



GZ: 17963/30-Z4/99

An das
Bundesministerium für
Wirtschaftliche Angelegenheiten
z.Hd. Herrn Dr. Schiendl
Stubenring 1
1011 Wien

Betreff: Bundesstraßengesetznovelle

Bezug: do. GZ: 808.110/5-VI/11-99

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr übermittelt in Ergänzung zur ho. GZ:
17963/28-Z4/99 folgende Stellungnahme:

Zu § 4 (2) lit. a:

Die Regelung, wonach nunmehr eine Verordnung des BmwA (auch) für Straßenumlegungen zur Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen erforderlich ist, in mehrfacher Hinsicht problematisch: Aus fachtechnischer Sicht stellt dieser neue Tatbestand jedenfalls - entgegen den Erläuterungen - trotz des „vereinfachten Verfahrens keine Verfahrensvereinfachung dar. Aus (kompetenz)rechtlicher Sicht ist die neue Einbeziehung der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen jedoch nicht unbedenklich: Gemäß § 48 (1) EisbG 1957 idgF. steht dem BMWV auf Antrag oder von amtswegen ein Anordnungsrecht betreffend die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege bei Kreuzungen von Haupt- oder Nebenbahnen mit Straßen zu. Diese Anordnung und die Entscheidung über

Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
A-1030 Wien

Tel 01 71162-0
DVR 0000175

- 2 -

die Kostentragung hat (unbeschadet der Bestimmungen des Absatz 6) bei Bundesstraßen im Einvernehmen mit dem BMwA, bei allen übrigen Straßen nach Anhörung des Landeshauptmannes zu ergehen. Weder der vorliegende Gesetzesentwurf noch die Erläuterungen zu diesem lassen erkennen, in welchem Verhältnis das in Absatz 2 normierte Verordnungsrecht zum Anordnungsrecht und der Zuständigkeit des BMWV als Eisenbahnbehörde steht.

Die Regelung der Herstellung, Um- und Ausgestaltung der Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen sowie die Regelung der Tragung der Kosten für solche baulichen Maßnahmen steht als Angelegenheit des „Verkehrswesens bezüglich der Eisenbahnen“ gemäß Art. 10 Z. 9 B-VG in Gesetzgebung und Vollziehung dem Bund (und damit wohl dem BMWV) zu.

Anders als das EisbG sieht der vorliegende Gesetzesentwurf jedoch nicht einmal eine Einvernehmensherstellung zwischen dem BMWV und dem BmwA vor. Betreffend diese Änderungen des BstrG ist zudem - entgegen dem Vorblatt zu den Erläuterungen, das hinsichtlich der §§ 4 und 5 das Bestehen von Alternativen zu den vorgenommenen Änderungen ausschließt - kein EU-rechtlicher Änderungs- bzw. Umsetzungsbedarf ersichtlich; die Änderungen sollten daher auf den aktuellen Umsetzungsbedarf beschränkt bleiben.

Zu § 4 (5):

Diese Regelung normiert, daß im Falle der Änderung von Bundesstraßenprojekten unter bestimmten, dort genannten Voraussetzungen eine Wiederholung des Anhörungsverfahrens nicht erforderlich ist. Der Gesetzeswortlaut spricht zwar lediglich von „Anhörungsverfahren“ (vgl. § 5 (1) des Entwurfes), im Zusammenhang mit den Erläuterungen zu dieser Gesetzesstelle (arg.:“ohne Durchführung eines neuerlichen Verfahrens“) und der weiteren Regelung, daß auch die Erlassung einer neuen („Ände-rung“ der) Verordnung bei Vorliegen der Voraussetzungen nicht erforderlich ist, kann nicht davon ausgegangen werden, daß die öffentlichen Einsichtsrechte gemäß § 5 (2) in ausreichendem Maße gewährleistet werden:

Allenfalls betroffenen Dritten („jedermann“) würde damit jede Möglichkeit genommen, zu Änderungen des Projekts und deren Auswirkungen Stellung zu nehmen. Deren Interessenschutz könnte dadurch zumindest beeinträchtigt zu werden. Jedenfalls scheint es - ungeachtet allfälliger

verfassungsrechtlicher Bedenken - problematisch, sogar wesentliche Änderungen von Projekten
(auch) nach Abschluß des Trassenfeststellungsverfahrens ohne nochmaligem

- 3 -

Verfahren zuzulassen, insbesondere, da eine gleichwertige Regelung für Eisenbahnvorhaben nicht beabsichtigt sein dürfte.

Unabhängig davon begründen die Begriffe „in Summe (?) keiner Verschlechterung (?) der im § 4 (1) genannten Voraussetzungen“ (insbesondere im Zusammenhang mit den unbestimmten Gesetzesbegriffen in Absatz 1 dieser Bestimmung) und damit „mitwirkenden (?) Behörden „erheblichen Ermessensspielraum und Auslegungsbedarf.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Umweltgerechtigkeit von Eisenbahn- und Straßenbauvorhaben und dem Umstand, daß Eisenbahnen systembedingt (wesentlich größere Mindestradien, geringe mögliche Steigungen etc.) schwieriger zu trassieren sind, sollte - aus ökologischen und volkswirtschaftlichen Überlegungen heraus und trotz der Annahme, daß im zu novellieren beabsichtigten HLG eine gleichwertige Möglichkeit zur vorläufigen Trassensicherung auch für Schieneninfrastrukturvorhaben geschaffen wird - insbesondere hinsichtlich der Trassierung eine Besserstellung von Eisenbahnvorhaben vorgesehen werden.

Gleichzeitig wird mitgeteilt, daß 25 Exemplare dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt werden.

Wien, am 10. Mai 1999

Für den Bundesminister:

Mag. Dr. Stadler

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung: