

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes

Nach dem Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die Jahre 2020 – 2024 ist die Mobilität ein Grundbedürfnis der Menschen und der Transport von Waren eine Voraussetzung für unsere Wirtschaft. Ein zukunftsfähiger Standort braucht ein innovatives, effizientes und gut funktionierendes Transportsystem. Gleichzeitig besteht die Notwendigkeit, das Verkehrssystem an die Anforderungen der Digitalisierung, Energieeffizienz und Dekarbonisierung im Einklang mit den Klimazielen anzupassen.

Mit der gegenständlichen Novelle sollen fünf Bereiche abgedeckt werden.

Der erste Bereich ermöglicht die direkte Anbindung von Park & Ride Anlagen an Bundesstraßen sowie die Klärstellung, dass Park & Ride Anlagen und Park & Drive Anlagen als Bestandteile von Bundesstraßen errichtet werden können. Die neuen Regelungen sollen zu einer Verbesserung der intermodalen Verknüpfung des Verkehrsträger Straße mit anderen Verkehrsträgern beitragen und die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel begünstigen, auch um den Anteil des Umweltverbunds (öffentliche Verkehrsmittel und Shared Mobility) zu steigern und die Stadtkerne möglichst vom Verkehr zu entlasten.

Park & Ride Anlagen können Bestandteile der Bundesstraßen sein, aber auch solche Anlagen, die als zu anderen Verkehrsträgern zugehörig anzusehen sind. Eine Anbindung der Bundesstraße an brennstofffremde Park & Ride Anlagen kann zulässigerweise nur in Form einer Anschlussstelle erfolgen.

Die UVP-Pflicht für diese neuen Anschlussstellen richtet sich nach der Bestimmung des § 23a UVP-G 2000.

Der zweite Bereich betrifft Anschlussstellen und Fahrverbindungen, für die ein Rechtsakt nach § 4 BStG 1971 vorgesehen war, aber nicht erging. Solche Anschlussstellen und Fahrverbindungen können durch Gesetz nachträglich genehmigt werden. Die neu in § 4 BStG 1971 anzufügenden Absätze 1a und 1b beinhalten solche Genehmigungsfiktionen für Anschlussstellen bzw. Anbindungen des übrigen öffentlichen Straßennetzes über Betriebe gemäß § 27 BStG 1971 an die Bundesstraßen. Dass die Verkehrssicherheit der genehmigten Fahrverbindungen gegeben ist, muss von der Bundesstraßenverwaltung durch eine Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung sichergestellt werden.

Im dritten Bereich erfolgt die Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (Seveso-III-Richtlinie). Aufgrund der neu eingefügten Bestimmungen kann die Verwirklichung eines Bundesstraßenvorhabens im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 in der Nachbarschaft eines Seveso-Betriebs von der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie abgelehnt werden, wenn das Vorhaben das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern könnte. Diese Faktoren sollen bereits bei der Planung derartiger Vorhaben im Nahbereich eines Seveso-Betriebs berücksichtigt werden.

Der vierte Bereich dieser Novelle berücksichtigt ein in letzter Zeit ergangenes Judikat des Verfassungsgerichtshofes (G254/2017, V110/2017). In dieser Entscheidung hat sich der Verfassungsgerichtshof mit der Frage der raumordnungsrechtlichen Kompetenz von Bund und Ländern in Bezug auf Bundesstraßen auseinandergesetzt. Im Wesentlichen vertritt der Verfassungsgerichtshof die Rechtsauffassung, dass auch planende Maßnahmen, die Angelegenheiten der Bundesstraßen betreffen, nicht in die Zuständigkeit der Länder, sondern in die Zuständigkeit des Bundes fallen.

Die neu in § 14 BStG 1971 anzufügenden Absätze 1a und 1b sollen den Bund in die Lage versetzen, seine Fachplanungskompetenz bezüglich Bundesstraßen zu optimieren. Es soll für den Bund hinkünftig möglich sein, auch zur Sicherstellung der Umsetzung von Ausbauvorhaben und von betriebsnotwendigen Anlagen an bestehenden Bundesstraßen eine raumplanerische Entscheidung durch Erlassung einer Verordnung, mit der ein Bundesstraßenplanungsgebiet festgelegt wird, zu treffen. Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist dabei an bestimmte Voraussetzungen, durch welche Eigentumsrechte geschützt werden sollen, gebunden.

Im fünften Bereich dieser Novelle sollen durch Übergang der Zuständigkeit zur Vollziehung der Bestimmungen zum Schutz der Straßen betreffend Bauten an Bundesstraßen (§ 21) – mit Ausnahme der Entscheidung über eine Entschädigung (§ 21 Abs. 3) –, Ankündigungen und Werbungen (§ 25) sowie Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten (§ 26) von der Landeshauptfrau bzw. dem

Landeshauptmann zu der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (§ 32 Z 2) eine österreichweit einheitliche Vorgangsweise sichergestellt und ein einheitlich hoher Sicherheitsstandard im gesamten Netz gewährleistet werden.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 BV-G (Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge).

Besonderer Teil

Zu Z 1 und 2 (Inhaltsverzeichnis)

Das Inhaltsverzeichnis wird entsprechend angepasst.

Zu Z 3, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 23, 24, 25 und 26 (§ 1 Abs. 1 und 3, § 4 Abs. 1, 3 und 5, § 4a Abs. 2, § 5 Abs. 7, § 5a Abs. 1, 4, 6, 8 und 10, § 5b Abs. 1, 3, 4 und 6, § 5c Abs. 1, § 5d, § 7 Abs. 2 und 7, § 7a Abs. 5, § 14 Abs. 1, § 21 Abs. 5 und § 33 Abs. 4; § 4a Abs. 3; § 5 Abs. 3; § 5a Abs. 11 und § 5c Abs. 5; § 14 Abs. 6; § 19; § 20 Abs. 1; § 20 Abs. 3; § 20 Abs. 4; § 31a; § 31a Z 1; § 32; § 35)

Die mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 8/2020 bewirkte Kompetenzänderung wird berücksichtigt. Weiters erfolgt eine gendergerechte Formulierung diverser Personenbegriffe.

Zu Z 4 (§ 2 Abs. 2)

Durch die vorgeschlagene Regelung soll die Möglichkeit zur multimodalen Verknüpfung des Verkehrsträgers Straße mit anderen Verkehrsträgern verbessert werden, indem auch Park & Ride Anlagen an das Bundesstraßennetz angebunden werden können. Wie bereits bisher sollen aus Gründen der Sicherheit und des Verkehrsflusses auf Bundesstraßen, welche durch zu viele Anschlussstellen negativ beeinträchtigt würden, nur Anlagen erfasst werden, die von wesentlicher Bedeutung sind. Dies kann bei Park & Ride Anlagen an neuralgischen Punkten von Hauptverkehrsachsen der Fall sein. Vom Regelungstatbestand sind jene Anlagen erfasst, welche nicht selbst als Bestandteil der Bundesstraße errichtet werden. Somit wird es in Zukunft neben den Park & Ride Anlagen im System der Bundesstraße (z. B. eigens angelegte Parkflächen für Fernbusse inkl. zugehöriger Infrastruktur) auch die Möglichkeit geben, eine Park & Ride Anlage abseits der Bundesstraße durch eine eigens errichtete Anschlussstelle erreichen zu können. Die Normierung in einer eigenen Ziffer ist deshalb geboten, da sie sämtliche Park & Ride Anlagen, unabhängig von der Art der beteiligten Verkehrsträger, erfassen soll.

Zu Z 5 (§ 3)

Diese Klarstellung soll einerseits der Verschiedenartigkeit von Park & Ride Anlagen Rechnung tragen und klarstellen, dass jene Anlagen als Bestandteil der Bundesstraße gelten, die unmittelbar dem Verkehr auf diesen dienen und an Bundesstraßen errichtet werden, wie dies z. B. bei einer Park & Ride Anlage, welche direkt an der Bundesstraße liegt und den Umstieg vom Individualverkehr auf den Kraftfahrliniенverkehr ermöglicht, der Fall ist. Andererseits soll klargestellt werden, dass Park & Drive Anlagen ebenso Bestandteil von Bundesstraßen sein können. Dies z. B. bei einer auf einer Parkfläche einer Bundesstraße gelegenen Anlage, die dazu gedacht ist, Fahrgemeinschaften für die Weiterfahrt zu bilden. Mit dieser Regelung werden Park & Ride Anlagen und Park & Drive Anlagen beispielhaft als Parkflächen im geschlossenen System der Bundesstraße genannt. Dies unterscheidet diese Anlagen von jenen – bundesstraßenfremden – Anlagen, die ausschließlich über eine Anschlussstelle gem. § 26 Abs. 1 BStG 1971 angebunden werden.

Zu Z 6 (§ 4 Abs. 1a und 1b):

Mit neuer Regelung in § 4 Abs. 1a soll die Bestimmung des Straßenverlaufes für jene Anschlussstellen, die in der Zeitspanne zwischen dem Inkrafttreten der BStG-Novelle 1983 am 10. Februar 1983 und dem Zeitpunkt, bis zu dem die UVP-Änderungsrichtlinie RL 97/11/EG umzusetzen war, am 14. März 1999, errichtet wurden, erfolgen.

Vor der BStG-Novelle 1983 bedurfte es für die Errichtung von zusätzlichen Anschlussstellen keiner Trassenfestlegung gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971 (in der damaligen Fassung BGBl. Nr. 294/1978). Trotz Trassenfestlegungspflicht nach der BStG-Novelle 1983 bestand bis zum Inkrafttreten des UVP-G 2000, BGBl. Nr. I 89/2000, keine Verpflichtung, den Bau von zusätzlichen Anschlussstellen einer UVP zu unterziehen. Eine solche wurde erst in Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, die von den Mitgliedstaaten bis zum 14. März 1999 in innerstaatliches Recht zu transformieren war, durch das UVP-G 2000 verfügt. Auch die Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur hat für die von der neuen Regelung erfassten Anschlussstellen keine

Geltung, da die Mitgliedstaaten ein entsprechendes innerstaatliches Regime erst bis 19. Dezember 2010 schaffen mussten.

Die nunmehr geregelte Genehmigungsfiktion lässt gemeinschaftsrechtliche Vorgaben, insb. jene im Bereich von Umweltverträglichkeitsprüfungen, unberührt.

In Bezug auf die Kriterien des im Zeitraum der Genehmigungsfiktion geltenden § 4 besteht kein Zweifel, dass sie als erfüllt anzusehen sind. Die seit mindestens 20 Jahren, zumeist länger bestehenden Anschlussstellen stellen Anbindungen des Sekundärstraßennetzes an die Bundesstraße dar, denen im Hinblick auf die Erfordernisse des Verkehrs eine wesentliche Bedeutung im jeweiligen Verkehrsgefüge zukommt. Dies wird bei Prüfung der Verkehrszahlen offensichtlich. Die Verkehrssicherheit wird durch die für bestehende Anschlussstellen laufend durchzuführenden Überprüfungen gewährleistet.

Als Ausbaumaßnahmen sind auch jene Projekte zu verstehen, die an bestehenden Anschlussstellen durchgeführt wurden, für die vor der BStG-Novelle 1983 keine Trassenfestlegungspflicht bestand, und durch die im geregelten Zeitraum neue Anschlussstellen hergestellt wurden (z. B. Ausbau einer Halbanschlussstelle zu einer Vollanschlussstelle). Auch Umbaumaßnahmen an solchen Anschlussstellen, die ursprünglich keiner Trassenfestlegungspflicht unterlagen, jedoch im normierten Zeitraum so verändert wurden, dass sie als neu konzipierte Anschlussstelle anzusehen sind, sollen aus Gründen der Rechtssicherheit von der Genehmigungsfiktion erfasst sein.

Im Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten der BStG-Novelle 1990, BGBl. Nr. 159/1990, am 22. März 1990 und dem in der BStG-Novelle 2006 (BGBl. I Nr. 58/2006) verfügten Zeitpunkt des Außerkrafttretens der Bestimmung des § 27 Abs. 3 am 31. Dezember 2005 war die Errichtung von Fahrverbindungen, welche die Verbindung von der Bundesstraße zum untergeordneten Straßennetz über das Areal von Betrieben gemäß § 27 herstellten und keine Anschlussstellen waren, grundsätzlich zulässig. Der Straßenverlauf solcher Fahrverbindungen musste gem. § 4 mit Verordnung (§ 27 letzter Satz in der damals geltenden Fassung) bestimmt werden. Österreichweit ist eine verordnungsmäßige Festlegung des Straßenverlaufes nur hinsichtlich weniger errichteter Fahrverbindungen unterblieben. Daher sollen jene Fahrverbindungen, die im Zeitraum der neuen Regelung zulässigerweise errichtet wurden, von der Genehmigungsfiktion erfasst werden. Davon nicht erfasst sind bestehende Not- und Feuerwehrzufahrten im Bereich von Bundesstraßenbetrieben, da sie nur von Einsatzkräften benutzt werden dürfen und somit schon damals wie heute keine dem Gemeingebrauch dienenden Fahrverbindungen im Sinne der früheren Rechtslage darstellten. Die Verpflichtung, Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen – als solche sind Fahrverbindungen rechtlich zu bewerten – in Bezug auf ihre UVP-Pflicht zu prüfen, wurde erst durch das UVP-G 2000 begründet. Wie zu Abs. 1a ausgeführt, erfolgte mit dieser UVP-G Novelle die Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie 97/11/EG. Daher waren auch Fahrverbindungen vor dem europarechtlichen Hintergrund bis zum Ende der Umsetzungsfrist am 14. März 1999 keiner UVP zu unterziehen.

Hinsichtlich der Erfüllung der Genehmigungskriterien des § 4 wird auf die Ausführungen zu Abs. 1a verwiesen.

Auch Ausbau- und Umbaumaßnahmen an solchen Anbindungen, die im normierten Zeitraum durchgeführt wurden, sollen aus Gründen der Rechtssicherheit von der Genehmigungsfiktion erfasst sein.

Zu Z 7 (§ 4 Abs. 5)

Die Anpassung erfolgt in Anlehnung an die entsprechende Änderung der Kundmachungsregelungen für UVP-Verfahren durch BGBl. I Nr. 80/2018.

Zu Z 8, 20 und 27 (§ 4 Abs. 6, 7 und 8; § 24 Abs. 6; § 37)

Mit Mahnschreiben vom 14.05.2020 wurde von der Europäischen Kommission (EK) ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich wegen nicht ordnungsgemäßer Umsetzung der Seveso-III-RL eingeleitet. Als den das BStG 1971 betreffenden fehlenden Umsetzungspunkt wurde Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c der RL angeführt. Nach dieser Bestimmung haben die Mitgliedstaaten bei der Planung von Hauptverkehrswegen das Ziel, schwere Unfälle zu verhüten und ihre Folgen für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu begrenzen, zu berücksichtigen. Nach Ansicht der EK fehlt im BStG 1971 eine Bestimmung, wonach die zuständige Behörde den Ausbau einer Autobahn in der Nachbarschaft eines Seveso-Betriebs ablehnen kann, wenn das Vorhaben das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern könnte.

Mit den neu eingefügten Abs. 6, 7 und 8 in § 4 wird daher in Umsetzung der Vorgaben des Artikels 13 Absatz 1 Buchstabe c der Seveso-III-RL der Bundesstraßenverwaltung die Berücksichtigung der dort genannten Faktoren bei der Planung von Straßen auferlegt und eine eigene Genehmigungsvoraussetzung für Straßenbauvorhaben in der Nachbarschaft von Seveso-Betrieben geschaffen.

Damit die Bundesstraßenverwaltung ein etwaiges Gefährdungspotential bei der Planung von Straßen im Gefährzungsbereich eines Seveso-Betriebes abschätzen bzw. berücksichtigen kann, müssen ihr die entsprechenden Informationen vom Inhaber eines Seveso-Betriebes und vom Projektwerber bezüglich eines solchen Betriebes bereits in der Planungsphase bzw. auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden. Aus diesem Grund wird im neu eingefügten § 24 Abs. 6 eine entsprechende Informationspflicht vorgesehen.

In § 37 wird ein entsprechender Hinweis auf die Umsetzung der Seveso-III-RL aufgenommen.

Zu Z 12 und 13 (§ 14 Abs. 1a und 1b; § 14 Abs. 6)

Mit seinem in letzter Zeit ergangenen Judikat (G254/2017, V110/2017 vom 26.06.2018) hat sich der Verfassungsgerichtshof mit der Frage der raumordnungsrechtlichen Kompetenz von Bund und Ländern in Bezug auf Bundesstraßen auseinandergesetzt und hat aus dem Kompetenzfeststellungserkenntnis VfSlg 2674/1954 abgeleitet, dass auch planende Maßnahmen, die Angelegenheiten der Bundesstraßen betreffen, nicht in die Zuständigkeit der Länder, sondern in die Zuständigkeit des Bundes gem. Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG fallen. Nach diesem Kompetenztatbestand kommt dem Bund für Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzügen außer der Straßenpolizei die Kompetenz in Gesetzgebung und Vollziehung zu.

Es soll daher legistisch vorgesorgt werden, dass der Bund von seiner Fachplanungskompetenz bezüglich Bundesstraßen auch dann Gebrauch machen kann, wenn eine bestehende Bundesautobahn oder Bundesschnellstraße ausgebaut werden soll oder Anlagen, die mit der Bundesstraße in einem betriebsnotwendigen Zusammenhang stehen, errichtet werden sollen.

Um zu vermeiden, dass auch der Ausbau von bestehenden Bundesstraßen oder die Errichtung von betriebsnotwendigen Anlagen durch bauliche Änderungen auf jenen Grundstücken, auf denen das Bauvorhaben umgesetzt werden soll, erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird, soll dieses an der Bundesstraße gelegene Gelände, wie es bisher schon zur Sicherung des Baues neuer Bundesstraßen vorgesehen ist, zum Bundesstraßenplanungsgebiet erklärt werden können.

Mit der Erlassung der Verordnung, die das Bundesstraßenplanungsgebiet parzellenscharf ausweist, macht der Bund von seiner ihm zustehenden Raumordnungskompetenz in Bezug auf Bundesstraßen Gebrauch und schafft durch diesen Rechtsakt – insbesondere für gegenbeteiligte Gebietskörperschaften bei Wahrnehmung ihrer raumordnungsrechtlichen Kompetenz – Rechts- und Planungssicherheit.

Um nicht unverhältnismäßig in das Eigentumsrecht der betroffenen Grundeigentümer einzugreifen, darf die Verordnung über das Bundesstraßenplanungsgebiet erst dann erlassen werden, wenn bestimmte zeitliche Vorgaben erfüllt werden: bei baulichen Maßnahmen, die Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen darstellen und daher einer Trassenfestlegungspflicht (§ 4 BStG 1971) unterliegen, wird als Voraussetzung für die Erlassung der Verordnung darauf abgestellt, dass nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten mit der Bestimmung des Straßenverlaufes innerhalb von drei Jahren zu rechnen ist (Abs. 1a). Bei jenen baulichen Maßnahmen, die nicht als Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen zu bewerten sind, darf eine Verordnung nur dann erlassen werden, wenn die Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten schon so weit fortgeschritten sind, dass mit der baulichen Herstellung innerhalb von drei Jahren zu rechnen ist (Abs. 1b). Zu diesen baulichen Maßnahmen zählen die in § 4 Abs. 2 beispielhaft genannten Bauvorhaben und, falls sie nicht Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen sind, weitere Baumaßnahmen wie Verkehrskontrollplätze, Rastplätze mit Infrastrukturzeilen, Rastanlagen mit Sanitäreinrichtungen, Park & Drive Anlagen, Park & Ride Anlagen, Lagerplätze oder betriebliche Begleitwege.

Der neue Abs. 1b ermächtigt die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie weiters, ein Bundesstraßenplanungsgebiet, das die Sicherstellung der Errichtung von betriebsnotwendigen Anlagen (iSd Judikatur des VfGH vom 26.06.2018, G254/2017, V110/2017 ua) gewährleisten soll, mit Verordnung zu normieren. Als solche Anlagen sind beispielsweise Anlagen zur Energieversorgung (z.B. zur Stromversorgung von Tunnelanlagen), wenn keine Alternativen auf bereits bestehenden Anlagen vorhanden sind, wobei hier der Flächenverbrauch möglichst hintanzuhalten ist, weiters Betriebsstationen sowie Betriebszentralen von Tunnelanlagen, Autobahnmeistereien, Verkehrsmanagementzentralen oder Verkehrstelematikanlagen zu nennen.

In Abs. 6 erfolgt die Anpassung des Verweises auf die Verordnung aufgrund der neuen Abs. 1a und 1b.

Zu Z 18 und 19 (§ 21 Abs. 1; § 21 Abs. 6, § 25 und § 26 Abs. 2, 3 und 5)

Durch den Übergang der Zuständigkeit von der Landeshauptfrau bzw. dem Landeshauptmann zu der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation

und Technologie soll sichergestellt werden, dass die Vorschriften der §§ 21 (mit Ausnahme der Entscheidung über eine Entschädigung gem. Abs. 3), 25 und 26 zum Schutz der Bundesstraßen im ganzen Bundesgebiet einheitlich vollzogen werden.

Zu Z 21 (Überschrift des Abschnitts V.)

Da die folgenden Bestimmungen Regelungen über die Beiziehung und die Kostentragung von Sachverständigen treffen, soll die Überschrift darauf hinweisen.

Zu Z 22 (§ 30)

In der ins BStG 1971 wieder aufgenommenen Bestimmung des § 30 wird der Behörde (Bundesministerin bzw. Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie oder Landeshauptfrau bzw. Landeshauptmann) die Möglichkeit eingeräumt, nicht amtliche Sachverständige allen Verfahren sowie Aufgaben des BStG 1971 beizuziehen, ohne dass die Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG erfüllt sein müssen. Dies gilt auch für die Beiziehung von Sachverständigen im Rahmen der behördlichen Überwachung der Auflagen und sonstigen Nebenbestimmungen von das Verfahren nach diesem Bundesgesetz abschließenden Bescheiden. Die mit der neuen Bestimmung geschaffene Möglichkeit zur Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen hat einen verfahrensbeschleunigenden und verfahrensvereinfachenden Effekt, vor allem im Hinblick darauf, dass Amtssachverständige nicht immer zeitnah zur Verfügung stehen. Aufgrund der Komplexität insbesondere der Trassenfestlegungsverfahren gem. § 4 BStG 1971 muss die Behörde Experten oder auch fachlich einschlägige Anstalten, Institute oder Unternehmen als nicht amtliche Sachverständige bestellen können, welche die zu beurteilenden Fachgebiete abdecken.

