



Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/IVVS3
(Rechtsbereich Bundesstraßen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
2020-	GSt/UV/FG/Hu	Franz Greil	DW 12262	DW 142262	01.03.2021
0.842.793		Werner Hochreiter			

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung.

Inhalt des Entwurfs:

Die vorliegende Änderung des Bundesstraßengesetzes (BStG) sieht im Wesentlichen fünf Änderungen vor:

- Rechtliche Verankerung von Park & Ride- bzw Park & Drive-Anlagen und ihre Anbindung durch Anschlussstellen als Bestandteil des Bundesstraßennetzes
- Nachträgliche Genehmigung von Anschlussstellen und Fahrverbindungen
- Formelle Umsetzung der EU-Richtlinien über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (2008/96/EG) bzw zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (2012/18/EU bzw „Seveso-III-RL“) im BStG; bei der Seveso-Richtlinie muss insbesondere das Genehmigungsverfahren für die Errichtung einer Bundesstraße in der Nähe eines „Störfallbetriebs“ festgelegt werden
- Ergänzung der Bestimmungen über das Bundesstraßenplanungsgebiet in § 14; es soll für den Bund hinkünftig möglich sein, auch zur Sicherstellung der Umsetzung von Ausbauprojekten und von betriebsnotwendigen Anlagen sowohl an neu zu errichtenden als auch an bestehenden Bundesstraßen eine Verordnung zu erlassen, mit der ein Bundesstraßenplanungsgebiet festgelegt wird
- Entfall von Trassenfestlegungsbescheiden in den Gemeinden und der Kundmachung von UVP-Abläufen in der Wiener Zeitung

Das Wichtigste in Kürze:

- Rastplätze bzw Raststationen müssen ebenso wie Park & Ride- bzw Park & Drive Anlagen im BStG verankert werden
- Nachträgliche Genehmigung von Anschlussstellen ist nicht nachvollziehbar
- Defizite bei Planung und Genehmigung von Bundesstraßen zwischen Bund und Länder werden nicht beseitigt

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:**Errichtung von Park & Ride- und Park & Drive-Anlagen (Zu Z 4 (§ 2 Abs 2) und Z 5 (§ 3))**

Die BAK begrüßt die Intention einer direkten Anbindung von Park & Ride-Anlagen an Bundesstraßen bzw die Klarstellung, dass Park & Ride-Anlagen bzw Park & Drive-Anlagen als Bestandteile von Bundesstraßen errichtet werden können. Sie können ein Baustein einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel sein.

Fehlende Bestimmungen zu Rastplätzen bzw Raststationen mit einer Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe

Die BAK bedauert, dass erneut keine Bestimmungen über ausreichende und sichere Rastplätze und Raststationen im Bundesstraßengesetz vorgesehen sind. Bis dato bleiben wesentliche Fragen zu Quantität und Qualität dieser Infrastrukturkomponente im alleinigen Ermessensspielraum des Infrastrukturbetreibers. Aus Sicht der BAK erfüllen aber Rastplätze und Raststationen eine wesentliche Funktion für die Verkehrssicherheit und die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten von BerufslenkerInnen. Gerade diese „sozialen Infrastrukturen“ (Stellflächen, Sanitäre Anlagen, Bereitstellung von erschwinglichen Versorgungsmöglichkeiten, Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe, etc), sind für menschenwürdige Arbeitsbedingungen von ohnehin wenig privilegierten ArbeitnehmerInnen unerlässlich, werden aber bei Planung und Betrieb von Bundesstraßen häufig übersehen.

Kundmachung von Bescheiden (Zu Z 8 (§ 4 Abs 4 und 5))

Es ist nicht einsichtig, dass Trassenfestlegungsbescheide künftig nicht mehr in den Gemeinden zur Einsicht aufliegen sollen (Abs 4). Plan- und Projektunterlagen müssen ja weiterhin dort aufgelegt werden.

Die für Abs 5 vorgeschlagene Änderung der Kundmachung von Plan- und Projektunterlagen bei einem UVP-Verfahren sieht nur mehr die Veröffentlichung in einer im betreffenden Bundesland verbreiteten Tageszeitung vor, eine Kundmachung in der Wiener Zeitung soll demnach nicht mehr erfolgen.

Die BAK erinnert daran, die im Regierungsprogramm vorgesehene bundesweit einheitliche, digitale Plattform für die Kundmachung von (umweltrechtlichen) Genehmigungsbescheiden endlich zu verwirklichen. Eine solche Kundmachungsplattform würde für Behörden und Pro-

jektwerber Kosteneinsparungen ermöglichen und für BürgerInnen, zeitnah Informationen für sie relevante Verfahren sicherstellen.

Umsetzung der EU-Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (Z 38 § 37)

Der Entwurf nimmt in § 37 die formelle Umsetzung der EU-Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur vor, die EU-rechtlich eigentlich bis zum 19. Dezember 2010 umzusetzen gewesen wäre. In diesem Zusammenhang wird bereits auf die Richtlinie (EU) 2019/1936 vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur verwiesen, die bis Ende dieses Jahres in nationales Recht umzusetzen ist.

Die BAK nimmt dies zum Anlass, ein zeitnahes Umsetzen dieser Vorschriften gebührender zu beachten. Hier gilt es insbesondere auf die Bedeutung von Parkplätzen hinzuweisen, die in dem neuen Sicherheitsmanagementsystem der EU für die Straßenverkehrsinfrastruktur erstmals vorgesehen sind. Darin wird das Vorhandensein und die Bereitstellung sicherer Parkplätze als indikatives Element der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung sowie der gezielten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung festgehalten.

Die BAK hält erneut fest, dass sichere und ausreichende Rastmöglichkeiten die Basis einer sozialen Infrastruktur für BerufslenkerInnen sind, die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten und Freizeitmöglichkeiten beim „Arbeitsplatz Straße“ zu konsumieren.

Umsetzung der EU-Richtlinie 2012/18/EU über die Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (in Folge Seveso III-Richtlinie)

Die BAK hält fest, dass die Seveso III-Richtlinie seit 31. Mai 2015 in nationales Recht umzusetzen gewesen wäre. Bemängelt wird, dass in den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf keine Gründe für die verspätete Umsetzung angegeben werden. Unklar bleibt auch, welche Folgen das für Straßenprojekte hat, die eigentlich diesen Anforderungen genügen müssen. Im Entwurf wird nicht transparent gemacht, welche Straßenabschnitte konkret betroffen sind. Es wäre schon von Interesse zu wissen, wie bspw der Abschnitt der A4, der direkt an der Raffinerie vorbeiführt, in diesem Lichte zu beurteilen ist, und ob bestimmte Nachbesserungen nötig sind.

Bei der Beurteilung, ob ein Straßenprojekt in der Nähe eines Störfallbetriebs genehmigungsfähig ist, wird auf kein technisches Dokument für den „angemessenen Sicherheitsabstand“ bzw das „mengenmäßige Schwellenabstandsmodell“ referenziert. Im Sinne von mehr Planungs- und Rechtssicherheit sollte zumindest auf die Empfehlungen des Bundesländer-Arbeitskreises Seveso referenziert werden. Eine Entscheidungsfindung auf Basis des „öffentlichen Interesses“ ist rechtlich zu unbestimmt.

Ergänzung der Bestimmungen über das Bundesstraßenplanungsgebiet in § 14

Die BAK hält zur Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes (G 254/2017-20, V 110-111/2017-20)¹ fest, dass sie – ganz anders als die Erläuterungen suggerieren wollen – in ihrer Grundlinie keineswegs neu ist. Denn seit dem VfGH-Erkenntnis VfSlg 2674/1954 ist klar, dass die Zuständigkeit zur Planung immer als Annexmaterie die Zuständigkeit in der Hauptsache ergänzt. Natürlich gehört so die Planung von Verkehrskontrollanlagen schon immer als Annexmaterie zum Kompetenzbereich des Bundes.

Worüber die Erläuterungen allerdings hinwegtäuschen wollen, ist, dass das eigentliche Problem darin besteht, dass der Bund bisher weitgehend unterlassen hat, dazu auch hinreichende Ausführungsbestimmungen im BStG einzufügen. Das hat auch zu dem Streit geführt, zu dem der VfGH einen Aspekt entschieden hat.

§ 14, der um zwei einzufügenden Absätze 1a und 1b ergänzt werden soll, ist vom Ziel getragen, die Grundlagen für allfällig nötige Planungs- und Baubeschränkungen in der Bauphase sicherzustellen. Die beiden neueinzufügenden Absätze sind streng an die Regelungslogik in Abs 1 angelehnt, die bisher lediglich für den (kompletten) Neubau einer Bundesstraße gegolten hat. Nun sollen solche Beschränkungen auch für Ausbaumaßnahmen sonstiger Art sowie solche nach § 4 Abs 2 sowie „Anlagen, die dem Betrieb der Bundesstraße funktional dienen“ möglich sein.

Bundesstraßenplanung sollte aber mehr können, als bloß Grundlagen für Planungs- und Baubeschränkungen in der Bauphase zu schaffen. Bundesstraßenplanung sollte dazu beitragen, dass eine zwischen den Ländern und dem Bund koordinierte Raumordnung im Sinne einer vorausschauenden Planung möglich ist. Mit dem engen, nur auf die Dauer von Bauführungen (und die Zeit kurz davor) beschränkten Anwendungsbereich von § 14 ist das nicht möglich.

Die BAK hat bereits mehrfach im Zusammenhang mit der Problematik von überlangen Infrastrukturgenehmigungsverfahren darauf hingewiesen, dass es eine bessere, vor allem kontinuierliche und auch förmliche Abstimmung zwischen den Infrastrukturplanungen des Bundes mit der örtlichen und überörtlichen Raumplanung in den Bundesländern bedarf. UVP-Verfahren leiden oft daran, dass hier zum ersten Mal solche grundlegenden Abstimmungsfragen zur Sprache gebracht werden können, weil es vorgelagert keine förmlichen Verfahren dafür gibt. Solche Fragen sind aber im Stadium der UVP nicht mehr wirklich lösbar. Dafür brauche es eben eine laufende förmliche Planung, die zu geeigneten Zeitpunkten auch eine Beteiligungsmöglichkeit für die betroffenen Gebietskörperschaften und die Öffentlichkeit in den Ländern eröffnet. Das fehlt nicht nur im BStG, sondern praktisch auch in allen anderen Infrastrukturmaterien, in denen der Bund zuständig ist (Eisenbahn, Luftfahrt, Starkstromwege).

Umgekehrt kann es auch nicht im Belieben einer betroffenen Gebietskörperschaft – hier des Bundes vertreten durch die ASFINAG – stehen, sich an förmlichen Planungsverfahren mit

¹ https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Vfgh/JFT_20180626_17G00254_00/JFT_20180626_17G00254_00.pdf

Beteiligungsmöglichkeit zu beteiligen oder eben nicht. Vor allem dieses Manko lässt der Sachverhalt hinter dem eingangs genannten VfGH-Erkenntnis erahnen. Denn es ist nicht auszuschließen, dass die Gemeinde Lauterach erst mit der Einbringung des Antrages auf Erteilung der Baubewilligung für das geplante Dienstgebäude (im Jahr 2009) vom Vorhaben erfahren hat (S 4 und 81 des Erkenntnisses). Denn, dass die ASFINAG (als betroffene Grundeigentümerin) eine Abänderung des 2003 erlassenen Flächenwidmungsplanes (erfolglos) angeregt hätte, ist dem Sachverhalt nicht zu entnehmen. Noch viel schwerer wiegt, dass sich die ASFINAG offenbar auch nicht am – parallel zum angestoßenen Bauverfahren laufenden – Prozess zur Ausarbeitung des 2013 beschlossenen Räumlichen Entwicklungskonzeptes (REK) der Gemeinde beteiligt hat (S 31 des Erkenntnisses). Dort wären die Planungsabsichten des Bundes vorzubringen gewesen. Und spätestens im aufsichtsbehördlichen Genehmigungsverfahren hätte sich die Landesregierung mit der Frage auseinandersetzen müssen, inwieweit die Gemeinde verpflichtet ist, auf die Planungsabsicht Bedacht zu nehmen bzw sie einfach ersichtlich zu machen (§§ 11 Abs 2 und 12 Abs 3 und 5 Vbg Raumplanungsg). Dem Vernehmen nach ist es auch sonst nicht üblich, dass sich die ASFINAG an örtlichen Flächenwidmungsverfahren beteiligt, auch wenn sie als Grundstückseigentümerin betroffen ist. Das Ziel einer guten Abstimmung zwischen den Infrastrukturplanungen des Bundes mit der örtlichen und überörtlichen Raumplanung in den Bundesländern lässt sich so sicher nicht bewerkstelligen. Auf den Punkt gebracht stehen die örtliche und überörtliche Raumplanung in den Bundesländern oft vor dem Problem, dass sie gar nichts berücksichtigen können, wenn „der Bund nicht sagt, was er will“.

Aus Sicht der BAK sollte daher das enge Korsett des § 14 dringend hinterfragt und in Kooperation mit den Bundesländern analysiert werden, welche Vorkehrungen von jeder Gebietskörperschaft nötig sind, damit eine gute gegenseitige Abstimmung auf den Weg gebracht werden kann. Hier bleibt nur darauf hinzuweisen, dass das Problem und das Anliegen nicht neu sind: Schon die parlamentarische EntschlieÙung vom 17. Juni 1993², die die damalige Bundesregierung zu einem ganzen Bündel von Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz aufgefordert hat, hat mit Blick auf das Problem der „heranrückenden Wohnbebauung“ eine bessere Abstimmung zwischen Bundes- und Landesplanung gefordert. Unter Anderem wurden *„Der Bundesminister für Föderalismus und Verwaltungsreform, der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ... ersucht, mit den Ländern sowie dem Städte- und Gemeindebund Verhandlungen aufzunehmen, um ... die Möglichkeiten auf dem Gebiet der Raumordnung und Flächenwidmung ausschöpfend hinkünftig Konfliktpotentiale zwischen Verkehrsträgern und örtlicher Bebauung zu vermeiden“*. Damals ist diese EntschlieÙung leider nicht nur in diesem Punkt folgenlos geblieben.

Nachträgliche Genehmigung von Anschlussstellen und Fahrverbindungen

² Vgl dazu mit weiteren Nachweisen *Hochreiter*, Verkehrslärmschutz: Es darf ein bisschen verbindlicher sein – Überlegungen und Wünsche für die künftige Rechtsentwicklung im Verkehrslärmschutzrecht In: Informationen zur Umweltpolitik, 200. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien 2019, S 15f und S 81 FN 196 - <https://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/InformationenzurUmweltpolitik/index.html>

Aus Sicht der BAK ist nicht nachvollziehbar, wieso es nun für Anschlussstellen und Fahrverbindungen, die zwischen 1983 und 2000 ohne die dafür vorgesehen Trassenfestlegung gem § 4 Abs 1 BStG errichtet worden sind und die seither betrieben werden, einer so pauschalen nachträglichen Genehmigungsfiktion bedarf. Angesichts des langen Zeitraums, in dem offenkundig die Vorgaben des BStG nicht eingehalten worden sind, sollte man sich auch erwarten können, dass die Gründe für dieses Versäumnis offengelegt werden.

Es ist ebenfalls nicht nachvollziehbar, wieso an der Erfüllung der Genehmigungskriterien kein Zweifel bestehen soll, wie die Erläuterungen lapidar behaupten.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

