

# Abweichende persönliche Stellungnahme

gemäß § 42 Abs. 5 GOG

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser und Heidemarie Rest-Hinterseer

zum Bericht des Verkehrsausschusses (1002 der Beilagen) über das Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (995 der Beilagen)

Die Umsetzung der Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme müsste, um ihrer Intention zu entsprechen und gesamtwirksam zu werden, bundeseinheitlich erfolgen. Dies hätte so wie bei der Umweltverträglichkeitsprüfung für Projekte einer Kompetenzänderung zugunsten des Bundes bedurft. Diesen Weg ist man nicht gegangen, so dass jetzt zB bei Verkehrsanlagen, die der Landeskompentenz unterliegen landesgesetzliche Regelungen notwendig sind und für Verkehrsanlagen, die der Bundesgesetzgebung unterliegen, bundesgesetzliche Regelungen erlassen werden müssen. Eine Gesamtbeurteilung des Verkehrswegenetzes im Sinne umweltoptimaler Lösungen ist so nicht möglich. Die Bundesregierung hat aber auch auf Bundesebene keine einheitliche Umsetzung zuwege gebracht. Neben der Implementierung der RL im Wasserrechtsgesetz und im Abfallwirtschaftsgesetz erleben wir jetzt den dritten Gesetzgebungsakt auf Bundesebene, der noch dazu jeweils nur Prüfungen von Bahn-, Straßen- und Wasserstraßenplänen vorsieht. Außerdem stellt sich die Frage, inwiefern sichergestellt wird, dass jeder Plan (auf Bundes- und Landesebene), der geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet zu beeinträchtigen, aber nicht in den Verkehrs-, Abfall- oder Wassersektor fällt, erfasst werden wird.

Das Verkehrsministerium sträubte sich lange, überhaupt einen Umsetzungsbedarf anzuerkennen. Nun mit einjähriger Verspätung liegt der Gesetzesentwurf vor. Es wurde die Chance vertan, aus Anlass dieses Umsetzungsbedarfs ein verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsplanungsgesetz zu schaffen und hiermit die rechtliche Verankerung des Generalverkehrsplans vorzunehmen, damit dieser zur Gänze in Bezug auf die noch nicht verwirklichten Projekte einer Umweltprüfung unterzogen werden kann. Das Gesetz läuft auf eine weitere sektorspezifische Umweltprüfung von Einzelprojekten hinaus, freilich zu einem früheren Stadium als bei der Projekt-UV. Dem Geist der Strategischen Umweltprüfung wird damit keineswegs entsprochen. Darüber hinaus wurde aber auch richtlinienwidrig kein Auftrag an die entscheidende planerlassende Behörde, den BMVIT, erteilt, den Umweltbericht und die Stellungnahmen der Behörden und der Öffentlichkeit zu berücksichtigen. So ist zu befürchten, dass viel Aufwand mit wenig Effekt für die Umwelt betrieben werden wird. Symptomatisch ist, dass die „Umwelt“ im Gesetzestitel nicht vorkommt. Dies verstärkt den Eindruck, dass das Gesetzesvorhaben eher einer Bund-Länder-Koordination im Verkehrsbereich verpflichtet ist.

Die Forderungen der Grünen zur Regierungsvorlage in der Fassung des im Ausschuss eingebrachten Abänderungsantrags lauten wie folgt:

- Der Gesetzestitel sollte lauten: Bundesgesetz über die Strategische Umweltprüfung im Verkehrsbereich
- Rechtliche Verankerung des Generalverkehrsplans und Pflicht zur Revision
- Umweltprüfung für den Generalverkehrsplan und seine Revisionen inkl. Rechtsschutzinstrumente für NGO im Fall der Missachtung der Umweltprüfung bei der Planentscheidung
- Aufnahme von Fughäfen, sonstigen umweltrelevanten Eisenbahnen und Häfen in die Umweltprüfungspflicht

- Berücksichtigungspflicht des Umweltberichts und der Stellungnahmen bei der Planentscheidung (siehe noch § 11 im Ministerialentwurf)
- Übergangsbestimmungen zur Erfassung der Netzänderungen, die nach dem 21. Juli 2004, der Umsetzungsfrist förmlich eingeleitet wurden
- Einbindung der NGO, der Umweltschutzverbände und des BMLFUW bei der Entscheidung über eine Ausnahme von der Umweltprüfung im Wege einer Parteistellung (Waffengleichheit für die Umwelt), Recht auf VwGH-Beschwerde gegen Ausnahmeentscheidung des BMVIT (siehe hingegen § 3 Abs 2 des Gesetzesentwurfs)
- Stärkung und Konkretisierung der Umweltziele, denen Verkehrspläne und Umweltberichte entsprechen müssen (siehe hingegen § 5 Zif 4 des Gesetzesentwurfs: von den 10 Zielen, denen Verkehrspläne entsprechen sollen, ist eines dem Umweltschutz gewidmet; es erfolgt keine konkrete Nennung der internationalen Vereinbarungen zum Schutz der Umwelt wie zB das Kyoto-Protokoll oder die Alpenkonvention; siehe weiters die unzureichende Umsetzung der Anforderungen für den Umweltbericht nach Anhang I lit e der Richtlinie in § 6 Abs 2 Zif 7 des Gesetzesentwurfs!)
- Erstellung des Umweltberichts durch eine vom Projektbetreiber unterschiedliche amtliche Stelle (siehe hingegen § 4 des Gesetzesentwurfs)
- Einbeziehung der Öffentlichkeit vor Erstellung des Umweltberichts (Scoping-Phase), (siehe hingegen § 4 des Gesetzesentwurfs)
- Besondere Informationspflichten des BMVIT gegenüber NGO, die nach § 19 UVP-G anerkannt sind (siehe hingegen § 8 Abs 1 des Gesetzesentwurfs)
- „Prüfung der Verträglichkeit“ des Verkehrsplanentwurfs mit den Raumordnungsplänen und Fachplanungsakten der Länder und den Schutzgebietsausweisungen (wie in Anhang 2 zum UVP-G definiert), (siehe hingegen § 6 Abs 2 Zif 1 und 6 des Gesetzesentwurfs, die bloß die Darstellung der „Beziehung“ zu anderen Plänen und der „Probleme“, die sich für schutzwürdige Gebiete ergeben, fordern)
- Aufnahme der Gemeinden in die begutachtenden Behörden; statt der Landesregierung sollte das für Natur- und Umweltschutz zuständige Landesregierungsmitglied zur Begutachtung berechtigt sein (siehe hingegen § 2 Abs 3 des Gesetzesentwurfs)
- Konkretisierung der Überwachungsmaßnahmen und Ergänzung der gesetzlich möglichen Abhilfemaßnahmen (siehe hingegen § 10 des Gesetzesentwurfs)

Da der Gesetzesentwurf idF des Ausschussberichts diesen Forderungen nicht entspricht, konnte ihm nicht zugestimmt werden.