

440 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht

des Umweltausschusses

über den Antrag 311/A der Abgeordneten Karlheinz Kopf, Dipl.-Ing. Dr. Peter Keppelmüller und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz geändert wird

und

den Antrag 102/A des Abgeordneten Mag. Thomas Barmüller und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz geändert wird

sowie

den Antrag 209/A der Abgeordneten Ing. Monika Langthaler und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz geändert wird

Der Antrag 311/A wurde am 30. Oktober 1996 im Nationalrat eingebbracht und unter anderem wie folgt begründet:

„Am 1. Juli 1994 trat das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz in Kraft. Die nunmehr zweijährigen Erfahrungen mit der Anwendung des 3. Abschnittes dieses Gesetzes, der die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken regelt, haben gezeigt, daß einige Bestimmungen dieses Abschnittes in der Praxis schwer vollziehbar und ergänzungsbedürftig sind. Einige dieser Bestimmungen sind daher zu präzisieren und ihr Zusammenhalt mit dem 2. Abschnitt des UVP-G klarer zu fassen.

Für einige Straßenbauvorhaben geringen Umfanges, die keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt haben können, ist die Durchführung des umfangreichen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens nicht notwendig. Für kürzere Abschnitte von Bundesstraßen B soll daher unter bestimmten Bedingungen keine UVP durchgeführt werden.

Bedingt der Bau einer Hochleistungsstrecke eine Begleitmaßnahme, so soll die UVP für Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahme generell gemeinsam und vom Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst durchgeführt werden.

Für den Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Linienvorhaben im öffentlichen Interesse wird eine diesen Vorhaben angepaßte Sonderregelung eingeführt. Für Eisenbahnen werden bestehende Immissionsschutzvorschriften für anwendbar erklärt.

Der Entwurf enthält auch einige Änderungen, die eine effizientere Abwicklung der Verfahrensverfahren und eine gezieltere Berücksichtigung von Umweltinteressen ermöglicht.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 und Art. 11 Abs. 6 B-VG.

Durch die Änderungen entstehen keine zusätzlichen Kosten, vielmehr sind der Entfall einiger UVP-Verfahren und Einsparungen von Verwaltungsaufwand im UVP-Verfahren und im Bürgerbeteiligungsverfahren für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken, etwa durch Entfall von Gutachterbestellungen und Erörterungsterminen, zu erwarten. Der Entwurf dient daher den Zielen der Verfahrensbeschleunigung, Verwaltungsvereinfachung und Effizienzsteigerung.

Der vorliegende Entwurf ist EU-konform.“

„Auf Basis des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes – UVP-G wird beim Bundesministerium ein Umweltrat eingerichtet. Der Umweltrat hat die Aufgabe, in Fragen der Umweltverträglichkeitsprüfung sowohl kontrollierend als auch beratend zu wirken.“

Derzeit haben neben den im Hauptausschuß des Nationalrats vertretenen politischen Parteien die Gemeinden, die Städte, die Länder, die Bundesministerin für Umwelt, der Bundeskanzler wie auch die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern, die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, der Arbeiterkammtag und der ÖGB das Recht, Vertreter in den Umweltrat zu entsenden.

Im Sinne einer verbesserten Bürgerbeteiligung soll mit diesem Antrag auch privaten Organisationen, deren erklärtes Anliegen der Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen ist, das Recht auf Kontrolle zugestanden werden. Dadurch würde auch das Fachwissen der in Österreich vertretenen Umweltorganisationen für den Umweltrat als beratendes Organ genutzt werden.“

Der Antrag 209/A der Abgeordneten Ing. Monika Langthaler und Genossen wurde am 22. Mai 1996 im Nationalrat eingebracht und ebenfalls dem Umweltausschuß zugewiesen.

Der Umweltausschuß hat die Verhandlungsgegenstände in seiner Sitzung am 14. November 1996 in Verhandlung gezogen. Zum Antrag 311/A fungierte Abgeordneter Karlheinz Kopf, zum Antrag 102/A Abgeordneter Mag. Thomas Barmüller als Berichterstatter und zum Antrag 209/A Abgeordnete Ing. Monika Langthaler.

An der Debatte beteiligten sich außer den Berichterstattern die Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Peter Keppelmüller, Brigitte Tegischer, der Ausschussherr Mag. Karl Schweitzer sowie der Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Martin Bartenstein.

Die Abgeordneten Karlheinz Kopf und Dipl.-Ing. Dr. Peter Keppelmüller brachten einen Abänderungsantrag ein.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag 311/A der Abgeordneten Karlheinz Kopf, Dipl.-Ing. Dr. Peter Keppelmüller unter Berücksichtigung des vorstehend angeführten Abänderungsantrages mit Stimmenmehrheit angenommen, die Anträge 102/A und 209/A fanden nicht die Zustimmung der Ausschussherrin.

Zum Berichterstatter für das Haus wurde Abgeordneter Georg Wurmitzer gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Umweltausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle

✓₁ 1. dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen,
2. diesen Bericht hinsichtlich der Anträge 102/A und 209/A zur Kenntnis nehmen.

Wien, 1996 11 14

Georg Wurmitzer

Berichterstatter

Mag. Karl Schweitzer

Obmann

Der Antrag 102/A wurde am 27. Februar 1996 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

•/1

Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, BGBl. Nr. 697/1993, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 17 Abs. 2 wird folgender Abs. 2a eingefügt:

„(2a) Wird bei Straßenbauvorhaben (§24 Abs. 1 Z 1) im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 2 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bei Eisenbahnvorhaben (§ 24 Abs. 1 Z 2, Abs. 3 und 4 sowie Anhang 1 Z 12) ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 2 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.“

2. In § 24 werden die bisherigen Abs. 1 bis 3 durch folgende Abs. 1 bis 9 ersetzt:

„§ 24. (1) Vor Erlassung einer Verordnung

1. gemäß § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971, ist für
 - a) die Festlegung und Umlegung der Trassen von Autobahnen und Schnellstraßen, ausgenommen zusätzliche Anschlußstellen,
 - b) die Festlegung und Umlegung der Trassen von Bundesstraßen B mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km,
 - c) die Festlegung und Umlegung der Trassen von Bundesstraßen B mit einer durchgehenden Länge von weniger als 5 km, wenn
 - aa) nach europarechtlichen, bundesrechtlichen oder landesrechtlichen Vorschriften bestehende Schutzgebiete beeinträchtigt werden können oder
 - bb) eine zusätzliche Verkehrsbelastung von mehr als 20% gegenüber dem Bestand zu erwarten ist, oder
 - cc) eine Seehöhe von 1 200 m überschritten wird,
2. gemäß § 3 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989, ist für den Bau von Hochleistungsstrecken, nach Maßgabe des Abs. 4 jedoch erst mit einer Länge von mehr als 10 km, die nicht bloß durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden,

eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den folgenden Bestimmungen durchzuführen.

(2) Von der geplanten Festlegung und Umlegung der Trassen von Bundesstraßen B mit einer durchgehenden Länge von weniger als 5 km sind die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde unter Anschluß ausreichender Planungsunterlagen zu informieren. Sie können innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung die Feststellung beantragen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist und haben Parteistellung mit den Rechten nach § 19 Abs. 3 zweiter Satz. Der Bundesminister/die Bundesministerin für wirtschaftliche Angelegenheiten hat über diesen Antrag innerhalb von drei Monaten mit Bescheid zu entscheiden.

(3) Ist für den Bau einer Hochleistungsstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 1 Z 2 durchzuführen und bedingt dieses Vorhaben auch eine im Anhang 1 oder Anhang 2 angeführte

Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahmen) vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Wissenschaft, Verkehr und Kunst durchzuführen. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung durchzuführen.

(4) Bedingt der Bau einer Hochleistungsstrecke mit einer Länge bis 10 km, für die die Erlassung einer Trassenverordnung nach Abs. 1 Z 2 vorgesehen ist, eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahmen) eine Umweltverträglichkeitsprüfung vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Wissenschaft, Verkehr und Kunst durchzuführen. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung durchzuführen.

(5) Für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Verordnungserlassungsverfahren gilt, daß in den Fällen des Abs. 1 Z 1 der/die Bundesminister/in für wirtschaftliche Angelegenheiten und in den Fällen des Abs. 1 Z 2 sowie der Abs. 3 und 4 der/die Bundesminister/in für Wissenschaft, Verkehr und Kunst das UVP-Verfahren durchzuführen hat. In den Fällen des Abs. 1 Z 1 kann der Landeshauptmann mit der Durchführung des Verfahrens ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostensparnis gelegen ist.

(6) Im UVP-Verfahren zur Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 sind die für die Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Ermittlungen durchzuführen, es findet jedoch kein konzentriertes Genehmigungsverfahren statt. Folgende Bestimmungen sind sinngemäß anzuwenden: § 1, § 2 mit der Maßgabe, daß als mitwirkende Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 jene Behörden gelten, die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens zuständig sind, § 3 Abs. 6 mit der Maßgabe, daß auf Vorhaben gemäß Abs. 1 Z 1 lit. c die Bestimmung des Abs. 2 anzuwenden ist, § 4, § 5 Abs. 4 bis 6, § 6, § 7 Abs. 1 und §§ 8 bis 14 jeweils mit der Maßgabe, daß die an die Standortgemeinde unmittelbar angrenzenden Gemeinden nur zu berücksichtigen sind, wenn sie von wesentlichen negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können.

(7) Eine Verordnung nach Abs. 1 darf nur erlassen werden, wenn die Voraussetzungen des § 17 Abs. 2 und 2a erfüllt sind. § 17 Abs. 3 bis 5 ist bei Erlassung der Verordnung sinngemäß anzuwenden.

(8) Vor Abschluß der Umweltverträglichkeitsprüfung darf eine Verordnung nach Abs. 1 nicht erlassen und dürfen Genehmigungen im Sinn des § 2 Abs. 3 bei sonstiger Nichtigkeit nicht erteilt werden; gesetzlich vorgeschriebenen Anzeigen kommt keine Wirkung zu.

(9) Die für die Erteilung von Genehmigungen im Sinn des § 2 Abs. 3 zuständigen Behörden haben die Bestimmungen des § 17 Abs. 2 bis 5 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. In diesen Genehmigungsverfahren haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und im § 19 Abs. 3 bis 6 vorgesehenen Parteien Parteistellung, die an die Standortgemeinde unmittelbar angrenzenden Gemeinden jedoch nur, wenn sie von wesentlichen negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können.“

3. In § 24 erhalten die bisherigen Abs. 4 und 5 die Bezeichnung „(10)“ und „(11)“.

4. § 30 Abs. 1 bis 4 lautet:

„§ 30. (1) Die im Anhang 2 angeführten Vorhaben sind, sofern für sie nicht eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, einer Bürgerbeteiligung nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu unterziehen.

(2) Ist für die Festlegung oder Umlegung von Bundesstraßen nach dem Bundesstraßengesetz 1971 die Erlassung einer Trassenverordnung, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 24 Abs. 1 Z 1 durchzuführen ist, vorgesehen, ist im Rahmen der Anhörung gemäß § 4 Abs. 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 eine Bürgerbeteiligung nach diesem Abschnitt durchzuführen. Der Landeshauptmann kann mit der Durchführung des Verfahrens ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostensparnis gelegen ist.

(3) Ist für den Bau einer Hochleistungsstrecke nach dem Hochleistungsstreckengesetz, BGBI. Nr. 135/1989, die Erlassung einer Trassenverordnung, für die nicht gemäß § 24 Abs. 1 Z 2 eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, vorgesehen, ist mit der Anhörung gemäß § 4 des Hochleistungsstreckengesetzes eine Bürgerbeteiligung nach diesem Abschnitt durchzuführen. Für im Anhang 2 angeführte Begleitmaßnahmen, die mit dem Bau der Hochleistungsstrecke in einem räumlichen

440 der Beilagen

5

und sachlichen Zusammenhang stehen, ist die Bürgerbeteiligung für das Gesamtvorhaben vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Wissenschaft, Verkehr und Kunst durchzuführen. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist keine neuerliche Bürgerbeteiligung durchzuführen.

(4) Ist für ein im Anhang 2 angeführtes Vorhaben im eisenbahnrechtlichen Verfahren oder für ein Hochleistungsstreckenvorhaben eine Bürgerbeteiligung durchzuführen, kann der Landeshauptmann mit der Durchführung des Verfahrens ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostensparnis gelegen ist.“

5. In § 30 erhalten die bisherigen Abs. 4 bis 6 die Bezeichnung „(5)“ bis „(7)“.

6. § 35 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Diese kann unterbleiben, wenn innerhalb der Stellungnahmefrist keine begründeten schriftlichen Bedenken gegen das Vorhaben eingebracht wurden.“

7. § 46 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) Die §§ 17 Abs. 2a, 24, 30 und 35 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. xx/1996 treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft.“

8. (Verfassungsbestimmung) Im § 47 Abs. 3 UVP-G wird der Ausdruck „§ 24 Abs. 5“ durch „§ 24 Abs. 11“ ersetzt.

Abweichende persönliche Stellungnahme der Abgeordneten Monika Langthaler

gemäß § 42 Abs. 5 GOG

**zum Bericht des Umweltausschusses über den Antrag der Abgeordneten Kopf,
Keppelmüller und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das UVP-G geändert
wird (311/A)**

Diese erste tiefgreifende Novellierung des UVP-G wird entschieden abgelehnt, und zwar insbesondere aus folgenden Gründen:

1. Privilegierung von Verkehrsanlagen beim Immissionsschutz

Die derzeitige Regelung, daß Bundesstraßen bzw. Hochleistungsstrecken nicht verordnet werden dürfen, wenn sie die Gesundheit oder das Eigentum der Nachbarn gefährden bzw. zu einer unzumutbaren Belästigung führen, wird fallengelassen. Für Hochleistungsstrecken sollen die spezifischen Lärmschutzvorschriften des BMWV gelten. Bei Bundesstraßen ist, wenn die neue Trasse weniger Nachbarn belastet als dies bei alter Verkehrslage der Fall war, nur der wirtschaftlich zumutbare Lärmschutz zu gewährleisten. Damit wird der Nachbar nicht als Individuum anerkannt, sondern nur als Teil einer Masse. Jedem Menschen muß jedoch ein Recht auf Schutz seiner Gesundheit zukommen, ganz gleich um welchen Emittenten es sich handelt. Die Privilegierung von Verkehrsanlagen wird abgelehnt. Wenn eingewandt wird, daß bei Anwendung des strengen Immissionsschutzes jedes weitere Straßenvorhaben verhindert wird, so ist auf die Möglichkeit von Benützungsbeschränkungen hinzuweisen, wie sie die Nachfahrverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen darstellen bzw. auf die Möglichkeit der Grundablösung. Ersteres setzt voraus, daß über Errichtung und Benützung der Straße unter einem entschieden wird und ein baurechtliches Bescheidverfahren mit der Möglichkeit zur Auflagenerteilung vorgesehen wird.

2. Ausschaltung der UVP-G-Nachbarn in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren für Straßen und Hochleistungsstrecken

Die so bedeutsame Neuerung der Nachbarparteistellung in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren wird – wohl korrespondierend zum Immissionsschutz – fallengelassen. Bei Bundesstraßen bestand zweifelsohne insofern ein Defizit, als die Nachbarbeteiligung von der Durchführung eines wasserrechtlichen bzw. naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren abhängig war.

Bei einer Reform wäre daher eine Beteiligung aller betroffenen Nachbarn durch ein umfassendes Bescheidverfahren sicherzustellen gewesen.

Im Fall der Hochleistungsstrecken führte die Nachbarparteistellung im jedenfalls durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Verfahren zur lückenlosen Beteiligung aller Betroffenen. Jetzt sind die von Lärm betroffenen Nachbarn wieder rechtlos gestellt.

3. Entfall der UVP-Pflicht für bestimmte Bundesstraßen

Bundesstraßen B unter einer Länge von 5 km bedürfen keiner Genehmigung, außer in den angeführten besonderen Fällen, so zB wenn das Verkehrsaufkommen durch die neue Maßnahme um 20%

440 der Beilagen

7

steigt. Damit sind keineswegs die langfristig zu erwartenden Folgen eines stückweisen Ausbaus von Ortsumfahrungen erfaßt, denn die Attraktivität steigt mit fortschreitendem Ausbau. Dies kann jedoch bei der ersten oder zweiten Ortsumfahrung, die als Einzelprojekte behandelt werden, nicht vorgebracht werden.

4. Entfall einer gesonderten UVP für „Begleitmaßnahmen“ zu Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken

Für sogenannte Begleitmaßnahmen entfällt ein eigenes UPV-Verfahren. Angesichts der fehlenden Begriffsbestimmungen fallen darunter auch – wie in den Ausschußberatungen vom Bundesministerium angeführt – Deponien oder Starkstromwege. Unseres Erachtens sollten darunter nur ökologische Ausgleichsmaßnahmen fallen, nicht aber Projekte, die für sich schon eine Umweltproblematik darstellen und deren Akzeptanz strittig ist.

Eine besondere Pikanterie ist, daß gerade der oberösterreichische Umweltanwalt im besonderen Maße diese Novelle ausgelöst hat (siehe Bergthaler, Trautwein, Wimmer, UVP: Das Ende vieler Bundesstraßenprojekte?, ecolex 1995, 450). Beide Antragsteller beriefen sich in erster Linie auf den Umweltanwalt. Welches Licht fällt auf die Umweltanwaltschaft, die sich für die Verschlechterung des Nachbarschaftsschutzes einsetzt? Mit Befremden wird auch zur Kenntnis genommen, daß die Praxis der möglichsten Einbindung der Oppositionsparteien bei den Verhandlungen zum Stammgesetz bei dieser Novellierung nicht fortgesetzt wurde.

Monika Langthaler