



RECHNUNGSHOF

3, DAMPFSSCHIFFSTRASSE 2
1033 Wien – Postfach 240

ZI 3904-01/84

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Bundesstraßengesetz
1971 geändert wird (Bundesstraßengesetznovelle 1984);

Stellungnahme

Betreff:	GESETZENTWURF
ZI:	<u>58</u> GE/1984
Datum:	30. NOV. 1984
Verteilt:	1984-12-04 Fass er

An das
Präsidium des
Nationalrates
Parlamentsgebäude
1017 Wien

Dr. Müller

Der Rechnungshof beeckt sich, entsprechend einer Entschließung des Nationalrates anverwahrt 25 Ausfertigungen jener Stellungnahme vorzulegen, die er zu dem ihm mit dem Schreiben des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 3. Oktober 1984, GZ 890 112/14-III/11-84, versendeten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird (Bundesstraßengesetznovelle 1984) abgegeben hat.

Anlagen

1984 11 30

Der Präsident:

B r o e s i g k e

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Blaschke



RECHNUNGSHOF
3, DAMPFSCHIFFSTRASSE 2
1033 Wien – Postfach 240
Z1 3904-01/84

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Bundesstraßenge-
setz 1971 geändert wird (Bun-
desstraßengesetznovelle 1984);

Stellungnahme

Gleichschrift

An das
Bundesministerium für
Bauten und Technik
Stubenring 1
1011 Wien

Der RH bestätigt den Erhalt des mit do Schreiben vom 3. Oktober 1984, GZ 890 112/14-III/11-84, versendeten Entwurfs eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird (Bundesstraßen gesetznovelle 1984) und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Im Zuge der Berichterstattung über die Ergebnisse der ihm obliegenden Gebarungsüberprüfung hat der RH mehrfach den Anwendungsbereich des Bundesstraßengesetzes behandelt und darf daher die Vorlage des nunmehrigen Entwurfs einer Novelle 1984 zum Anlaß nehmen, auf seine in den Tätigkeitsberichten an den Nationalrat enthaltenen Empfehlungen neuerlich hinzuweisen.

Zur straßenrechtlichen Baubewilligung:

Schon im Tätigkeitsbericht für das Verwaltungs jahr 1972 (Abs 78,3 f) wurde die Notwendigkeit auf gezeigt, auch für den Bereich des Bundesstraßenbaues

- 2 -

ein straßenbaurechtliches Bewilligungsverfahren einzuführen; zur Gestaltung würde sich etwa die Systematik des eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahrens anbieten.

Ziel dieser Maßnahme müßte es sein, den vom Straßenbau Betroffenen möglichst frühzeitig und überdies möglichst umfassend Information über die beabsichtigten Maßnahmen zu verschaffen. Deshalb schlägt der RH nach wie vor die Einführung eines zweistufigen Verfahrens vor, dessen erster Teil auf der Grundlage großräumiger Studien, genereller Entwürfe und Variantenuntersuchungen ähnlich dem derzeit bestehenden Anhörungsverfahren möglichst frühzeitig abgewickelt werden sollte. In der zweiten Stufe wäre dann eine formelle Bauverhandlung mit den in Betracht kommenden Parteien über detailliert vorliegende Vorhaben für verkehrswirksame Abschnitte durchzuführen und das Verfahren, falls eine Einigung nicht zustande kommt, bescheidmäßig abzuschließen.

Zum Anhörungsverfahren (Planunterlagen):

Wie zuletzt im Tätigkeitsbericht für das Verwaltungsjahr 1982 aufgezeigt (Abs 69, insb Abs 69.4.2.2), kann das im § 4 BStG 1971 vorgesehene Anhörungsverfahren wegen mangelnder Determinierung dieser Rechtsgrundlage in den meisten Fällen die Betroffenen über die genaue Anlage der geplanten Bundesstraßen nur unzureichend informieren, weil die bei den Gemeinden zur Einsicht aufgelegten Pläne gewöhnlich nur die Linienführung des Straßenzuges im Grundriß darstellen. Nicht zu ersehen ist aus so gestalteten Plänen

- 3 -

die Lage der Straße nach ihrer Höhe (Lage im Einschnitt, auf einem Damm oder als Unterflurtrasse), so daß eine ausreichende Information nicht gewährleistet ist und Einwendungen aufgrund dieser Unkenntnis nur schwer erhoben werden können.

§ 4 Abs 5 erster Satz könnte daher nach Ansicht des RH etwa lauten:

"Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs 1 sind ausreichende Planunterlagen zur Darstellung der Trasse in Lage und Höhe durch 6 Wochen aufzulegen".

Zur Frage von Schäden im Zusammenhang mit der Bauführung an Bundesstraßen:

Der verschuldensabhängige Schadenersatzanspruch gem § 24 Abs 5 BStG 1971 wurde durch die Novelle 1975 – BGBI Nr 239/1975 – insoweit geändert, daß die Haftung der Bundesstraßenverwaltung auch für den Fall nur leichten Verschuldens eines Organes des Bundes an der Beeinträchtigung des Nachbarn einsetzt; für den Ersatz von Schäden an Bauwerken können – wie die Erläuterungen hiezu ausführen – die vollen nachbarrechtlichen Bestimmungen des ABGB Anwendung finden. Die Praxis hat gerade an dieser Einschränkung gezeigt, daß sie zu eng gefaßt ist und bisher schon in Einzelfällen präter legem geleistete Ersätze etwa für Schäden an der Grund- bzw Quellwasserversorgung (denkbar wären ebenfalls Flur- und Baumschäden usgl) der rechtlichen Deckung entbehren. Es sollte daher entweder im § 24 Abs 5 die Einschränkung auf Schäden "an Bauwerken" entfallen oder es könnte auf § 24 Abs 5 verzichtet werden und ein Verweis auf die §§ 364 ff ABGB an seine Stelle treten.

- 4 -

Zum neuen Bundesstraßennetz:

Der vorliegende Entwurf geht, wie insbesondere Vorblatt und Erläuterungen zeigen, grundsätzlich auf die vom RH zuletzt im Tätigkeitsbericht für das Verwaltungsjahr 1983 (Abs 68.1) erwähnte Problematik der Bewertung von Straßenzügen als im Sinne des Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG bedeutend für den Durchzugsverkehr ein. Allerdings vermeint der RH, daß dieses verfassungsmäßige Merkmal des "Durchzugsverkehrs" noch genauer geprüft werden sollte. Als Beispiel für einen Anwendungsfall sei etwa auf die nun als B-Straße eingereihte "B 311" hingewiesen, die als Teil der einzigen innerösterreichischen West-Ost-Straßenverbindung, vormals als "S 11" eingestuft, vermutlich große Bedeutung für den Durchzugsverkehr aufweist.

Vor allem wäre aber die an sich zu begrüßende nunmehrige Rückreihung von nicht für den Durchzugsverkehr bedeutenden Strecken zu ergänzen durch die Übertragung dieses niederrangigen Straßennetzes (in groben Zügen die derzeitigen Bundesstraßen B) an die Länder.

Zu verschiedenen Begriffsbestimmungen:

Der Begriff "Autobahn" unterscheidet sich in der Definition im Übereinkommen über den Straßenverkehr samt Anhängen, BGBI Nr 289/82 (siehe auch Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen, BGBI Nr 291/82), gegenüber jener im BStG 1971. Im Sinne der speziellen Transformation dieser internationalen Abkommen sollte daher bei Gelegenheit einer Novelle zum Bundesstraßengesetz auch der Begriff der Autobahn dieser

- 5 -

Sprachregelung angeglichen werden. Zudem erschien es zweckmäßig, im Hinblick auf die oben angeführten Übereinkommen auch das Bundesministerium für Verkehr in diese Bestrebungen einzubinden.

Der Begriff "Schnellstraße" findet weder in den oben erwähnten Übereinkommen Deckung, noch lässt er sich mit dem im § 47 der Straßenverkehrsordnung angeführten Begriff der "Autostraße" in Einklang bringen. In der Praxis erfolgte der Ausbau der Schnellstraßen unterschiedlich, teils mit, teils ohne bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen, obwohl die Bezeichnung in der Straßenverkehrsordnung von diesem Ausbau abhängig gemacht worden ist.

Der RH regt an, in Zukunft auf den Begriff der "Schnellstraße" im BStG überhaupt zu verzichten und mit der Unterscheidung in Bundesstraßen A und Bundesstraßen B das Auslangen zu finden.

Von dieser Stellungnahme wird unter einem das Präsidium des Nationalrates in Kenntnis gesetzt.

1984 11 30

Der Präsident:

B r o e s i g k e

Für die Richtigkeit
der Auslegung:
Broesigke