

Stellungnahme

Eingebracht von: Gradišnig, Petra

Eingebracht am: 23.02.2021

Zu Z. 20:

Gemäß § 26 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen sind Zu- und Abfahrten auf und von Bundesstraßen nur in Form von Anschlussstellen zulässig. Im vorliegenden Entwurf Z 4, zu § 2 Abs. 2 Z. 5, ist die direkte Anbindung von Park & Ride Anlagen an Bundesstraßen geplant. Nach den Erläuterungen soll damit unter anderem erreicht werden, dass zu einer Verbesserung der intermodalen Verknüpfung des Verkehrsträgers Straße mit anderen Verkehrsträgern beigetragen wird und die Stadtkerne möglichst von Verkehr entlastet werden. Dieser Vorschlag wird begrüßt.

Bereits im Zuge der Novelle 2013 durch BGBl. I 34/2013 wurden Verknüpfung des Verkehrsträgers Straße mit den Verkehrsträgern Schiene, Luft und Wasser verbessert, indem bestimmte Anlagen der Verkehrsträger Schiene, Luft und Wasser direkt an das höherrangige Straßennetz angebunden wurden. Dem Bericht des Verkehrsausschusses folgend, sollte bereits im Jahr 2013 die Möglichkeit geschaffen werden, den durch diese Anlagen verursachten Schwerverkehr auf kurzem Wege dem höherrangigen Straßennetz zuzuführen, wodurch Transportwege verkürzt werden und das niederrangige Straßennetz entlastet wird. Diese Überlegungen haben nach wie vor Gültigkeit und insbesondere werden Regelungen unterstützt, die ermöglichen, den Schwerverkehr rasch dem höherrangigen Straßennetz zuzuführen.

Auch die Regelung des § 26 Abs. 2 trägt dazu bei, das niederrangige Straßennetz zu entlasten. Gemäß § 26 Abs. 2 in der geltenden Fassung kann der befristeten Zu- und Abfahrten zu und von Baustellen im Zusammenhang mit der Errichtung von im öffentlichen Interesse liegenden Infrastrukturbauten zugestimmt werden, sofern sichergestellt ist, dass deren Benützung nicht jedermann offen steht und für die Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind. Fraglich ist, warum nur befristete Zu- und Abfahrten zu und von Baustellen im Zusammenhang mit der Errichtung von Infrastrukturbauten erfasst werden. Es sollte überlegt werden, weitere temporäre Zu- und Abfahrtmöglichkeiten an neuralgisch wichtigen Punkten zu ermöglichen.

Neben der Errichtung von Infrastrukturbauten kann auch die Erschließung von Abbauquellen für mineralische Rohstoffe, deren Abbau im öffentlichen Interesse steht, die Errichtung einer temporären Zu- und Abfahrt notwendig machen. Bereits im Arbeitsprogramm 2019–2024 des Landes Vorarlberg wurde die hohe Bedeutung der Versorgung Vorarlbergs mit mineralischen Rohstoffen hervorgehoben. Dies betrifft vor allem die Versorgung mit hochwertigen Betonkiesen sowie mit Wasserbausteinen. Aufbauend auf den Ergebnissen der Bedarfsstudie 2018 zur Baurohstoffversorgung in Vorarlberg ist diese Versorgung im erforderlichen Umfang unter Berücksichtigung von Aspekten des Natur- und Umweltschutzes sicherzustellen. Dabei hat die Erschließung oder Erweiterung bestehender Abbauquellen Vorrang vor Neuerschließungen. Es hat sich gezeigt, dass Schwerverkehr im Zusammenhang mit Rohstoffabbaugebieten oftmals zu

einer Belastung der Bevölkerung führt und Alternativen zur Umfahrung von Stadt- und Ortskernen gefordert werden. Für den Schwerverkehr im Zusammenhang mit dem Abbau und der Erschließung von Rohstoffquellen wird ebenfalls angeregt, die Möglichkeit einer temporären Zu- und Abfahrt auf das höherrangige Straßennetz zu eröffnen.

Dieser Ansatz steht auch im Einklang mit dem Arbeitsprogramm der Bundesregierung. Nach dem zitierten Arbeitsprogramm der Bundesregierung für die Jahre 2020–2024 ist der Transport von Waren eine Voraussetzung für unsere Wirtschaft. Ein zukunftsfähiger Standort braucht ein innovatives, effizientes und gut funktionierendes Transportsystem. Gleichzeitig besteht die Notwendigkeit, das Verkehrssystem im Einklang mit den Klimazielen anzupassen. Die Versorgung mit mineralischen Rohstoffen ist ein wichtiger Teil der österreichischen Wirtschaft, und die Rohstoffsicherung liegt im Interesse aller Bundesländer. Darüber hinaus würde dies zu einer Entlastung von Gemeinden führen, da in der Praxis vielfach die Notwendigkeit besteht, die Stadt- und Ortskerne zu entlasten.

Es besteht auch keine sachlich gerechtfertigte Differenzierung zwischen Zu- und Abfahrten zu und von Baustellen für im öffentlichen Interesse liegenden Infrastrukturbauten und Zu- und Abfahrten zu und von Abbauquellen, wenn der Abbau der mineralischen Rohstoffe im öffentlichen Interesse steht. Vielmehr stehen Baustellen im Zusammenhang mit der Errichtung von Infrastrukturbauten und Rohstoffabbaugebiete in Abhängigkeit zueinander. Ohne die erforderlichen Rohstoffe können im öffentlichen Interesse liegende Infrastrukturbauten nicht errichtet werden. Die Errichtung von Infrastrukturbauten im öffentlichen Interesse setzt den Zugang zu Rohstoffquellen und deren Abbau voraus. Es besteht daher ein öffentliches Interesse an der Erschließung von diesen Rohstoffabbaugebieten. Die Sachverhalte sind einander im Wesentlichen ähnlich, auch wenn in der geltenden Fassung des § 26 Abs. 2 lediglich temporäre Zu- und Abfahrten von und zu Baustellen im Zusammenhang mit der Errichtung von im öffentlichen Interesse liegenden Infrastrukturbauten möglich sind. Für diese unterschiedliche Behandlung gibt es keinen objektiven Grund (vgl. etwa Berka/Binder/Kneihs, Die Grundrechte (2019), 2. Auflage, 532 ff).

Vielmehr zeigt sich das bestehende öffentliche Interesse am Rohstoffabbau bereits an den Bestimmungen des MinroG. Gemäß § 83 Abs. 1 Z. 1 MinroG ist die Behörde verpflichtet, die öffentlichen Interessen an der Genehmigung eines Gewinnungsbetriebsplans für grundeigene mineralische Rohstoffe mit gegenläufigen öffentlichen Interessen abzuwägen (VwGH 2.2.2012, 2009/04/0235). Was öffentliche Interessen iSd Bestimmung sind, definiert § 83 Abs. 2 MinroG. Konkret fällt darunter die Mineralrohstoffsicherung, die Mineralrohstoffversorgung, die im Zeitpunkt des Ansuchens gegebene Raumordnung und örtliche Raumplanung, der Schutz der Umwelt, die Wasserwirtschaft, der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbaren Belästigungen durch den Abbau, die Anlagen sowie den erregten Verkehr, und die Landesverteidigung. Insbesondere hat die Behörde bei der Abwägung der öffentlichen Interessen auf die Standortgebundenheit von Vorkommen grundeigener mineralischer Rohstoffe und deren Verfügbarkeit sowie die Minimierung der Umweltauswirkungen durch möglichst kurze Transportwege Bedacht zu nehmen (vgl. § 83 Abs. 2 MinroG).

In das System des § 26 Abs. 2 würde sich daher die Option einfügen, eine temporäre Zu- und Abfahrt zu und von Abbauquellen errichten zu können, die es ermöglicht, den Schwerverkehr auf kurzem Wege dem höherrangigen Straßennetz zuzuführen und das niederrangige Straßennetz zu entlasten. Um sicherzustellen, dass solche temporären Zu- und Abfahrten die Ausnahme bleiben, könnte die Regelung an den Nachweis des öffentlichen Interesses am Rohstoffabbau anknüpfen.

Ebenso könnten topografische Aspekte, das Flächenmaß des Abbaugebiets oder das abzubauende Volumen berücksichtigt werden. Praktikabel wäre in diesem Fall, die entstehenden Kosten den Betreibern der jeweiligen Abbauquellen vorzuschreiben.

§ 26 Abs. 2 soll dahingehend erweitert werden, dass temporäre Zu- und Abfahrten zur Erschließung von Abbauquellen genehmigt werden können. Der Errichtung von befristeten Zu- und Abfahrten gemäß § 26 Abs. 2 für die vorgenannten Zwecke könnte mit folgender Regelung entsprochen werden: „Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann jedoch befristet Zu- und Abfahrten zu und von Abbaufeldern, für die ein genehmigter oder zu genehmigender Gewinnungsbetriebsplan (§§ 80 bis 85 iVm §§ 112 bis 116 MinroG) vorliegt und sowie zu und von Baustellen, die im Zusammenhang mit der Errichtung von im öffentlichen Interesse liegenden Infrastrukturbauten stehen, zustimmen, sofern sichergestellt ist, dass deren Benützung nicht jedermann offen steht und für die Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind. Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) bei geänderten Verhältnissen oder nach Ablauf der Frist die Anpassung oder die gänzliche Entfernung der Zu- und Abfahrten auf Kosten des Anschlussberechtigten anzuordnen.“