

14/SN - 372/ME



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie
PRÄSIDIUM

A-1010 Wien, Stubenbastei 5

Tel. : (01) 515 22
Fax : 7332
DVR : 0441473
Abteilung : Präs.Abt. I
Sachbearbeiter/in : Schmidl
Durchwahl : 1721

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

Wien, am 11. Mai 1999

CZ: 61 1530/17-Pr.1/99

Betr.: Entwurf der Bundesstraßengesetznovelle;
Stellungnahme im Rahmen des Begutachtungsverfahrens

Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie erlaubt sich, 25 Exemplare seiner Stellungnahme an das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zu o.a. Gesetzesnovelle zu übermitteln.

Für den Bundesminister:

Thomasitz

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Siegel



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie
PRÄSIDIUM

A-1010 Wien, Stubenbastei 5

Tel. : (01) 515 22
Fax : 7332
DVR : 0441473
Abteilung : Präs.Abt.1
Sachbearbeiter/in : Schmidl
Durchwahl : 1721

An das
Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten
z.Hdn. Herrn Dr. Schiendl

Stubenring 1
1011 Wien

Wien, am 11. Mai 1999
GZ: 61 1530/17-Pr.1/99

Betr.: Entwurf der Bundesstraßengesetznovelle;
Stellungnahme im Rahmen des Begutachtungsverfahrens

Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie erlaubt sich, zu dem vom do. Ressort mit Schreiben vom 8. April 1999, GZ 808.110/5-VI/11/99, übermittelten Entwurf der Bundesstraßengesetznovelle wie folgt Stellung zu nehmen:

Allgemeines:

Wie den Erläuterungen zum Gesetzentwurf zu entnehmen ist, sollen auf Grund der Ergebnisse der GSD-Studie „Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ Anpassungen des im Bundesstraßengesetz (BstG 1971) festgelegten Straßennetzes durchgeführt werden und zwar vor allem durch Aufnahme neuer Vorhaben in das Straßenverzeichnis und durch Umstrukturierung des Verzeichnisses.

Dazu ist festzuhalten, dass Bundesstraßen auch nach der nun vorliegenden Novelle weiterhin keinem straßenbaurechtlichen Genehmigungsregime unterliegen. Ein solches ist jedoch nach Art. 2 Abs. 1 der UVP-Richtlinie idF des Art. I Ziffer 1 der Richtlinie 97/11/ EG bei UVP-pflichtigen Vorhaben vorgeschrieben. Nach § 4 wird durch

eine Verordnung lediglich die Straßenachse festgelegt, nicht aber ein im Einzelnen beschriebenes Straßenbauprojekt.

Die geplante Änderung des Bundesstraßenverzeichnisses kann aus Umweltsicht in der vorliegenden Form nicht unterstützt werden, da

- Umweltwirkungen und Umweltschutzaspekte nicht in die Erstellung der GSD-Studie und dortige Netzfestlegungen einbezogen wurde und ebenso das Umweltressort nicht eingebunden war,
- bisher keine Abstimmung des Bundesverkehrswegeplans (Masterplan) mit dem GSD-Netz erfolgt ist,
- die in der GSD-Studie vorgeschlagenen Korridoruntersuchungen, die verkehrsträgerübergreifend und unter Einbeziehung der Umwelt durchzuführen sind, bisher nicht durchgeführt worden sind,
- die zugesagte Einbeziehung des Umweltressorts in die geplanten Korridoruntersuchungen und in die weiteren Schritte bisher nicht erfolgt ist.

Aus ho. Sicht ist daher eine Änderung des Straßennetzverzeichnisses erst dann zielführend, wenn die Umweltaspekte ausreichend berücksichtigt wurden, eine Abstimmung mit dem Bundesverkehrswegeplan erfolgte und die Ergebnisse der verkehrsträgerübergreifenden Korridoruntersuchungen unter Einbeziehung des Umweltressorts einbezogen werden.

Begrüßenswert am ggstl. Entwurf ist die Aufnahme der Bestimmung in § 27, wonach unter bestimmten Voraussetzungen auch Bushaltestellen an Autobahnen und Schnellstraßen möglich sein sollen. Ebenso die Regelung in § 10, wonach Unternehmungen dem Bund die Mehrkosten zu vergüten haben, wenn Bundesstraßen in einer kostspieligeren Weise gebaut oder erhalten werden müssen.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Punkt 1 - § 2 Abs. 1 lit. c:

Es ist nicht nachvollziehbar und begründet, warum „Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen B, die Mautstrecken gem. § 1 Bundesstra-

BenfinanzierungsG sind“, nicht in höhengleicher Form erfolgen dürfen, dies führt zu einem hohen Kostenaufwand und Flächenverbrauch und damit zu erheblichen Umweltwirkungen und wird daher abgelehnt.

Der Satz „Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen B, die Mautstrecken gem. § 1 BundesstraßenfinanzierungsG 1996 sind, dürfen nicht in höhengleicher Form erfolgen“ sollte daher gestrichen werden.

Zu Punkt 4 - Entfall des § 4a:

Das Beschlusserfordernis der Bundesregierung zur Errichtung noch nicht bestehender Bundesautobahn- und Bundesschnellstraßenstrecken (§ 4 Abs.1) soll entfallen. Damit würde aber eine verkehrspolitisch wichtige Mitwirkungskompetenz des Umweltministers entfallen. Der Entfall dieser Bestimmung wird daher aus umweltpolitischer Sicht abgelehnt. Der ursprüngliche Text der Bestimmung in § 4 a sollte daher beibehalten werden.

Bei der Bestimmung des Strassenverlaufs wäre auch die Bedachtnahme auf *bestehende Schutzgebiete* aufzunehmen. Beispielsweise ist gerade der Nationalpark Donauauen in der “Strengen Naturzone“ durch die geplante Untertunnelung des Nationalparkgebietes im Bereich Lobau (Nähe Ölhafen) beim Vorhaben B 302 betroffen.

Zu § 5 Abs. 2 und 3:

Es sollte ein Hinweis aufgenommen werden, dass die Kundmachung und die öffentliche Erörterung im Falle einer UVP-Pflicht des Vorhabens (gem. § 24 UVP-G idF des Begutachtungsentwurfes des BMUJF, GZ. 11 4751/14-I/1/99) gem. § 25 Abs. 3 idF des zitierten Entwurfes in einem durchzuführen ist.

Sollte eine öffentliche Erörterung entfallen, das Vorhaben hingegen gem. § 24 UVP-G (idF des zit. Begutachtungsentwurfes) UVP-pflichtig sein, ist gem. § 32 leg.cit. jedenfalls eine öffentliche Erörterung durchzuführen. Ein entsprechender Hinweis sollte in § 5 Abs. 3 BStG aufgenommen werden.

Punkt 6 - § 7a Abs. 6:

Es wird ersucht, zu dieser Verordnungsermächtigung eine Einvernehmenskompetenz für den Umweltminister aufzunehmen, da bei diesen Regelungen insbesondere Belange der Lärmbelastung betroffen sind und diese eine sehr wesentliche Angelegenheit des Umweltschutzes darstellt. Der Nachbarschaftsschutz sollte auch als Determinante für die Erlassung einer Trassenfestlegungsverordnung nach § 4 BStG explizit vorgesehen werden.

Punkt 8 - § 9 Abs.1 lit. c):

Es ist nicht verständlich, warum die Kostentragung für die Errichtung von Busspuren den Gemeinden übertragen wird, zumal dem Busverkehr eine regionale und auch überregionale Funktion zukommt. Gerade in Gebieten, in denen Anbindungen an den Zugverkehr durch Busse unbedingt notwendig sind, ist diese überregionale Funktion relevant und kann nicht von der Gemeinde alleine getragen werden. Eine alleinige Kostentragungspflicht für die Gemeinden wird daher abgelehnt.

In § 9 Abs. 1 lit. c wäre daher das Wort „Busspur“ zu streichen.

Zu § 14 Abs. 2:

In den Erläuterungen wird ausgeführt, dass mit dieser Bestimmung die Elemente der strategischen Umweltprüfung in das BStG eingebaut werden sollten. Der Versuch eine solche einzuführen wird seitens des BMUJF begrüßt; es fehlen jedoch die dafür unabdingbare Umwelterklärung sowie die Alternativenprüfung (siehe dazu den EU-Richtlinienvorschlag KOM (96) 511 idF (99) 73).

Der Verweis zur Kundmachungsbestimmung muss sich „§ 5 Abs. 2“ beziehen.

Zu § 17:

Die Ausdehnung der Enteignungsmöglichkeit auf „Grundstücke, die durch ein im Hochwasserabflussgebiet (§ 38 WRG 1959, betrifft Abflußgrenze eines 30-jährigen Hochwassers) geplantes Strassenbauwerk von Hochwässern betroffen sein könnten“, erscheint schon deshalb problematisch, da somit den Bauvorhaben der Bundesstrassenverwaltung innerhalb der Hochwasserabflussgrenzen von Fließgewässern wesentlich mehr Ausführungsspielraum gegeben wird. Gerade

Fliessgewässer zählen aber zu den bedrohtesten Feuchtgebietstypen und sollten von Strassenbauvorhaben weitestgehend verschont bleiben.

Diese Problematik ergibt sich beispielsweise derzeit im Mittleren Ennstal und an der Oberen Drau. Durch die neue Enteignungsbestimmung nach § 17 kann es zu grossflächigen Zerstörungen von Feuchtgebietsflächen kommen.

Punkt 21 - § 28 Abs. 1, zweiter Satz:

In den Erläuterungen wird ausgeführt, dass die Aufnahme der Entgeltlichkeit, sofern der Benützung einer Straße für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck erfolgt, in Hinblick auf das TELECOM-Gesetz notwendig erschien.

Durch den vorgeschlagenen Wortlaut der Bestimmung würden jedoch sämtliche nicht bestimmungsgemäßen Benützungen der Straße wie etwa Prozessionen, Umzüge aller Art, Demonstrationen usw. künftig nur gegen Entgelt und nach Zustimmung des Bundes möglich sein. Darüber hinaus ist nicht geregelt, nach welchen Kriterien das Entgelt festgelegt wird.

Eine derartig weit gefasste Bestimmung wird abgelehnt und steht auch nicht mehr in Zusammenhang mit der in den Erläuterungen ausgeführten Notwendigkeit einer derartigen Regelung.

In § 28 Abs. 1 zweiter Satz wäre daher das Wort „entgeltlich“ zu streichen.

Punkt 31, 32 und 33 - Verzeichnis 1, 2 und 3:

Das in diesen Punkten festgelegte neue Verzeichnis wird in der vorgeschlagenen abgelehnt (siehe auch die Ausführungen im Teil „Allgemeines“).

Zu § 30 Abs. 2:

Es sollte sichergestellt sein, dass auch Naturschutzbehörden „mitwirkende Behörden“ sein können.

Für den Bundesminister:

T h o m a s i t z

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Siegel