

311/A

der Abgeordneten der Abgeordneten Kopf, Dr. Keppelmüller, Mag. Kukacka, Edler, Dkfm. Mag. Mühlbacher, Parnigoni und Kollegen
betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz geändert wird

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 könnenoder

bb) eine zusätzliche Verkehrsbelastung von mehr als 20% gegenüber dem Bestand zu erwarten ist, oder

cc) eine Seehöhe von 1200 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 Planunterlagen 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 Begleitmaßnahme) 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 Begleitmaßnahme) eine Umweltverträglichkeitsprüfung vom Bundesminister/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 Kostenersparnis 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 Kostenersparnis gelegen ist.

(3) Ist für den Bau einer Hochleistungsstrecke nach dem Hochleistungsstreckengesetz, BGBl 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 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 Kostenersparnis gelegen ist."

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

6. § 35 Abs. 1 wird folgender Satz 2 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. .../1996 treten mit 1. Jänner 1997 in Kraft."

In formeller Hinsicht wird vorgeschlagen, diesen Antrag unter Verzicht auf die erste Lesung dem Umweltausschuß zuzuweisen.

Begründung

Allgemeiner Teil

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 Verwaltungsverfahren 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.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 17 Abs. 2a:

Als zusätzliches Genehmigungskriterium für alle UVP-pflichtigen Vorhaben verweist § 17 Abs. 2 Z 2 lit. c auf den Schutz vor unzumutbaren Belästigungen nach dem Standard der Gewerbeordnung. Zu dieser für das österreichische Umweltrecht besonders bedeutenden Vorschrift haben Verwaltungspraxis und verwaltungsgerichtliche Judikatur ein relativ strengen Maßstab für die Zumutbarkeit von Belästigungen entwickelt.

Für die Genehmigung von Linienvorhaben im öffentlichen Interesse (Eisenbahn, Straße), die in aller Regel durch die Betroffenheit sehr vieler Einzelpersonen gekennzeichnet ist, kann in bestimmten Fällen jedoch die Anwendung eines abweichenden Standards angemessen sein.

Für die Begrenzung von Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl.Nr.

415/1993, anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiß zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr aufgrund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung scheint daher für den Bereich des Lärmschutzes an Eisenbahnstrecken auch im UVP-Verfahren gerechtfertigt. So für weitere Bereiche des Immissionsschutzes, etwa im Bereich der Erschütterungen durch Eisenbahnverkehr besondere Vorschriften erlassen werden, werden auch diese Verwaltungsvorschriften als Maß der Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn heranzuziehen sein.

Auch im Bundesstraßenbau, wo solche Vorschriften nicht bestehen, soll der durch § 17 Abs. 2 Z. 2 lit. c normierte strenge Belästigungsschutz für Linienvorhaben insoweit relativiert werden, als es durch das Vorhaben zu einer dauerhaften Entlastung von Wohngebieten und zu nur geringer Neubelastung von Nachbarn kommt.

Zu § 24 Abs. 1 Z 1 lit. c und Abs. 2:

Für die Festlegung und Umlegung kürzerer Trassenabschnitte von Bundesstraßen B ist es nicht in jedem Fall notwendig, eine UVP durchzuführen. So ist es nicht erforderlich, für den Bau von Bahnunterführungen, den Umbau von Kreuzungen, die Errichtung von kleineren Brücken oder den Bau kurzer, lokaler Ortsumfahrungen in jedem Fall eine UVP durchzuführen. Der bisher geltende Tatbestand der Verschwenkung der Straßenachse um weniger als 50 m hat sich als nicht taugliches Abgrenzungskriterium erwiesen.

Grundsätzlich wird die Festlegung und Umlegung der Trassen von Bundesstraßen B auch weiterhin UVP-pflichtig sein, für Streckenabschnitte bis zu einer Länge von 5 km jedoch nur, wenn die Kriterien des Abs. 1 Z 1 lit. c erfüllt sind. Dies hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten von Amts wegen zu prüfen. Die Planunterlagen sind jedoch den mitwirkenden Behörden, dem Umweltanwalt und der Standortgemeinde zu übermitteln, die innerhalb von 6 Wochen ein Feststellungsverfahren gemäß Abs. 2 in Gang setzen können, das mit Bescheid abzuschließen ist. Dadurch soll sichergestellt werden, daß im Einzelfall eine gewissenhafte Prüfung der Notwendigkeit der Durchführung einer UVP für solche kurzen Streckenabschnitte gewährleistet ist.

Zu Abs. 1 Z 1 lit c sublit. aa ist zu prüfen, ob ein solches Schutzgebiet (z. B. Natur- oder Landschaftsschutzgebiet, geschützter Landschaftsteil, Nationalpark) beeinträchtigt werden kann; dies bedeutet nicht unbedingt, daß die Straße ein solches Schutzgebiet durchschneiden oder berühren muß, sondern daß Auswirkungen auf den geschützten Bereich zu erwarten sind. Ein nach europarechtlichen Vorschriften bestehendes Schutzgebiet liegt vor, wenn solche Vorschriften ein Gebiet unmittelbar unter Schutz stellen, ohne daß eine nationale Schutzvorschrift erlassen wurde.

Zu Abs. 1 Z 1 lit c sublit. bb ist zu prüfen, ob es durch das Vorhaben im neuerichteten Abschnitt zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrs um mehr als 20% gegenüber dem Verkehrsaufkommen am Bestand ohne dieses Bauvorhaben kommen kann, etwa durch erhöhte Attraktivität der Strecke, Lückenschluß oder zusätzliche Verkehrsverlagerung von anderen Strecken. „Bestand“ ist entweder der bereits bestehende Bundesstraßenabschnitt, der nach Verkehrsfreigabe der Neubaustrecke (Umlegungsstrecke) als Bundesstraße aufgelassen wird, oder jener Straßenabschnitt, der den Kraftfahrzeugverkehr, für den die neue Bundesstraße vorgesehen ist, bisher aufgenommen hat.

Zu § 24 Abs. 3 und 4:

Die Absätze 3 und 4 präzisieren den bisherigen Absatz 3 und vereinheitlichen die

UVP für Hochleistungsstrecken und deren Begleitmaßnahmen. Durch Absatz 3 wird sichergestellt, daß die Umweltverträglichkeitsprüfung von Hochleistungsstrecken und deren Begleitmaßnahmen gemeinsam vom Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst durchgeführt und so das Gesamtvorhaben einer einheitlichen Prüfung unterzogen wird. Die ansonsten nach dem 2. Abschnitt zuständige Landesregierung oder nach dem 5. Abschnitt zuständige Leitbehörde sind für diese Vorhaben also nicht zuständig, weil diese in einem engen räumlichen und sachlichen Konnex zur Hochleistungsstrecke stehen. Eine Prüfung durch verschiedene Behörden würde zu einer Potenzierung des Verwaltungsaufwandes und einer nicht sachgerechten Trennung der zusammenhängenden Projekte führen (vgl. weiter Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2). Dies sollte schon im bisherigen Absatz 3 zum Ausdruck kommen, konnte durch die Textierung jedoch nicht eindeutig erreicht werden.

Absatz 4 verfolgt den gleichen Zweck, regelt jedoch den Fall, daß nur die Begleitmaßnahme UVP-pflichtig wäre. Diesfalls wird auch die Hochleistungsstrecke

UVP-pflichtig und ist für das Gesamtvorhaben eine UVP durch den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst durchzuführen. Für die von Absatz 3 und 4 erfaßten Vorhaben ist somit eine UVP vom Bundesminister durchzuführen und es findet kein konzentriertes Verfahren statt. In den nachfolgenden Genehmigungsverfahren sind die Genehmigungskriterien des § 17 anzuwenden und haben die Formalparteien des § 19 Abs. 3 bis 5 Parteistellung.

Die neuen Abs. 3 und 4 entsprechen der Verfassungsbestimmung des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG, wonach für Vorhaben, für welche die Verwaltungsvorschriften eine Trassenfestlegung durch Verordnung vorsehen, die Vollziehung in Angelegenheiten der UVP dem Bund zusteht. Dem Begriff des Vorhabens im UVP-Gesetz (zu dessen verfassungsrechtlicher Absicherung die Verfassungsbestimmung geschaffen wurde) kommt eine gesamthafte Bedeutung zu, die in Rede stehenden punktförmigen Teilvorhaben stehen mit dem durch Verordnung festgelegten Schienenweg in einem untrennbaren Zusammenhang.

Die Abs. 5 ff enthalten die für die Erlassung der Trassenverordnung und die nachfolgenden Genehmigungsverfahren geltenden Zuständigkeits- und Verfahrensbestimmungen.

Zu § 24 Abs. 5:

Die früher in Abs. 2 Z 1 enthaltenen Zuständigkeitsbestimmungen für die Durchführung des UVP-Verfahrens wurden in einem eigenen Abs. 5 zusammengefaßt, wobei eine Delegationsermächtigung für den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten bezüglich des UVP-Verfahrens für Bundesstraßen neu aufgenommen wurde.

Zu § 24 Abs. 6:

Abs. 6 enthält die früher in Abs. 2 Z 2 enthaltenen Bestimmungen darüber, welche Teile des 2. Abschnittes des UVP-G anzuwenden sind. Auch für Trassenvorhaben soll bis zur Erlassung der Trassenverordnung die Erlassung eines Feststellungsbescheides nach § 3 Abs. 6 möglich sein. Dies gilt nicht für die Feststellung der UVP-Pflicht für kürzere Trassenabschnitte von Bundesstraßen B, weil hierfür in Abs. 2 ein eigenes Feststellungsverfahren geschaffen wurde.

Bei bisherigen UVP-Verfahren mußten die für die UVP notwendigen Unterlagen auch bei Linienvorhaben allen an die Standortgemeinde angrenzenden Gemeinden übermittelt werden. Dadurch entstand die Situation, daß Gemeinden, die weder von Emissionen noch von Verkehrsverlagerungen oder anderen direkten oder indirekten Auswirkungen des Vorhabens in spürbarer Weise betroffen sein können, die Unterlagen erhielten. Bei diesen Gemeinden stieß die Tatsache auf

Unverständnis, daß sie das Vorhaben kundmachen und die Unterlagen öffentlich auflegen sollten, obwohl sie vom Vorhaben nicht betroffen waren. Die Unterlage für die Abklärung des Untersuchungsrahmens und die Umweltverträglichkeitserklärung sowie die anderen im Hauptverfahren aufzulegenden Unterlagen sind nunmehr jenen an die Standortgemeinde angrenzenden Gemeinden zu übermit-

teln, die von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein können. Durch die Änderung kann bei längeren Linienvorhaben erheblicher Verwaltungsaufwand eingespart werden. Bei Anwendung dieser Bestimmungen hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten bzw. der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst vom Amts wegen zu prüfen, ob eine angrenzende Gemeinde von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein kann.

§ 7 Abs. 2 wird von der Verweisung ausgenommen, weil die Behörde bei Erlassung einer Trassenverordnung nicht nach dem AVG vorzugehen hat.

Zu § 24 Abs. 7 :

Abs. 7 stellt eine Neufassung des bisherigen § 24 Abs. 2 Z. 4 dar. § 17 Abs. 3, zweiter Satz, wird von der Verweisung nicht ausgenommen, obwohl eine Verordnung keine Nebenbestimmungen enthalten kann. Die sinngemäße Anwendung von Satz 1 und 2 dieser Bestimmung bedeutet, daß der Bundesminister die ursprünglichen Pläne für die Trassenverordnung den Ergebnissen der UVP entsprechend zu modifizieren hat, wenn sich dies als notwendig erweist. Denkbar ist auch, daß der Bundesminister begleitend zur Verordnung einen freiwilligen Maßnahmenplan veröffentlicht, in dem alle zur Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen notwendigen Maßnahmen (insbesondere auch Überwachungs-, Meß- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) angeführt sind. Dies könnte bis zur Einführung eines bundesstraßenrechtlichen Bauverfahrens als Ersatz für die Festlegung von Nebenbestimmungen in einem Bescheid dienen.

Zu § 24 Abs. 8

Abs. 8 stellt eine präzisierende Neufassung des ehemaligen § 24 Abs. 3 Z. 3 dar.

Zu § 24 Abs.-9 :

Abs. 9 präzisiert und ändert den ehemaligen § 24 Abs. 2 Z. 5. Da dies nach der bisherigen Bestimmung unklar war, wird nunmehr klargestellt, daß die für die Erteilung von Genehmigungen in den der Erlassung der Trassenverordnung nachfolgenden Verwaltungsverfahren zuständigen Einzelbehörden die zusätzlichen Genehmigungskriterien des § 17 nur insoweit anzuwenden haben, als sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. So kann die Wasserrechtsbehörde nicht die Errichtung von Lärmschutzwänden zum Schutz der Nachbarn vor unzumutbaren Lärmbelästigungen vorschreiben. Bei Anwendung der zusätzlichen Genehmigungskriterien darf die zuständige Behörde die Grenzen ihres jeweiligen Wirkungsbereiches nicht überschreiten. Dieser Wirkungsbereich bestimmt sich aus den der Behörde materiengesetzlich zum Schutz anvertrauten Rechtsgütern.

Die Verweisung auf den gesamten § 19 hat sich als nicht zielführend erwiesen. Die Anwendung des weiten Nachbarbegriffes des § 19 Abs. 1 auf die nachfolgenden Genehmigungsverfahren würde zu einer untragbaren Aufblähung der Verfahren und zu bedeutenden Frustrationen bei vielen Nachbarn führen, zumal

diese in einigen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren überhaupt keine subjektiven Rechte geltend machen könnten. Bei Linienvorhaben, die zahlreiche Gemeinden und Bürger betreffen, könnte es zu einer völligen Lahmlegung der nachfolgenden Verwaltungsverfahren kommen. Sinnvoller erscheint hier die Parzellierung der Standortgemeinden, betroffener angrenzender Gemeinden, des

Umweltanwaltes und von Bürgerinitiativen, die die Interessen des Umweltschutzes zu vertreten haben und an der Umsetzung der UVP in diesen Verfahren mitwirken können.

Zu § 30 Abs. 1 - 3:

Die den Anwendungsbereich des Bürgerbeteiligungsverfahrens für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken regelnden Bestimmungen des 5. Abschnittes sind an die Neufassung des § 24 anzupassen.

Zusätzlich wurde auch bei Eisenbahnvorhaben die Möglichkeit geschaffen, mit der Durchführung des Bürgerbeteiligungsverfahrens den Landeshauptmann zu betrauen.

Zu § 35 Abs. 1:

Die Erfahrung bei Bürgerbeteiligungsverfahren für Bundesstraßen hat gezeigt, daß dann, wenn keine schriftlichen Bedenken zum Vorhaben oder der Art seiner Ausführung abgegeben wurden, niemand an der öffentlichen Erörterung teilnimmt. In solchen Fällen kann deshalb die öffentliche Erörterung entfallen. Unter Bedenken sind schriftliche Stellungnahmen zu verstehen, die sich ablehnend zum Vorhaben bzw. der Art seiner Ausführung äußern. Zustimmende Stellungnahmen lösen keine Pflicht zur Durchführung der öffentlichen Erörterung aus.