



1 von 9
Handwritten signature/initials

AMT DER O. Ö. LANDESREGIERUNG

Verf(Präs) - 1158/18 - G1

Linz, am 2. Jänner 1985

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird (Bundesstraßengesetznovelle 1984);
Entwurf - Stellungnahme

BUNDESREGIERUNG ZENTRALBÜRO ZI. 58 - GE/19.84 Datum 1. JAN. 1985 Verteilt 14. JAN. 1985 <i>Strasser</i>
--

Dr. Müller

An das
Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

In der Beilage werden 25 Mehrabdrucke der h. Stellungnahme zu dem vom Bundesministerium für Bauten und Technik versandten Gesetzentwurf übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:
Im Auftrag
Dr. G a i s b a u e r

25 Beilagen

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
Druck



AMT DER O. Ö. LANDESREGIERUNG

Verf(Präs) - 1158/18 - G1

Linz, am 2. Jänner 1985

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird (Bundesstraßengesetznovelle 1984);

Entwurf - Stellungnahme

Zu Zl. 890 112/14-III/11-84 vom 3. Oktober 1984

An das
Bundesministerium für
Bauten und Technik
Stubenring 1
1011 W i e n

Das Amt der o.ö. Landesregierung beehrt sich, zu dem mit der do. Note vom 3. Oktober 1984 versandten Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Z. 4 (§ 20a Abs. 5):

Die generelle - nicht nur für alle Enteignungen vor dem Inkrafttreten der Bundesstraßengesetznovelle 1983, BGBl.Nr. 63, sondern auch für alle künftigen Enteignungen wirkende - Einschränkung der Rückübereignung auf jene Fälle, in denen der Bund das dem Enteignungszweck nicht zugeführte Grundstück nicht weiterveräußert hat, ist nach h. Auffassung rechtspolitisch verfehlt und verfassungsrechtlich bedenklich.

Seit dem VfGH-Erkenntnis vom 3. Dezember 1980, Slg. 8980, ist klargestellt, daß der einfache Gesetzgeber die Rückgängigmachung der Enteignung bei Zweckverfehlung weder grundsätzlich ausschließen noch einschränken darf.

b.w.

Höchstens kann er verfahrensrechtliche und zivilrechtliche Rahmenbedingungen für Durchführung und Begleitumstände der Rückübereignung regeln.

Die vorgesehene Bestimmung unterläuft diese Interpretation der Eigentumsgarantie des Art. 5 StGG. Denn es wäre dem Enteigner in die Hand gegeben, sich der aus der Verfassungsebene abzuleitenden Verpflichtung zur Rückübereignung auf einfache Weise zu entwinden. Immer dann nämlich, wenn sich eine Zweckverfehlung hinsichtlich konkreter Grundstücke abzeichnet, brauchte der Bund als Enteigner nichts anderes zu tun, als den Enteignungsgegenstand zu verkaufen, um den Rückübereignungsanspruch des Enteigneten zu vernichten (noch dazu mit - zumindest theoretischer - Gewinnmöglichkeit). Außerdem schüfe die Entwurfslösung zwei verschiedene Kategorien von Enteigneten, deren Ungleichbehandlung bei Zweckverfehlung allein von dem unwägbareren Faktum der Weiterveräußerung abhängt. Dagegen drängen sich auch Einwände aus dem Blickwinkel des Gleichheitssatzes auf.

So gesehen stellt sich die vorgesehene Regelung als unzulässiger Eingriff des einfachen Gesetzgebers in die geschützte Verfassungssphäre des Enteigneten dar. Die Begründung der Entwurfsabsicht in den Erläuterungen unter Hinweis auf den Schutz des Vertrauens auf das Grundbuch erscheint ungenügend.

Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß selbst Brunner (in: Enteignung für Bundesstraßen, Manz 1983, Seite 268) einen zum Entwurf konträren und weit großzügigeren Standpunkt vertritt. Brunner geht nämlich davon aus, daß der dritte Erwerber des Enteignungsgegenstandes sein Eigentumsrecht zufolge der ausdrücklichen Bestimmung des § 20a Abs. 2 letzter Satz "zweifellos" verliert (und somit der Enteignete jedenfalls und uneingeschränkt seinen

Rückübereignungsanspruch behält). Auch Rummel folgt hinsichtlich des Schicksals der inzwischen vom Enteigner begründeten dringlichen und obligatorischen Rechte am Enteignungsgegenstand der Auffassung der Erlöschenswirkung, verkennt aber trotz seiner plausiblen Lösungsvorschläge nicht, daß die Frage der Wirkung der Rückübereignung auf den zwischenzeitigen Eigentumserwerb eines Dritten insgesamt noch nicht ausdiskutiert ist (Rummel, Für ein neues Bundes-Enteignungsgesetz, Institut für gesellschaftspolitische Grundlagenforschung, Linz 1984, Seite 63).

Zum Verzeichnis 1 (Bundesstraßen A):

Folgende textliche Änderungen werden vorgeschlagen:

- A 1 West Autobahn: hier sollte das Wort "Sattledt" durch das Wort "Voralpenkreuz" ersetzt werden.
- A 8 Innkreis Autobahn: auch hier sollte das Wort "Sattledt" durch das Wort "Voralpenkreuz" ersetzt werden und statt "-Wels-" sollte es heißen "-Knoten Wels (A 25)-".
- A 9 Pyhrn Autobahn: auch hier sollte "Sattledt" durch "Voralpenkreuz" ersetzt werden.
- A 25 Linzer Autobahn: hier sollte vor dem Wort "Wels" der Ausdruck "Knoten" eingefügt werden.

Diese Vorschläge dienen der textlichen Übereinstimmung der Streckenbezeichnungen mit den übrigen Ortsangaben.

Zum Verzeichnis 2 (Bundesstraßen S):

Die Entwurfsabsicht verfolgt die Streichung aller - geplanten, noch nicht in Bau befindlichen - Schnellstraßen

- 4 -

in Oberösterreich. Die S 9 Innviertler Schnellstraße soll durch die B 309 Innviertler Straße, die S 21 Mühlkreis Schnellstraße durch die B 125 Prager Straße und die S 37 Steyrer Schnellstraße durch die Verlängerung der B 115 Eisen Straße bis zur B 1 Wiener Straße in Enns ersetzt werden.

Nach h. Kenntnis wird die Stadt Steyr auch mit einer leistungsfähigeren Bundesstraße das Auslangen finden können. Die B 125 Prager Straße kann größtenteils mit entsprechendem Querschnitt am Bestand und Umfahrungen von Neumarkt und Freistadt für absehbare Zeit leistungsfähig ausgebaut werden (durch die Auflassung wird allerdings auf die internationalen Überlegungen hinsichtlich der CSSR nicht mehr Rücksicht genommen).

Differenzierter ist allerdings die beabsichtigte Auflassung der S 9 Innviertler Schnellstraße zu beurteilen. Österreich und die Bundesrepublik Deutschland haben im Rahmen der CEMT vereinbart, daß eine überregionale Verbindung München - Linz - Wien geschaffen werden soll.

Dieser Straßenzug wird zweifellos sehr viel Verkehr vom Walserberg, der besonders im Sommer oftmals katastrophal überlastet ist, in wünschenswerter Weise abziehen, weshalb auch der Freistaat Bayern die A 94 ausbauen wird. Nach Fertigstellung dieser Autobahn bis nach Simbach am Inn wird voraussichtlich der gleiche Fall eintreten wie in Suben, wo der Straßenverkehr vom deutschen Autobahnnetz auf österreichischer Seite auf Bundesstraßen übergeleitet werden muß. Da es sich in Suben indessen nur um eine eher kurzfristige Zwischenlösung handelt (die Autobahn A 8 wird voraussichtlich 1988 durchgehend befahrbar sein), ist dies verkehrstechnisch und wirtschaftlich vertretbar.

Das Amt der o.ö. Landesregierung verkennt nicht die aus der beabsichtigten Maßnahme erhofften, in den Erläuterungen dargelegten Vorteile. Es wird aber doch zu bedenken gegeben, daß die nach der Fertigstellung der A 94 unausweichliche Weiterführung des grenzüberschreitenden Verkehrs in Oberösterreich auf der Bundesstraße B 309 ohne Umfahrungen der Orte St. Peter, Altheim, Polling, Imolkam, Kirchheim, Atzing und Mehrnbach der ansässigen Bevölkerung kaum zumutbar sein dürfte. Schließlich müßten im Bereich des Kraxenberges und des Federnberges großräumige Umlegungen zur Ausschaltung der beträchtlichen Steigungen ins Auge gefaßt werden. Unter solchen Gesichtspunkten sind aber die erhofften entscheidenden Einsparungen gegenüber der derzeitigen (geplanten) Trasse der S 9 Innviertler Schnellstraße wohl einer abwägenden Betrachtung zu unterziehen. Es sollten die diversen Umweltprobleme, die Eingriffe in die Landschafts- und Agrarstruktur, die sich aus den kaum zu vermeidenden Umlegungen ergäben, nicht bagatellisiert werden. So gesehen stehen den Vorteilen der Entwurfsabsicht auch die Nachteile gegenüber, die sich dann aus dem Verzicht auf die durch die S 9 erwartete Verkehrsentflechtung, auf geringere Betriebskosten, auf erhöhte Unfallsicherheit etc. ergäben.

Überdies wäre zum geplanten Verlauf der B 309, die von Stritzing über Ried i.I. nach Braunau am Inn geführt werden soll, zu bemerken, daß der so wichtige Anschluß der Bezirkshauptstadt Ried i.I. an das überregionale Straßennetz nicht berücksichtigt worden ist. Es ist nach h. Auffassung auch verkehrstechnisch nicht sinnvoll, den nach Braunau am Inn gerichteten Verkehr schon bei Haag am Hausruck von der Autobahn abzuleiten. Der vom Land Oberösterreich bei der Anschlußstelle Walchshausen errichtete Anschluß der Unterinnviertler Landesstraße er-

- 6 -

scheint langfristig nicht geeignet, den vermehrten überregionalen Verkehr zwischen der A 8 Innkreis Autobahn und der B 309 aufzunehmen.

Auf die langen Steigungsstrecken von etwa 8 % und die Ortsdurchfahrt von Tumeltsham sei verwiesen. Es müßte daher das Netz der Bundesstraßen durch eine Spange Ried - A 8 Innkreis Autobahn als B 309a (Länge 2 bis 3 km) ergänzt werden. Die notwendig werdenden umfangreichen Änderungen am Autobahnknoten Ried i. I. und der Anschlußstelle Walchshausen seien nur am Rande erwähnt (Anschluß einer 2-streifigen Bundesstraße anstatt einer 4-streifigen Schnellstraße).

Zum Verzeichnis 3 (Bundesstraßen B):

Außer den sich aus den Ausführungen zum Verzeichnis 2 ergebenden Veränderungen der Entwurfsfassung des Verzeichnisses 3 wird folgendes angeregt:

Die Beschreibung der Strecke der B 127a Rohrbacher Straße Abzweigung St. Margarethen sollte wie folgt lauten:

"Linz (Urfahr-West (B 127)) - Donaubrücke - Linz-West (B 129)". Die Auswertung der Verkehrserhebung 1982 hat nämlich ergeben, daß der Brückenstandort St. Margarethen effizienter gegenüber dem Standort Ottensheim ist. Damit wurde jedoch lediglich der Standort eines Donauüberganges untersucht, nicht jedoch die umweltgerechte Einbindung in die Eferdinger Straße. Um zu verhindern, daß infolge von Einwendungen der Bevölkerung gegen den Brückenstandort St. Margarethen dieser Donauübergang dann nicht mit dem Bundesstraßengesetz übereinstimmt, sollte mit Hilfe der vorgeschlagenen Streckenbeschreibung der genaue Standort der Brücke im Rahmen einer hinreichenden gesetzlichen Fixierung flexibel festgelegt werden.

Der Vollständigkeit wegen wird darauf hingewiesen, daß bei der B 154 Mondsee Straße die Bezeichnung der Ortsangabe "Scherfling" richtig "Scharfling" heißen müßte.

Das Entwurfsvorhaben wird zum Anlaß genommen, noch folgende Änderungsvorschläge zu unterbreiten:

1. Im Herbst 1985 wird die A 8 Innkreis Autobahn bis Ried i.I. (Walchshausen) dem Verkehr übergeben werden. Über die Anschlußstelle Walchshausen wird dann der Autobahnverkehr auf die Unterinnviertler Landesstraße abgeleitet. Über die Unterinnviertler Landesstraße kann dieser Verkehr nur abgeleitet werden, wenn bis 1985 bauliche Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit durchgeführt werden. Der geltende Text des § 12 BStG 1971 schließt aber eine Kostenübernahme dieser zusätzlichen Baumaßnahmen durch den Bund aus.
Es sollte daher dieser Gesetzesbestimmung ein dritter Absatz etwa mit folgendem Inhalt angefügt werden:
"Ist der Bund (Bundesstraßenverwaltung) gezwungen, durch Teilausbauten von Bundesstraßen den Durchzugsverkehr zum übrigen Bundesstraßennetz über Straßen anderer Baulastträger abzuleiten, so kann er im Einvernehmen mit den jeweiligen Baulastträgern Baumaßnahmen zur Verkehrsumleitung treffen oder die durch die Verkehrsumleitung entstandenen Nachteile abgelten."
2. Der zweite Satz des § 21 Abs. 1 BStG 1971 sollte mit der Maßgabe erweitert werden, daß die Behörde auf Antrag Ausnahmen nur dann zu bewilligen hat, wenn diese auch sonstige Planungen öffentlich rechtlicher Körperschaften nicht einträchtigen.

Diese Einfügung soll sicherstellen, daß von der Bundesstraßenbehörde keine Ausnahmegewilligungen erteilt werden, die im krassen Gegensatz beispielsweise zu den Interessen der Raumordnung stehen. In der Praxis hat sich nämlich gezeigt, daß im Verfahren nach § 21 von der Bundesstraßenverwaltung die örtlichen Raumplanungsinteressen der Gemeinden (Flächenwidmungs- und Bebauungspläne) oft nur unzureichend wahrgenommen werden.

25 Mehrabdrucke dieser Stellungnahme werden u.e. dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:
Im Auftrag
Dr. G a i s b a u e r

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

