

1505 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

Bericht des Bautenausschusses

über die Regierungsvorlage (1459 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird
und

über den Antrag der Abgeordneten Doktor Schmidt und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird (32/A)

Die Abgeordneten Dr. Schmidt, Meißl, Doktor Scrinzi und Genossen haben am 26. April 1972 den obgenannten Antrag betreffend Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 eingebracht und wie folgt begründet:

Zu Art. I:

Da sich entgegen allen Warnungen der Fachleute und den Protesten der betroffenen Bevölkerung die Pläne mehren, Autobahnen und Schnellstraßen mitten durch dichtverbautes Gebiet zu führen, soll im § 4 Abs. 1 die Verpflichtung aufgenommen werden, bei der Festlegung des Straßenverlaufs auf die Belange des Umweltschutzes Bedacht zu nehmen.

Im Zuge der Planung des Straßenverlaufes der Pyhrnautobahn und des Autobahn- und Schnellstraßennetzes im Raum Wien wurde die Frage einer gerechtfertigten, echten Entschädigung für zu enteignende Baugrund- und Eigenheimbesitzer wieder aktuell. Bei Prüfung dieser Frage ergab sich, daß die Grundsätze für die Schadlöshaltung der zu enteignenden Personen im Bundesstraßengesetz enger festgelegt sind, als dies im Eisenbahnenteignungsgesetz 1954 der Fall ist. Darüber hinaus ist auf die besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse und Probleme der Personen, deren Wohnsitz durch Enteignungsmaßnahmen bedroht wird, nicht in ausreichendem Maße Rücksicht genommen.

Zu Art. II und III:

Da der Vollausbau der Südautobahn (A 2) frühestens Mitte der achtziger Jahre erfolgen wird, erscheint es notwendig, in der Zwischenzeit die Hauptverbindungen von Wien sowie aus

dem obersteirischen Raum nach Klagenfurt (die Teilstücke der B 96 und der B 83) als Bundes schnellstraßen rasch auszubauen.

Der vorliegende Antrag sieht daher vor, die S 36 um die Teilstrecke der nunmehrigen B 96 (Murtalstraße) von Thalheim bei Judenburg bis Scheifling sowie die Teilstrecke der B 83 (Kärntner Straße) von Neumarkt bis Klagenfurt zu verlängern. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Bezeichnungen der Murtal Schnellstraße, der Kärntner Straße sowie der Murtal Straße entsprechend dem nunmehrigen Verlauf abzuändern.

Der Verlauf der Pyhrnautobahn im Raum Graz wurde zwar im Bundesstraßengesetz 1971 im Verzeichnis 1 Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) nicht festgelegt, doch ist die Trassenführung durch die Beschreibung der Strecke der im Verzeichnis 3 Bundesstraßen B unter den Nummern B 67 und B 67 c angeführten Bundesstraßen mit „Graz/Eggenberg (A 9)“ bzw. „Graz/Wetzelsdorf (A 9)“ präjudiziert.

Die Trassenführung der Pyhrnautobahn durch die genannten Gebiete Eggenberg und Wetzelsdorf sowie durch Straßgang und Gösting würde jedoch schwerwiegende Nachteile für die Grazer Bevölkerung mit sich bringen. Der vorliegende Antrag soll daher durch die Beseitigung der Klammerausdrücke „(A 9)“ eine andere Trassenführung der Pyhrnautobahn außerhalb von Graz (etwa hinter dem Plabutsch) ermöglichen. Dabei sollen jedoch die Straßenverbindungen der A 9 mit der Grazer Ringstraße aufrechterhalten bleiben.

Gegen einen Bau der Pyhrnautobahn mitten durch Graz sprechen sowohl verkehrstechnische, kommunalpolitische, wirtschaftliche und soziale Gründe als auch vor allem schwerwiegende Bedenken von Fachleuten auf dem Gebiete des Umweltschutzes.

Die Bundesregierung hat am 28. Jänner 1975 dem Nationalrat eine Regierungsvorlage betreffend eine Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 zugeleitet.

Durch diese Regierungsvorlage sollen die Interessen der Umwelt bzw. der Anrainer beim Bundesstraßenbau berücksichtigt werden. Das Bundesstraßengesetz soll dahingehend geändert werden, daß auch Anlagen zum Schutz der Nachbarn vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr zu Bestandteilen der Bundesstraße werden. Der Träger der Straßenbaulast soll verpflichtet werden, bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen vorzusorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf der Straße sich abwickelnden Verkehr herabgesetzt werden.

Weiters sollen nicht nur die Länder und Gemeinden, sondern auch die Nachbarn Gelegenheit zur Stellungnahme vor der endgültigen Trassenfestlegung des Bundesstraßen-Neubaues bzw. der Umlegung einer Bundesstraßenstrecke haben.

Der Bautenausschuß hat beide Vorlagen in seiner Sitzung am 6. März 1975 unter Zugrundelegung der Regierungsvorlage als Verhandlungsgrundlage in Verhandlung genommen. In der Debatte, an der sich die Abgeordneten Doktor Gruber, Dipl.-Ing. Hanreich, Suppan, Pölz sowie Bautenminister Moser beteiligten, wurden von den Abgeordneten Suppan und Pölz bzw. Doktor Gruber, Dipl.-Ing. Hanreich, Pölz Abänderungsanträge gestellt. Weiters wurde der vorliegende Initiativantrag der Abgeordneten Dr. Schmidt und Genossen (32/A) als Abänderungsantrag zur Regierungsvorlage eingebracht.

Bei der Abstimmung wurde die Regierungsvorlage unter Berücksichtigung des Abänderungsantrages des Abgeordneten Pölz zu Art. I Z. 3 (§ 7 Abs. 2) sowie des gemeinsamen Abänderungsantrages der Abgeordneten Doktor Gruber, Pölz, Dipl.-Ing. Hanreich zu Art. I Z. 6 (§ 24 Abs. 5) teils einstimmig, teils mehrstimmig angenommen.

Die Abänderung im Art. I Z. 3 beinhaltet eine Streichung des in der Regierungsvorlage enthaltenen Klammerausdruckes „(landwirtschaftliche Nutzung, Industriegelände und der gleichen)“. Durch die Abänderung im Art. I Z. 6 soll die bisherige Haftung des Bundes für seine Organe dadurch erweitert werden, daß statt dem in der Regierungsvorlage vorgesehenen vorsätzlichen und grob fahrlässigen Verschulden die Worte „wenn Organe des Bundes ein Verschulden trifft“ treten.

Die anderen oben erwähnten Abänderungsanträge fanden nicht die erforderliche Mehrheit des Ausschusses.

Der Initiativantrag der Abgeordneten Doktor Schmidt und Genossen (32/A) ist somit als erledigt anzusehen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Bautenausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, am 6. März 1975

Steininger
Berichterstatter

Regensburger
Obmann

**Bundesgesetz vom XXXXXXXX, mit dem
das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird.**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, wird wie folgt geändert:

1. § 3 hat zu lauten:

„§ 3. Bestandteile der Bundesstraße

Als Bestandteile der Bundesstraße gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Rad- und Gehwege, Parkflächen, Haltestellenbuchtten, der Grenzabfertigung dienende Verkehrsflächen, auch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße, wie Tunnels, Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern, Straßenböschungen, Straßengräben, ferner im Zuge einer Bundesstraße gelegene Anlagen zum Schutz der Nachbarn vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Bundesstraße, insbesondere gegen Lärmeinwirkung, und schließlich im Zuge einer Bundesstraße gelegene, der Erhaltung und der Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienende bebaute und unbebaute Grundstücke.“

2. Dem § 4 ist ein Abs. 5 anzufügen:

„(5) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 sind die Planunterlagen (Abs. 4) oder bei Ermangelung solcher der Entwurf der Verordnung durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und durch Anschlag an den Amtstafeln des Amtshauses (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist können von den Eigentümern, den Servitutsberechtigten und den Bestandnehmern der durch die künftige Straßentrasse betroffenen Grundstücksteile (§ 15 Abs. 2) schriftlich Äußerungen bei der Gemeinde eingebracht werden. Diese hat die Äußerungen zu prüfen und mit dem

Ergebnis der Prüfung gesammelt dem Bundesminister für Bauten und Technik zu übermitteln.“

3. § 7 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzusorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den künftigen Verkehr auf der Bundesstraße soweit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand ermöglicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar ist. Subjektive Rechte werden hiernach nicht begründet.“

4. Dem § 7 ist ein Abs. 3 anzufügen:

„(3) Die Eigentümer von der Bundesstraße benachbarten Grundstücken haben keinen Anspruch auf Entschädigung gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) als Träger der Straßenbaulast für Einwirkungen, die von dem Verkehr auf der Bundesstraße ausgehen.“

5. Der bisherige Abs. 2 des § 7 erhält die Absatzbezeichnung (4).

6. § 24 Abs. 5 hat zu lauten:

„(5) Die Eigentümer von der Bundesstraße benachbarten Grundstücken können die beim Bau einer Bundesstraße von Grundstücken des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) ausgehenden Einwirkungen nicht untersagen. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benützung des nachbarlichen Grundes wesentlich beeinträchtigt, hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur dann, wenn Organe des Bundes an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft oder soweit es sich um den Ersatz von Sachschäden an Bauwerken handelt.“

Artikel II

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Bauten und Technik beauftragt.