich-sozialen Elemente, auch mit dem Wert der Beurteilung der ex ante Bedingungen

Das angewandte Beurteilungsmodell verfolgt das Ziel, die ökologische Beurteilung in ein Gefüge einzuordnen, das organisch die „soziale Säule“ und die „wirtschaftliche Säule“ zusammen mit der „ökologischen Säule“ umfasst, da alle Elemente für die ökologische Entwicklung wesentlich und unverzichtbar sind. Auch wenn die ökologische Entwicklung grundsätzlich eine Integration zwischen diesen drei Elementen verlangt, haben sich die rechtlichen Vorschriften und die SUP entwickelt, indem sie eine starke Trennung dieser Aspekte eingehalten haben.

Dagegen ist es wichtig, dass die Entscheidungsträger über ein Instrument verfügen, um einen Vergleich zwischen dem Ausmaß der ökologischen Auswirkungen und dem Ausmaß der wirtschaftlich-sozialen Auswirkungen anstellen zu können. Dadurch soll bestimmt werden, inwiefern die negativen Auswirkungen, die sich nach den Bewertungen der Pläne und der Programme ergeben, hinsichtlich der Kosteneffizienz hingenommen werden können, einschließlich der Auswirkungen, die eventuell auch nach den im SUP enthaltenen Präventions-, Gegen- und Minderungsmaßnahmen bestehen sollten. Mit anderen Worten: Es könnte ein Fall vorliegen, in dem größere Auswirkungen eher hingenommen werden könnten wenn sie auf einer Entscheidung beruhen, die aus wirtschaftlich-sozialer Sicht äußerst vorteilhaft erscheinen. Geringere Auswirkungen könnten weniger akzeptabel erscheinen, wenn sie aus wirtschaftlich-sozialer Sicht für die Allgemeinheit wenig tragbar sind.

Natürlich ist es wichtig, dass die beiden Bewertungsbereiche messbar sind und dass es immer möglich ist, sie getrennt zu vergleichen. Dies ist der Grund warum die zusammengefassten Bewertungen in Kap. 4 in zwei Abschnitte der Bewertungsmatrix aufgeteilt sind (Verfolgung ökologischer Ziele und Verfolgung wirtschaftlich-sozialer Ziele).

Die angewandte Methode soll diese Tendenz umkehren. Dies soll folgendermaßen geschehen:

- *Durch präventive Rekonstruktion eines Systems von ökologischen und wirtschaftlich-sozialen Bewertungsbezugszielen, das die wirtschaftlich-sozialen Ziele und andere einschlägige Ziele der Verkehrspolitik, die für den Anhang einen Anhaltspunkt bilden, neben den ökologischen Zielen der SUP stellt,*
- *durch Beurteilung der Auswirkungen des Infrastrukturenanhangs auf das Gebiet mit der Beurteilung des Grades der Verwirklichung des oben genannten Zielsystems durch die Funktionalen Maßnahmenbereiche des AI, um von den „kumulierten Auswirkungen“ oder „intern kompensierten“ Auswirkungen sprechen zu können.*

Die Synthetischen Ökologischen Ziele (OAS), auf die bei der Bewertung Bezug genommen wird, wurden schon im vorhergehenden Abschnitt dargestellt. Auch die Wirtschaftlichen und Sozialen Ziele (OES) auf die bei der Bewertung Bezug genommen wird, entspringen wie die OAS einer Analyse ökologischer, wirtschaftlicher, verkehrsbezogener und sozialer Ziele, die aus der Untersuchung des Programmatischen Bezugsrahmens (PB) für den AI stammen, die dieses mal unter der Berücksichtigung der Grundsatzziele des AI zum DEF 2015 ausgelegt wird. In diesem Zusammenhang wird auf die Anforderungen verwiesen, die in dem AI enthalten sind. Dabei handelt es sich vor allem um die Anforderungen:

- Die nationale Planung im Bereich der strategischen Infrastrukturen an die gemeinschaftlichen Ziele anzupassen sowie
- ein strategisches Mittel zur Verfügung zu stellen, das geeignet ist, Leitlinien, auch unter Berücksichtigung des Haushaltszwangs, für die Planung der öffentlichen Verwaltung und die Investitionsentscheidungen Privater zu bieten.

Das wichtigste Dokument des QdRP für die wirtschaftlich-sozialen Ziele ist die EU-Verordnung Nr. 1315/2013 über die Leitlinien der Union für die TEN-Netze.⁵

Bei der Zusammenfassung der „Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz“ i.S.v. Art. 4 der Verordnung und der Absicht, diese in die wirtschaftliche-sozialen Ziele (OES) für die Bewertung aufzunehmen, schien es besonders angebracht, direkten Bezug auf **Art. 10 „Allgemeine Prioritäten“ zu nehmen**. Diese werden anschließend von der Kommission als Bewertungskriterien für die Erfüllung der *ex ante Bedingungen* für das Thematische Ziel 7 („Nachhaltige Verkehrssysteme fördern und die Verschlingungen in den wichtigsten Netzinfrastrukturen beseitigen“) benutzt.⁶ Art. 10 wird hier vollständig wiedergegeben:

Artikel 10

Allgemeine Prioritäten

1. *Beim Aufbau des Gesamtnetzes wird Maßnahmen allgemeine Priorität eingeräumt, die notwendig sind für*
 - a) *die Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung der besonderen Umstände, die im Hinblick auf Inseln, isolierte Netze sowie dünn besiedelte Gebiete, abgelegene Gebiete und Gebiete in äußerster Randlage gegeben sind;*
 - b) *die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger und der Interoperabilität innerhalb derselben;*
 - c) *die Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten;*
 - d) *die Förderung einer wirksamen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eines Ausbaus der Kapazitäten;*
 - e) *die Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz, Klimaresistenz und gegebenenfalls Ausfallsicherheit bei Katastrophen, Umweltverträglichkeit, Sozialbedingungen, Zugänglichkeit für alle Benutzer einschließlich älterer Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Fahrgästen mit Behinderungen sowie Dienstleistungsqualität und Kontinuität der Verkehrsströme;*
 - f) *die Einführung und Verbreitung von Telematikanwendungen sowie die Förderung innovativer technologischer Entwicklungen.*

2. *Um die in Absatz 1 dargelegten Maßnahmen zu ergänzen, sollten Maßnahmen besondere Beachtung finden, die erforderlich sind für*
 - a) *die Gewährleistung der Kraftstoffversorgungssicherheit durch verstärkte Energieeffizienz und durch die Förderung der Verwendung alternativer, insbesondere CO₂-armer oder CO₂-freier Energiequellen und Antriebssysteme;*
 - b) *die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;*
 - c) *die Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den Wettbewerb.*

⁵ EU-Verordnung Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU 1315/2013.

⁶ European Commission, Guidance on Ex ante Conditionalities for the European Structural and Investment Funds. PART II, 13 February 2014.

Man beachte, dass ein Teil der Haupt- und Ergänzungsmaßnahmen (die drei unterstrichenen) hauptsächlich ökologischer Art ist. Diese werden daher schon unter den Synthetischen Ökologischen Zielen aufgezählt (SOZ 2, SOZ 1 und SOZ 6). Die übrigen sieben stellen Leitlinien dar, die bei der Bewertung unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlich-sozialen Ziele als relevant betrachtet werden. Sie wurden daher mit den Zahlen von 1 bis 7 nummeriert und in den zweiten Abschnitt der Kolonnen der Bewertungsmatrix unter die „OES“ eingefügt.

Wie man beobachten kann, haben diese Kriterien einen gemischten Charakter. Dabei überwiegen mal die sozialen Leitlinien (Anbindung isolierter Regionen, Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit ecc.) mal die wirtschaftlich-verkehrsbezogenen Leitlinien (Interoperabilität, Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen usw.). Generell ist anzumerken, dass die Maßnahmen der *ex ante* Bedingungen für den Verkehr aus rechtlicher Sicht zu den wirtschaftlich-sozialen Zielen gehören, sofern sie effektiv dazu beitragen, die vom AI bekundeten Sparanforderungen in Bezug auf die öffentlichen Gelder unter Einhaltung der Haushaltszwangs und unter Einhaltung der Effizienz öffentlicher und privater Investitionen zu erfüllen.

Man beachte schließlich wie die *Analyse der externen Kohärenz*, die von der SUP vorgesehen ist, in der selben SUP, in dem angewandten Modell, enthalten ist, da die Matrix für die strategische Umweltprüfung als Bewertungskriterium eine Kohärenz mit den Zielen verlangt, die sich aus den Bestimmungen Programmatischen Bezugsrahmens ergeben.

4 Welche wichtige Auswirkungen kann der AI haben?

Argumentative Herangehensweise an die Bewertung (Erklärung der Zahlen) als Gewährleistung der Transparenz und Bedingung für die Beurteilung kumulierter Auswirkungen

Wenn man den ursprünglichen Geist der Umweltprüfung am Leben erhalten möchte, der darauf gerichtet ist, den gemeinsamen Wissensstand wachsen zu lassen, werden die Ergebnisse der Auswirkungen der Planungen, die mit der Anwendung des vorgeschlagenen Modells erzielt werden, in *Bewertungsdossiers* dargestellt, damit die kommunikativen Aspekte und damit auch die Argumentation der Ergebnisse unterstützt werden.

Diese *argumentative Herangehensweise an die Bewertung* steht in direktem Zusammenhang mit der Möglichkeit, die *kumulativen Auswirkungen* des überprüften Plans/Programms vernünftig zu beurteilen (von der SUP verlangt, jedoch schwer einzubringen), insofern als diese die Zuweisung von Bewertungen in Punkten vorausgesetzt, die zusammengerechnet werden können (nämlich positive und negative Zahlen).

Angesichts der Unvorhersehbarkeit der Zuweisung solcher Punktzahlen wird die Voraussetzung, eine ausführliche Begründung anzuführen, für eine Validierung der Bewertung unentbehrlich.

In diesem Zusammenhang bietet das angewandte Bewertungsmodell endlich die Möglichkeit, die kumulierten Auswirkungen zu beurteilen – auch wenn dabei die notwendige Vorsicht anzuwenden ist.

In der Tat ist es anhand der vollständigen Lektüre der in der *Bewertungsmatrix* enthaltenen Werte möglich, die Auswirkungen aller überprüften Planinhalte in Bezug auf die gesamten Bewertungsbezugsziele unter Kontrolle zu halten. Dadurch soll der Wert der kumulierten Auswirkungen progressiv heruntersetzt werden, womit ein besseres Gleichgewicht zwischen den ökologischen, wirtschaftlich-sozialen Elementen erzielt und die Nachhaltigkeit der vorgeschlagenen Umwandlung erreicht wird, die die SUP bezweckt.

Wie im vorangehenden Kapitel präzisiert wurde, hat die besondere Bewertungsmatrix, die für den AI aufgestellt wurde, den Zweck zu beurteilen, ob das System ökologischer und wirtschaftlich-sozialer Bezugsziele für die Bewertung (OAS und OES) von den 27 Funktionalen Tätigkeitsbereichen verwirklicht wird. Aus diesem Grund ist das erste in der Kolonne enthalten und die zweiten in den Zeilen, die sich auf die besonderen Ziele und die strategischen Leitlinien des AI beziehen.

Bei den Kreuzungen zwischen den Zeilen und den Kolonnen hat der Evaluator das Urteil über die Geeignetheit der Funktionalen Bereiche gesetzt, die jeweiligen OAS/OES) zu befolgen (oder nicht zu befolgen). Den Beurteilungen entspricht die vergebene Punktzahl auf einer Werteskala, die von Null aus nach oben und nach unten geht, vergeben nach den in der Legende der Bewertungsmatrix abgefassten Bestimmungen.

Die Zuweisung dieser Bewertungen wird im 2. Abschnitt der Bewertungsdossiers argumentiert, der eigens für die schriftliche Begründung der Beurteilung vorgesehen ist. Diese wird dann als Zahl in der Bewertungsmatrix der Verwirklichung jeder der 13 Ziele angegeben. Ein Beispiel: Im Folgenden wird eines der 27 Bewertungsdossiers, die in dem Anhang 2 zum UB enthalten sind, angegeben und anschließend die Bewertungsmatrix, in der die Ergebnisse aufgenommen werden, die im Dossier enthalten sind.

BEWERTUNGSDOSSIER FUNKTIONALE MASSNAHMENBEREICHE	
Funktionaler Bereich (kurze Definition)	5.B.2 MASSNAHMEN STRASSENANBINDUNG UND BAHNANBINDUNG MIT DEN ANDEREN STRATEGISCHEN FLUGHÄFEN
Ausführliche Definition	5.B.2 Maßnahmen im Bereich der Straßenanbindung und Bahnanbindung mit den anderen strategischen Flughäfen
1. BESCHREIBUNG	
Strategische Linie	5. Optimierung des Luftverkehrs in Übereinstimmung mit dem Entwurf des „einheitlichen

	europäischen Luftraums“ und multimodale Verbindung der wichtigsten Flughäfen mit den großen Städten
Spezifisches Ziel	5.B Verwirklichung von Vorhaben zur Besserung der Zugänglichkeit und der Intermodalität
Beschreibung des Funktionalen Bereichs	Der Funktionale Bereich umfasst Maßnahmen, die darauf zielen, die multimodalen Verbindungen der strategischen Flughäfen (mit der Ausnahme von den 3 interkontinentalen Häfen, die bereits Gegenstand des Funktionalen Bereichs 5.B.1 sind) mit dem Straßen- und Bahnnetz zu stärken, und zwar unter dem Gesichtspunkt der Einheitlichkeit und Integration des Verkehrssystems. Es handelt sich also sowohl um Maßnahmen infrastruktureller Art (Bau von neuen Straßen- und Bahnstrecken und/oder Modernisierung und Stärkung bestehender Strecken) als auch um Maßnahmen verwaltungs-technologischer Art zur Besserung der Verkehrsdienste.
„Realistische und reife“ Maßnahmen, die als solche auf Seite 90 des AI aufgezählt sind	Intermodale Maßnahmen der „letzten Meile“ der Eisenbahn, so wie es vom Nationalen Plan für Flughäfen, in dem Partnerschaftsabkommen vorgesehen ist und mit der EU-Verkehrspolitik im Einklang steht, unter Konzentration auf die Maßnahmen der Verbindungen der strategischen Flughäfen mit dem zentralen Eisenbahnnetz TEN-T in den weniger entwickelten Regionen, die noch keine Verbindung haben.
Die Hauptbeteiligten	ENAC, RFI, ANAS, Flughafengesellschaften.
Betroffener geographischer Bereich	Der Funktionale Bereich konzentriert sich auf die 8 Flughäfen, die eine strategische Bedeutung haben und von dem Schema des Dekrets des Präsidenten der Republik ausgewählt wurden (genehmigt vom Ministerrat am 27. August 2015), das die Bestimmung von Flughäfen von nationalem Interesse betrifft: Bologna, Pisa/Florenz, Neapel, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo und Cagliari.
Umsetzungs- und Finanzinstrumente	Unter den Funktionalen Bereich fallen Vorhaben, die mit dem Gesetzesdekret Nr. 133/2014 „Sblocca Italia“ finanziert werden (zum Beispiel die Straßenbahn von Florenz; diese soll die Stadt mit dem Flughafen verbinden) und in den PIS (Circumetnea; Knoten von Palermo; Straßenbahn von Florenz). Andere Maßnahmen sind von dem Programmvertrag (CdP), RFI (Maßnahmen für infrastrukturelle Stärkung und Entwicklung des Konventionalen Netzes/AC im Großraum von Catania) und dem CdP ANAS (Maßnahmen auf der Autobahn Palerma-Catania) vorgesehen. Der wichtigste Punkt II des PON Infrastrukturen und Netze 2014-2020 finanziert Vorhaben, die darauf gerichtet sind, die Besserung der regionalen Mobilität, die modale Integration und die Besserung multimodaler Verbindungen zu erreichen (Besondere Ziel 2.2.). Der PON schlägt darüber hinaus die Fertigstellung des Knotens von Palermo vor, ein Vorhaben, das bereits in die Großen Projekte des PON Netze und Mobilität 2007-2013 aufgenommen wurde.
Eng verbundene Funktionale Maßnahmenbereiche	2.A.1 Funktionale Maßnahmen zur Besserung der Qualität des regionalen Bahnverkehrs in den großen Großstadträumen. 2.A.2 Funktionale Maßnahmen zur Stärkung der U-Bahnnetze.
2. VERFOLGUNG DES SYSTEMS DER BEZUGSZIELE FÜR DIE BEURTEILUNG DES INFRASTRUKTURENANHANGS	
Verfolgung Synthetischer Ökologischer Ziele	<i>OAS 1: Verbesserung der Luftqualität, Energieersparniserhöhung und Reduzierung klimaverändernder Gase;</i> Es wird für möglich gehalten, dass die Handlungen betreffend dem AF positive Auswirkungen

<p>(OAS)</p>	<p>auf die Erreichung der OAS 1 haben, insbesondere dort, wo vorgesehen ist, den Zugverbindungen mit strategischen Flughäfen Priorität einzuräumen. In diesem Fall können die Maßnahmen der Besserung des Zugverkehrs von und zu den Flughäfen sehr positive Auswirkungen auf die Luftqualität, Energieersparnis und Reduzierung klimaverändernder Gase haben, weil sie (durch die Vergrößerung des Einzugsgebiets, der Zugänglichkeit und des Komforts) den Bahnverkehr im Vergleich zu dem Autoverkehr wettbewerbsfähiger machen werden, mit der daraus folgenden Reduzierung der Schadstoffemission und des Kraftstoffverbrauchs. Des Weiteren sind die Ausbaumaßnahmen an den Straßenverbindungen mit den Flughäfen auf jeden Fall geeignet, die Anfahrtszeiten und die Staus zu reduzieren. Dadurch wird auch in diesem Fall eine Reduzierung der Schadstoffemission und des Kraftstoffverbrauchs erreicht. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass auf globaler Ebene die Flugmaschine den größten Teil an klimaverändernden Gasen produziert. Daher wird der Anstieg des Luftverkehrs zur Erhöhung des Treibhauseffekts beitragen.</p> <p><i>Punktzahl: 1</i></p> <p><i>OAS 2: Erhöhung der Resistenz gegen Klimaveränderungen und andere Katastrophen, auch durch die Reduzierung von hydrogeologischen Risiken;</i> Es wird die Auffassung vertreten, dass die Maßnahmen betreffen den AF keine relevanten Interaktionen mit den OAS aufweisen. Dabei bleibt die Notwendigkeit bestehen, die Themen der Resistenz gegen die Klimaveränderungen und der Behandlung des hydrogeologischen Risikos in der Phase der Planung einzelner Maßnahmen gründlich zu behandeln</p> <p><i>Punktzahl:-</i></p> <p><i>OAS 3: Schutz der Naturgebiete und der Biodiversitäten, darunter auch der aus dem Meer stammenden;</i> Es wird die Auffassung vertreten, dass die Maßnahmen betreffend den AF negative Auswirkungen auf die OAS 3 haben werden, die in ihrem Umfang je nach den Eigenschaften der Vorhabenpläne variieren, allerdings in ihrer Gesamtheit gering sein werden. In der Tat könnte die Umsetzung der AF in dem Fall, in dem die Verwirklichung neuer Bahn- und Straßeninfrastrukturen vorgesehen ist, den Einzug von Naturgebieten und einen Nachteil für die existierenden Arten mit sich bringen, die je nach den Eigenschaften der Pläne für die Strecken mehr oder weniger stark sind.</p> <p>Da es sich um lineare Infrastrukturen handelt, kann man nicht ausschließen, dass diese die ökologische Kontinuität unter den existierenden Habitaten unterbrechen und die Zersplitterung erhöhen, wodurch ein Prozess der ökologischen Verarmung der Biodiversitäten in Gang gesetzt wird. Solche potenzielle Auswirkungen werden von Fall zu Fall an der notwendigen Skala bewertet. Es wird hervorgehoben, dass trotzdem im Falle der Durchführung von Maßnahmen an bestehenden Strecken die vorgesehenen Vorhaben auf jeden Fall Gebiete betreffen würden, die aus ökologischer Sicht bereits beeinträchtigt sind und damit zusätzliche Auswirkungen von geringerem Umfang nach sich ziehen.</p> <p><i>Punktzahl: -2</i></p> <p><i>OAS 4: Reduzierung der Bodennutzung, der Entnahme von Ressourcen und der Abfallproduktion</i> Es wird für möglich gehalten, dass die Handlungen betreffend dem AF negative Auswirkungen auf die Erreichung des OAS 4 haben, die gering bis erheblich ausfallen können, insbesondere dort, wo neue Straßen- und Schienennetze errichtet werden, die einen Bodenentzug mit sich bringen würden, der je nach Eigenschaften der Planung der Strecken mehr oder weniger relevant sein kann. In den Fällen, in denen eine Ausgrabung für Tunnelstrecken vorgenommen werden muss, würden sich die typischen (von der Größe der Tunnel abhängigen) Probleme der Entsorgung einer erheblicher Menge an Schutt ergeben, der auch giftige Substanzen enthalten kann, die eine besondere Behandlung notwendig machen können. Dagegen hat man in diesen Fällen einen Vorteil, der darin besteht, dass man eine geringere Bodenfläche entzieht. Solche Auswirkungen werden auf jeden Fall im Einzelfall</p>
--------------	---

	<p>bei der Planung und im Rahmen der UVP abgewogen. <i>Punktzahl: -2</i></p> <p><i>OAS 5: Schutz der Landschaft und der Kulturgüter;</i> Es wird für möglich gehalten, dass die Maßnahmen betreffend dem AF negative Auswirkungen auf die Erreichung des OAS 5 haben, insbesondere dort, wo neue Straßen- und Schienennetze errichtet werden. Solche möglichen Auswirkungen (die auf jeden Fall für die einzelnen Maßnahmen im Rahmen der UVP bewertet werden), werden je nach Eigenschaften der geplanten Strecken mehr oder weniger relevant sein kann und geringer ausfallen, wenn man sich entschließt, die bereits bestehenden Strecken (durch Vermehrungen, Erweiterungen usw.) auszubauen, da die Landschaft eher schon beeinträchtigt ist. <i>Punktzahl: -1</i></p> <p><i>OAS 6: Die Bedingungen der Bevölkerung sowie ihrer Gesundheit verbessern, auch durch die Verbesserung der Qualität der städtischen Umwelt</i> Es wird die Auffassung vertreten, dass die Maßnahmen, betreffend diesem AF zu der Erreichung des OAS 6 beitragen, sobald sie abgeschlossen werden. Diese werden positive Auswirkungen haben, da eine Verlagerung vom Autoverkehr auf den Bahnverkehr stattfinden wird, was zu einer allgemeinen Verringerung der Schadstoffemissionen des lokalen Verkehrs führen kann. Daraus ergeben sich positive Auswirkungen auf die öffentliche Gesundheit und auf die Bevölkerung, da die Zeiten und Kosten für die Anfahrt zum Flughafen reduziert werden, was auch positive Folgen für Touristen haben wird. Negative Auswirkungen können in der Phase der Verwirklichung der Vorhaben auftreten. <i>Punktzahl: 2</i></p>
<p>Verfolgung Wirtschaftlich- Sozialer Ziele (OES)</p>	<p><i>OES 1: Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit aller Regionen der Union, einschließlich der am weitesten abgelegenen und der dünn besiedelten Gebiete</i> Angesichts der Eigenschaft und des geographischen Bezugsbereichs des überprüften AF, der sich vor allem auf die städtischen Ballungsräume konzentriert, die bereits eine starke Infrastruktur aufweisen, ist man der Auffassung, dass kein Einfluss auf die Verfolgung des OES besteht. <i>Punktzahl: --</i></p> <p><i>OES 2: Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger und der Interoperabilität innerhalb derselben;</i> Es wird für möglich gehalten, dass der AF große positive Auswirkungen auf das OES 2 hat: Die in diesem Zusammenhang durchgeführten Maßnahmen zielen spezifisch auf die polymodale Integration, indem sie Verkehrssysteme zu errichten beabsichtigen, die durch die Zusammenschaltung zwischen den Bahnlinien, Flughäfen und Infrastrukturen für den Verkehr auf Rädern ergänzt werden. <i>Punktzahl: 3</i></p> <p><i>OES 3: Schließung von Verbindungslücken und die Beseitigung von Engpässen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten</i> Es wird für möglich gehalten, dass einige Maßnahmen betreffend dem AF allgemein positive Auswirkungen, auch wenn nur indirekte, auf das OES3 haben, da sie dazu beitragen werden das europäische Verkehrsnetz in seiner Gesamtheit zu integrieren und zu stärken. <i>Punktzahl: 1</i></p> <p><i>OES 4: Förderung einer wirksamen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eines Ausbaus der Kapazitäten</i> Es wird für möglich gehalten, dass die Maßnahmen betreffend dem AF geringe positive Auswirkungen auf die Erreichung des OES 4 dort haben werden, wo sie hauptsächlich darauf gerichtet sind, die Kapazitäten der bestehenden Infrastrukturen auszubauen und nur im</p>

	<p>Bedarfsfall neue zu errichten. Das eigentliche Ziel des AF besteht darin, ein möglichst integriertes und multimodales Verkehrssystem zu errichten, das in seiner Gesamtheit nachhaltig ist. <i>Punktzahl: 2</i></p> <p><i>OES 5: Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Sozialbedingungen, Zugänglichkeit für alle Benutzer einschließlich älterer Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Fahrgästen mit Behinderungen sowie Dienstleistungsqualität und Kontinuität der Verkehrsströme;</i> Es wird für möglich gehalten, das die Maßnahmen betreffend dem AF allgemein positive Auswirkungen auf die Erreichung des OES 5 haben, da sie auf die Modernisierung und Besserung der Infrastrukturen und bestehender Verkehrsdienste ausgerichtet sind, auch um sie zugänglicher, komfortabler und benutzungsfreundlicher für alle Benutzerkategorien zu machen. <i>Punktzahl: 1</i></p> <p><i>OES 6: Einführung und Installation telematischer Anwendungen und Förderung einer innovativen technologischen Entwicklung</i> Es wird für möglich gehalten, das die Maßnahmen betreffend dem AF allgemein positive Auswirkungen auf die Erreichung des OES 6 haben, dort wo die Einführung innovativer verwaltungstechnischer Entwicklung vorgesehen ist, die der Besserung des Verkehrsservices dienen. <i>Punktzahl: 1</i></p> <p><i>OES 7: Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den Wettbewerb.</i> Es wird die Auffassung vertreten, dass die Maßnahmen, betreffend diesem AF auf die Erreichung des OES 7 keine Auswirkungen haben. <i>Punktzahl: --</i></p>
<p>Gesamtpunktzahl (mit Zahl und Zeichen der relativen Auswirkungen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PUNKTZAHL ÖKOLOGISCHER STELLENWERT – pÖS: 2 positive Auswirkungen, 3 negative Auswirkungen, insgesamt -2 Punkte • PUNKTZAHL WIRTSCHAFTLICH-SOZIALER UND VERKEHRSBEZOGENER STELLENWERT pWS: 5 positive Auswirkungen, 0 negative Auswirkungen, insgesamt 7 8 Punkte • PUNKTZAHL GESAMTER STELLENWERT - pS: 6 Punkte
<p>Qualitative Bewertungen</p>	<p>BEWERTUNG DES ÖKOLOGISCHEN STELLENWERTES - BÖS: Negativ</p> <p>BEWERTUNG DES WIRTSCHAFTLICH-SOZIALEN UND VERKEHRSBEZOGENEN STELLENWERTES - gSE: Positiv</p> <p>BILANZ DES GESAMTEN STELLENWERTES: Notwendigkeit besonderer Überprüfung der Auswirkungen</p>
<p>3. UMWELTAGENDA DER MASSNAHMEN, DIE DEN FUNKTIONALEN BEREICH IMPLEMENTIEREN WERDEN</p>	
	<p>Für alle Maßnahmen und Vorhaben betreffend dem Funktionalen Bereich wird nahegelegt, in der Planungs- und Umsetzungsphase Standortbedingungen zu berücksichtigen, die geeignet sind, die ökologischen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten sowie Bautechniken und Verwaltungskriterien anzuwenden, die auf die Umweltverträglichkeit ausgerichtet sind und in der Lage sind, die Herausforderungen der Klimaveränderung zu bewältigen. Für weitere Details und Erläuterungen wird auf den Umweltbericht verwiesen.</p>

	<p>Unter besonderem Verweis auf die wichtigsten negativen Auswirkungen, die in dem 2. Abschnitt dieses Dossiers beschrieben sind, werden folgende Themen angeführt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Naturräume und Biodiversitäten (OAS 3): Es wird nahegelegt, dort wo neue Straßen- und Bahnstrecken gebaut werden, in der Planungsphase Maßnahmen einzuplanen, die potentielle Folgen der Zersplitterung der natürlichen Habitats, die durch lineare Infrastrukturen verursacht werden, minimalisieren. Dies kann zum Beispiel durch folgende Maßnahmen geschehen: Festlegung von Strecken, die die Einmischungen in die Ökosysteme so niedrig wie möglich halten; ökologische Wahrung/Umqualifizierung der natürlichen Habitats am Rand der Infrastrukturen, auch durch die Einrichtung von Filterstreifen und Durchgängen für die Fauna; Anwendung von Techniken der Naturalisierung und der Ingenieurbiologie für die Berücksichtigung von ökologischen Belangen der Infrastrukturen unter der Inanspruchnahme der Möglichkeiten, die von den Abflusskanälen, Pufferstreifen und Straßenrändern und -böschungen geboten werden. Es wird empfohlen, kompensierende Maßnahmen in Erwägung zu ziehen, wie zum Beispiel die der Waldanlegung, der Schaffung von nutzbaren Grünbereichen (insbesondere in der Nähe der Stadtgebiete) usw.• Boden und Abfälle (OAS4): Es wird empfohlen, dort wo neue Straßen- und Bahnstrecken gebaut werden, die Logik der Optimierung walten zu lassen und soweit wie möglich die unbenutzte Materialien wiederzuverwerten, um den Rohstoffverbrauch zu minimalisieren. Weiter wird empfohlen, den Bau von Tunnelstrecken vorzuziehen, da diese einen geringeren Bodenentzug gewährleisten. Um die Boden- und Grundwasserqualität beizubehalten, soll besondere Aufmerksamkeit der Planung von Wasserabflusssystemen der Straßen geschenkt werden, indem man unter anderem zum Beispiel die Technik der pflanzlich-biologischen Reinigung in den Abflusskanälen anwendet.
4. BEZUGSDOKUMENTATION	
	<ul style="list-style-type: none">• PON Infrastrukturen und Netze 2014-2020• PON Netze und Mobilität 2007-2013• Schema des Programmvertrags ANAS 2015• Programmvertrag RFI• Liste der Vorhaben im Sinne des Dekrets „Sblocca Italia“ (Gesetzeserlass Nr. 133/2014, Ges. Nr. 164/2014): http://www.governo.it/backoffice/allegati/76561-9640.pdf

LEGENDE 1: Bewertungskriterien, inwiefern die AF geeignet sind, das überprüfte Ziel zu erreichen	
4	AF kann entscheidend zur Erreichung des Ziels beitragen
3	AF kann in einem guten Umfang zur Erreichung des Ziels beitragen
2	AF kann mäßig zur Erreichung des Ziels beitragen
1	AF kann begrenzt zur Erreichung des Ziels beitragen
	AF weist keine relevanten Interaktionen mit dem Ziel auf
0	Punktzahl null wegen der Kompensierung negativer und positiver Punktzahlen
-1	AF kann, auch wenn nur beschränkt, der Zielfervolgung entgegenwirken
-2	AF verlangt besondere Aufmerksamkeit, um die Verfolgung des Ziels nicht zu behindern
-3	AF kann die Erreichung des Ziels erheblich beeinträchtigen
-4	AF kann die Möglichkeit der Zielerreichung verhindern

LEGENDE 4: Schema zur Bestimmung der gesamten Strategiebilanz (Sc)				
		Bewertung der ökologischen Strategie (BWS)		
		Negativ (N)	Positiv (P)	Sehr positiv (SP)
Bewertung wirtschaftlich-sozialer Strategie BWS	Positiv (P)	! Notwendigkeit besonderer Überprüfung der Auswirkungen	+ Mittlere Sc	++ Hohe Sc
	Sehr positiv (MP)		++ Hohe Sc	+++ Sehr hohe Sc

LEGENDA 2: Bestimmung der Verträglichkeitsbilanz (Bewertung der Verfolgung der OAS / OES durch denAI)			
N	Sehr negativ: $p \leq -10$	B	Gut : $10 < p \leq 30$
LN	Leicht negativ: $-10 < p \leq 0$	O	Sehr gut : $30 < p \leq 50$
S	Ausreichend: $0 < p \leq 10$	E	Ausgezeichnet : $p > 50$

LEGENDE 3: Bestimmung der Bewertung wirtschaftlich-sozialer Strategie der AF		
Punktzahl ökologische Strategie (PÖS)	Bewertung	Bewertung der ökologischen Strategie (BÖS)
$pSA \leq 0$	N =negativ	$pSE \leq 0$
$0 < pSA \leq 6$	P = Positiv	$0 < pSE \leq 12$
$pSA > 6$	MP = sehr positiv	$pSE > 12$

BEWERTUNGSMATRIX

AUSWAHLKRITERIEN DES INFRASTRUKTURENANHANGS ALLGEMEINES ZIEL ("Anforderungen des AI"): Anpassung der nationalen Programmierung im Rahmen der strategischen Infrastrukturen an die gemeinschaftlichen Ziele und das Vorhandensein eines strategischen Instrumentes, das geeignet ist, Leitlinien für eine finanzielle Planung der öffentlichen Verwaltung unter Berücksichtigung der Bilanzbindung und für die Entscheidungen privater Investoren zu bieten.			SYSTEM DER BEZUGSZIELE FÜR DIE BEWERTUNG																					
			SYNTHETISCHE UMWELTZIELE (OAS)									WIRTSCHAFTLICH-SOZIALE ZIELE-SOCIALI (OES)										Punktzahl der Gesamtstrategie Strategiebilanz		
			Verbesserung der Luftqualität, Energieeffizienzsteigerung und Reduzierung klimaverändernder Gase (beinhaltet OES 9)* Erhöhung der Resistenz gegen Klimaveränderungen und andere Katastrophen auch durch die Reduzierung von hydrogeologischen Risiken (beinhaltet OES 8)* Schutz der Naturgebiete und der Biodiversitäten, darunter auch der aus dem Meer stammenden Reduzierung der Bodennutzung, der Entnahme von Ressourcen und der Abfallproduktion Schutz der Landschaft und der Kulturgüter Die Bedingungen der Bevölkerung sowie ihrer Gesundheit verbessern, auch durch die Verbesserung der Qualität der städtischen Umwelt (beinhaltet OES 10)*									Allgemeine Prioritäten bei der Entwicklung des globalen Netzes im Sinne von Art. 10 der EU-VO 1315/2013 über die Orientierung der EU bei der Entwicklung des TEN-T Netzes, deren Einhaltung eine ex ante Bedingung für den AI darstellt (unberührt OT 7.1)												
												Gewährung einer besseren Erreichbarkeit und Verbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung der besonderen Umstände, die im Hinblick auf Inseln, isolierte Netze sowie dünn besiedelte Gebiete, abgelegene Gebiete und Gebiete in äußerster Randlage gegeben sind Gewährleistung der optimalen Integration der Verkehrsarten und der Interoperabilität zwischen den selben Herstellung fehlender Verbindungen und Beseitigung von Engpässen, insbesondere in den Abschnitten der Grenzübergänge Förderung einer wirksamen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eines Ausbaus der Kapazitäten Besserung oder Aufrechterhaltung der Infrastrukturqualität im Hinblick auf die sozialen Bedingungen, die Zugänglichkeit für alle Nutzer, insbesondere Senioren, Personen mit eingeschränkter Fortbewegungsfähigkeit, behinderte Passagiere sowie im Hinblick auf die Qualität der Leistungen und die Kontinuität der Verkehrsflüsse Einführung und Installation telematischer Anwendungen und Förderung einer innovativen technologischen Entwicklung Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den Wettbewerb Punktzahl wirtschaftlich-sozialer Strategie Bewertung wirtschaftlich-sozialer Strategie												
Strategische Linien	Besondere Ziele	Funktionale Maßnahmenbereiche (AF)	OAS 1	OAS 2	OAS 3	OAS 4	OAS 5	OAS 6	PÖS	BÖS	OES 1	OES 2	OES 3	OES 4	OES 5	OES 6	OES 7	PWS	BWS	PS	S			
1. Verbesserung des Bahnverkehrs und der Qualität des Passagierservices, der Qualität, Reduzierung der Fahrdauer, Besserung des Warentransports im Hinblick auf die Länge, die Größe und das Gewicht der Züge, wobei man sich auf nationaler Ebene auf die Fertigstellung des Zentralen Europäischen Netzes, ausgehend von den Grenzübergängen und von Süditalien sowie auf die Verbindungen der wichtigsten städtischen und produktiven Knoten mit dem TEN-Netz konzentrieren will.	1.A. Entwicklung des Passagiernetzwerks mit einer mittel-langen Reichweite. Die Maßnahmen für die Wiederbelebung der Bahndienste im Vergleich zu den anderen door-to-door Modalitäten werden darauf zielen, die Leistungen des Netzes zu steigern, um das Mobilitätssystem wettbewerbsfähiger zu machen mit einer Mischung, die die "leichten" Investitionen privilegieren mit schneller Rückkehr wird (Technologien, Beschleunigungen und Beseitigung von Engpässen) neben einigen "schweren" Investitionen für die Netzentwicklung	1.A.1 Maßnahmen bezogen auf einzelne Punkte des konventionellen Netzes mit vorzugshalber technologischen Lösungen o solchen Lösungen, die eine beschränkte Gebietsbenutzung vorsehen, um die Geschwindigkeit zu erhöhen.	3	-	-1	-1	0	2	3	P	3	2	4	4	4	2	2	21	MP	24	++			
		1.A.2 Maßnahmen zur Steigerung der Netzwerkeleistungen durch die Weiterentwicklung des Netzes AV/AC/ (mit besonderem Augenmerk auf Süditalien mit Hilfe von Maßnahmen, die in Dem PON Infrastrukturen und Netze 2014-2020 genannt sind), einschließlich der Beschleunigung der Antennenabschnitte und der Besserung der wichtigsten Passagierstrecken.	2	-	-2	-3	-3	-1	-7	N	1	1	3	3	-	-	2	2	12	P	5	!		
		1.A.3 Maßnahmen der Ausweitung der Bahnverbindungen mit den wichtigsten Flughäfen in Übereinstimmung mit der europäischen Strategie für das Netz „Core“ zur Unterstützung der Intermodalität Luft-Bahn.	1	-	-1	-2	-1	1	-2	N	-	3	2	2	1	1	-	9	P	7	!			
	1.B Erhöhung der Qualität des Warennetzwerkes durch besseren Bahnverkehr und Programmierung einer Reihe von Maßnahmen unter Zusammenarbeit mit den logistischen Betreibern, um eine Lösung für die wichtigsten Probleme zu bieten, von denen das Bahnwarensystem gegenwärtig betroffen ist.	1.B.1 Anpassung der wichtigsten europäischen Korridore "Core Corridors" im Bereich des Güterverkehrs (Profile und Module), insbesondere Ausbau der Verbindungen zwischen den nationalen Terminals – mit besonderem Augenmerk auf Süditalien und Alpenpässe und Trennung und Optimierung der Ströme nach Art der Dienstleistung.	2	-	-2	-3	-3	1	-5	N	2	4	4	4	-	2	4	20	MP	15	!			
		1.B.2. Potenziamento ed efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti, mirando alla riduzione dei costi "dell'ultimo miglio" e miglioramento ed ampliamento dei servizi negli impianti	2	-	-1	-1	-1	2	1	P	3	4	4	4	-	-	4	19	MP	20	++			
1.C. Erhöhung der Sicherheit, der Qualität und der Effizienz der Infrastruktur durch Sicherstellen der Kontinuität instand	1.C.1 Maßnahmen zur Sicherung und Anpassung an die gesetzlichen Vorschriften (Sicherheit an Bahnübergängen, Sicherheit der Tunnel, hydrogeologisches Risiko, seismische Überprüfungen, akustische Sanierungen).	-	4	-1	-	-1	4	6	P	2	-	-	-	3	-	1	6	P	12	+				

Strategische Linien	Besondere Ziele	Funktionale Maßnahmenbereiche (AF)	OAS 1	OAS 2	OAS 3	OAS 4	OAS 5	OAS 6	PÖS	BÖS	OES 1	OES 2	OES 3	OES 4	OES 5	OES 6	OES 7	PWS	BWS	PS	S	
	haltender Programme	1.C.2 Maßnahmen zur Besserung und Effizienzsteigerung der Infrastruktur (Technologien des Verkehrs, der Telekommunikationen, ERMTS).	1	-	-	-	-	4	5	P	-	2	-	3	-	4	4	13	MP	18	++	
2. Reduzierung der Verstopfung der Ballungsgebiete durch die Verstärkung der U-Bahnnetze, ausgehend von den stark bevölkerten Bereichen sowie die Verbesserung der multimodalen regionalen Mobilität für bessere und zuverlässigere Dienste.	2.A Entwicklung des Netzwerks TPL durch innovative Vorschläge für die Wiederbelebung der Branche, auch in die Richtung einer größeren intermodalen Integration zwischen Bahn- und Autoverkehr	2.A.1 Maßnahmen zur Besserung der Qualität des regionalen Bahnverkehrs, mit besonderer Berücksichtigung der Großstadtgebiete und Dienstleistungen für Pendler	3	-	-1	-2	-1	4	3	P	2	3	2	4	2	2	-	15	MP	18	++	
		2.A.2 Maßnahmen zum Ausbau des U-Bahnnetzes	4	-	-1	-2	-2	3	2	P	-	2	2	3	1	2	-	10	P	12	+	
3. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafensystems und zwischen den Häfen, mit der Schwerpunktsetzung auf die Aufwertung der einzelnen Häfen, auch durch die notwendigen Infrastruktur- oder Verfahrensmaßnahmen und die Optimierung der nationalen Führung der Hafensysteme.	3.A. Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Seesystems durch Reduzierung der Kosten beim Warentransit und bei der Durchführung von Maßnahmen der Besserung der Hafeninfrastruktur und der Hafendienste“	3.A.1. Maßnahmen zur Vereinfachung und Beschleunigung von Verfahren, Kontrollen und der Maßnahmen in den Häfen von nationalem Interesse (Ziel 1 PSNPL) und zur Effizienz der Hafendienste sowie die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Arbeiter (Ziel 2 des PSPNPL)	1	-	2	2	-	2	7	MP	2	1	3	3	3	2	4	18	MP	25	+++	
	3.B. Besserung der Dienste und Infrastrukturen des Hafenabschnitts und Förderung einer Qualitätsbesserung im Rahmen der Beförderung und Logistik zum Vorteil von Manufakturunternehmen.	3.B.1. Maßnahmen zur Besserung der Verkehrsdienste und Steigerung der Zugänglichkeit zu den Häfen auf dem Land- und Seeweg (Ziel 3 des PSNPL)	3	-	-1	-1	-	-	-	1	P	4	3	4	3	-	3	3	20	MP	21	++
		3.B.2. Maßnahmen für die Stärkung der Hafeninfrastruktur und ihrer Landverbindungen (Ziel 5 PSNPL)	1	-1	-2	3	1	1	1	3	P	2	2	2	3	3	-	2	14	MP	17	++
	3.C. Implementierung der Vision des Meersystems als Antrieb für die Wiederbelebung der Wirtschaft, unter anderem zu Gunsten des italienischen Industrie- und Produktionssystems, auch durch Förderung der Innovation	3.C.1. Maßnahmen zur Förderung der Integration der Logistik und des Handwerks und der logistischen Prozesse (Ziel 4 des PSNPL)	2	1	-	3	2	1	1	9	MP	-	-	-	4	-	-	4	8	P	17	++
		3.C.2. Maßnahmen zur Förderung der Forschung, Entwicklung und technologischer Innovation in den italienischen Häfen (Ziel 6 des PSNPL)	1	-	-	1	-	-	-	2	P	-	4	3	4	-	4	2	17	MP	19	++
	3.D Verfolgung internationaler und europäischer Ausrichtungen im Bereich des Umweltschutzes und Reduzierung von Abgasen mit Treibhauseffekt durch Begleitung der Förderung des logistischen Systems und die ansteigende Nutzung des Meeres als einen verträglicheren Kommunikations- und Transportweg im Vergleich zu dem Landweg mit dem Umweltschutz der Hafengebiete vor verschiedenen Verschmutzungsquellen sowie durch die Geringhaltung der Umweltauswirkung der Infrastrukturen auf das umgebende Gebiet und die Reduzierung des Energieverbrauchs, die durch Hafendarbeiten verursacht werden.	3.D.1. Maßnahmen für energetische Effizienzsteigerung und ökologische Nachhaltigkeit der Häfen“ (Ziel 7 des PSNPL)	4	-	3	2	-	-1	-1	8	MP	-	-	-	2	-	-	-	2	P	10	++
3.E. Unterstützung der Mission, die den italienischen Häfen übertragen wurde, durch eine zentrale und mehrjährige Planung finanzieller Quellen für die Infrastrukturen sowie durch die Koordinierung, Planung und Förderung des Meeressystems und eines neuen Leitungsmodells	3.E.1. Maßnahmen zur Finanzierung der Verwaltung und der Investitionen der Hafensysteme (Ziel 8 des PSPNPL), zur Koordinierung, Planung und Förderung des nationalen Meeressystems (Ziel 9 des PSPNPL) und zur Anpassung der Leitung der Häfen an die Mission der italienischen Häfen (Ziel 10 des PSPNPL)	1	-	-	2	-	1	1	4	P	-	1	1	3	-	1	4	10	P	14	+	

Strategische Linien	Besondere Ziele	Funktionale Maßnahmenbereiche (AF)	OAS 1	OAS 2	OAS 3	OAS 4	OAS 5	OAS 6	PÖS	BÖS	OES 1	OES 2	OES 3	OES 4	OES 5	OES 6	OES 7	PWS	BWS	PS	S		
4. Besserung des Straßennetzes durch die Vervollständigung des zentralen Straßennetzes, insbesondere in den am meisten verstopften Bereichen, durch die Stärkung der Verbindung der Sekundär- und der Tertiärknoten mit dem Globalnetz TEN-T und durch die Anhebung des Sicherheitsniveaus auf den großen Strecken	4.A. Risoluzione delle criticità strutturali della rete, con particolare riferimento alla vetustà delle opere d'arte principali	4.A.1. Maßnahmen der statischen Sicherung wichtigster Kunstwerke auch durch Studien und Überprüfung der statischen und seismischen Stabilität der Infrastruktur unter besonderer Beachtung einiger Strecken, die von Beschädigung betroffen sind sowie durch übergreifende Maßnahmen im ganzen Bereich.	-	4	-	-	-	4	8	MP	2	-	-	3	-	-	-	5	P	13	++		
	4.B. Besserung der Sicherheitsbedingungen und des Straßennetzverkehrs	4.B.1. Strecken, die von einem dichten Verkehr oder hoher Unfallrate betroffen sind, sowie Maßnahmen, die darauf zielen, Probleme zu lösen, die von Staus in den städtischen Knotenpunkten betroffen sind, einschließlich der Fertigstellung von Straßenabschnitten, die bereits von entsprechenden Anpassungsmaßnahmen und der Sicherung betroffen sind.	-2	-	-1	-2	-2	2	-5	N	3	2	3	3	1	-	-	-	12	P	7	!	
		4.B.2. Maßnahmen für die Implementierung Entwicklung Intelligenter Straßenverkehrssysteme (ITS)	2	3	-	1	-	2	8	MP	-	3	2	3	2	4	2	2	16	MP	24	+++	
	4.C. Sicherung des Straßennetzes vor Erdbeben und hydraulischem Risiko zur Vermeidung der Unterbrechung der Dienstleistung	4.C.1. Besserung der Stabilität der Erdhänge und Straßen, die einem Wasserrisiko ausgesetzt sind, durch Maßnahmen der Stabilisierung der Erdbeben und der Regulierung von Regenwasser.	-	4	-	-	-1	4	7	MP	2	-	-	2	3	-	-	-	7	P	14	++	
	4.D. Reduzierung der Isolierung wichtiger Bevölkerungsteile unter dem Blickpunkt der Synergie und Integration zwischen den verschiedenen Planungsmodellen	4.D.1. Maßnahmen zur Förderung der Erreichbarkeit interner Gebiete und solcher Bereiche, die durch die besondere Orographie der Gegend geprägt sind.	0	-	-1	-1	1	4	3	P	4	-	-	3	2	-	-	-	9	P	12	+	
5. Optimierung des Luftverkehrs in Übereinstimmung mit dem Bild des „einheitlichen europäischen Luftraums“ und multimodale Verbindung des Hauptflughäfen mit den Stadtgebieten	5.A. Optimierung des Luftverkehrs in Übereinstimmung mit single european sky	5.A.1. Maßnahmen zur Entwicklung des der Implementierung von Flugverkehrsverwaltungssystemen (Programm SESAR)	4	-	-	1	-	2	7	MP	1	-	1	4	1	4	4	15	MP	22	++++		
	5.B. Durchführung von Maßnahmen, die für eine Besserung der Zugänglichkeit und der Intermodalität erforderlich sind	5.B.1. Maßnahmen zur Straßen- und Bahnverbindung mit den drei interkontinentalen Flughäfen (Fiumicino, Malpensa, Venedig)	1	-	-2	-2	-1	2	-2	N	-	3	2	2	1	1	-	-	9	P	7	!	
		5.B.2. Maßnahmen im Bereich der Straßenanbindung und Bahnanbindung mit den anderen strategischen Flughäfen	1	-	-2	-2	-1	2	-2	N	-	3	1	2	1	1	-	-	8	P	6	!	
		5.B.3. Optimierung intermodaler Verbindungen mit den Flughäfen, die sich am nächsten befinden, für Regionen, in denen es keine Flughafeninfrastrukturen gibt	1	-	-2	1	-2	1	1	-1	N	4	2	1	2	2	1	-	-	12	P	11	!
	5.C. Den Landeplätzen das Kapazitätsangebot sichern, das für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes erforderlich ist.	5.C.1. Ausbau- und Anpassungsmaßnahmen im Hinblick auf bereits bestehende und geplante Landeplätze	-1	-	-2	-2	-1	-1	-1	-7	N	2	1	2	2	1	1	-	-	9	P	2	!
		5.C.2. Flächenbedingte Auflagen oder funktionale Verlagerung in dem Fall, in dem die Entwicklung der Landeplätze durch physische, ökologische oder sicherheitsbezogene Grenzen bedingt wird	-	1	1	4	1	-	7	MP	-	1	1	4	1	-	4	4	11	P	18	++	
Gesamtzahl bei der Zielverfolgung			37	16	-17	-4	-15	46	63		39	47	47	79	32	37	46	327		390			
Verträglichkeitsbilanz (C)			O	B	N	LN	N	O			O	O	O	E	O	O	O						
<i>Anzahl der Funktionalen Bereiche, die sich mit dem Ziel überschneiden</i>			<i>23</i>	<i>8</i>	<i>19</i>	<i>23</i>	<i>18</i>	<i>24</i>	<i>115</i>		<i>16</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>26</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>15</i>	<i>131</i>		<i>246</i>			
Durchschnittliche Punktzahl für den sich überschneidenden AF			1,6	2,0	-0,9	-0,2	-0,8	1,9	0,5		2,4	2,4	2,4	3,0	1,9	2,2	3,1	2,5		1,6			

Beurteilung der Auswirkungen des AI auf die Verfolgung der Umweltziele (Bilanz der Umweltverträglichkeit)

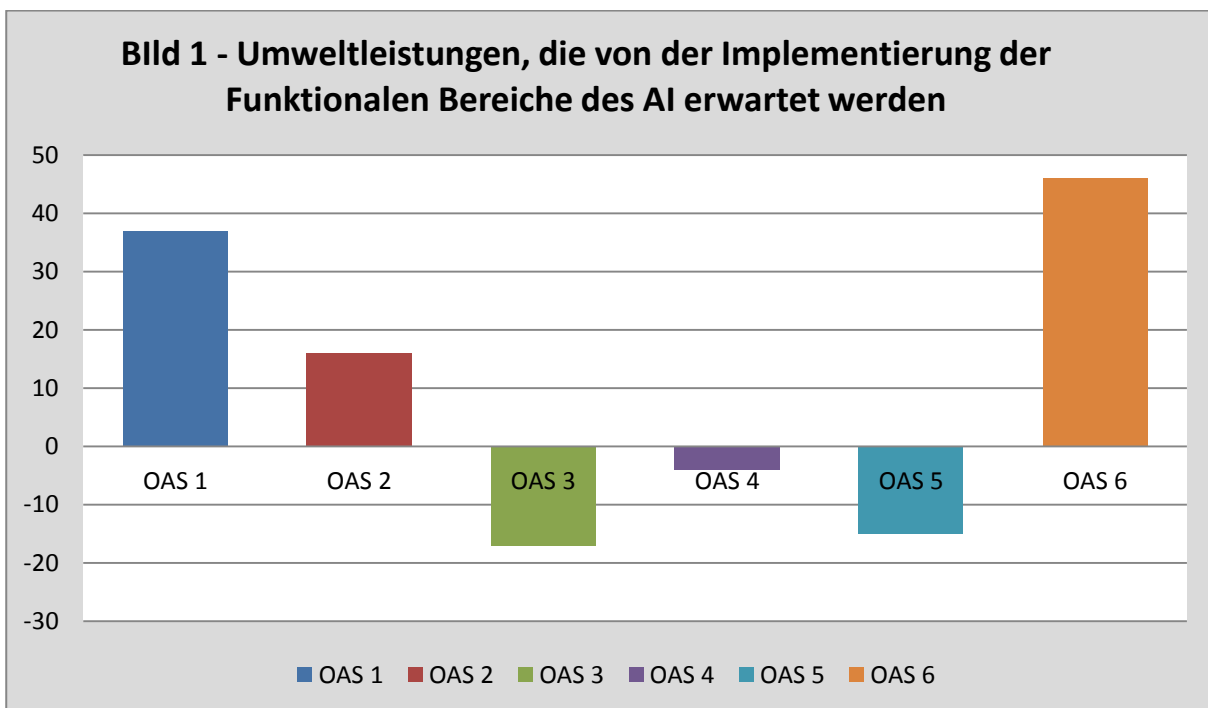
Die eigentliche strategische Umweltprüfung des AI ergibt sich aus der Lektüre der Bewertungsmatrix nach Kolonnen.

Diese bietet ein Bild davon, inwiefern die im AI beschriebenen Strategien, die als die Gesamtheit seiner funktionalen Bereiche verstanden werden, das System der Bewertungsbezugsziele befolgen. Vor allem kann man Folgendes unterscheiden:

- Die vergebene Punktzahl für die Verwirklichung von jedem der zwei Abschnitte, in denen die Bewertungsbezugsziele gegliedert sind, nämlich die Bilanz der Umweltrträglichkeit und die Bilanz der wirtschaftlich-sozialen Verträglichkeit;
- Die vergebene Punktzahl für die Verwirklichung von jedem ökologischen (OAS) und jedem wirtschaftlich-sozialen Ziel (OES), wobei vor allem nachgeprüft werden muss, ob die Summe der Auswirkungen positiv oder negativ ist.

Wenn man weiter die Ergebnisse der Matrix nach Kolonnen in dem Abschnitt liest, der der *Bilanz der Umweltverträglichkeit* vorbehalten wurde, kann man vor allem feststellen, wie das Saldo der positiven und negativen Auswirkungen der Implementierung der 27 funktionalen Bereiche des AI insgesamt positiv ist (63 Punkte).

Dieses positive Ergebnis ist auf die Verfolgung der sechs Synthetischen Ökologischen Ziele (OAS) zurückzuführen, die etwas inhomogen ist (s. Bild 1), da drei von den Zielen sehr positive Ergebnisse und die übrigen drei leicht negative oder sehr negative Resultate liefern.



Unter den ersten befinden sich:

- OAS 6: „Verbesserung der Bedingungen der Bevölkerungen sowie ihrer Gesundheit, auch durch die Verbesserung der Qualität der städtischen Umwelt“ – „sehr gute“ Verwirklichung (46 Punkte)
- OAS 1: „Verbesserung der Luftqualität, Energieersparnisserhöhung und Reduzierung klimaverändernder Gase“ - „sehr gute“ Verwirklichung (37 Punkte)

- OAS 2 „Erhöhung der Resistenz gegen Klimaveränderungen und andere Katastrophen auch durch die Reduzierung hydrogeologischer Risiken“ – „gute“ Verwirklichung (16 Punkte)

Unter den zweiten befinden sich:

- OAS 4 „Reduzierung der Bodennutzung, der Entnahme von Ressourcen und der Abfallproduktion“, leicht negative Auswirkungen (Punktzahl -4), wogegen
- die zwei Synthetischen Ökologischen Ziele OAS 3 „Schutz der Naturgebiete und der Biodiversitäten, darunter auch der aus dem Meer stammenden“ und OAS 5 „Schutz der Landschaft und der Kulturgüter“ sehr starke negative Auswirkungen mit jeweils – 17 und – 15 Punkten aufweisen.

Um die Bedeutung dieser Angaben zu verstehen, ist es von Nutzen einen Blick auf das Bild 2 zu werfen. Vorher muss noch mal betont werden, dass solche Beurteilungen aus Wahrscheinlichkeitsüberlegungen stammen, die mit der Eigenschaft der Funktionalen Bereiche (AF) im Zusammenhang stehen und in den Bewertungsdossiers enthalten sind. Deshalb können die Schätzungen der noch nicht angefangenen Vorhaben in der Phase der Lokalisierung/Projektierung einer Änderung oder Umkehrung bezüglich der Beachtung von Kriterien der nachhaltigen Planung im Sinne des Abschnitts 3 der Bewertungsdossiers (Umweltagenda) unterzogen werden, die für jeden der 27 Funktionalen Bereiche aufgestellt wurden (siehe Anlage 2 zum Umweltbericht und Kap. 8 des Umweltberichts).

Das **Bild 2** stellt graphisch die Zusammensetzung der ökologischen Auswirkungen dar, die für jeden Funktionalen Bereich erwartet werden - sowohl die positiven als auch die negativen. Es wird daran erinnert, dass die Ermittlung der Auswirkungen in dem Bewertungsmodell der *Schätzung entspricht, inwiefern das jeweilige der sechs Synthetischen Ökologischen Ziele, auf die bei der Beurteilung Bezug genommen werden muss, verwirklicht wurden*. In den nächsten Unterabsätzen werden die wichtigsten Beiträge der einzelnen Funktionalen Bereiche zur Bestimmung der positiven und negativen Auswirkungen kommentiert, bezogen auf die Verwirklichung der einzelnen Synthetischen Ökologischen Ziele.

Zur Erleichterung des Verständnisses der Grafik wird angeführt, dass die erste Zahl der Kodexe, die den Funktionalen Bereichen zugewiesen wurde, der Verkehrsart entspricht, in welche die Strategischen Linien der ersten Ebene gegliedert sind. Dabei handelt es sich um die:

1. Eisenbahn;
2. Intermodalität städtischer Personenverkehr (Regional- und U-Bahn);
3. Hafensysteme;
4. Verkehrslage;
5. Flughäfen und Flughafenverbindungen.

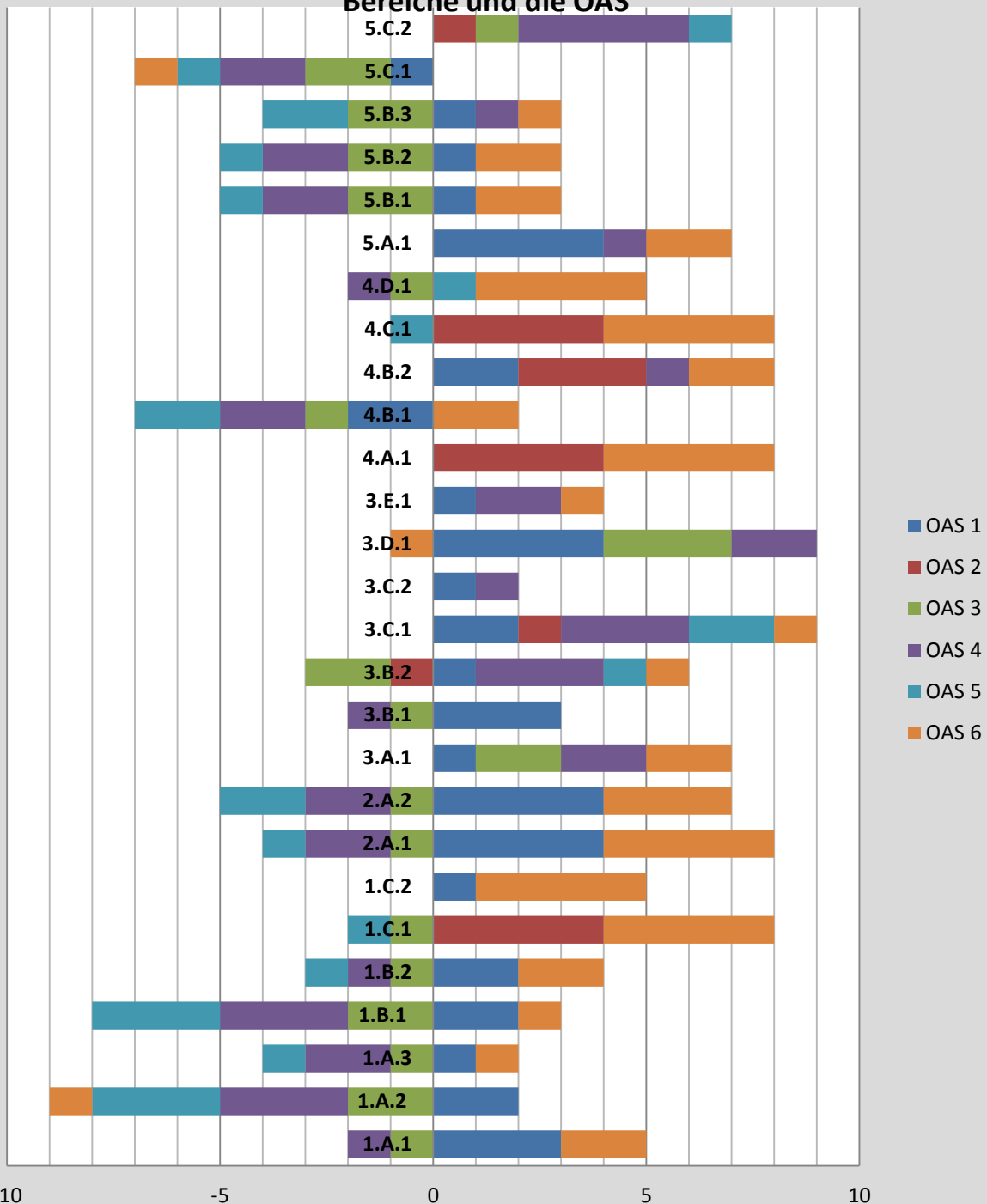
Verwirklichung von OAS 1: „Verbesserung der Luftqualität, Energieersparniserhöhung und Reduzierung klimaverändernder Gase“

Oben wurde festgestellt, dass OAS1 „sehr gut“ verwirklicht wurde. Dabei wurde eine Summe der positiven und negativen Punktzahlen gebildet – insgesamt 37 Punkte, die den Leistungen zugewiesen wurden, die von den 27 überprüften Funktionalen Bereichen erwartet werden. Fast alle Funktionalen Bereiche weisen **positive Interaktionen** mit den OAS auf, mit hohen (4 Punkte) und mittel-hohen Leistungsspitzen, die unter allen Verkehrselementen aufgeteilt werden. Die Besten Leistungen kann man in den folgenden Bereichen wahrnehmen:

- Im Bereich der städtischen Intermodalität, wo es für sehr wahrscheinlich gehalten wird, dass die Vorhaben betreffend den zwei Funktionalen Bereichen, bei denen die Strategische Linie in 2.A.1. „Maßnahmen zur Besserung der Qualität des regionalen Bahnverkehrs, mit besonderer Berücksichtigung der Großstadtgebiete und Dienstleistungen für Pendler“ und 2.A.2. „Maßnahmen

zum Ausbau des U-Bahnnetzes“ (beide mit 4 Punkten) aufgeteilt ist, stark positive Auswirkungen auf die Verwirklichung des OAS1 haben werden, insbesondere im Raum der Großstadtgebiete, die von einem überlasteten Autoverkehr betroffen sind. Allgemein wird der vorgesehene Anstieg der territorialen Abdeckung, der Präsenz und der Dienstleistungsqualität den öffentlichen Verkehr im Vergleich zu dem privaten Verkehr wettbewerbsfähiger machen, mit der daraus folgenden Reduzierung der Schadstoffemissionen, die sich aus dem Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge ergeben;

Fig. 2 - Ökologische Auswirkungen für die Funktionalen Bereiche und die OAS



- Bei den **Häfen**:
 - Mit dem AF 3.D.1. (4 Punkte), der mit dem Ziel 7 des Nationalen Strategieplans für Häfen und Logistik (PSNPL), der ausdrücklich die „Maßnahmen für energetische Effizienzsteigerung und ökologische Nachhaltigkeit der Häfen“ vorsieht;
 - Von den „Maßnahmen zur Besserung der Verkehrsdienste und Steigerung der Zugänglichkeit zu den Häfen auf dem Land- und Seeweg“ (AF 3.B.1; 3 Punkte) und damit der Besserung der Warenbeförderung mit der Bahn erwartet man die Reduzierung der Emission von Kohlendioxid, die durch Autoverkehr entsteht. Dies wird sowohl wegen Inanspruchnahme der Eisenbahn für den Zugang zu den Häfen geschehen als auch wegen dem Anreiz, den eine gute Bahnverbindung für die Entwicklung der „Meeresautobahnen“ zum Nachteil der normalen Straßen bietet.
- Angesichts der sehr hohen Emissionen klimaverändernder Gase, die für den **Flugverkehr** typisch sind, erwartet man große Vorteile von der Implementierung von Flugverkehrsverwaltungssystemen (Programm SESAR) im Sinne des AF 5.A.1. (4 Punkte). Von diesen wird angenommen, sie seien in der Lage die Auswirkungen des Flugverkehrs um 10% zu reduzieren. Die Reduzierung bezieht sich auf klimaverändernde Emissionen (CO₂, NO_x und CH₄). Vor allem soll aber eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes um 50 Tonnen pro Jahr erreicht werden. Dies alles soll durch Vereinfachung und Effizienzsteigerung der Flugstrecken geschehen, die oft wegen der Notwendigkeit, sich innerhalb bestimmter Korridore zu bewegen und auf die Landeerlaubnis zu warten, länger als notwendig ausfallen.
- Bei der **Bahn** werden gute Erwartungen in die Beschleunigung der Linien im konventionellen Netz gesetzt (AF 1.A.1, 3 Punkte), insofern als man durch die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn die Beförderung auf Schienen in einem bestimmten Umfang bezogen auf mittel-lange Transporte unterstützen kann, die bei der Inanspruchnahme der Straßen- und Luftwege mehr Energie verbrauchen und mehr Schadstoffe als der Bahntransport produzieren. Der Umfang der Auswirkung ist ungewiss und hängt von dem tatsächlichen Bestand der Nachfrage auf den Strecken ab, die Gegenstand der Maßnahmen sind. Er kann aber auf Grund der Verschiedenartigkeit der Maßnahmen betreffend dem AF als positiv bewertet werden.

Bei dem **Straßenverkehr**, der vom AI generell nicht empfohlen wird, wobei sich für Modalitäten ausgesprochen wird, die geringere Auswirkungen auf das Klima und die Luftqualität haben, werden die besten Erwartungen (Punkt 2) in die Entwicklung Intelligenter Straßenverkehrssysteme (ITS) gesetzt (AF 4.B.2). Diese ermöglichen eine effizientere Lenkung des Straßenverkehrsflusses mit der daraus folgenden Reduzierung der Fahrtzeiten, des Kraftstoffverbrauchs, der Emission klimaverändernder Gase und anderer Schadstoffe des Autoverkehrs.

Negative Auswirkung von einem bestimmten Umfang (- 2 Punkte), insbesondere bei den Maßnahmen der Anpassung und der Rationalisierung des Straßennetzes (AF 4.B.1) wurden nur bei dem **Straßenverkehr** festgestellt. Diese werden durch die unvermeidbare Erhöhung der Emission klimaverändernder Gase, die auf den zusätzlichen Verkehr, der durch die Besserung des Verkehrsangebots entsteht, verursacht. Allerdings werden die negativen Auswirkungen auf die Luftqualität und den Energieverbrauch langfristig durch die Umweltleistungen des sich ständig bessernden Fahrzeugbestands ausgeglichen (s. 5.2. UB).

Verwirklichung des OAS 2 „Erhöhung der Resistenz gegen Klimaveränderungen und andere Katastrophen auch durch die Reduzierung von hydrogeologischen Risiken

OAS 2 ist „gut“ (16 Punkte) verwirklicht. **Sehr gute Auswirkungen** (4 Punkte) werden vom AI insbesondere im Zusammenhang mit den folgenden AF erwartet, die **das Straßen- und Schienennetz** betreffen:

- AF 1.C.1 „Maßnahmen zur Sicherung und Anpassung an die gesetzlichen Vorschriften (Sicherheit an Bahnübergängen, Sicherheit der Tunnel, hydrogeologisches Risiko, seismische Überprüfungen,

akustische Sanierungen)“, die sehr positive Auswirkungen haben können, und zwar insofern als sie die Empfindlichkeit bestehender Manufakturen gegen das seismische und hydrogeologische Risiko reduzieren. Die Sicherung des Bahnverkehrs ist nicht nur aus den wesentlichen Gründen, sondern auch aus dem Gesichtspunkt des zivilen Schutzes (, der immer mit der Resistenz des Systems verbunden ist) erforderlich, um im Falle einer Naturkatastrophe die Funktion der für die Entsendung der Hilfsmaßnahmen strategischen Verbindungen zu gewährleisten;

- AF 4.A.1. “Maßnahmen der statischen Sicherung wichtigster Kunstwerke auch durch Studien und Überprüfung der statischen und seismischen Stabilität der Infrastruktur unter besonderer Beachtung einiger Strecken, die von Beschädigung betroffen sind sowie durch übergreifende Maßnahmen im ganzen Bereich“, da die statische Sicherung des Straßennetzes die Resistenz gegen außerordentliche Ereignisse (Überschwemmungen, Erdbeben usw.), die von den Erdbeben und Klimaveränderungen verursacht werden, erheblich steigern wird;
- AF 4.C.1. “Besserung der Stabilität der Erdhänge und Straßen, die einem Wasserrisiko ausgesetzt sind, durch Maßnahmen der Stabilisierung der Erdhänge und der Regulierung von Regenwasser“, das ausreichend vorhanden sind.

Die Durchführung solcher Maßnahmen scheint in der Tat dem Slogan “Die wichtigste Arbeit ist die Instandhaltungsarbeit“ zu entsprechen und bestimmt dabei drei Viertel der positiven Punkte, die in OAS 2 vom AI enthalten sind.

Gute Leistungen (3 Punkte) werden auch vom AF 4.B.2. (Implementierung des ITS) erwartet. Die Anwendungen des ITS sollen in Echtzeit Informationen über die Witterungsverhältnisse liefern und Systeme der Notfallbewältigung unterstützen. Dadurch sollen die Schwachpunkte des Straßensystems in außerordentlichen Fällen, insbesondere bei Unwetter, reduziert werden.

Es wurde **keine bedeutende negative Auswirkung** festgestellt, auch weil für selbstverständlich angenommen wurde, dass die Bereiche des Managements des geomorphologischen, seismischen Risikos sowie des Hochwasserrisikos, die mit ihnen wegen Klimaveränderungen in Verbindung stehen, von den gesetzlichen Vorschriften in der Projektierungs- und Planungsphase der einzelnen Maßnahmen geregelt werden. Eine leichte negative Auswirkung wurde dem AF 3.B.2 (-1 Punkt) zugewiesen. Dieser betrifft die Stärkung der Hafinfrastruktur. Es wurde angenommen, dass die Vorhaben im Meer (Errichtung neuer Piers, Bagger usw.) einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen, vor allem in Bezug auf das hydrogeologische Risiko, in diesem Fall bezüglich der möglichen Auswirkungen der Strömungen und Erosionen und Aufschüttungen an der Küste.

Die Verwirklichung des OAS 2 “Schutz der Naturgebiete und der Biodiversitäten“

Das OAS 3 ist **vom AI “negativ“** (-17 Punkte) **verwirklicht** worden. Diesem wurden sieben moderat negative (-2) und zwei leicht negative (-1) Punkte insbesondere vorsorglich in Bezug auf lineare Vorhaben zugewiesen, die den **linearen Bahn- und Straßenverkehr** betreffen.

Diese Art von Vorhaben kann negative Auswirkungen von unterschiedlichem Umfang je nach der Art der einzelnen Maßnahme haben. Sie sind weniger bedeutend bei Maßnahmen der Anpassung bestehender Infrastrukturen, einschließlich der Ausbauvorhaben, bei denen die Wirkung der Unterbrechung der ökologischen Kontinuität wegen der linearen Eigenschaft trotzdem stark bleibt. Bedeutendere Auswirkungen wegen dem Entzug von Naturgebieten und Einmischungen in geschützte Habitate oder Arten können sich aus wichtigen Varianten bei bestehenden Strecken oder bei neuen Strecken ergeben, die die Naturgebiete betreffen. Unter diesem Gesichtspunkt ergeben sich geringere Auswirkungen generell bei Strecken, die auf einem Viadukt oder in einem Tunnel verlaufen.

Gute Leistungen (3 Punkte) werden von dem bereits zitierten AF 3.D.1. erwartet. Dieser betrifft die Energieeffizienzsteigerung und die Nachhaltigkeit der Häfen. Die unter dem Ziel 7 des PSNPL, aus dem der AF stammt, aufgezählten Vorhaben fällt auch die Verwirklichung von Vorhaben, die Gewinnung und den Schutz

des Meeresbodens und Programme betreffen, die eventuelle geschützte Räume in der Nähe der Häfen überwachen sollen. Darüber hinaus gibt es Vorhaben, die die Einhaltung immer niedrig werdender Emissionen gewährleisten sollen, die auch mit Schiffen, Motoren und Brennstoffen kompatibel sind.

Die Verwirklichung des OAS 4 "Reduzierung der Bodennutzung, der Entnahme von Ressourcen und der Abfallproduktion"

Das OAS 4 wird **"leicht negativ"** verwirklicht (-4 Punkte), mit einem Ergebnis, bei dem sich viele, auch erhebliche, Auswirkungen ausgleichen.

Die **positivste Auswirkung** (4 Punkte) konnte man im Bereich des **Flugverkehrs**, begrenzt auf den Funktionalen Bereich 5.C.2 „Flächenbedingte Auflagen oder funktionale Verlagerung in dem Fall, in dem die Entwicklung der Landeplätze durch physische, ökologische oder sicherheitsbezogene Grenzen bedingt wird“, feststellen. Es handelt sich um Maßnahmen, die darauf gerichtet sind, die bereits bestehenden Infrastrukturen auf das Höchste aufzuwerten, auch wenn sich dabei vorbehalten wird, langfristig das Gelände auszubauen. Auf diese Weise kann man allerdings die Notwendigkeit der Schaffung von neuen Flughäfen – vielleicht auch in denselben Großstadtgebieten wegen des Anstiegs unbefriedigter Nachfrage - vermeiden. Dadurch kann man erheblich an Boden und anderen Mitteln einsparen, die für einen neuen Bau erforderlich wären (vgl. auch OES 7).

Andere positive Auswirkungen, auch wenn in einem geringeren Umfang (3 Punkte), wurden für die zwei AF angenommen, die das Hafensystem betreffen: AF 3.B.2. „Maßnahmen für die Stärkung der Hafeninfrastruktur und ihrer Landverbindungen (Ziel 5 PSNPL) und AF 3.C.1. „Maßnahmen zur Förderung der Integration der Logistik und des Handwerks und der logistischen Prozesse (Ziel 4 des PSNPL). Beide setzen auf die Benutzung bestehender Hafeninfrastruktur durch Besserung der qualitativen Eigenschaften und Minimalisierung des Bodenverbrauchs: insbesondere der erste sieht die Benutzung verlassener, aufgegebener oder unbenutzter Militärgelände vor, um die Bereiche der Hinterhäfen auszuweiten. Der zweite dagegen fördert für die Lokalisierung des Handwerks die Benutzung aufgegebener Industriegebiete und der Gebiete an, die sich im Innern der Hafengebiete befinden. Dadurch wird die „Vision des Meeressystems als Motor des wirtschaftlichen Aufschwungs zum Vorteil des Industrie- und Produktionssystem“ im Sinne des besonderen Ziels C.1. implementiert.

Die **größten negativen Auswirkungen** (-3) hat man bei den zwei Zielen festgestellt, die unter einander im Zusammenhang stehen und die Verwirklichung der **Schieneinfrastruktur** und damit teilweise einer neuen Strecke betreffen:

- 1.A.2. Maßnahmen zur Steigerung der Netzwerkleistungen durch die Weiterentwicklung des Netzes AV/AC/ (mit besonderem Augenmerk auf Süditalien mit Hilfe von Maßnahmen, die in Dem PON Infrastrukturen und Netze 2014-2020 genannt sind), einschließlich der Beschleunigung der Antennenabschnitte und der Besserung der wichtigsten Passagierstrecken.
- 1.B.2. Anpassung der wichtigsten europäischen Korridore "Core Corridors" im Bereich des Güterverkehrs (Profile und Module), insbesondere Ausbau der Verbindungen zwischen den nationalen Terminals – mit besonderem Augenmerk auf Süditalien und Alpenpässe und Trennung und Optimierung der Ströme nach Art der Dienstleistung.

Einige Maßnahmen, die bereits als prioritäre Vorhaben des Strategischen Infrastrukturenprogramms definiert wurden, betreffen vor allem diese AF. Dabei handelt es sich vor allem um: AV/AC Mailand-Venedig (Brescia-Verona, Treviglio-Brescia, Verona-Padova), die Gesamtheit der Maßnahmen auf der Strecke Neapel-Bari, die auch von dem PON Infrastrukturen und Netze 2014/2020 vorgesehen sind und vom Institutionellen Entwicklungsvertrag CIS Neapel-Bari-Lecce/Taranto umfasst werden und schließlich die neue Linie AC Terzo Valico dei Giovi und der neue Tunnel vom Brenner.

Einige der Projekte des AF befinden sich schon in der Umsetzungsphase: einige sind schon dabei, verwirklicht zu werden und für andere ist schon der Beginn bald vorgesehen, teilweise wegen der Aufnahme in die Liste des Gesetzesdekrets del D.L. 133/2014-L.164/2014 "Sblocca Italia" einige Baulots bei den Linien Neapel-Bari und Verona Padua).

Trotz des Widerspruchs, der unter Kap. 2 schon diskutiert wurde, wonach, Funktionale Maßnahmenbereiche bestehend aus nicht fakultativen Werken, auch wenn nur indirekt, der SUP unterzogen werden, sind hier die negativen Auswirkungen der neuen Bahnlinien anzuzeigen, auch wenn diese je nach der Art des Vorhabens variieren. Die negativen Auswirkungen ergeben sich aus dem Landentzug und dem Rohstoffverbrauch, die bei der Verwirklichung von Infrastrukturmaßnahmen anfallen und es handelt sich dabei um „bestehende kumulierte Auswirkungen“, die zusätzlich zu denen von den neuen Vorhaben stammenden dazukommen.

Insbesondere der Bodententzug kann bei Maßnahmen der Anpassung bestehender Infrastrukturen (einschließlich des Ausbaus) als unbedeutend betrachtet werden. Dagegen ist er bedeutend bei Vorhaben, die wichtige Varianten in Bezug auf ursprüngliche Strecken oder neue Bahnlinien vorsehen, mit der Ausnahme von Fällen, in denen bereits Bereiche betroffen sind (zum Beispiel Vorhaben auf der Linie AV/AC Mailand-Venedig).

Wenn neue Passtrecken gebaut werden, können relevante Auswirkungen durch die Abfallproduktion entstehen, insbesondere dann, wenn Gestein- und Erdabfall aus der Ausgrabung produziert wird.

Andere erhebliche Folgen auf die OAS können sich im Hinblick auf das Grundwasser ergeben.

Auswirkungen von geringerem Umfang (2) kennzeichnen die sechs AF, die den eher unwesentlichen Ausbau der Streckenabschnitte betreffen, wie zum Beispiel den Ausbau der Bahn- und Straßenverbindungen mit den Flughäfen (AF 1.A.3, 5.B.1, 5.B.2, 5.C.1), den Ausbau der Erreichbarkeit der Stadt mit der Bahn (AF 1.A.1 und 1.A.2) sowie die Fertigstellung einiger Straßenabschnitte (AF4.B.1).

Verwirklichung des OAS 5 "Schutz der Landschaft und der Kulturgüter"

Mit der Ausnahme des bereits beschriebenen AF 5.C.1, der die freien Gebiete in der Nähe der Flughäfen betrifft, ergeben sich **auf das OAS 5 negative Auswirkungen** mit einem Ergebnis der Umweltverträglichkeit von -15 Punkten.

Es handelt sich um eine negative Punktzahl, die wie immer vorsorglich, vor allem linearen Vorhaben betreffend den wichtigsten **linearen Straßen- und Schienennetzen** aber auch in geringerem Umfang den Verbindungen derselben Art mit Häfen und Flughäfen zugewiesen wird.

Die möglichen negativen Auswirkungen betreffen vor allem die Auswirkungen der verschiedenen Konstruktionen auf die Landschaft im Bereich der Bahn- und Straßeninfrastruktur. Auch in diesem Fall kann die Auswirkung wie bei OAS 2 unbeachtet bleiben, wenn man von Maßnahmen spricht, welche die Anpassung bereits bestehender Infrastrukturen betreffen. Bedeutend werden die Auswirkungen bei Maßnahmen, welche den Bau von Viadukten oder besonders breiten und großen Strecken betreffen. Geringere Auswirkungen auf die Landschaft entstehen bei Strecken, die in Tunnel verlaufen.

Bei den urbanen Strecken muss besondere Aufmerksamkeit den möglichen Auswirkungen auf das archäologische Erbe gewidmet werden, die durch die starken Ausgrabungsarbeiten entstehen können, die für die Entwicklung der U-Bahnnetze notwendig sind (AF 2.A.2.). Zu beachten sind auch die Auswirkungen auf das Stadtbild, die (oft sehr lange dauernden) Bauarbeiten, welche im Rahmen der Entwicklung des Netzes der Beförderung der lokalen Bevölkerung (AF 2.A.1 und 2.A.2) durchgeführt werden, entstehen können.

OAS 6: „Die Bedingungen der Bevölkerungen sowie ihrer Gesundheit verbessern, auch durch die Verbesserung der Qualität der städtischen Umwelt“

Wie man auf dem Bild 2 beobachten kann, ist das sehr gute Ergebnis der Umweltverträglichkeit bei der Verwirklichung des OAS 6 auf die geringe Menge negativer Auswirkungen (die auf jeden Fall alle mit der Punktzahl 1 außer Acht gelassen werden können) sowie auf die hohe Anzahl der positiven Auswirkungen (21 von 24) zurückzuführen, die durchschnittlich eher hoch sind (die durchschnittliche Zahl für den AF liegt bei 1,9, wogegen der Durchschnitt bei den OAS bei 0,6 liegt).

Der große Teil der positiven Punktzahl (16 Punkte) ist den drei AF, die die Sicherung bestehender Straßen und Schienen betreffen und bereits im OAS 2 beschrieben wurden sowie dem AF 1.C.2 „Maßnahmen zur Besserung und Effizienzsteigerung der Infrastruktur (Technologien des Verkehrs, der Telekommunikationen, ERMTS)“ zu verdanken. Diese Elemente sind alle wesentlich für die Verwirklichung folgender im AI aufgezählter Ziele:

- 1.C. Erhöhung der Sicherheit, Besserung und Effizienzsteigerung des Schienenverkehrs unter Gewährleistung der Kontinuität von Instandhaltungsprogrammen;
- 4.A.Lösung von Strukturproblemen des Straßennetzes, mit besonderem Bezug auf das Alter der wichtigsten Kunstwerke;
- 4.C. Absicherung des Straßennetzes vor Erdbeben und Überschwemmungen zur Vermeidung der Funktionsunterbrechung;

Die oben (OAS 2) zugewiesene positive Auswirkung wegen der „Gesundheit aus der Umwelt“, nämlich Widerstandsfähigkeit gegen Katastrophen verschiedener Art und Ursachen, wird auch hier zugewiesen, und zwar wegen der offensichtlichen Folgen für die Gesundheit der Bevölkerung, die weniger sowohl den Risiken der Naturkatastrophen ausgesetzt wird, die die Infrastrukturen betreffen könnten als auch dem Risiko der Isolierung, die eine Naturkatastrophe in großen Teilen des Landes mit sich bringen würde. Des Weiteren wird eine starke Reduzierung von Straßenunfällen (man denke auch an das bekannte Verkehrszeichen „Steinschlag“) und Zugunfällen erwartet. Die letzten werden dank den neuen Technologien vermieden, die unter AF 1.C.2 beschrieben wurden und ausdrücklich darauf zielen, die Sicherheit verschiedener Komponenten des Schienenverkehrs zu bessern.

Die anderen **maximalen positiven Auswirkungen**, die mit insgesamt 8 Punkten zu dem Gesamtergebnis beitragen, betreffen ebenfalls die Bevölkerung, beziehen sich allerdings eher auf den Bereich der Lebensqualität als auf den Bereich der Lebenssicherheit. Es handelt sich um zwei AF, die besonders darauf zielen, das Missbehagen derjenigen zu mindern, die in kleineren Städten leben und oft aus Studien- oder Arbeitsgründen gezwungen sind, sich fortzubewegen. Es handelt sich um folgende AF:

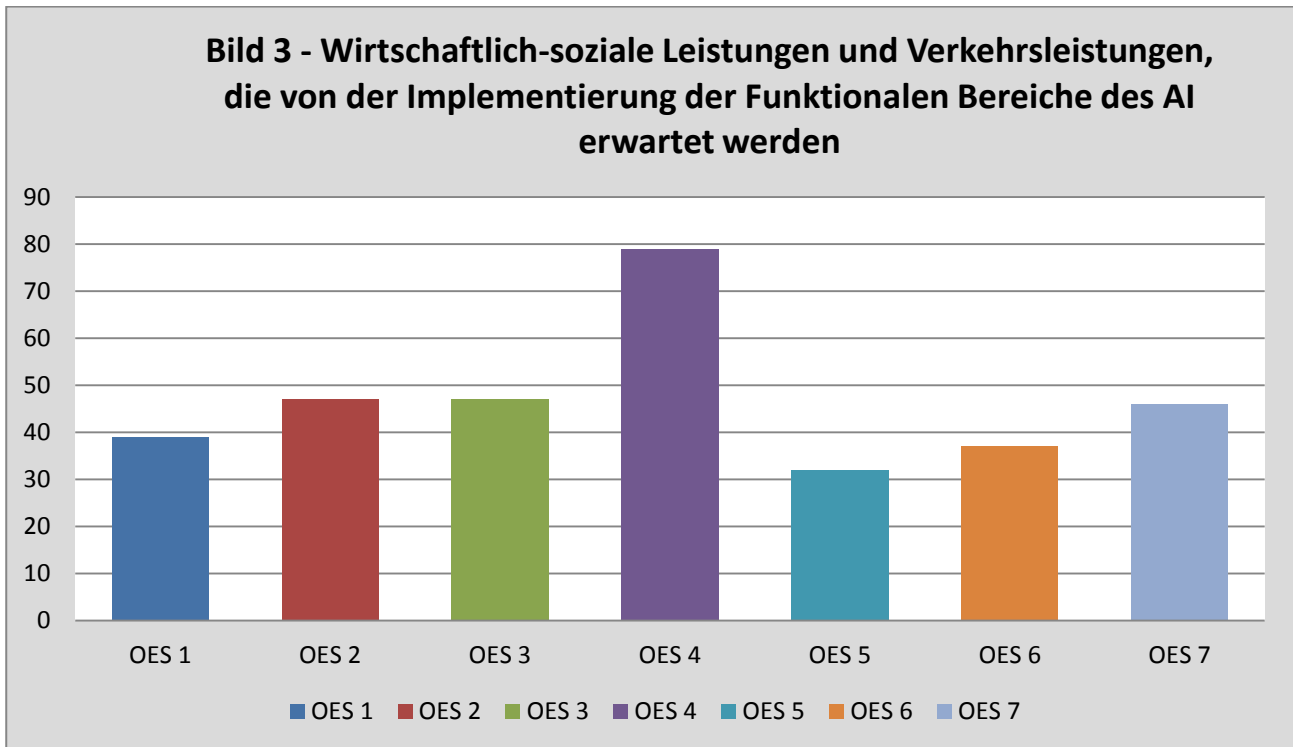
- 2.A.1. Funktionale Vorhaben zur Besserung der Qualität der regionalen Bahndienste, insbesondere im Hinblick auf die Großstadtbereiche und Angebote für Pendler;
- 4.D.1. Maßnahmen zur Förderung der Erreichbarkeit interner Gebiete und solcher Bereichen, die durch die besondere Orographie der Gegend geprägt sind.

Diese erklären sich von selbst. Von der besseren Erreichbarkeit werden auch Touristen und Reisende profitieren können, die von größeren Verkehrsknoten kommen. Daher werden positive Auswirkungen auch im lokalen wirtschaftlich-sozialen System, das im OAS 6 enthalten ist, erwartet.

Eine Reihe positiver Auswirkungen, die einen geringen Umfang haben, jedoch im AI zahlreich enthalten sind, wurde der Besserung der Luftqualität im städtischen Bereich (und damit der Gesundheit und Wohlbefinden der Bevölkerung) zugewiesen. Diese Auswirkungen erwartet man wegen der Reduzierung des Autoverkehrs auf Grund der Verwirklichung des bedeutenden Programms der Vorhaben für städtische und außerstädtische Bahnverbindungen.

*Bewertung der Auswirkungen des AI auf die Verwirklichung wirtschaftlich-sozialer Ziele sowie der Verkehrsziele
(Bilanz der wirtschaftlich-sozialen Verträglichkeit)*

Wenn man die Kolonnen in dem zweiten Abschnitt des Ergebnisses der Bewertungsmatrix liest, kann man beobachten, dass die Auswirkungen, die von der Implementierung der 27 Funktionalen Bereiche des AI auf das System der sieben Wirtschaftlich-Sozialen Ziele und auf die Verkehrsziele (die für die Bewertung von OES entscheidend sind) erwartet werden, immer positiv sind. Sie bilden eine Gesamtzahl von 327 Punkten (**Bild. 3**).



Insbesondere eines von ihnen wurde von dem AI als "hervorragend" (mehr als 50 Punkte) verwirklicht. Dabei handelt es sich um das:

OES 4 „Förderung der effizienten und nachhaltigen Benutzung der Infrastruktur und, dort wo möglich, Erhöhung der Kapazität“.

Dadurch wurden insgesamt 79 Punkte erzielt, wobei die sechs in der hier angegebenen Rangfolge übrigen als „sehr gut“ (zwischen 30 und 50 Punkten) verwirklicht wurden:

OES 2 Gewährleistung der optimalen Integration der Verkehrsarten und der Interoperabilität zwischen den selben (47 Punkte).

OES 3 Herstellung fehlender Verbindungen und Beseitigung von Engpässen, insbesondere in den Abschnitten der Grenzübergänge (47 Punkte).

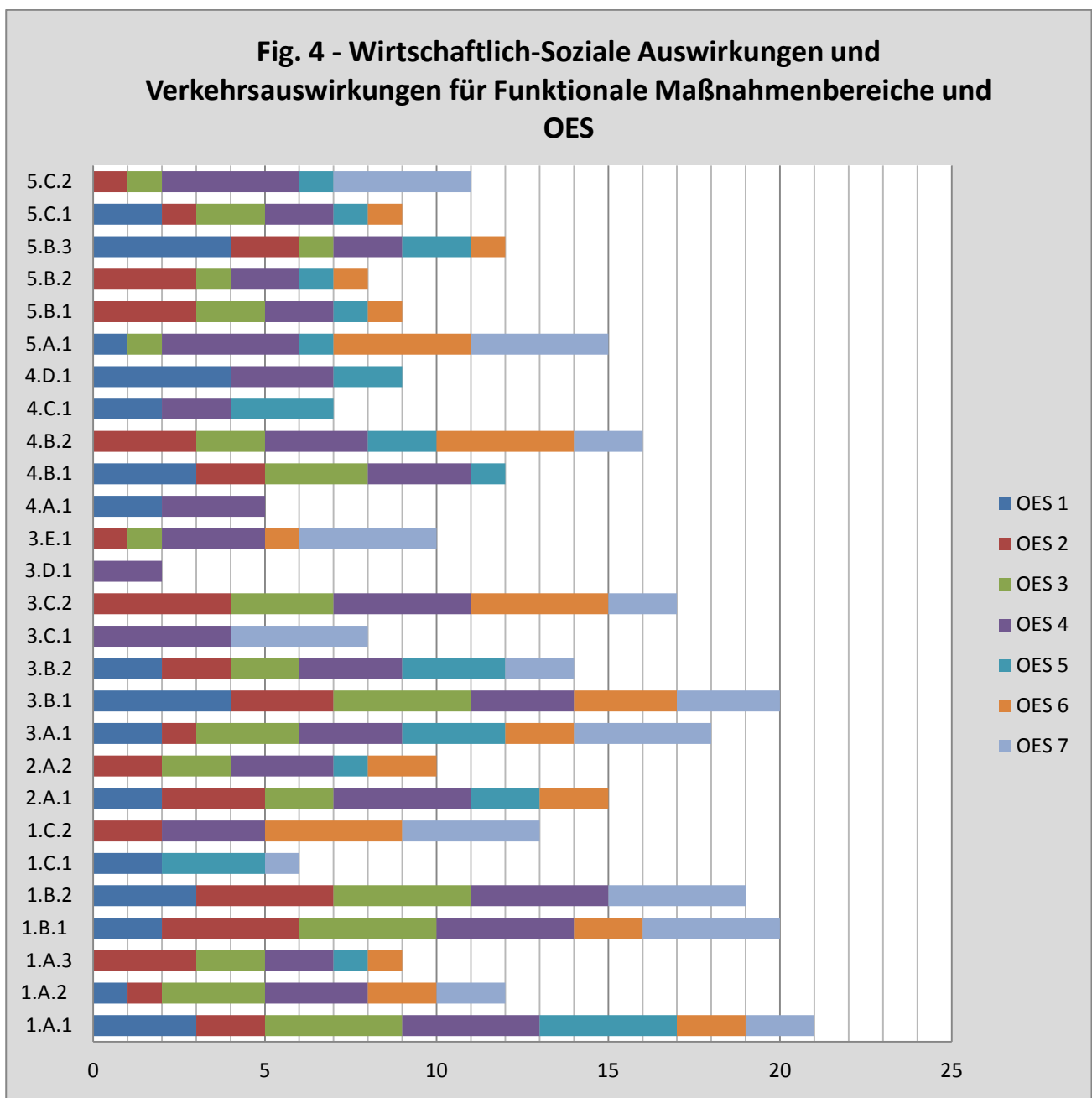
OES 7 Beseitigung technischer und administrativer Hürden, insbesondere solcher, die sich auf die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Konkurrenz beziehen (46 Punkte).

OES 1 Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit und Verbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung der besonderen Umstände, die im Hinblick auf Inseln, isolierte Netze sowie dünn besiedelte Gebiete, abgelegene Gebiete und Gebiete in äußerster Randlage gegeben sind (39 Punkte).

OES 6 Einführung und Installation telematischer Anwendungen und Förderung einer innovativen technologischen Entwicklung (37 Punkte)

OES 5 Besserung oder Aufrechterhaltung der Infrastrukturqualität im Hinblick auf die sozialen Bedingungen, die Zugänglichkeit für alle Nutzer, insbesondere Senioren, Personen mit eingeschränkter Fortbewegungsfähigkeit, behinderte Passagiere sowie im Hinblick auf die Qualität der Leistungen und die Kontinuität der Verkehrsflüsse (32 Punkte).

Unter der Erinnerung, dass die OES mit den *Allgemeinen Prioritäten bei dem Aufbau des Gesamtnetzes* im Sinne von Art. 10 der EU VO Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rats über die Leitlinien der EU für die Entwicklung des TEN-T-Netzes übereinstimmen und dass die selben von der Kommission als Bewertungskriterien für die Erfüllung der ex ante Bedingungen für das Thematische Ziel 7.1. (vgl. Kap. 3) angenommen wurden, werden im Folgenden die Performances des AI in Bezug auf alle sechs OES dargestellt. Diesbezüglich wird lediglich auf das *Bild 4* verwiesen. Eine ausführliche Beschreibung der Modalitäten, mit denen der AI die OES verwirklicht ist in Absatz 7.2 des UB enthalten.



Bei der Anstellung der Bewertung waren deshalb die *Korridorstudien* von besonderer Bedeutung, die von der Europäischen Kommission an jedem der TEN-T Core Korridore durchgeführt wurden (Dezember 2014)⁷

Bilanz der bedeutenden Auswirkungen des AI auf das System der Bezugsziele für die Beurteilung (Analyse der Gesamtstrategie)

Wenn man die Matrix nach Zeilen liest, ist es möglich, die gesamten Leistungen der einzelnen Funktionalen Bereiche zu bewerten. Dabei können die AF in die zwei Abschnitte geteilt werden, in die sich Bezugsziele für die Bewertung gliedern (OAS und OES). Dies hat es im Fall des AI ermöglicht hervorzuheben, welche der Funktionalen Bereiche wegen ihrer möglichen negativen Auswirkungen auf eine oder mehrere Umweltkomponenten einer besonderen Vertiefung im Abschnitt des Bewertungsdossiers über begleitende Maßnahmen oder der Umweltagenda der AF bedürfen.

Das Problem hat sich nicht im Zusammenhang mit den Wirtschaftlich-Sozialen Zielen und den Zielen der Verkehrspolitik, die vom AI verfolgt werden, ergeben. Dies war zu erwarten, da es zu den Aufgaben des AI gehörte, auf nationaler Ebene die verkehrspolitischen Ziele, die auf gemeinschaftlicher Ebene festgelegt wurden und denen die OES entspringen, abzuleiten.

Eine Gesamtbetrachtung der Bewertungsmatrix und des *Bildes 5* ermöglicht die Identifizierung solcher Funktionalen Maßnahmenbereiche, die aufgrund der negativen Bewertung der Umweltstrategie unabhängig vom Umfang der positiven Auswirkungen in der letzten Kolonne (die der Bilanz der Strategie gewidmet ist) angegeben und als besonders kontrollbedürftig gekennzeichnet sind (Symbol: „!“), wobei die Kontrollen bei künftiger Implementation eventuell unter Inanspruchnahme besonderer Anweisungen für die einzelnen Auswirkungen, die mit mehr als -1 bewertet werden und in der Umweltagenda der Bewertungsdossiers, genauer im Kapitel 8 des Umweltberichts enthalten sind, durchzuführen sind.

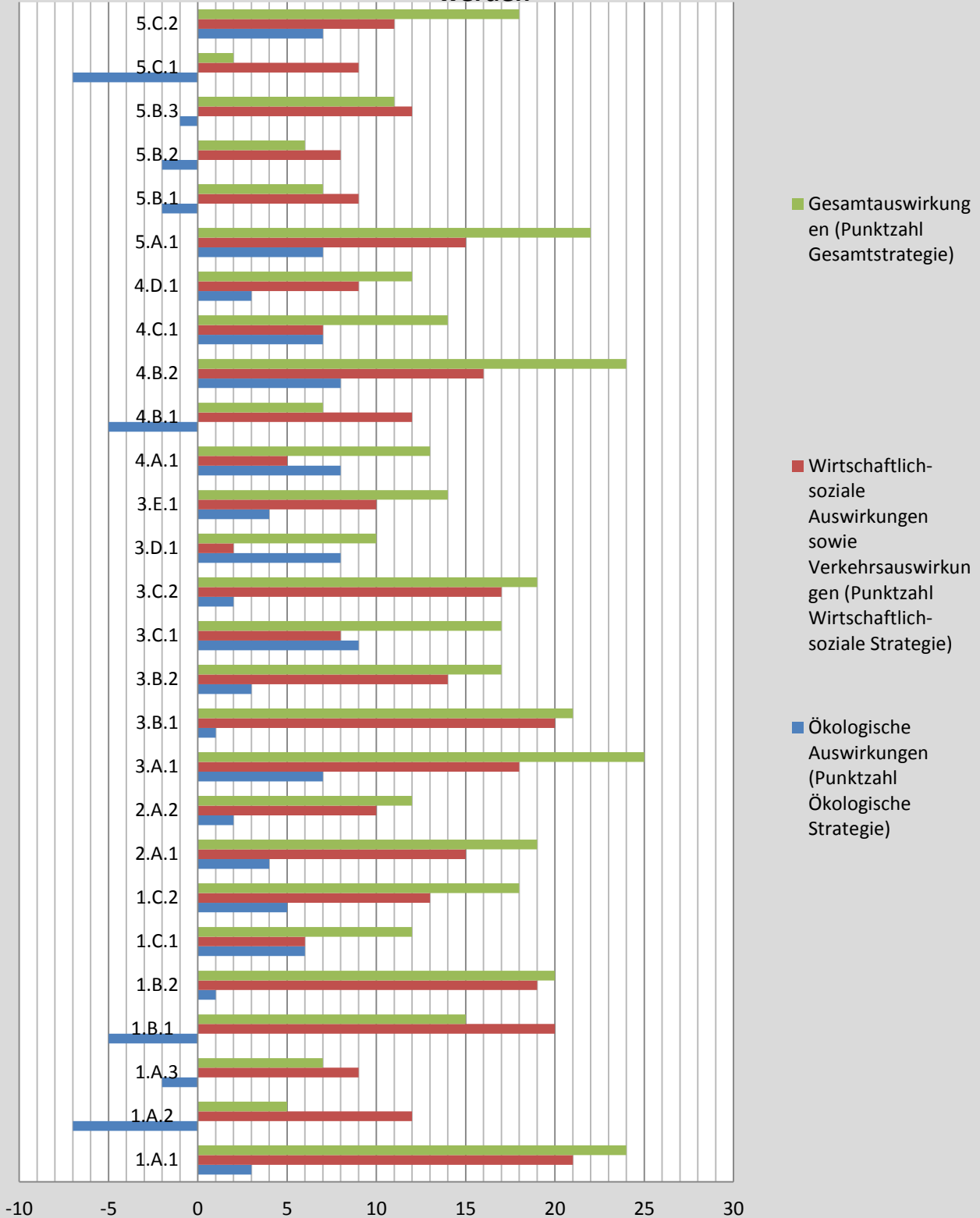
Es handelt sich vor allem um all die Funktionalen Bereiche, unter die, um es mit den selben Worten des AI auszudrücken, die „Auswirkungen, die nachteilig für die Netzentwicklung sind“, fallen können und damit also die folgenden Funktionalen Bereiche:

Eisenbahn

- 1.A.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Netzwerkleistungen durch die Weiterentwicklung des Netzes AV/AC/ (mit besonderem Augenmerk auf Süditalien mit Hilfe von Maßnahmen, die in Dem PON Infrastrukturen und Netze 2014-2020 genannt sind), einschließlich der Beschleunigung der Antennenabschnitte und der Besserung der wichtigsten Passagierstrecken.
- 1.A.3 Maßnahmen der Ausweitung der Bahnverbindungen mit den wichtigsten Flughäfen in Übereinstimmung mit der europäischen Strategie für das Netz „Core“ zur Unterstützung der Intermodalität Luft-Bahn
- 1.B.1 Anpassung der wichtigsten europäischen Korridore “Core Corridors” im Bereich des Güterverkehrs (Profile und Module), insbesondere Ausbau der Verbindungen zwischen den nationalen Terminals – mit besonderem Augenmerk auf Süditalien und Alpenpässe und Trennung und Optimierung der Ströme nach Art der Dienstleistung.

⁷ Vgl. *Final reports e compliance maps* bezüglich der Vier Korridore, die Italien betreffen: “Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study”; “Mediterranean Core Network Corridor Study”; Rhine-Alpine Core Network Corridor Study”; “Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor Study”.

Gesamtauswirkungen, die von der Implementation des AI für die Funktionalen Bereiche und strategische Elemente erwartet werden



Straßen

4.B.1 Anpassungsmaßnahmen und Rationalisierung des Straßennetzes mit besonderer Berücksichtigung der Strecken, die von einem dichten Verkehr oder hoher Unfallrate betroffen sind, sowie Maßnahmen, die darauf zielen, Probleme zu lösen, die von Staus in den städtischen Knotenpunkten betroffen sind, einschließlich der Fertigstellung von Straßenabschnitten, die bereits von entsprechenden Anpassungsmaßnahmen und der Sicherung betroffen sind.

Luft

- 5.B.1 Maßnahmen zur Straßen- und Bahnverbindung mit den drei interkontinentalen Flughäfen (Fiumicino, Malpensa, Venezia)
- 5.B.2 Maßnahmen zur Straßen- und Bahnverbindung mit den anderen strategischen Flughäfen
- 5.B.3 Optimierung intermodaler Verbindungen mit den Flughäfen, die sich am nächsten befinden, für Regionen, in denen es keine Flughafeninfrastrukturen gibt
- 5.C.1 Ausbau- und Anpassungsmaßnahmen im Hinblick auf bereits bestehende und geplante Landeplätze

Was die übrigen Funktionalen Bereiche anbelangt, alle mit positiven umwelt-strategischen und wirtschaftlich-sozialen Ergebnissen, so haben sich drei Klassen gebildet, je nach der Übereinstimmung der Bewertungen „positiv“ oder „sehr positiv“ bei den zwei Beurteilungen der Umweltstrategie (gSa) und der wirtschaftlich-sozialen Strategie (gSe). Insbesondere:

- 4 AF haben eine „mittlere“ Gesamtstrategie (Symbol: +), da mit gSa und gSe beide „positiv“ sind;
- 12 AF haben eine „hohe“ Gesamtstrategie (Symbol: ++), da mit gSa und gSe eines „positiv“ und eines „sehr positiv“ ist;
- 3 AF haben eine „sehr hohe“ Gesamtstrategie (Symbol: +++), da mit gSa und gSe beide „sehr positiv“ sind;

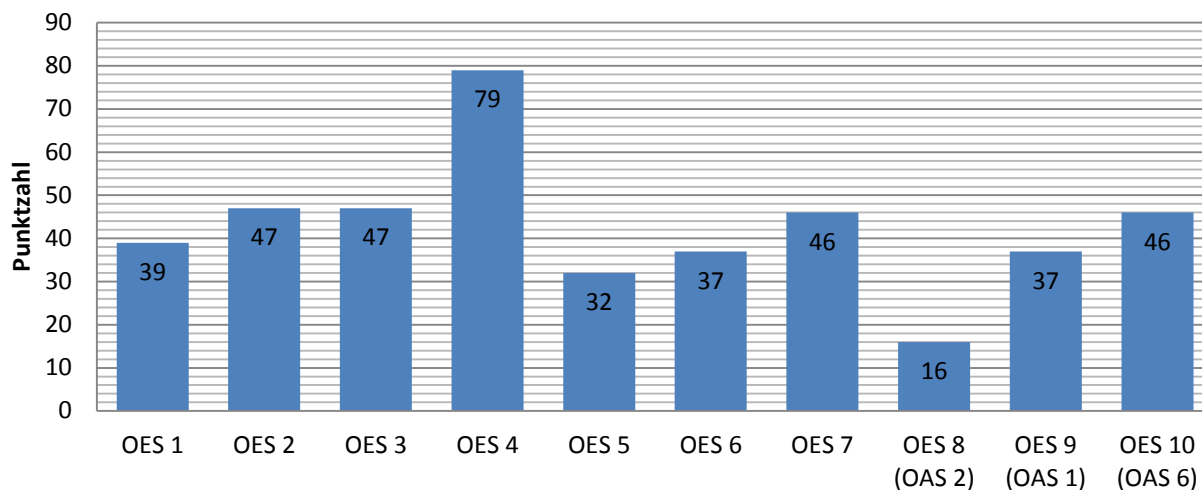
Es ist nicht schwer zu verstehen, dass es sich in diesem Fall um die drei Funktionalen Bereiche handelt, die der technologischen Innovation bei der Verwaltung der Infrastrukturen und der Beförderungsunternehmen (Straßen-, Hafen- und Flughafensektor) vorbehalten sind, da sie mit den anderen Funktionalen Bereichen aus offensichtlichen Gründen gleichermaßen positive Umweltauswirkungen aufweisen.

Erfüllung der ex ante Bedingungen (Art. 10 EU-VO 1315/2013)

Wie im Kapitel 3 klargestellt wurde, wurden die sieben Wirtschaftlich-Sozialen Ziele und die Verkehrsziele (OES), deren Verwirklichung Gegenstand der Bewertung ist, direkt aus dem Art. 10 „Allgemeine Prioritäten“ der zitierten EU-VO 1315/2013 abgeleitet. Sie wurden dann vollständig in die Erfüllungskriterien der *ex ante* Bedingung des Thematischen Ziels 7 eingebracht. Um den Partnern der Kommission die Prüfung der Kohärenz mit den Kriterien des Art. 10 der EU-Verordnung N. 131/2013 zu erleichtern, wurden auch die weiteren drei OES kodifiziert, die im Vergleich zu den OAS überladen sind, Dabei wurden die Übereinstimmungen, unter anderem mit Anmerkungen in der Bewertungsmatrix, genau angegeben.

Unter Verweis auf die vorangehenden Absätze zu Vertiefung, wird die Bewertung der im Folgenden angegebenen graphischen Darstellung anvertraut, welche die vollständige Übereinstimmung des AI mit den Anforderungskriterien zusammenfasst.

**Bild 6 - Erfüllung der *ex ante* Bedingungen
(Allgemeine Prioritäten)**



OES	Absätze und Buchstaben	Allgemeine Prioritäten i. S. v. Art. 10 der EU-VO Nr. 1315/2013
	Absatz 1	1. Beim Aufbau des Gesamtnetzes wird Maßnahmen allgemeine Priorität eingeräumt, die notwendig sind für
OES 1	Buchstabe a)	die Gewährleistung einer besseren Zugänglichkeit und Verbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung der besonderen Umstände, die im Hinblick auf Inseln, isolierte Netze sowie dünn besiedelte Gebiete, abgelegene Gebiete und Gebiete in äußerster Randlage gegeben sind
OES 2	Buchstabe b)	die Gewährleistung der optimalen Integration der Verkehrsarten und der Interoperabilität zwischen den selben
OES 3	Buchstabe c)	die Herstellung fehlender Verbindungen und Beseitigung von Engpässen, insbesondere in den Abschnitten der Grenzübergänge
OES 4	Buchstabe d)	die Förderung einer wirksamen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eines Ausbaus der Kapazitäten
OES 8 (OAS 2)	Buchstabe e) (erster Teil)	die Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz, Klimaresistenz und gegebenenfalls Ausfallsicherheit bei Katastrophen, Umweltverträglichkeit, Sozialbedingungen, Zugänglichkeit für alle Benutzer (stimmt mit OAS 2 überein)
OES 5	Buchstabe e) (zweiter Teil)	die Besserung oder Aufrechterhaltung der Infrastrukturqualität im Hinblick auf die sozialen Bedingungen, die Zugänglichkeit für alle Nutzer, insbesondere Senioren, Personen mit eingeschränkter Fortbewegungsfähigkeit, behinderte Passagiere sowie im Hinblick auf die Qualität der Leistungen und die Kontinuität der Verkehrsflüsse
OES 6	Buchstabe f)	die Einführung und Installation telematischer Anwendungen und Förderung einer innovativen technologischen Entwicklung
	Absatz 2	2. Um die in Absatz 1 dargelegten Maßnahmen zu ergänzen, sollten Maßnahmen besondere Beachtung finden, die erforderlich sind für:
OES 9 (OAS 1)	Buchstabe a)	die Gewährleistung der Kraftstoffversorgungssicherheit durch verstärkte Energieeffizienz und durch die Förderung der Verwendung alternativer, insbesondere CO ₂ -armer oder CO ₂ -freier Energiequellen und Antriebssysteme (inbegriffen in OAS 1)
OES 10 (OAS 6)	Buchstabe b)	die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs (in begriffen in OAS 6)
OES 7	Buchstabe c)	die Beseitigung administrativer und technischer Hindernisse, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den Wettbewerb

5 Was kann man im Zusammenhang mit der Beurteilung über die Auswirkungen des AI auf die Gebiete Natura 2000 sagen?

Der Umweltbericht hat eine Beschreibung der potentiellen Wechselwirkungen vorgenommen, die die verschiedenen Funktionellen Maßnahmenbereiche wegen ihrer typologischen Eigenschaften und Folgen möglicher begleitender Maßnahmen mit den Natursystemen haben können. Dabei wurde eine fallabhängige Definition von höheren oder minderen Risiken der Auswirkung vorgenommen.

In der Anlage 3 zum Umweltbericht, der sich mit der Bewertung der Auswirkungen des AI auf die Gebiete Natur 2000 befasst, wurde diese Analyse wieder aufgegriffen und in einem bestimmten Umfang spezialisiert, um die Anforderungen zu erfüllen, die das Gesetz jedes mal vorschreibt, wenn ein Plan oder ein Projekt Auswirkungen auf die Gebiete Natura 2000 hat.

Es ist bekannt, dass Natura2000 ein ökologisches Netz darstellt, das auf dem ganzen Gebiet der Europäischen Union verteilt ist und im Sinne der Richtlinie 92/43/EWG „Habitat“ eingeführt wurde, um langfristig den Erhalt natürlicher Habitats und der Flora und Fauna zu gewährleisten, die gefährdet sind oder auf dem Gebiet der Union selten vorkommen. Es besteht vor allem aus Gebieten von gemeinschaftlichen Interesse, die von den Mitgliedstaaten entsprechend der Habitatrichtlinie festgelegt wurden und die anschließend als besondere Erhaltungsgebiete (ZSC) und als besondere Schutzgebiete (ZPS) ausgewiesen werden, eingeführt im Sinne der Richtlinie 2009/147/EG „Vögel“ über die Erhaltung wilder Vogelarten.

Die Beurteilung über die Auswirkung ist das wichtigste Instrument mit dem man die Gebiete des Naturanetzes 2000 schützen kann. Ihre Durchführung befolgt technische Regeln, die von dem Anhang G des DPR 357/97 aufgestellt werden, der in Handbüchern, nationalen und internationalen Leitlinien enthalten ist, aus dem sich ergibt, dass für die Beurteilung der Auswirkungen Daten und detaillierte Informationen erforderlich sind, die in der Lage sein müssen, eine aufmerksame Analyse der Wechselwirkungen zwischen Faktoren anzustellen, die die Auswirkungen verursachen.

Im Fall des AI, allgemein aber auch bei allen umfangreichen Projekten erreicht der Informationsrahmen für die verursachenden Faktoren und die lokalisierenden Eigenschaften nicht ein solches Niveau der Genauigkeit.

In diesen Fällen ist eine bedachte Herangehensweise angebracht, die darauf gerichtet ist, die Grundsätze mit einem vorbeugenden Charakter festzulegen, die dann in der Phase der Plan- oder Projektumsetzung, nämlich in dem Zeitpunkt der Festlegung genauer Maßnahmen berücksichtigt werden müssen. Unter Befolgung dieser Logik wurde eine schnelle Analyse angestellt, die es ermöglicht hat, den Aufmerksamkeitsgrad festzulegen, der den einzelnen Funktionalen Bereichen, in die der Infrastrukturenanhang geordnet wurde, zugewiesen werden muss.

Der Analyse der Ergebnisse kann man entnehmen, dass die höchste Aufmerksamkeit generell den Funktionalen Bereichen geschenkt wird, die wichtige „Netze“ enthalten, wegen der höheren Wahrscheinlichkeit, dass die linearen Infrastrukturen die Gebiete des Naturanetzes2000 berühren können.

Der mittlere Aufmerksamkeitsgrad betrifft vor allem die Funktionalen Bereiche, die geeignet ins, auch mehrere übergreifende Vorhaben ins Leben zu rufen, die jedoch einen geringeren Umfang haben und/oder urbane Gebiete betreffen und/oder arealer oder punktueller Art sind.

Der niedrigste Aufmerksamkeitsgrad betrifft im Wesentlichen die Funktionalen Bereiche, die wegen ihrem teilweise oder vollständig immateriellen Charakter „geringe Auswirkungen“ nach sich ziehen.

Wie bereits angedeutet wurde, handelt es sich um eine Annäherung, die eine Größenordnung von Problemen erfassen soll, die bewältigt werden müssen. Es gibt keine Zweifel darüber, dass der AI in seiner umsetzenden Phase insgesamt an vielen Stellen das Netz Natura 2000 miteinbeziehen wird.

Auch die Festlegung lindernder Maßnahmen muss auf die umsetzende Phase verschoben werden: Bei der Überprüfung der spezifischen Auswirkungen auf die Gebiete, die sicherlich angestellt wird, wird man Lösungen definieren können, die von Anfang an die wichtigsten direkten oder indirekten Wechselwirkungen mit den Habitaten und den Arten des Naturanetzes2000 vermeiden. Bei dieser Gelegenheit wird man die notwendigen Maßnahmen der Linderung und Kompensierung der Auswirkungen festlegen können, die nicht vermieden werden können. Sicherlich werden diese Maßnahmen betreffen, die bereits langer Zeit bewährt und in den verfügbaren Handbüchern gut dokumentiert sind, die eine große Bandbreite an Lösungen für die Umweltsanierung, Wachstum vegetativer Arten, Reduzierung der Zersplitterung der Ökosysteme und die Reduzierung von Risiken für die Fauna usw. bietet.

Diese Maßnahmen müssen auch die Anforderungen erfüllen, die durch Klimaveränderungen entstehen. Die Klimaveränderungen müssen berücksichtigt werden, da sie die Ökosysteme verändern und eine Anpassung der Minderungspraxis verlangen (zum Beispiel bei der Auswahl der Pflanzenarten) aber auch weil das Bedürfnis, die Widerstandsfähigkeit der Infrastrukturen zu erhöhen, den gewöhnlichen Bezugsrahmen, der in der Vergangenheit angewandt wurde, ändern könnte.

6 Empfehlungen für die Umsetzungsphase des AI

Das Umweltgesetz (Anlage VI, Buchstabe g) schreibt vor, dass die SUP Folgendes enthalten muss: „Maßnahmen, die dafür vorgesehen sind, die eventuell bedeutenden negativen Umweltauswirkungen der Plan- oder Projektumsetzung so vollständig wie möglich zu reduzieren oder auszugleichen“.

In diesem Zusammenhang wird erinnert, dass das angewandte Bewertungsmodell aufgestellt wurde, indem man ausdrücklich diese „konstruktive“ Funktion der Bewertung vorgesehen hat. Die systematische Suche in der Matrix nach den potentiellen Auswirkungen des Funktionalen Bereichs im Hinblick das ganze System der Bezugsziele ermöglicht es mit einer bestimmten Systematik auch die möglichen Begleitmaßnahmen zu identifizieren, die bei der progressiven Abzeichnung der Vorhaben betreffend des überprüften Maßnahmenbereichs anzuwenden sind.

Die in diesem Zusammenhang von der Matrix angebotenen Empfehlungen werden dann im Abschnitt 3 des Bewertungsdossiers entwickelt, das deshalb eine Vertiefung bezüglich der Bedingungen enthält, die es ermöglichen, die wahrscheinlichen Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, *das heißt sie wegen der insgesamt vom Plan erwarteten Vorteile annehmbar zu machen.*

In diesem Sinn stellt diese Vertiefung eine Art **Umweltagenda von Maßnahmen dar, die die Funktionalen Maßnahmenbereiche implementieren werden**, die folgende verschiedene Anweisungen enthält:

- Umweltthemen oder Pläne und Lokalisierungskriterien als Anweisungen für eine grundsätzlich umweltverträgliche Planung, solange Entscheidungen noch getroffen werden müssen, viele Möglichkeiten noch offen stehen und ihre Verfolgung geringe Kosten hat,
- korrelierte Minderungs- und Ausgleichmaßnahmen, die in analogen Fällen durchgeführt werden, die eventuell als Vorbild dienen und auf jeden Fall dazu nützlich sind, den Umweltproblematiken besser zu begegnen;
- Anweisungen für künftige Bewertungen;
- Beiträge im Zusammenhang mit den drei vorigen Punkten, die von Subjekten mit Umweltkompetenzen (SCA) geliefert werden, die in der Phase des Scoping befragt wurden;

Es ist nützlich vor der Illustration die Definitionen der wichtigsten Begleitmaßnahmen, die in den Handbüchern ISPRA enthalten sind, anzuführen.⁸

Dier **Kriterien der Lokalisierung** entspringen der Notwendigkeit des Schutzes des landschaftlich-ökologischen Systems auf der Grundlage der Faktoren der Empfindlichkeit und lenken die Verbesserung des Projekts, indem sie auf die Planungsphase des Vorhabens einwirken. In dieser Phase wird unter den möglichen Alternativen die bessere Position des Änderungsvorhabens im Vergleich zu der bestehenden Arbeit angegeben.

Die **Minderungsmaßnahmen** sollen die negativen Auswirkungen eines Plans oder eines Projekts während oder nach seiner Durchführung auf das Geringste reduzieren bzw. vollständig beseitigen. Unter Minderungsmaßnahmen versteht man verschiedene Kategorien von Maßnahmen: Minderungsvorhaben, die direkt mit den Auswirkungen in Verbindung stehen (z.B. Lärmbarrieren) oder Vorhaben zur „Projektoptimierung“ (z.B. die Reduzierung des Energieverbrauchs oder seine beste landschaftliche Eingliederung).

Unter **Ausgleichsmaßnahmen** versteht man Vorhaben, die, auch wenn sie nicht eng mit dem Werk verbunden sind, im Rahmen des ökologischen Ausgleichs der verbleibenden nicht minderungsfähigen Auswirkungen durchgeführt werden (zum Beispiel die Schaffung von feuchten Bereichen oder Waldgebieten

⁸ Vgl. Hanbuch Nr .126/2015: “Ambiente, Paesaggio e Infrastrutture”, Band IV;

in Gebieten, die von dem ökologischen Netz oder der Sanierung und Wiederbepflanzung degradierter Gebiete, die nicht mit dem überprüften Vorhaben in Verbindung stehen, betroffen sind).

Von diesen wird auch verlangt, den bestehenden Verfall des landschaftlich-ökologischen Systems zu beseitigen. Die Ausgleichmaßnahmen reduzieren nicht nur die übrigbleibenden Auswirkungen des Projekts, sondern ersetzen auch eine ökologische Ressource, die mit einer mindestens äquivalenten Quelle degradiert wurde.

Die Handbücher ISPRA unterstreichen, dass die Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen einen ergänzenden Teil des Projekts darstellen und daher gleichzeitig mit diesem geplant werden müssen. Diese Maßnahmen, auch wenn sie geplant werden, um die Auswirkungen eines Projekts hauptsächlich auf eines der Bestandteile oder der Umweltfaktoren zu reduzieren, müssten gegen mehrere Komponenten bzw. Faktoren wirksam sein und vor allem eine Bedeutung auf das ganze System haben. Wünschenswert ist daher die Erstellung einer **Umweltbilanz**, die den tatsächlichen Umfang der Auswirkungen der Umwandlungen auf das landschaftlich-ökologische System angibt, um dann die gezielten Ausgleichsmaßnahmen empfehlen zu können.

Kap. 8 des Umweltberichts entwickelt also organisch eine Liste der Begleitmaßnahmen, die darauf zielen, die Umweltleistungen der Infrastrukturen für die Mobilität zu bessern, zusammengefasst nach den sechs Synthetischen Ökologischen Zielen zur Unterstützung der Erstellung der Bewertungsdossiers, in denen solche Maßnahmen selektiv aufgezählt werden, indem sie jedes mal an die Besonderheiten der relevanten Funktionalen Bereiche angepasst werden.

Es wird hervorgehoben, dass die Umweltagenda des Funktionalen Maßnahmenbereichs bei der letzten Phase der Lenkung der Eingliederung einzelner ökologischer Überlegungen in künftigen Projekte, die diese implementieren sollen, dient. Dabei erfolgt eine Eintragung in die Logik vertikaler Koordinierung zwischen den Planungen und Entwürfen (und den entsprechenden Bewertungen), die allgemein als „*tiering*“ bezeichnet wird.

Kapitel 8 des Umweltberichts enthält eine umfangreiche, jedoch nicht abschließende Aufzählung möglicher begleitender Maßnahmen. Im Folgenden werden Maßnahmen aufgezählt, die am Häufigsten notwendig waren, und zwar abhängig von den erwarteten Maßnahmen, die eine höhere Häufigkeit und Intensität aufwiesen. Diese betreffen die absehbaren Auswirkungen auf die OES 3, 4 und 5 wegen der Verwirklichung neuer Abschnitte der **linearen Eisenbahn- und Straßinfrastrukturen**, interessant sind 7 AF von 27. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen, um die Auswirkungen gering zu halten:

Auswirkungen auf die Biodiversität (OES 3): Um solche vorhersehbare Auswirkungen kontrollieren zu können, wird empfohlen, in der Umweltagenda der AF, Maßnahmen vorzusehen, die der Bewachung der ökologischen Vernetzung dienen. Insbesondere wird nahegelegt, die natürlichen Habitate aufrechtzuerhalten bzw. aufzuwerten, die sich in der Nähe der relativen Infrastrukturen befinden, und zwar durch die Einwirkung auf die Pufferstreifen, eventuelle Böschungen und Abflusskanäle. Des Weiteren wird empfohlen, die Anlegung von „Durchlässen für die Fauna“ in Erwägung zu ziehen, um die ökologischen Korridore beizubehalten (für eine ausführlichere Behandlung vgl. Umweltbericht Absatz 8.4.).

Auswirkungen wegen Bodenkonsum, Entzug von Ressourcen und Abfallproduktion (OES 4): Um den Bodenkonsum zu minimalisieren, wird empfohlen, die natürlichen Gebiete wiederherzustellen, und zwar in den Fällen, in denen bereits existierende Strecken aufgegeben werden oder auch mit anderen aufgegebenen Gebieten auszugleichen. Was die produzierten Abfälle betrifft, wird empfohlen, die Logik der Optimierung und Wiederverwertung anzuwenden. Zusätzlich sind die Vorkehrungen bei der Entsorgung von Land- und Schuttabfall zu treffen. Diesbezüglich wird auf die geltenden Vorschriften verwiesen (für eine ausführlichere Behandlung vgl. Umweltbericht Absatz 8.5.).

Auswirkungen auf die Landschaft und Kulturgüter (OES 5): Es wird empfohlen, bei der Einfügung neuer Werke in das Landschaftsbild höchste Vorsicht anzuwenden, wobei naturnahe Ingenieurtechniken und Materialien

privilegiert werden müssen, die geeignet sind, sich visuell in das Landschaftsbild zu integrieren (Vgl. Umweltbericht Absatz 8.6).

Bei den urbanen Strecken muss besondere Aufmerksamkeit den möglichen Auswirkungen auf das archäologische Erbe gewidmet werden, die durch die starken Ausgrabungsarbeiten entstehen können, die für die Entwicklung der U-Bahnnetze notwendig sind (AF 2.A.2.). Zu beachten sind auch die Auswirkungen auf das Stadtbild, die (oft sehr lange dauernden) Bauarbeiten, welche im Rahmen der Entwicklung des Netzes der Beförderung der lokalen Bevölkerung (AF 2.A.1 und 2.A.2) durchgeführt werden, entstehen können.

7 (SCA) In welchem Maß wurden bei der SUP die Beiträge berücksichtigt, die von Subjekten mit Umweltkompetenzen (SCA) eingebracht wurden?

Beteiligte Subjekte

Die **handelnde Behörde** für die SUP des Infrastrukturenanhangs (AI) ist das Ministerium für Infrastrukturen und Verkehr (MIT), Abteilung für Infrastrukturen, informative und statistische System – Oberleitung für territoriale Entwicklung, Programmierung und internationale Projekte.

Ministerium für Umwelt, Landschafts- und Meeresschutz (MATTM) – Oberleitung für Umweltprüfungen (in der Figur des Ministeriums), staatliche zuständig (Art. 7 des Gesetzesdekrets 152/2006 und den späteren Änderungen), das die technisch-wissenschaftliche Unterstützung der Technischen Kommission der Überprüfung von Umweltauswirkungen – UVP und SUP- in Anspruch nimmt (Art. 8 des Gesetzesdekrets 152/2006 und den späteren Änderungen).

Das Kultusministerium (MIBACT) – Oberleitung für den Landschaftsschutz, Kunst, Architektur und moderne Kunst kollaboriert bei der Vorbereitung, gibt **allgemeine und konkrete Stellungnahmen (in der Rolle des Ministeriums) gegenüber zuständigen Behörden** im Rahmen des begründeten Gutachtens der SUP.

Die **zuständigen Subjekte im Rahmen des Umweltschutzes (SCA)** sind Behörden und öffentliche Körperschaften, die auf Grund ihrer besonderer Kompetenzen oder Verantwortung im Umweltbereich von den Auswirkungen betroffen werden können, die durch die Umsetzung des überprüften Plans oder Programms entstehen können (Art. 5 Absatz 1, Buchstabe s) des Gesetzesdekrets 152/2006 und folgende Änderungen). Bei der SUP des IA sind es zirka 200, die unter die Kategorien fallen, die im Bild 1 aufgezählt sind.

Im Rahmen des SUP-Verfahrens können das Kultusministerium, die betroffenen Regionen und andere Behörden/Körperschaften Stellungnahmen beziehen, Einwendungen und Empfehlungen bezüglich des Plans oder Programms aussprechen, das das Umweltministerium verabschiedet und im Rahmen der SUP bewertet, um ein begründetes Gutachten der SUP fertigzustellen (Art. 15 des Gesetzesdekrets 152/2006 und folgende Änderungen). Dabei sind die vorgegebenen Fristen und Modalitäten der durch die zuständigen Behörden einzuhalten.

Vorbereitende Beratung mit der für die SUP zuständigen Behörde

Am 30. Juli 2015 hat bei dem MATTM ein vorbereitendes Meeting stattgefunden, das dazu diente, die Organisation und die Dauer des SUP-Verfahrens zu überprüfen. AN dem Treffen haben verschiedene Mitglieder des SUP-Büros des MATTM und ein Vertreter des MIBACT sowie die Vertreter des MIT, des MISE (Wirtschaftsministerium) und die entsprechenden Berater teilgenommen.

Im Laufe der Besprechung wurden die Inhalte des Scopingberichts (dessen Entwurf zuvor zugesendet wurde) und vor allem der Wille gewürdigt, diesen mit der zuständigen Behörde in einer sehr frühen Phase des Prozesses, also vor der formellen Übergabe des Scopingberichts (am 7 August 2015) zu teilen.

Anschließend wurde die Dauer des Verfahrens festgelegt – auch im Hinblick auf die technischen Fristen der Behörden, die in der Regel von dem Infrastrukturenanhang zum DEF verlangt werden sowie im Hinblick auf die Notwendigkeit, grenzüberschreitende Beratungen mit anderen Ländern durchzuführen und schließlich mit dem MATTM vereinbaren, die Dauer von 90 Tage auf 45 zu verkürzen (Art. 13 Absatz 2 des Umweltgesetzes).

Beteiligung von Subjekten mit Umweltkompetenzen

Der Scopingbericht wurde als am 7. August 2015 fertiggestellt und den zuständigen Behörden übermittelt – mit der Kommunikation über den Beginn der Beratung im Sinne des Art. 13 Absatz I des Gesetzesdekrets und folgenden Änderungen (Protokoll 0006304 MIT).

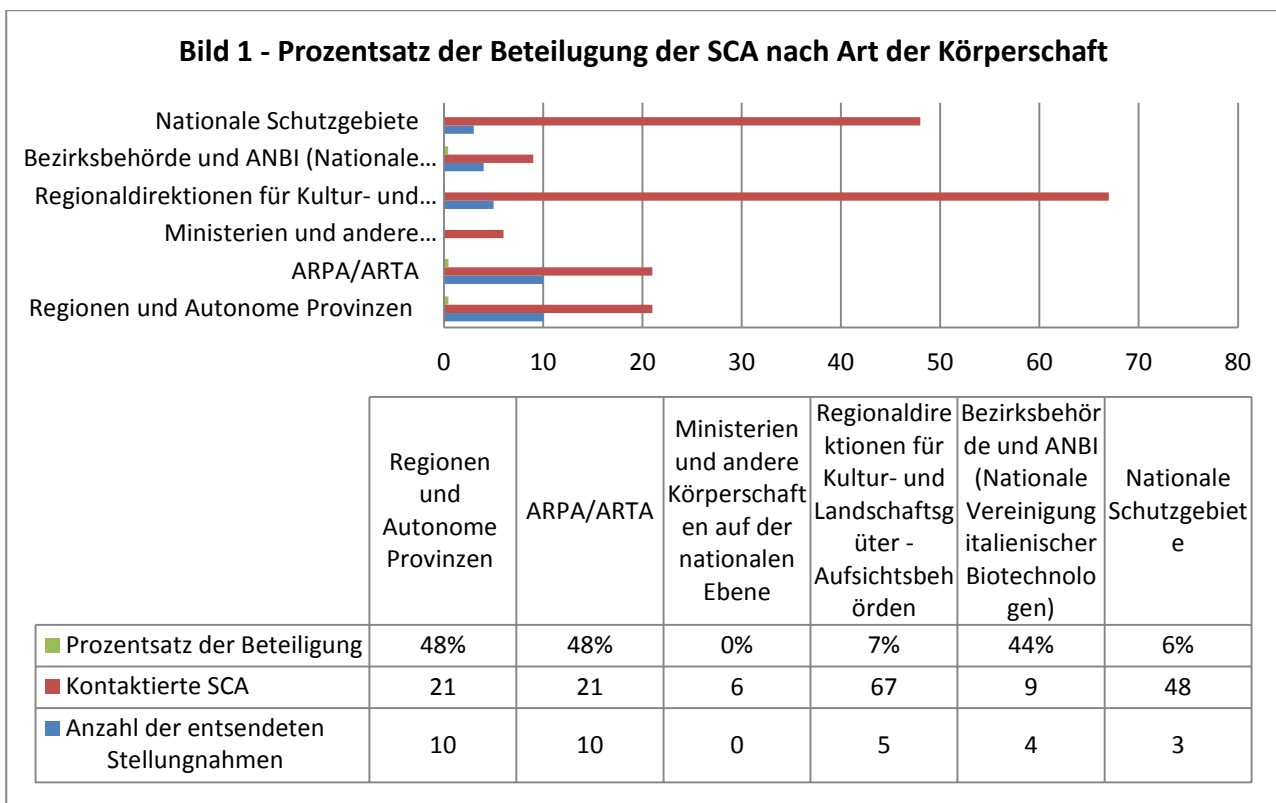
Mit der Übermittlung des Scopingberichts wurden auch Informationen übermittelt, die für die zuständige Behörde bei der Durchführung der Zustellung an Frankreich, Schweiz, Österreich und Slowenien ist, um diese um eine Kundgabe über das Interesse, an grenzübergreifenden Beratungen teilzunehmen, zu bitten (Art. 32 Absatz I des Gesetzesdekrets und folgenden Änderungen). Nur Slowenien und Österreich haben ihr Interesse an der Teilnahme an dem SUP-bekundet.

Im Hinblick auf die Inhalte wird erinnert, dass der Scopingbericht an die SCA übermittelt wurde, damit diese eventuell ihren Beitrag leisten, insbesondere durch eine Stellungnahme über folgende Punkte:

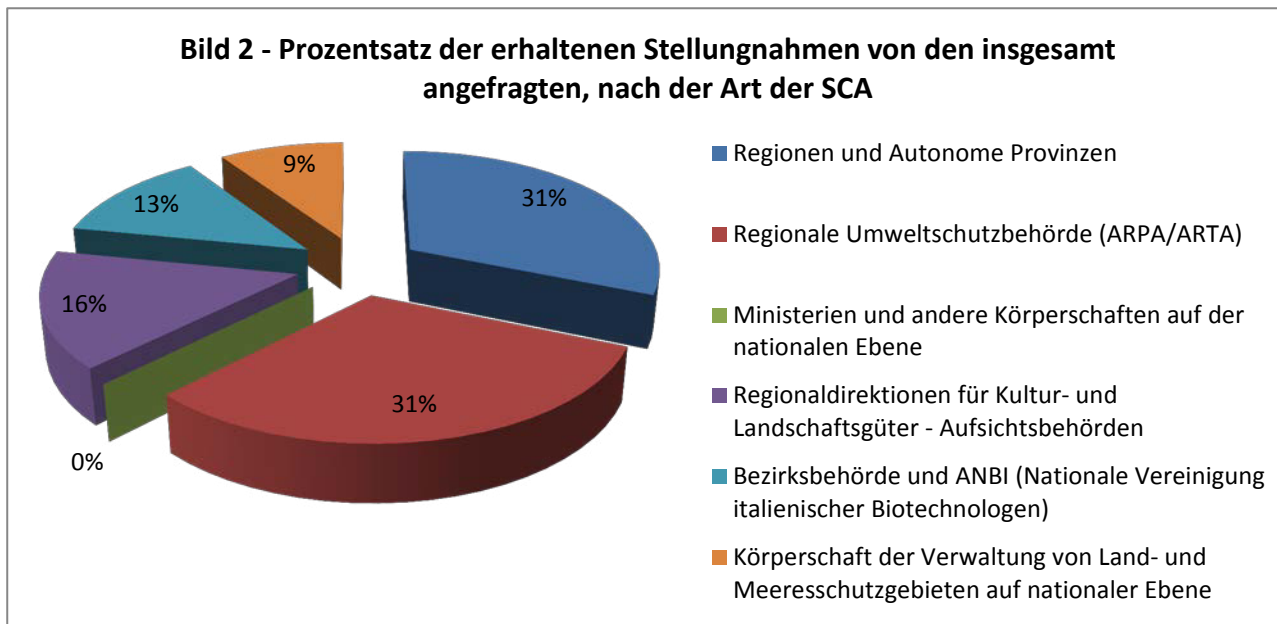
- Überprüfung des programmatischen Kontextes und die Vollständigkeit und Relevanz der Pläne und Programme;
- Das vorgeschlagene Verfahren der Umweltprüfung und ihre Inhalte;
- Die Modalitäten für die Ermittlung von Interessengruppen und die Durchführung des Beteiligungsprozesses;
- Die vorgeschlagenen Modalitäten der Umweltprüfung;
- Die Inhalte des Umweltberichts;
- Jeder andere Aspekt, der für interessant gehalten wird.

Innerhalb von 45 Tagen ab der Entsendung des Scopingberichts an die oben genannten Subjekte sind 23 schriftliche Beiträge eingegangen, die protokolliert wurden. Zusätzlich sind nach Verstreichen der Frist weitere 9 Beiträge eingegangen, die ebenfalls in diesem Umweltbericht berücksichtigt wurden. Die Gesamtzahl der Beiträge beträgt damit 32.

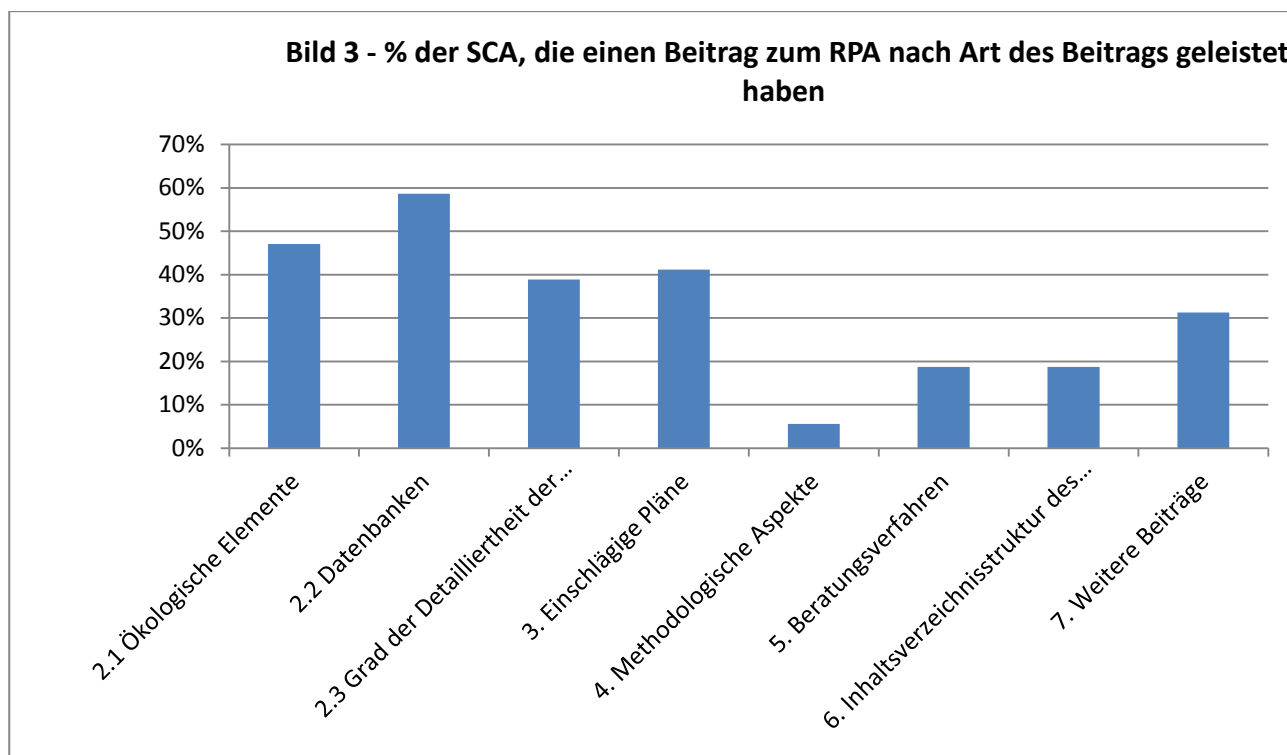
Die Teilnahme der angeschriebenen SCA beträgt 19%. Das *Bild 1* zeigt die Aufteilung dieser Angabe nach der Art der SCA. Wie man beobachten kann, haben zirka die Hälfte der 21 Regionen (einschließlich der 2 Autonomen Provinzen) und der Regionalen Umweltschutzbehörden (ARPA) an der Beratung teilgenommen, wobei sie fast immer die ausgefüllten Fragebögen und zusätzliche Informationen geliefert haben.



Wenn man dazu übergeht, die Gesamtheit der eingegangenen Beiträge (*Bild 2*) zu analysieren, so kann man feststellen, dass zirka jeweils ein Drittel davon von den Regionen und den ARPA und das andere Drittel von den SCA stammt. Die angeschriebenen Ministerien haben dagegen nicht geantwortet.



Im Folgenden wird die Zusammensetzung der Beiträge im Hinblick auf die Fragen gezeigt, die in dem Fragebogen des RPA gestellt wurden (*Bild 3*).



Die *Tabelle 2.1* zeigt eine Übersicht über die Ergebnisse der Fragebögen, die von den Subjekten mit Umweltkompetenzen (SCO) ausgefüllt wurden, aufgeteilt nach der Art der Antwort auf jede Frage oder direkt durch Ausfüllen des Fragebogens oder indirekt im Text des entsendeten Beitrags und Bezugnahme auf die Argumente der Fragen.

Tab. 2.1 - Übersichtstabelle der Ergebnisse der Fragebögen, die von den Subjekten mit Umweltkompetenzen ausgefüllt wurden, die ihre Beiträge in der Scopingphase der SUP gesendet haben

Fragen des Fragebogens zum Vorläufigen Umweltbericht (RPA)	Regionalassessorat für Umwelt, Landwirtschaft und Infrastrukturen								Regionale Umweltschutzbehörden (ARPA/ARTA)								archäologische Aufsichtsbehörden			Bezirksbehörde und ANBI			Verwaltung von Schutzgebieten			abgegebene Antworten	davon zufrieden**	%	davon unzufrieden	%								
	Region Abruzzo	Region Friaul Julisch Venetien	NURV (Behörde für Beurteilungen) der Region Toscana	Region Venetien	Region Marken	Region Sardinien	Autonome Provinz Trient *	Region Aosta-Tal*	Region Lombardei*	Region Piemont*	ARPA Kalabrien	ARPA Lombardei	ARPA Kampanien	ARPA Toscana	ARPA Friaul Julisch Venetien	ARTA Abruzzo	ARPA Venetien *	ARPA Aosta-Tal *	ARPA Apulien *	ARPA Ligurien *	Archäolog. Aufsichtsbeh. Lombardei	Archäolog. Aufsichtsbeh. Toscana	Bes. Aufsichtsbeh. für Pompei, Herkulanum und Stabia	Archäolog. Aufsichtsbeh. Umbrien	Archäolog. Aufsichtsbeh. Basilikata						Behörde für den Fluss Tiber	Behörde für den Fluss Serchio	Behörde für den Fluss Etsch	Behörde für den Fluss Arno	Konsortium AMP Plemmirio (Siracusa)	Nationalpark des toskanischen Archipels	Nationalpark Gran Sasso und Monti della Laga *	
Fragebogen ausgefüllt	X	X	X		X					X		X	X	X	X		X	X				X			X		X		X		X		18					
2. TRAGWEITE DER INFORMATIONEN FÜR DEN AUFBAU DES UMWELTKONTEXTES																																						
2.1. Denken Sie, dass alle ökologischen Elemente und Themen des Infrastrukturenanhangs berücksichtigt wurden?	ja	ne	ja		ja	ne				ja	ne	ja	ja	ne		ja	ne					ja			ne	ne	ja	ne	ja	ne	ja	ne	ne	17	9	53%	0	0%
2.2 Halten Sie es für unnötig im Zusammenhang mit dem SUP-Verfahren eventuelle weitere Daten- oder Informationsbanken zusätzlich zu den in Kap. 5 abs. 4.3 enthaltenen anzuzeigen?	ja	ne	ne	ja	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ja	ne	ne	ja	ja		no	no	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ne	ja	ne	ne	ne	ne	ne	29	12	41%	2	7%
2.2 Halten Sie es für unnötig im Rahmen des SUP-Verfahrens evtl. weitere Daten- oder Informationsbanken zusätzlich zu den in Kap. 5 abs. 4.3 enthaltenen anzuzeigen?	ja	ne	ja	ja	ja	ja				ja	ja	ne	ne	ja	ne		ne	ne				ne			ne	ja		ja		ja	ja	ja	18	11	61%	0	0%	
3. TRAGWEITE DER INFOS FÜR DEN AUFBAU DES PROGRAMMATIKKONTEXTES Halten Sie die Liste der Pläne und Programme des AI, die in Absatz 4.2 enthalten sind und über die eine Kohärenzprüfung angestellt werden muss für erschöpfend?	ja	ne	ja	ja	ja	ja				ja	ja	ne	ne	ja	ja		ne	ne				ne			ne	ja		ja		ja	ja	17	10	59%	0	0%		
4. METHODOLOGIE DES BEWERTUNGSPROZESSES Halten sie die dargestellte Methodologie für die Bewertung ökologischer Auswirkungen des Infrastrukturenanhangs für eindeutig und erschöpfend?	ja	ja	ja	ja	ja	ja				ja	ja	ja	ja	ne	ja	ja		ja	ja			ja			ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	18	17	94%	0	0%		
5. METHODOLOGIE DES BERATUNGS- UND BETEILIGUNGSPROZESSES Halten Sie den im Kap. 7 dargestellten Beratungs- und Beteiligungsprozess für angemessen?	ja	ja	ja		ja					ja	ja	ja	ja	ja	ja		ne	ne				ne			ja	ja		ja	ja	ja	ja	16	13	81%	0	0%		
6. VORSCHLAG DER STRUKTUR/INHALTSANGABE DES UMWELTBERICHTS Sind Sie der Auffassung, dass die Kapitel mit den entsprechenden Inhalten, die von dem Vorschlag in Abs. 6.3 definiert wurden angemessen strukturiert sind?	ja	ne	ja		ja					ja	ne	ja	ne	ja		ja	ja					ja			ja	ja		ja	ja	ja	ja	16	13	81%	0	0%		
7. WEITERE ANMERKUNGEN Halten Sie es für überflüssig im Rahmen der SUP weitere Beiträge einzubringen?	ja		ja		ja					ja	ne	ja	ja	ja	ja		ja	ne				ne			ne	ne		ja		ja	ja	16	11	69%	0	0%		

* SCA, die ihre Beiträge nach Fristablauf eingebracht haben, die auf jeden Fall von der SUP berücksichtigt wurden

** Nicht alle (nur 6 von 8) Fragen des Fragebogens wurden so formuliert, dass die Antwort „nein“ die nicht vollständige Zufriedenheit des SCO ausdrückt, das daher Beiträge in der Sache entsendet. Um den Sinn der Antworten zu vereinheitlichen, wurden die Fragen 2.2. und 7 geändert, indem man die Worte „nützlich“ mit „unnötig“ und „angemessen“ mit „überflüssig“ ersetzt hat.

Diese Informationen können aus verschiedenen Gesichtspunkten kommentiert werden. Als aller erstes kann man die Fragen berücksichtigen, in Bezug auf welche die meisten Vorschläge abgegeben wurden. Aus einem anderen Gesichtspunkt kann man Fragen des RAP berücksichtigen, mit denen die SCA nicht vollkommen zufrieden waren. Nützlich waren daher alle Beiträge.

Man kann sehen, dass es die größte Beteiligung (59% der SCA) bei der Anzeige weiterer Daten- und Informationsbanken, zusätzlich zu denen, die in dem RAP angegeben sind, zwecks des im AI angewandten SUP-Verfahrens gegeben hat. Es handelt sich um Planungsinstrumente, die auf regionaler oder hydrographischer Ebene erarbeitet wurden und größtenteils schon im RAP als Plankategorien ohne eine Angabe der Regionen berücksichtigt sind.

Es folgen Angaben über die ökologischen Elemente, die in die Bewertung zur Ergänzung der Tabelle 5.1 dieses Berichts (47% der SCA) eingefügt werden müssen.

Den größten Prozentsatz der Zufriedenheit haben Fragen geliefert, die in folgendem Zusammenhang gestellt wurden:

- Angemessenheit des Tragweite und der Grads der Detailliertheit der Informationen, die in dem UB enthalten sein müssen (Frage Nr. 2.3), 61% der SCA haben angegeben, zufrieden zu sein (die anderen 31% haben es für erforderlich gehalten, beizutragen);
- Ausführlichkeit der Liste, die in dem RPA enthalten sind, der Pläne und Programme des Infrastrukturenanhangs, bei denen die Kohärenz (Frage Nr. 3) überprüft werden muss, mit der Zufriedenheit in Höhe von 59%.

Einen Zufriedenheitsgrad in Höhe von 81% haben die anderen zwei Vorschläge des RAP erreicht:

- Der Vorschlag über das Verfahren der Beteiligung und der Beratung;
- Der Vorschlag über die Strukturierung des Inhaltsverzeichnisses des Umweltberichts nach Kapiteln.

Schließlich wurde die Methodologie, die in dem Umweltbericht für die Bewertung der Umweltauswirkungen des Infrastrukturenanhangs dargestellt wurde von 94% der SCA als "eindeutig und ausführlich" bewertet. Es ist nur eine Anfrage gekommen, in der gebeten wurde, Aufschluss zu liefern (ARPA Friaul Julisch Venetien)

Eingliederung der Beiträge in den Umweltbericht

In dem Umweltbericht (Absatz 2.2) sind acht Prospekte enthalten – einer für jede Frage des Fragebogens die darstellen, wie in dem UB die einzelnen Beiträge berücksichtigt wurden, mit Verweis auf den Absatz, in den der Beitrag eingefügt oder behandelt wurde.⁹

Auch wenn der größte Teil der detaillierten Überlegungen der SCA bei dieser SUP sich wegen des rein strategischen Charakters als operativ unbrauchbar erwiesen haben, wurden sie in den Kap. 8 eingefügt. Dieser betrifft die „Umweltagenda“ der Maßnahmen, die die Funktionalen Bereiche implementieren werden, eingefügt, als Ergänzung der Kriterien für spätere Planungen, Projekte und Beurteilungen, da sie sehr oft in diesem Zusammenhang sehr nützlich waren.

⁹ Siehe <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1563/2539>

8 Wie erfolgt die Überwachung des AI?

Die Vorschriften über die SUP verlangen, dass der Umweltbericht Anweisungen hinsichtlich der Art enthalten muss, auf die die Überprüfung der Umweltauswirkungen erfolgen muss, die sich aus der Umsetzung des Planes ergeben. Wenn man den typischen Charakter der Pläne, die Gegenstand der SUP sind, und vor allem die Eigenschaft des Infrastrukturenanhangs zum DEF 2015 berücksichtigt, wird klar, dass eine genaue, ausführliche und wirksame ökologische Überwachung nur durch die Kooperation diverser Subjekte erfolgen kann – vor allem solcher Subjekte, die für die Umsetzung und die Leitung der einzelnen Vorhaben verantwortlich sind, die sich direkt oder indirekt aus dem Infrastrukturenanhang ergeben (ANAS, Regionen, RFI, Hafenbehörden usw.). Diese müssen dann die Ergebnisse der Überprüfungstätigkeiten zur Verfügung stellen. Es handelt sich um zwingende Überwachungen von Vorhaben, die unter der Einhaltung der Vorschriften über die UVP durchgeführt werden. Dies auch angesichts der Anweisungen der europäischen Richtlinie über die SUP 2001/42/EG auch des Gesetzesdekrets 152/06 im Hinblick auf die Notwendigkeit, doppelte Verfahren zu vermeiden und Informationen zu teilen.

Das System der Überprüfung, das für den Infrastrukturenanhang vorgesehen wurde, basiert teilweise auf Erfahrungen, die unter analogen Bedingungen gesammelt wurden. Insbesondere wurde entschieden nicht zu verlieren, was bereits im Rahmen der SUP des PON Infrastrukturen und Netze 2014-2020 festgelegt wurde. Diese hat vor allem einen „Permanenter Tisch zur ökologischen Überprüfung“ eingeführt, der aus den wichtigsten institutionellen Teilnehmern (Umweltministerium, Kultus- und Tourismusministerium, ISPRA usw.) besteht. Diese Anweisung kann sicherlich auch bei der Überprüfung des Infrastrukturenanhangs umgesetzt werden.

Man ist der Auffassung, dass auf die gleiche Art im Rahmen des Systems der Überwachung des AI auch die Ergebnisse erlangt werden können, die durch den Vergleich mit dem Umweltministerium und ISPRA im Hinblick auf Indikatoren erreicht wurden. Dieser Vergleich hat es ermöglicht, einen einfachen aber bedeutenden Satz festzulegen, der wie folgt gegliedert ist:

- **Verfahrensindikatoren;**
- **Kontextindikatoren;**
- **Beitragsindikatoren.**

Die Verfahrensindikatoren betreffen das materielle Fortschreiten der verschiedenen Initiativen des AI (zum Beispiel die Gesamtlänge der gebauten oder erneuerten Eisenbahnlinien, Eisenbahnverbindung mit den Häfen, Eisenbahnverbindung mit den Flughäfen usw.).

Die Kontextindikatoren stimmen mit den Umweltindikatoren überein, die in der Lage sind, den „Zustand“ der Umwelt anzugeben (zum Beispiel: hohe Schadstoffe, Grad der Luftverschmutzung im Vergleich zu der zugelassenen Höchstgrenze, Überschreitung der Grenzen der akustischen Grenzwerte). Tatsächlich stimmt die Kontextüberprüfung mit der Tätigkeit überein, die von den verschiedenen Behörden ausgeübt wird, insbesondere von den MATTM, ISPRA, ARPA der verschiedenen Regionen, den Universitäten und anderen Körperschaften, die den Zustand der Umwelt auf verschiedenen Ebenen vor allem durch die regelmäßig veröffentlichten Berichte über den Zustand der Umwelt erforschen. Auf lokaler Ebene kann es notwendig sein, ad hoc – Entnahmen zu machen.

Die Beitragsindikatoren (die auch als „Auswirkungsindikatoren“ definiert werden können) drücken das Maß der ökologischen Perturbation oder Variation, die wegen der Umsetzung der Maßnahmen eingetreten ist.

Die Aufwertung der Indikatoren, wie bereits angedeutet, müsste durch einen „bottom-up-Prozess“ erfolgen, der von der Peripherie (einzelne Maßnahmen) zum Zentrum (Ebene) geht.

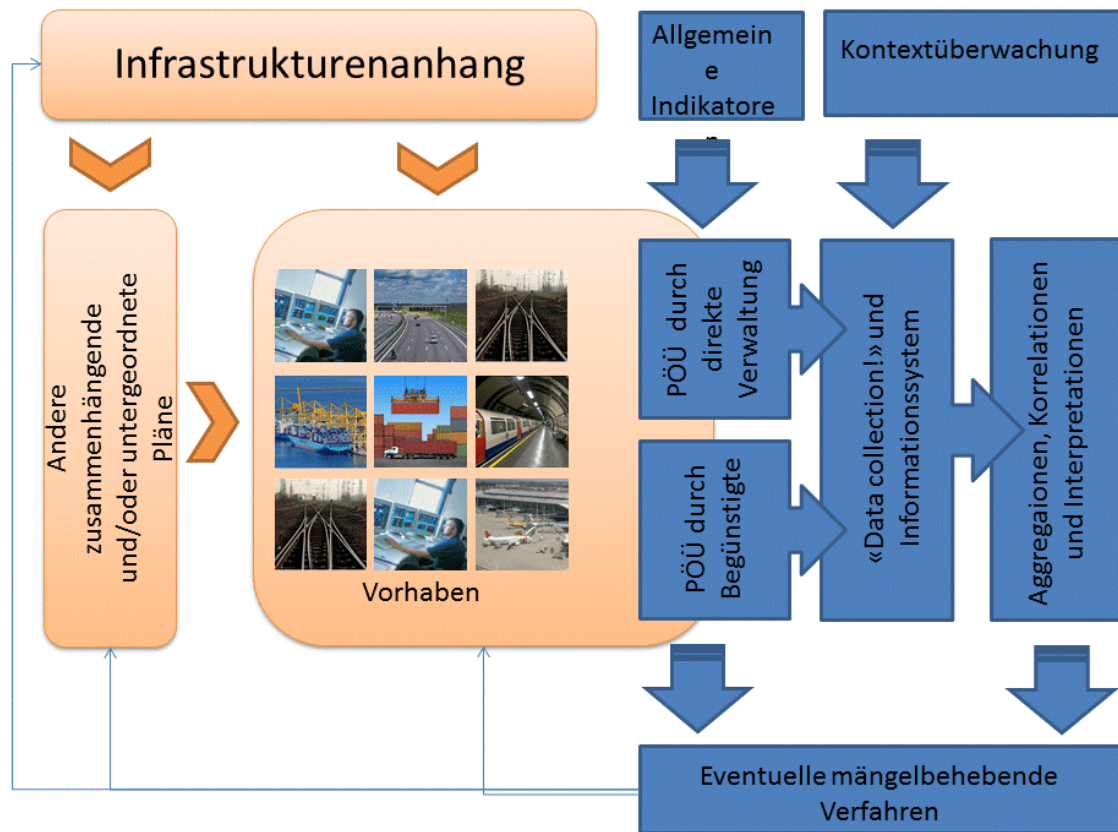
Leider berichten uns frühere Erfahrungen (ab der Überprüfung des PON Infrastrukturen und Netze) über die große Schwierigkeit der Funktion dieser Kette, die auf die mangelnde Pflichterfüllung und die Schwierigkeiten bei dem Austausch und Lieferung der Daten zurückzuführen sind.

Dies legt eine Prozessoptimierungsstrategie nahe, die sich auf zwei Fronten bewegt:

- Die Verwaltung des Produktionsprozesse und ein Datenaustausch, der zum Beispiel bei den Maßnahmen der UVP Vorschriften durch die zuständigen Behörden impliziert, die Herangehensweisen der „open data“ bei den Überwachungsplänen oder die Auferlegung einer ökologischen Überwachung auch für Vorhaben vorsehen, die nicht der UVP unterliegen (in diesem Fall könnte man zum Beispiel unter der Anwendung der Finanzierungsbedingungen handeln);
- Die Umsetzung Formen der Subsidiarität unter Einführung direkter Verwaltung der ökologischen Überwachung durch die zentralen Institutionen.

Bezüglich des letzten Punktes ist es angebracht, die Möglichkeit zu erkunden, mit dem Infrastrukturenanhang die Entwicklung eines Pilotenprojektes zu vereinigen, in dem ein Muster von Maßnahmen festgelegt wird, die nach der Art geordnet werden für die ein Plan der ökologischen Überwachung durch das MIT aufgestellt wird. Diese Piloteninitiative könnte ein Bezugsmodell und eine wichtige Grundlage für Daten liefern, die in der sind die fehlenden Informationen bei schlechter Funktion der Kette durch die Verantwortlichen der Umsetzung der Vorhaben zu ersetzen.

Am Ende dieser Tätigkeit der Datensammlung, die von den einzelnen Maßnahmen oder Maßnahmengruppen beginnt, wird es möglich sein, die notwendigen Sammlungen anzustellen und den eventuellen Beitrag im Hinblick auf die Änderung des Zustands zu überprüfen, in den Fällen in denen es möglich sein wird, den Charakter der Berichte über die Gründe und Auswirkungen festzustellen, um somit das Vorliegen anderer Beiträge auszuschließen. Das *Bild 1* stellt schematisch die allgemeine Logik dieser Herangehensweise dar.



Wie von Art. 18 des Gesetzesdekrets 152/06 vorgesehen, kann diese Tätigkeit die Notwendigkeit von Minderungs- oder Ausbesserungsmaßnahmen auf verschiedenen Ebenen entstehen lassen. Insbesondere auf der Planungsebene wird die Beurteilung kumulativer Auswirkungen auf besondere ökologische Elemente mit einem globalen Charakter Priorität haben. Zu erwähnen ist zum Beispiel die Gesamtbilanz des CO₂-Ausstoßes, der, falls er gegen die Erwartungen verstößt, die Intensivierung oder die Reduzierung einiger Strategien auslösen könnte.

Natürlich muss sich die ganze Tätigkeit der Überprüfung auf die Schaffung einer Verwaltungsstruktur stützen, deren Definition im Rahmen eines detaillierten Projekts in einer späteren Phase umgesetzt wird, nämlich dann, sobald es möglich sein wird, auch die Ergebnisse der SUP zu erhalten.

Sicherlich muss die Möglichkeit überprüft werden, die Erfahrungen, die im Rahmen des PON Infrastrukturen und Netze gesammelt wurde, wiederzugewinnen und zu integrieren, und zwar im Bereich der Koordinierung auf hohem Niveau („Ständiger Tisch“). Bei der operativen Verwaltung ist dagegen die Anforderung vorstellbar, eine besondere Task Force von Technikern einzurichten, die in der Lage sind, die Erhebung und die Behandlung der Daten sowie die Erstellung regelmäßiger Berichte mit einem spezifischen Informatiksystem zu garantieren.

Dieses Informatiksystem muss (eventuell unter der Verwendung gesammelter Erfahrungen im Rahmen des PON Infrastrukturen und Netze, vor allem die Abteilung Ökologische Überprüfung des Portals SIPONREM) die typischen Funktionen der Sammlung, Entwicklung, Analyse und Darstellung der Daten garantieren. Dabei müssen sowohl die Anforderungen der internen Kontrolle durch die Verwaltung als auch die der Veröffentlichung der Umweltinformationen nach den Grundsätzen berücksichtigt werden, die von der Aarhus-Konvention über den Zugang zu Umweltinformationen (in Italien im Jahr 2001 umgesetzt) festgelegt wurden. Unter diesem Gesichtspunkt ist eine Schnittstelle für einen einfachen Zugang zu den Informationen durch die Öffentlichkeit wichtig.