



Umweltorganisation VIRUS  
Währingerstr.59  
1090 Wien

Mittwoch, 09. 09. 2009

## **Stellungnahme zum Entwurf der Verkehrsministerin für eine Novelle des Bundesstraßengesetzes**

**Betrifft: 76/ME (XXIV. GP)  
Ministerialentwurf betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird**

Eingangs sei festgehalten, dass die Begutachtungszeit zwischen 8.8. und 9.9 in einer Art und Weise gewählt wurde, die wir als „kafkaesk-kakanisch“ charakterisieren wollen. Wir sind der Ansicht, dass gerade angesichts der bürgerInnen- und anrainerInnenfeindlichen Novellierungsvorschläge bei der Wahl dieses Zeitraums nicht von einem zufälligen Ereignis ausgegangen werden kann.

### **ABSCHNITT I**

Inhaltlich ergeben sich am vorgelegten Entwurf zur Gesetzesnovellierung zunächst drei Kritikpunkte, denen allen zugrundeliegt, dass sie in vielfältiger Weise den Willkürspielraum des Bundes erweitert, diese Erweiterung allerdings auf Kosten der Rechte Dritter gehen. Die Punkte sind im folgenden aufgeführt.

#### **1.) Vereinfachung der Abänderung von Bescheiden und Auflagen.**

Der Hinweis in den Erläuterungen, dass das „*Änderungsregime nach § 4a des Entwurfs nur jene Straßenbauvorhaben betrifft, für die kein UVP-Verfahren nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist.*“ ist nicht nachvollziehbar.

Selbst wenn man dies als zutreffend annehmen würde geht eine solche Argumentation aus mehreren Gründen ins Leere. Zum einen können auch bei Sanierungs- und Adaptierungs- und Umbauarbeiten, die keine UVP erfordern schutzwürdige Interessen betroffener BürgerInnen berührt sein. Zum anderen ist auch bei UVP-Verfahren mitnichten gewährleistet, dass Auflagen (etwa hinsichtlich der Einhaltung von Bauzeiten, Lärm und Staubbelastung etc.) eingehalten werden. Es bedurfte allerdings Sonderfällen wie der „S1-West“ (Korneuburg-Eibesbrunn), wo aufgrund rechtswidriger Vorgangsweise durch das bmvit das komplette UVP-Verfahren wiederholt werden musste, um auch Gutachtern im Wege der neuerlichen mündlichen Verhandlung, die zu einem Zeitpunkt stattfand, als der Bau bereits weit fortgeschritten war, die Möglichkeit zu geben sich von der praktischen Unwirksamkeit ihrer einschlägigen Auflagen ein Bild zu machen – ohne dass die im Zustand berechtigter Erregung gefundenen Worte, die an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig ließen, bis dato zu einer Änderung der Situation geführt hätten.

Die unter § 4 a geplanten Änderungen führen zu keiner präzisierende Klarstellung sondern zu Vernebelung und vermehrter Intransparenz. Es wird erschwert, etwa die Einhaltung von im Vorfeld eines Projektes paktierten Vereinbarungen (z.B. mit Interessensvertretungen oder Gemeinden) zu überwachen, wenn, sobald die Aufmerksamkeit nachlässt, Maßnahmen nachträglich geändert werden können, darunter Veränderungen bei der Trassenlage und beim Lärmschutz.

Hinsichtlich einer ohnehin nicht gegebenen hinreichend wirksamen Kontrolle sind die lediglich anzeigepflichtigen Veränderungen - als Beispiele sind Änderungen des Fahrbahnbelags (zB Beton statt Asphalt), wenn nicht immissionsneutral, die Errichtung von zusätzlichen bzw. gar nicht geplanten Mischanlagen vor Ort während der Bauphase sowie Änderungen beim eingesetzten Baugerät, sofern dieses im Bescheid mitgenehmigt wurde, angeführt – mit hohem Mißbrauchspotenzial behaftet. Insbesondere die letzteren Optionen sind hier besonders problematisch zu sehen. Auf eine solche Art und Weise kann nicht gewährleistet werden, dass es zu keinen Beeinträchtigungen kommen kann, bzw. sind diese für die Betroffenen auch nicht mehr vorhersehbar

Eine Bestimmung über die Zulässigkeit eines Schaffens von Fakten unter der üblichen Gummiformulierung „Gefahr im Verzug“, darf nicht fehlen. Den Beteuerungen, dass diese Option nur äußerst restriktiv gehandhabt werden würde, kann angesichts bestehender Erfahrungswerte nur ein geringer Glaubwürdigkeitsgrad zugemessen werden.

Dass der Asfinag ermöglicht werden soll, anzeigefrei im eigenen Ermessen eine Änderung der Böschungsneigung, der Gründung von Objekten, des Systems des Lärmschutzes, bei der Bepflanzung, Verkehrsführung/Transportrouten während der Bauphase (!) sowie eine Änderung der Bauzeit (!) vorzunehmen ist, verstärkt die Tendenz zur Willkür zu Lasten der Anrainerinnen noch weiter, dem Mißbrauch ist Tür und Tor geöffnet. Insbesondere die letzten beiden Punkte sind hier besonders hervorzuheben, spielen doch gerade die Bauzeiten bzw, die bei Ausweitung eingeschränkten Ruhephasen in denen sich betroffene Anrainer von der belastung erholen können eine entscheidende Rolle, ohne dass sich dieser Zeitfaktor in einer Beurteilung der als Spitzenbelastung dargestellten, gemittelten, bzw. kumulierten Immisionsbelastung niederschlagen würde. Der Sinn und Zweck bestimmter (und abgestimmter) Transportrouten wird durch die damit ermöglichte Beliebigkeit ad- absurdum geführt. Durch Änderungen der Böschungsneigungen können etwa angrenzende landwirtschaftliche Nutzflächen verstärkt beeinträchtigt werden, aber auch die Verkehrsanlage und ihre Abflusscharakteristik von Niederschlägen selbst. So hat etwa der unvorgesehene Eintrag von Schmelzwässern, samt erodiertem Boden auf die Fahrbahn im Bereich der S1-Süd kurz nach deren Eröffnung gezeigt, dass die Asfinag derartige Planungen offensichtlich NICHT im Griff hat.

All diesen u.U. erheblichen Beeinträchtigungen stehen als in den Erläuterungen dargestellte Zielsetzungen lediglich die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit und möglichst rasche Realisierung des Projektes - man ist versucht anzumerken „ohne Rücksicht auf Verluste“ - gegenüber.

## **2. Rechtsschutz bei Enteignungen reduziert.**

Zur „effizienten“ Verfolgung dieser Partikulärinteressen wird auch nicht davor zurückgescheut, unter bestimmten Voraussetzungen, den „Schwächsten der Schwachen“ im Enteignungsverfahren bei dem die Rollen „oben“ und „unten“

ohnehin klar verteilt sind, den Liegenschaftseigentümern auch noch die Berufungsmöglichkeit zu nehmen.

### **3. „Demonstrationsverbot“ in § 18**

Nicht nachvollziehbar ist die vorgesehene Änderung des §28 über die Benützung der Bundesstraßen. In der Öffentlichkeit (vgl. Presse vom 5.9.dJ) wird seitens des bmvit, kommuniziert, dass es ohnehin zu keinen Auswirkungen des BStG auf die Genehmigung von Demonstrationen kommen werde, andererseits wird in den Erläuterungen zum Zweck dieser Bestimmung explizit auf Demonstrationen abgestellt. Die Verwaltungsbehörden haben in ihrer Behandlung von Versammlungsanzeigen nach §2VersG ohnehin eine Interessensabwägung vorzunehmen. Eine zusätzliche Genehmigungspflicht durch die Bundesstraßenverwaltung innerhalb oder außerhalb des Verfahrens, der somit eine Art Vetorecht zukommen würde, ohne dass damit eine Verpflichtung verbunden wäre, die Interessen der Versammlungsanzeiger zu berücksichtigen ist entweder rechtlich bedeutungslos, oder klar verfassungswidrig.

Über die in den Erläuterungen lediglich behauptete Zunahme solcher Veranstaltungen wurden keine aussagekräftigen Daten vorgelegt. Hinsichtlich der Zunahme von Sportveranstaltungen kann hier keine Aussage getroffen werden. Die wenigen Demonstrationen auf Autobahnen lassen sich anhand der mit solchen Ereignissen von Seltenheitswert einhergehenden Medienberichte „monitoren“. In Konsequenz kann festgestellt werden, dass in der Nichtuntersagungspraxis der zuständigen Behörden, solche Ereignissen nahezu ausschließlich auf der alpenquerenden Transitroute in Tirol vorkommen. Ähnliche Veranstaltungen in Ostösterreich werden aufgrund der hier nicht gegebenen politischen Unterstützung in der Verwaltungspraxis nahezu immer untersagt, wie etwa die mehrfachen vergeblichen Versuche der von der A21 geplagten Anrainer, auf diese Art und Weise auf ihr Anliegen aufmerksam zu machen, zeigen.

Zurückgewiesen werden muß die Behauptung, mit „bundesstraßenfremden“ Veranstaltungen und den einhergehenden Verkehrsbeeinträchtigungen sei eine Gefährdung des öffentlichen Wohls und der öffentlichen Sicherheit verbunden. Wahr ist vielmehr, dass von nicht bundesstraßenfremden Veranstaltungen in

Form des Verkehrsgeschehens, die unter dem Titel „Todesstrecke“ laufen, sicher die größere Gefährdung ausgeht. Die zahlreichen Todesopfer die bereits kurz nach der Eröffnung des „modernsten Autobahnstücks Österreich“ (der S1 Süd zwischen Vösendorf und Schwechat) aufgrund von Fehlplanung zu verzeichnen waren, zeigen, dass es möglich ist trotz anzunehmender jahrzehntelanger Erfahrungswerte im Verkehrswesen durch Planungsmängel die Sicherheit auf Autobahnen beliebig zu verschlechtern.

#### **4. Zusammenfassende Bemerkungen**

Es ist höchst bedenklich, Bundesstraßen zu einer Art exterritorialem Gebiet zu erklären, in dem nur mehr eine Privatfirma (die rechtlich als solche aufgestellte Asfinag/Bundesstraßenverwaltung) das Sagen hat und in dem die Grund- und Menschenrechte nicht mehr gelten sollen. Einschränkungen der Versammlungsfreiheit und des Rechts auf freie Meinungsäußerung, sowie von Eigentumsrechten bringen den Gesetzesentwurf tief in den Malus, die Enteignungsverfahren wurden bereits in den 1990er Jahren zu Lasten der Betroffenen verschlechtert. Dass hier und nur hier Geld gespart werden soll, während ansonsten das Geld mit vollen Händen ausgegeben wird, wie sich an den Baukostensteigerungen ablesen lässt, und weiteres die fehlende Rentabilität der Projekte an sich keinerlei Rolle spielt, ist ein untragbare Zustand.

### **ABSCHNITT II**

Im anschließenden zweiten Abschnitt dieser Stellungnahme sind noch einige ergänzende Punkte angeführt.

#### **5. Entfall §4 Abs.6**

Es ist nicht nachvollziehbar warum in §4 der Abs 6 und somit die Kostenübernahme durch die Projektwerberin entfallen soll, auch die Erläuterungen geben darüber keine Auskunft. Unabhängig von der Höhe der

tatsächlichen Gebühren ist eine solche Neuregelung auch aus prinzipiellen Gründen abzulehnen.

## **6. Klimarelevanz**

Im Gegensatz zu den Behauptungen in den Erläuterungen ist diese Novelle sehr wohl klimarelevant. Die Zuwächse an Treibhausgasen sind hauptsächlich durch den Straßenverkehr verursacht. Kapazitätserweiterungen bzw. neue Netzelemente im höchstrangigen Straßennetz tragen durch primär bzw. sekundär induziertes Verkehrsaufkommen zur nachhaltigen Steigerung dieser Emissionen bei. Gesetzliche Regelungen, die solche Vorhaben erleichtern bzw. beschleunigen, bzw. eine Opposition zu diesen Vorhaben erschweren bzw. verunmöglichen tragen indirekt zur Steigerung der Emissionen und Verfehlung der Klimaziele bei.

## **7. §14-Verfahren in §18 (1)**

Der Versuch, bei der Bemessung von Entschädigungen hinsichtlich der Widmung den Zeitpunkt der bloße Planungsabsicht und nicht der ergangenen §14 Entscheidung zugrundezulegen, zeigt den eingeschliffenen Automatismus bei diesem quasi parteienlosen „Nichtverfahren“, dessen Durchführungspraxis nicht mit dem Buchstaben des Gesetzes im Einklang zu bringen ist. Das BStG sieht im Gegensatz zur geübten Praxis die Verordnung eines Bundesstraßenplanungsgebietes und die damit einhergehenden Eingriffe in die Rechte Dritter nicht als Normalfall sondern als Spezialfall, der an besondere Bedingungen geknüpft wird. Diese können im jeweils konkreten Fall gar nicht geprüft werden, weil die Antragsstellerin sich in den aufgelegten Unterlagen entsprechenden Angaben zu enthalten pflegt. Gemäß §14 Bundesstraßengesetz darf eine Verordnung zur Festlegung eines Bundesstraßenplanungsgebietes *„ nur erlassen werden, wenn nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) in absehbarer Zeit zu erwarten ist und zu befürchten ist, daß durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird.“*

Es ist Usus, sich nicht einmal der Mühe zu unterziehen, zu begründen, warum das im jeweiligen Fall zutreffend und ein Bundesstraßenplanungsgebiet erforderlich sein soll, bzw. wird (mangels Rechtsfolgen?) angenommen, dies sei

ohnehin immer der Fall und bedürfe keiner weiteren Begründung. Mangels ausreichender Dokumentation bzw. Konkretisierung fehlt damit aber eine wesentliche Grundlage für die Verordnung eines Bundesstraßenplanungsgebietes – nämlich die vom Gesetz geforderten Angaben. Mit pauschalen Vermutungen von baulichen Veränderungen im Bereich der künftigen Trassenplanungen wäre es auch deshalb nicht getan, weil der Gesetzgeber explizit verlangt hat, dass die dadurch verursachten Erschwernisse erheblich und daraus resultierende Kostensteigerungen wesentlich sein müssen. Vor dem Hintergrund des bei Großvorhaben allgemein geplanten Finanzierungsvolumens im Bereich von (mehreren) hundert Millionen €, den aus der langjährigen Erfahrung abzuleitenden häufig hinzunehmenden Kostensteigerungen sind zu „befürchtende“ Beeinträchtigungen doch beträchtlich zu relativieren. Aus den zu erwartenden Relationen ergibt sich, dass für eine gesetzeskonforme Auslegung hier von mehr als trivialen Erschwernissen auszugehen sein müsste. Bundesstraßenplanungsgebiete werden im Übrigen auch dann verordnet, wenn eine Trassenfestlegung nach §4 noch weit entfernt ist.

### **8. Anhang BStG und SPV**

Im Zuge der Novellierung wurde es verabsäumt, die Anhänge des Bundesstraßengesetzes einer „Entrümpelung“ zuzuführen, obwohl sich dort eine Reihe von Projekten tummeln, bei denen dies sachlich, in einigen Fällen auch rechtlich nicht gerechtfertigt ist. Insbesondere wird auf die 5 „SPV-Vorhaben“ hingewiesen (S3, S8, S34, S37, A24), die ohne ausreichende rechtliche und fachliche Grundlage im Jahr 2006 in europarechtswidriger Weise ins Bundesstraßengesetz gelangt sind. Dass das Begleitschreiben auf eine mögliche Neuaufnahme eines Straßenzuges in Niederösterreich nach erfolgter „Strategischer Prüfung Verkehr“ hinweist, ist bezeichnend für den marginalisierenden Umgang mit dem Instrument Strategische Umweltprüfung. Die S34 war ins Bundesstraßengesetz aufgenommen worden, obwohl die Antragsstellerin das Land Niederösterreich erklärt hat, dass die Voraussetzungen für Höchststrangigkeit nur unter bestimmten (nicht zutreffenden) Voraussetzungen, de facto also nicht gegeben sind. Nachdem die Asfinag mittlerweile die Planungen völlig anders ausgerichtet hat, und einen anderen

Trassenkorridor verfolgt soll rückwirkend pro forma eine weitere SPV nachgeholt werden, obwohl bereits an der UVP-Einreichplanung gearbeitet wird.

Mit freundlichen Grüßen,

Handwritten signature of Wolfgang Rehm in blue ink, consisting of a stylized 'W' and 'R' followed by a long horizontal stroke.

Wolfgang Rehm

**Verteiler:**

st3@bmvit.gv.at

begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at