

II-5256 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2694 N

ANFRAGE

1992 -03- 2 0

der Abg. Monika Langthaler, Freunde und Freundinnen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Partizipationsstandard im Eisenbahngesetz

Die Regierungsvorlage 295 dBeil hat eine Novellierung des Eisenbahngesetzes zum Gegenstand und führt in der Begründung an: "Die aktuelle Verkehrssituation ist durch starke Expansion in allen Verkehrsbereichen gekennzeichnet. Ernstzunehmende Prognosen weisen für die Zukunft eine weitere Steigerung aus. Die sich aus dieser Situation ergebende vielfältige Problematik stellt das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vor neue Anforderungen, die im Interesse aller Beteiligten rasch und effizient zu lösen sind. " Es wird ein Bedarf an *grundsätzlichen* verkehrspolitischen Entscheidungen gesehen. Die Abgabe von Zuständigkeiten an die Landesverwaltungen bzw. an die Verwaltungssenate sollen deshalb das Ministerium von Routineaufgaben entlasten.

Angesichts der Tatsache, daß der Bundesstraßenbau und der Eisenbahnbau nach wie vor in getrennten Gesetzen geregelt werden und von zwei unterschiedlichen Ministerien entschieden werden, sind die Voraussetzungen für diese notwendigen - oben angesprochenen - Grundsatzentscheidungen freilich gar nicht gegeben. Darauf soll hier jedoch nicht näher eingegangen werden, *sondern das Befremden über die Beibehaltung des niederen Partizipationsstandards bei Errichtung von Verkehrsanlagen zum Ausdruck gebracht werden.* Eine neue Verkehrspolitik bedeutet nämlich auch, daß die Bürger/innen sich vor Gefährdungen und Belästigungen aus Verkehrsanlagen rechtswirksam und vorbeugend zur Wehr setzen können müssen. Wäre eine Bürgerbeteiligung schon bei Festlegung eines österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes *wünschenswert, so ist die Mitsprache bei Errichtung einzelner Anlagen jedenfalls zu gewährleisten.*

Das Eisenbahngesetz setzt bei Errichtung und Betrieb von Schienen- und Seilbahnen eine Baugenehmigung und eine Betriebsbewilligung voraus. Eine Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn das Projekt "vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist" (§ 33 Abs 1 EisbG) und falls Rechte Dritter berührt werden, "wenn der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst" (§ 35 Abs 3 EisbG). § 19 EisbG trägt

dem Eisenbahnunternehmen auf, Bau und Betrieb der Eisenbahnanlagen "unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs" vorzunehmen.

Da unter Rechte Dritter mangels anderer Ausführungen in erster Linie Eigentumsrechte an Grund und Boden sowie Wasser- und Rohstoffnutzungen zu verstehen sein werden, fehlt ein selbständiger Einwendungstitel vor Immissionen aus dem Schienenverkehr. Die beabsichtigten Hochleistungsstrecken werden jedoch auch eine hohe Lärmbelastung mit sich bringen. Allgemeine Umweltbelange fehlen unter den Bewilligungskriterien, sodaß die Ergebnisse eines Umweltverträglichkeitsgutachtens nach dem geplanten UVP-Gesetz im eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahren nicht berücksichtigt werden müssen und ins Leere laufen.

Dies ist zum Ersten gravierend bei Eisenbahntrassen, für die keine Trassenverordnung nach dem Hochleistungsstreckengesetz erlassen werden muß, und Seilbahnen sowie Verschubbahnhöfen (siehe Anhang 1 zum UVP-Entwurf Z.4, 269 dBeil). Auch Kühne/Hofmann/Nugent/Roth beurteilen die Gesetzeslage in ihrer Gesetzesausgabe zum EisbEG und EisbG 1982 auf Seite 285 - hier in Zusammenhang mit der Zunahme von Seilbahnen - wie folgt:

"Die hier kurz skizzierte Entwicklung des Seilbahnwesens hat, wie die Ziffern beweisen, einen Umfang angenommen, den die Verfasser des EisbG einfach nicht vorhersehen konnten. So werden verschiedene, das Seilbahnwesen erheblich tangierende Problemkreise (Umweltbelastung, Skipisten, Schutz vor Lawinen- und Berggefahren) vom EisbG überhaupt nicht berücksichtigt. Der Gesetzgeber wird daher in absehbarer Zukunft an der Schaffung eines eigenen Bundesgesetzes, das dann nicht nur das Seilbahnsondern auch das Schleppliftwesen regelt, kaum vorbeikommen."

Zum Zweiten ist auch in jenen Fällen, wo zusätzlich die Sonderbestimmungen des HochleistungsstreckenG zum Tragen kommen, die Gesetzeslage unzureichend. Das HochleistungsstreckenG als *lex specialis* zum Eisenbahngesetz sieht bei der Errichtung von Hochleistungsstrecken lediglich für den Betreiber die Pflicht vor, im Projektsentwurf für die Trassenverordnung "auf die Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens Bedacht zu nehmen" insbesondere "zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering zu halten. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet." (§ 4 Abs 3 HLStrG). Bei Festlegung der Trasse durch den Bundesminister steht das Kriterium der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs im Vordergrund, der Umweltschutz kann allenfalls unter "sonstige öffentliche Interessen", auf die Bedacht zu nehmen ist, einfließen (§ 3 Abs 1 HLStrG). Der UVP-Gesetzesentwurf sieht auch hier verpflichtend ein Umweltgutachten vor (§ 16), das somit aber in der VO-Prüfung nicht berücksichtigt werden muß.

Auch mit der vorliegenden Novelle zum Eisenbahngesetz werden weder die materiellrechtlichen Kriterien zur Genehmigung von Anlagen noch die Partizipationsrechte auf das notwendige Ausmaß erweitert. "Verwaltungsvereinfachung" bis hin zum Entfall der Baugenehmigungspflicht (siehe § 14 im Novellenentwurf zum EisbG) können nicht die Antwort des Gesetzgebers auf die gesellschaftliche Konflikträchtigkeit eines weiteren Ausbaus des Verkehrsnetzes sein.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

ANFRAGE:

1. Kann im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren gegen die Errichtung von a) Hochleistungsstrecken, b) Seilbahnen und c) Verschubbahnhöfen ein dem gewerberechtigten Anlagenverfahren ähnlicher Nachbarschaftsschutz geltend gemacht werden?
2. Welcher Personenkreis - über die beanspruchten Grundbesitzer hinaus - kann im eisenbahnrechtlichen Verfahren Einwendungen machen und was kann Gegenstand dieser Einwendungen sein?
3. Was können die Grundeigentümer/innen im Bauverbotsbereich, im Feuerbereich und im Gefährdungsbereich in den Fällen a) bis c) jeweils einwenden?
4. a) Inwiefern können die im UVP-Gesetzesentwurf (§ 1 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?
5. 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?
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?