

II-6068 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA
 □ Pr.Zl. 5905/25-4-92

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Langthaler, Freunde und Freundinnen
 vom 20. März 1992, Zl. 2694/J-NR/1992
 □ "Partizipationsstandard im Eisenbahngesetz"

2670/AB

1992-05-21

zu 2694 IJ

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Kann im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren gegen die Errichtung von a) Hochleistungsstrecken, b) Seilbahnen und c) Verschubbahnhöfen ein dem gewerberechtlichen Anlagenverfahren ähnlicher Nachbarschaftsschutz geltend gemacht werden?"

Der Nachbarschaftsschutz ist im Eisenbahnrecht wegen der Bedeutung dieses Verkehrsbereiches und der vernetzten Struktur anders strukturiert als im Gewerberecht. Obwohl unter diesem Aspekt eine ausdrückliche Bevorzugung von Einzelinteressen gegenüber dem Gesamtinteresse nicht verantwortbar wäre, muß aber ohnehin über alle vom Bauvorhaben berührten Interessen von Amts wegen entschieden werden:

- bei Eisenbahnstrecken nach dem Hochleistungsstreckengesetz in Verbindung mit dem Eisenbahngesetz
- bei Eisenbahnneubauten, insbesondere bei Seilbahnen, schon im Konzessionsverfahren
- bei den übrigen Eisenbahnneubauten, so auch bei Verschubbahnhöfen, gem. dem Eisenbahngesetz.

Zu den Fragen 2 und 3:

"Welcher Personenkreis - über die beanspruchten Grundbesitzer hinaus - kann im eisenbahnrechtlichen Verfahren Einwendungen machen und was kann Gegenstand dieser Einwendungen sein?"

Was können die Grundeigentümer/innen im Bauverbotsbereich, im Feuerbereich und im Gefährdungsbereich in den Fällen a) bis c) jeweils einwenden?"

Lehre und Rechtssprechung stimmen überein, daß die Parteistellung im § 34 Abs. 4 des Eisenbahngesetzes nicht abschließend, sondern nur demonstrativ geregelt ist (arg. "insbesondere") und daß die Frage der Parteistellung von der Behörde im Einzelfall zu prüfen ist. Auch der Gegenstand der Einwendungen ist nicht limitiert (arg. im § 35 Abs. 2 Eisenbahngesetz: "... alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen ...").

Zu den Fragen 4 und 5:

"a) Inwiefern können die im UVP-Gesetzesentwurf (§ a Abs. 2) angesprochenen Ziele wie

- "1. Schutz der menschlichen Gesundheit,
- 2. Bewahrung der natürlichen Umwelt als Grundlage allen Lebens,
- 3. die Erhaltung oder Verbesserung der Umweltbedingungen als Beitrag zur Lebensqualität und
- 4. die Erhaltung der Artenvielfalt und der Reproduktionsfähigkeit des Ökosystems"

mittelbar über subjektiv-öffentliche Rechte von den Parteien des eisenbahnrechtlichen Verfahrens geltend gemacht werden?

b) Inwiefern müssen diese Ziele/Kriterien in der Trassenfestlegung nach dem HochleistungsstreckenG und der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung verwirklicht werden?

Warum wurde der bereits lange erkannten Unzulänglichkeit des Eisenbahngesetzes in der Frage des Umweltschutzes (siehe Zitat oben) bisher nicht Rechnung getragen und eine entsprechende Novellierung dem Parlament vorgelegt?"

Wenn das Eisenbahngesetz einerseits im Konzessionsverfahren (§ 17) von den öffentlichen Interessen und im Baugenehmigungsverfahren (§ 35) von allen sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen spricht, sind die in der Anfrage angesprochenen Ziele zweifellos enthalten. Es kann keine Frage sein, daß das öffentliche Interesse im Lichte der zum Zeitpunkt des aktuellen Anlaßfalles relevanten gesellschaftspolitischen Anlagen zu sehen ist. Das an der inzwischen erfolgten Rechtssprechung des Verfassungsgerichtshofes orientierte Hochleistungsstreckengesetz aus dem Jahre 1989 enthält bereits die für diese Zwecke

- 3 -

gängigen Begriffe wie Umweltverträglichkeit und Umweltbeeinträchtigung. In diesem Zusammenhang darf ich auch darauf hinweisen, daß auf dem Seilbahn- und auf dem Schienenbahnsektor von jeher den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren Experten (Natur- und Landschaftsschutz, Kulturbautechnik, Forsttechnik, Wasserrecht etc.) zugezogen werden, deren Forderungen in den eisenbahnbehördlichen Genehmigungsbescheiden als Auflagen enthalten sind.

Das angesprochene Zitat stellt einerseits eine bloße Verfassermeinung dar und bezieht sich andererseits nur auf den Seilbahnsektor. Die eigentliche Belastung sind die Schipisten, auf die sich aber das Eisenbahngesetz nicht bezieht und die gemäß der Generalklausel des Art. 15 B-VG in Gesetzgebung und Vollziehung Ländersache sind.

Zu Frage 6:

"Welche Änderungen des Eisenbahngesetzes und des Hochleistungsstreckengesetzes sind beabsichtigt, um den Kriterien und Zielen des UVP-Gesetzes eine entsprechende Grundlage in den Materiengesetzen zu geben?"

Wenn das geplante Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz ohnehin auch für Eisenbahnen gelten soll, besteht kein Anlaß, die Ziele dieses Gesetzes im Eisenbahngesetz nochmals auszufeuformulieren.

Wien, am 19. Mai 1992

Der Bundesminister

