

Ausgedruckt am 27. 2. 2002

Bericht

des Finanzausschusses

über den Antrag 599/A der Abgeordneten Hermann Böhacker, Dkfm. Dr. Günter Stummvoll, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Zweckzuschussgesetz 2001, das Finanzausgleichsgesetz 2001, das Katastrophenfondsgesetz 1996, das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-Gesetz, das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997, das Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, die Straßenverkehrsordnung 1960 und das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 geändert werden und das Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen erlassen wird (Bundesstraßen-Übertragungsgesetz)

Der gegenständliche Antrag ist wie folgt begründet:

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ist die Gesetzgebung und Vollziehung im Bereich der Bundesstraßen Aufgabe des Bundes. Die gesetzliche Grundlage bildet das Bundesstraßengesetz 1971. Im § 2 des Bundesstraßengesetzes wird eine Unterteilung in Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), S (Bundesschnellstraßen) und B vorgenommen. Die Bundesstraßen A und S sowie einige Bundesstraßen B werden als Mautstrecken durch die ASFINAG betreut, mit der Verwaltung der restlichen Bundesstraßen sind gemäß einer Verordnung auf Grundlage des Art. 104 Abs. 2 B-VG (Auftragsverwaltung) die Landeshauptmänner betraut. Behördenverfahren nach dem Bundesstraßengesetz werden vom Landeshauptmann im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung durchgeführt.

Diese Zersplitterung von Aufgaben auf mehrere Ebenen führt tendenziell zu suboptimalen Verhältnissen. Bund und Länder haben sich daher nach langen Verhandlungen darauf geeinigt, alle Bundesstraßen B in die vollständige Verantwortung der Länder zu übertragen. Behördenverfahren für diese Straßen werden in Zukunft von den Landesstraßenbehörden durchgeführt werden. Die verbleibenden Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen werden als Mautstraßen von der ASFINAG betreut. Diesbezügliche Behördenverfahren werden weiterhin vom Landeshauptmann im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung durchgeführt werden.

Diese Reform ist ein wichtiges Signal für den Föderalismus und bringt mehr Entscheidungsspielraum bei Infrastrukturmaßnahmen für die Länder. Sie ermöglicht eine flexiblere, raschere und nach regionalen Bedürfnissen abgestimmte Umsetzung von Straßenbauprojekten. Damit wird ein wesentliches Ergebnis der Beratungen zwischen dem Bund und den Ländern im Rahmen der Verwaltungsreform realisiert.

Finanzielle Auswirkungen:

Den Ländern entsteht durch diese zusätzlichen Aufgaben ein Mehraufwand, der durch einen Zweckzuschuss des Bundes in der Größenordnung des bisherigen Bau- und Erhaltungsbudgets und der bisher aus dem Katastrophenfonds für diese Straßen verwendeten Mitteln berücksichtigt wird.

Eines der Ziele der Übertragung der Bundesstraßen B auf die Länder ist es, die Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung auf einer Ebene zusammenzuführen. Um die damit verbundenen positiven Anreize für einen wirtschaftlichen Einsatz der Mittel nicht zu konterkarieren, umfasst die Zweckbindung des neuen Zweckzuschusses generell die „Finanzierung von Straßen“, also nicht nur der übertragenen Bundesstraßen B.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch den Abbau von Doppelgleisigkeiten in der Verwaltung und den erhöhten Entscheidungsspielraum für die Länder wird es zu einer Beschleunigung des Infrastrukturausbaus am Straßensektor und dadurch auch zu einer Verbesserung der Standortqualität Österreichs kommen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der vorliegende Entwurf widerspricht keinen europarechtlichen Vorgaben.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 und Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG sowie auf § 12 F-VG 1948.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Artikel 1, 2 und 3

Änderung des Zweckzuschussgesetzes 2001, des Finanzausgleichsgesetzes 2001 und des Katastrophenfondsgesetzes 1996

Ab dem 1. April 2002 werden die Bundesstraßen B in die vollständige Verantwortung der Länder übertragen. Zur Finanzierung dieser zusätzlichen Aufgaben gewährt der Bund den Ländern einen Zweckzuschuss in der Größenordnung des bisherigen Bau- und Erhaltungsbudgets und der bisher aus dem Katastrophenfonds für diese Straßen verwendeten Mitteln.

Dieser Zweckzuschuss wird im Zweckzuschussgesetz 2001 normiert (**Artikel 1**). Die Vereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Höhe des Zweckzuschusses gilt zunächst bis 2008. Über die Höhe in den weiteren Jahren werden im Jahr 2008 Verhandlungen mit den Ländern zu führen sein, wobei der Finanzausgleich aber jedenfalls so zu regeln sein wird, dass die Lasten der Länder aus der Übertragung der Bundesstraßen B berücksichtigt werden. Die Verteilung des Zweckzuschusses innerhalb der Länder beruht auf deren einvernehmlichen Vorschlag und ist bis Ende 2008 befristet (§ 4a Abs. 2 und § 6).

§ 4a Abs. 3 sieht als Bestandteil dieser Vereinbarung einen einmaligen, auf vier Jahre aufgeteilten Vorweganteil für das Land Vorarlberg zur Finanzierung der Umfahrung Feldkirch-Süd vor. Sollte dieses Vorhaben nicht realisiert werden, entfällt der Vorweganteil. Sollten die vorgesehenen Mittel nicht zur Gänze gebraucht werden, verringert sich der Vorweganteil des Landes Vorarlberg entsprechend.

§ 4a Abs. 5 normiert einen Sonderzuschuss des Bundes an die Länder Kärnten und Vorarlberg. Diese Sonderzuschüsse werden vom Bund vereinbarungsgemäß für die Errichtung der B 100 Drautal Straße in den Abschnitten km 50,0 bis km 53,0 und km 57,5 bis km 76,7 bzw. für die Errichtung der B 200 Bregenzerwald Straße in den Abschnitten km 0,0 bis km 5,4 und km 21,3 bis km 23,7 geleistet. Die gesetzliche Regelung selbst sieht einen pauschalen Beitrag des Bundes vor, sodass höhere Baukosten von den Ländern zu tragen sein werden, umgekehrt Einsparungen aus günstigeren Bauführungen von den Ländern für andere Straßenbauvorhaben verwendet werden können.

Die Dotierung des Katastrophenfonds wird zugleich in dem Ausmaß gekürzt, in dem die Mittel nunmehr als Zweckzuschuss den Ländern zufließen:

Im Finanzausgleichsgesetz 2001 (**Artikel 2**) wird die Dotierung im Jahr 2002 auf 1,15% und in den weiteren Jahren auf 1,10% der maßgeblichen Abgabenaufkommen reduziert. Im Vergleich zur letzten Änderung dieses Prozentsatzes mit der FAG-Novelle, BGBl. I Nr. 27/2002, war einerseits zu berücksichtigen, dass die Übertragung der Bundesstraßen nicht bereits mit Jahresbeginn erfolgt, andererseits aber auch, dass nunmehr alle Bundesstraßen B übertragen werden.

Mit der Novelle zum Katastrophenfondsgesetz 1996 (**Artikel 3**) werden die jeweiligen Anteile der Verwendungszwecke an die geänderte Dotierung so angepasst, dass im Ergebnis nur die von der Übertragung betroffenen Verwendungszwecke gekürzt werden.

Artikel 4

Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971

Zu Art. 4 Z 1:

Die mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 16/2000 bewirkte Kompetenzänderung wird berücksichtigt.

Zu Art. 4 Z 2, 5, 11 bis 15, 17, 19, 21, 22 und 23:

Da das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, entfällt, sind alle materiellen Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971, die auf Bundesstraßen B Bezug nehmen oder diese voraussetzen, zu ändern.

Zu Art. 4 Z 3:

Es entfallen Bundesstraßenbestandteile, da sie Bundesstraßen B voraussetzen. Der Begriff „Mautanlagen“ wird näher spezifiziert. Flächen, auf denen Betriebe gemäß § 27 errichtet werden, sollen nach internationalem Vorbild Bundesstraßenbestandteile werden.

Zu Art. 4 Z 4:

Die vorgesehene Neuregelung erfolgt im Zusammenhang mit der in Artikel 11 bewirkten Änderung des § 23a des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000.

Zu Art. 4 Z 6:

Da im Artikel 6 alle Bundesstraßen als Mautstraßen festgelegt werden und der ASFINAG an allen Bundesstraßen das Fruchtgenussrecht gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 eingeräumt wurde, erscheint die Notwendigkeit der Herbeiführung eines Beschlusses der Bundesregierung über das gesamtwirtschaftliche Interesse am Bau einzelner Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen gerade auch im Hinblick darauf als nicht mehr gerechtfertigt, dass die zur Erlassung einer Trassenverordnung führenden Planungen der Gesellschaft ohnehin mit dem Bund im Wege der jährlich von der Gesellschaft vorzulegenden Kostenpläne abgestimmt werden.

Zu Art. 4 Z 7:

In den jährlichen Bundesfinanzgesetzen werden künftig keine Mittel für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen mehr vorgesehen werden, da die Durchführung dieser Aufgaben ausschließlich aus Mitteln der ASFINAG erfolgen wird.

Zu Art. 4 Z 8:

Die Ermächtigung zur Erlassung von Verordnungen im Unterschied zu Dienstanweisungen, die als generelle Weisungen nur die Ausübung von Organkompetenzen betreffen, wird vorgesehen.

Zu Art. 4 Z 9 und 10:

Es handelt sich um redaktionelle Änderungen, die den Entfall der Zweckbindung der Mineralölsteuer für Zwecke des Baues und der Erhaltung der Bundesstraßen berücksichtigen. Der Verweis auf § 31 entfällt, da diese Bestimmung mit der Novelle des Bundesstraßengesetzes im Jahre 1999 aufgehoben wurde.

Zu Art. 4 Z 18:

Das Verbot akustischer Werbungen und das Verbot der Errichtung von Vorrichtungen zur Abgabe akustischer Ankündigungen in einer Entfernung von 100 m entlang der Bundesautobahnen wird auf Bundes-schnellstraßen erstreckt. Das Verfahren zur Beseitigung eines vorschriftswidrigen Zustandes wird analog zu § 21 Abs. 6 geregelt.

Zu Art. 4 Z 19:

Die Bestimmung des § 26 Abs. 3 über die Bewilligung von Ausnahmen vom Verbot des Anschlusses nicht öffentlicher Straßen und Wege sowie von Zu- und Abfahrten zu und von einzelnen Grundstücken berücksichtigt die Verwaltungspraxis.

Zu Art. 4 Z 20:

Es wird klargestellt, dass es sich bei den Verkehrsflächen und Parkflächen im Bereich der Betriebe um Bundesstraßenbestandteile handelt. Das Verbot von Zu- und Abfahrten zu und von einzelnen Grund-

stücken erfolgt analog zur Bestimmung des § 26 Abs. 2. Auf Anschlüssen an das übrige Straßennetz soll nur jener Verkehr abgewickelt werden, der für die Verwaltung der Betriebe notwendig ist, zB Zulieferfahrten und Müllabfuhr. Der Anschlusswerber hat eine privatrechtliche Zustimmung für die Errichtung des Anschlusses einzuholen. Soll aber eine Anschlussstelle für den allgemeinen Verkehr hergestellt werden, mit der eine Fahrverbindung zum übrigen Straßennetz errichtet wird, muss bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 eine Verordnung gemäß Abs. 3 erlassen werden.

Zu Art. 4 Z 21:

Es wird klargestellt, dass eine entschädigungslose Abänderung von Einrichtungen auf einer Bundesstraße nicht nur dann verlangt werden kann, wenn eine bereits vorhandene Straße oder deren Nebenanlagen baulich umgestaltet werden, sondern auch im Fall der Änderung eines geplanten Straßenprojektes.

Zu Art. 4 Z 24:

Mit der Aufhebung der Bestimmung des § 33 Abs. 5 entfällt die Rechtsgrundlage für Bundesersatzstraßen B 306 Semmering Ersatzstraße, B 316 Arlberg Ersatzstraße und B 335 Brucker Ersatzstraße. Es handelt sich dabei um als Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) geführte Straßenzüge, die bis zur Umliegung auf eine den Erfordernissen des § 2 Abs. 1 lit. b BStG erfüllende Trasse als Bundesstraßen B gelten sollten. Das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, entfällt aber gemäß Z 28.

Zu Art. 4 Z 25:

Die mit dem Bundes-Übertragungsgesetz vorgesehene Auflassung von Bundesstraßen und ihre Übertragung an die Länder soll möglichst rasch erfolgen. Ein In-Kraft-Treten der Änderung des Bundesstraßengesetzes, insbesondere seiner Verzeichnisse, bietet sich somit mit Wirkung vom 1. April 2002 an.

Zu Art. 4 Z 26:

Der mit Artikel 7 Z 1 vorgesehene Entfall des Art. IX des ASFINAG-Gesetzes wird berücksichtigt. Es wird klargestellt, dass der ASFINAG hinsichtlich jener Bundesstraßen, an denen ihr das Fruchtgenussrecht gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 eingeräumt wurde, nicht nur die Zustimmungs- und Antragsrechte des Bundes zukommen sollen, sondern alle Rechte und Pflichten nach den Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971. Der Erwerb von Grundflächen und dinglichen Rechten durch die ASFINAG, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind, erfolgt weiterhin im Auftrag und im Namen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung).

Zu Art. 4 Z 27:

Die mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 16/2000 bewirkte Kompetenzänderung wird berücksichtigt.

Zu Art. 4 Z 28:

Die Verzeichnisse des Bundesstraßengesetzes werden dahin gehend geändert, dass das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, gänzlich entfällt, aber einzelne Straßenzüge von Bundesstraßen B in Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen umtypisiert werden und entsprechend in deren Streckenbeschreibungen berücksichtigt werden.

Artikel 5

Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen

Zu Art. 5 § 1:

Die Bestimmungen der lit. a und b über die Auflassung von Bundesstraßen korrespondiert mit Artikel 4 Z 24 und 28, mit denen der Entfall der Bestimmung über die Bundesersatzstraßen und die Änderung der Bundesstraßenverzeichnisse bewirkt werden. Im Sinne einer Rechtsbereinigung werden schließlich auch jene Straßenteile als Bundesstraße aufgelassen, die für den Durchzugsverkehr entbehrlich geworden sind, bei denen aber noch keine Auflassungsverordnung gemäß § 4 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 erfolgt ist.

Zu Art. 5 § 2:

Abweichend von § 1 werden einzelne unter Verkehr stehende Straßenzüge, die Bestandteil einer aufzulassenden Bundesstraße B sind, nicht aufgelassen und im Wege einer Umtypisierung einer Bundesautobahn oder Bundesschnellstraße zugeschrieben.

Zu Art. 5 § 3:

Ändert sich die gesetzliche Grundlage einer Durchführungsverordnung, so wird diese Verordnung im Falle eines Widerspruches zur Neufassung ihrer ursprünglichen Gesetzesgrundlage nicht gesetzwidrig. Sie tritt gleichzeitig mit ihrer ursprünglichen gesetzlichen Grundlage außer Kraft, sofern die Neufassung des Gesetzes keine Grundlage gemäß Art. 18 Abs. 2 B-VG bietet. Um die dargestellte Rechtsfolge auszuschließen, wird die Weitergeltung bisher erlassener Verordnungen gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes für den Fall angeordnet, dass sich der Straßentyp ändert, und beispielhaft auf eine Verordnung Bezug genommen.

Zu Art. 5 § 4:

Zusammen mit der gemäß § 1 vorgesehenen Auflassung von Straßenzügen als Bundesstraße werden das Eigentum und dingliche Rechte des Bundes an ihnen den Bundesländern entschädigungslos ins Eigentum übertragen. Gleichzeitig entsteht der Anspruch der Bundesländer gegen den Bund auf Leistung eines Zweckzuschusses gemäß § 4a des Zweckzuschussgesetzes 2001 (Artikel 1).

Zur Vermeidung von Interpretationsschwierigkeiten wird angeordnet, dass unabhängig von ihrer Lage im Zuge einer Bundesstraße die derzeit der Erhaltung und Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienenden bebauten und unbebauten Grundstücke ins Eigentum der Länder übertragen werden. Bei diesen Grundstücken handelt es sich um Straßenmeistereien, Betriebswerkstätten, Brückenmeistereien, Tunnelwarten, Tunnelbetriebsgebäuden und Stützpunkten zugeordnete Flächen. Die Regelung über die Übertragung des Eigentums an Grundstücken, die der Erhaltung und Beaufsichtigung von Mautstraßen dienen, erfolgt im § 6.

Im Sinne einer eindeutigen Kostenabgrenzung wird klargestellt, dass die Bestimmung, wonach die aufgegebenen Bundesstraßen in einem ihrer bisherigen Benützung entsprechend guten Zustand dem künftigen Träger der Straßenbaulast in das Eigentum zu übergeben sind, im Falle der nun vorgesehenen Übertragung an die Bundesländer keine Anwendung findet. Die Übertragung des Eigentums und der dinglichen Rechte erfolgt von Gesetzes wegen, für die daher kein weiterer Rechtsakt notwendig ist.

Gemäß Abs. 2 werden Grundstücke, die für noch nicht realisierte Bundesstraßenprojekte erworben wurden und daher noch nicht Bundesstraßenbestandteile sind, zur Vermeidung unnötigen Verwaltungsaufwandes den Bundesländern ins Eigentum übertragen. Diese Grundstücke würden sonst gemäß § 6 Abs. 2 ins Eigentum der ASFINAG übertragen werden.

Zu Art. 5 § 5:

Im Sinne einer Rechtsbereinigung wird der Eigentumsübergang an weiteren Vermögensbestandteilen vorgesehen.

Zu Art. 5 § 6:

Die Übertragung von der Erhaltung und Beaufsichtigung von Bundesstraßen dienenden bebauten und unbebauten Grundstücken ins Eigentum der ASFINAG betrifft Straßenmeistereien, Betriebswerkstätten, Brückenmeistereien, Tunnelwarten, Tunnelbetriebsgebäuden und Stützpunkten zugeordnete Flächen. An den übertragenen Grundstücken bestand entweder bereits auf Grund des gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 abgeschlossenen Vertrages zwischen dem Bund und der ASFINAG ein Fruchtgenussrecht der Gesellschaft oder es sollte im Falle der Objekte Klagenfurt und Seewalchen ein Fruchtgenussrecht der Gesellschaft begründet werden. Alle anderen vom Fruchtgenussrecht der ASFINAG umfassten Grundstücke verbleiben weiterhin im Eigentum des Bundes.

Alle restlichen Flächen, die nicht ins Eigentum der Bundesländer übergehen oder im Eigentum des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) verbleiben, werden auf die ASFINAG übertragen. Es handelt sich um Grundflächen im Zuge aufgelassener und verbleibender Bundesstraßen, die nicht Bundesstraßenbestandteile sind.

Analog zu § 5 lit. c über die Eigentumsübertragung beweglicher Sachen des Betriebsvermögens, die der Verwaltung der Bundesstraßen im jeweiligen Gebiet eines Bundeslandes gewidmet sind, auf die betroffenen Bundesländer erfolgt zu Gunsten der ASFINAG eine entsprechende Bestimmung betreffend jener beweglichen Sachen des Betriebsvermögens, die der Verwaltung der im Fruchtgenussvertrag der Gesellschaft übertragenen Bundesstraßen gewidmet sind.

Die Bestimmung des Abs. 4 über das von der ASFINAG zu leistende Entgelt orientiert sich an § 14 des Bundesimmobiliengesetzes, die des Abs. 5 entspricht jener des § 4 Abs. 4 letzter Satz des Bundesimmobiliengesetzes.

Zu Art. 5 § 7:

Erlässt die Bundesstraßenbehörde einen Rückübereignungsbescheid hinsichtlich der der ASFINAG übertragenen Liegenschaften und dinglichen Rechte, hat diese den Enteignungsgegenstand an den ursprünglich Enteigneten rückzuübereignen. Sie darf daher Veräußerungen der ihr übertragenen Vermögensbestandteile erst dann durchführen, wenn der Rückübereignungsberechtigte auf seinen Anspruch verzichtet hat oder die Fristen des § 20a Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 abgelaufen sind.

Zu Art. 5 § 8 bis 11:

Der hier vorgesehene Eintritt der Erwerber an Stelle des Bundes in die die übertragenen Vermögensbestandteile betreffenden Rechtsverhältnisse erfolgt analog zur Bestimmung des § 8 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997. Die Bestimmungen über Liegenschaftsteilungen und über die Behandlung deliktischer Ansprüche Dritter und von anhängigen Gerichts- und Verwaltungsverfahren erfolgt nach dem Vorbild der §§ 15, 38 und 40 des Bundesimmobiliengesetzes. Ein beschränkter Eigentumsübergang gemäß § 9 wird sich insbesondere dadurch ergeben, dass sich der Umfang der Bundesstraßenbestandteile nicht immer durch Liegenschaftsgrenzen definieren lässt.

Zu Art. 5 § 12:

Diese Bestimmung über die Ausstellung von Amtsbestätigungen entspricht jener des Artikel X des ASFINAG-Gesetzes.

Zu Art. 5 § 13:

Aus den Änderungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 in Artikel 6 ergibt sich, dass nunmehr zwar gesetzlich alle Bundesstraßen als Mautstraßen vorgesehen sind, dass es aber vorübergehend Strecken geben kann, für deren Benützung keine Vignettenpflicht besteht. Die ASFINAG soll diese nicht bemauteeten Strecken (A 6 im Abschnitt zwischen ehemaliger B 50a und der Staatsgrenze bei Kittsee, S 2, S 5 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Tulln und Krems sowie S 16 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Dalaas und der Anschlussstelle Bludenz) zwar erhalten, doch soll sie vorübergehend für die Durchführung der Erhaltungsarbeiten die Bundesländer ohne Ersatz der anfallenden Kosten heranziehen können. Eine alternative Vorgangsweise (zwischenzeitliche Auflassung dieser Strecken als Bundesstraßen, ihre Übertragung an die Bundesländer, ihre Erhaltung durch die Bundesländer und eine anschließende Neuerklärung als Bundesstraßen samt Rückübertragung in das Eigentum des Bundes) wäre nicht zweckmäßig.

Zu Art. 5 § 14:

Die vorgesehenen Vermögensübertragungen zwischen dem Bund einerseits und den Bundesländern und der ASFINAG andererseits sollen nicht mit bundesgesetzlichen Gebühren und Abgaben belastet werden.

Die Bundesländer werden zum Bundesstraßen-Übertragungsgesetz korrespondierende landesgesetzliche Bestimmungen vorzusehen haben, in denen neben der Widmung der aufgelassenen Bundesstraßen etwa die Fortführung derzeit nach dem Bundesstraßengesetz 1971 anhängiger Verwaltungsverfahren geregelt wird, Rückübereignungsansprüche hinsichtlich für Bundesstraßenzwecke enteigneter – aber nunmehr den Bundesländern übertragener – Liegenschaften behandelt werden oder Regelungen über die Übernahme der Trassenverordnungen in das Landesrecht getroffen werden.

Artikel 6

Änderung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996

Im Zusammenhang mit den Bestimmungen in Artikel 4 und 5 erweist sich auch eine Änderung jener Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 als notwendig, die die fahrleistungs- und zeitabhängige Mautpflicht auf Bundesstraßen regeln.

Zu Art. 6 Z 1 und 4:

Alle Bundesstraßen werden gesetzlich als Mautstraßen festgelegt.

Zu Art. 6 Z 2:

Vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 2 über den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut wird zu prüfen sein, ob die für die fahrleistungsabhängige Bemauteung vorgesehenen Straßen den Anforderungen der EU-Wegekostenrichtlinie entsprechen.

Zu Art. 6 Z 3:

Diese Bestimmung schließt eine Doppelbemannung der fahrleistungsabhängig bemannten Fahrzeuge aus.

Zu Art. 6 Z 5:

Ausgenommen von der Vignettenpflicht ist wie schon bisher die Benützung der A 13 sowie von Teilstrecken der A 9, der A 10, der A 11 und der S 16. Für die in lit. f bis i angeführten und bereits unter Verkehr stehenden Strecken wird der Beginn der Vignettenpflicht bis zu ihrem den Anforderungen der EU-Wegekostenrichtlinie entsprechenden Ausbau aufgeschoben, da alle anderen mautpflichtigen Strecken bereits den Anforderungen der EU-Wegekostenrichtlinie entsprechen. Der Beginn der Vignettenpflicht wird für die genannten Strecken und für neu errichtete Bundesstraßen analog zur Bestimmung über den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut durch Verordnung festgelegt.

Zu Art. 6 Z 7:

Die Bestimmung des § 18 Abs. 3 sorgt für den Fall vor, dass die Kundmachung dieses Gesetzes erst kurz vor dem 1. April 2002 erfolgt.

Artikel 7**Änderung des ASFINAG-Gesetzes****Zu Art. 7 Z 1 und 2:**

Die Bestimmung über den Abschluss von Verträgen des Bundes mit der ASFINAG über die Herstellung, Erhaltung und Erweiterung von Bundesstraßen gegen Abgeltung durch den Bund entfällt, da alle Bundesstraßen als Mautstraßen gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 dem Fruchtgenussrecht der ASFINAG unterliegen.

Artikel 8**Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997****Zu Art. 8 Z 1 und 3:**

Die mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 16/2000 bewirkten Kompetenzänderungen werden berücksichtigt.

Zu Art. 8 Z 2:

Da die ASFINAG und die Bundesländer weder bei Durchführung ihrer Aufgaben der Gewerbeordnung unterliegen noch Befähigungen nach dem Ziviltechnikergesetz erwerben können, geht § 12 ins Leere und kann somit entfallen.

Artikel 9**Änderung des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften****Zu Art. 9 Z 1, 2 und 4:**

Die Änderung der §§ 2 und 4 erfolgt im Zusammenhang mit dem Bundesgesetz betreffend die Veräußerung von Bundesanteilen an Flughafenbetriebsgesellschaften und von unbeweglichem Bundesvermögen, BGBl. I Nr. 158/2001, in dem auch die Übertragung von Bundesländeranteilen an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-AG auf die ASFINAG vorgesehen ist. Sie berücksichtigt redaktionell die auf Grund § 1 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997 Art. 1, erfolgte Einbringung der Anteile des Bundes an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG und der Alpen Straßen AG in die ASFINAG.

Zu Art. 9 Z 3 und 5:

Durch eine Neustrukturierung des ASFINAG-Konzerns könnten Synergien geschaffen werden und Doppelgleisigkeiten in der Tätigkeit der Gesellschaften vermieden werden.

Artikel 10**Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960****Zu Art. 10 Z 1:**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die Änderungen in § 53 Abs. 1 Z 19 bis 21 (siehe Erläuterungen zu Z 2 bis 4).

Zu Art. 10 Z 2 bis 4:

Im Zusammenhang mit der Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 werden die Bundesstraßen B aufgelassen; darüber hinaus ist auch die Aufrechterhaltung der unterschiedlichen Kennzeichnung von Bundes- und Landesstraßen nicht länger erforderlich. Lediglich zur Kundmachung der Bezeichnungen von Vorrangstraßen einerseits und Straßen, die nicht zu Vorrangstraßen erklärt wurden, andererseits, sollen noch unterschiedliche Hinweiszeichen Verwendung finden. Daher soll das Hinweiszeichen „Bundesstraße mit Vorrang“ in Zukunft eine „Straße mit Vorrang“ bezeichnen, das Zeichen „Landes- oder Bezirksstraße“ soll für alle anderen Straßen verwendet werden und demnach eine „Straße ohne Vorrang“ bezeichnen. Das bisherige Hinweiszeichen „Bundesstraße ohne Vorrang“ kann ersatzlos entfallen; diese Lösung ist auch insofern kostengünstig, als dieses Zeichen nur auf Bundesstraßen verwendet werden konnte, diese jedoch zum überwiegenden Teil ohnehin zu Vorrangstraßen erklärt waren, sodass wiederum der praktische Anwendungsbereich des Zeichens eher eingeschränkt war und demnach nur relativ wenige dieser Zeichen ersetzt werden müssen.

Zu Art. 10 Z 5:

Insbesondere im Falle von Reparaturen an Einrichtungen zur automatischen Entrichtung und Kontrolle der fahrleistungsabhängigen Maut erscheint die Notwendigkeit der Einholung einer behördlichen Bewilligung vor Beginn von Arbeiten vor oder neben einer Mautstraße als unzumutbar.

Zu Art. 10 Z 6:

Durch diese Bestimmung wird klargestellt, dass Strafgehalte, die auf Straßen eingehoben wurden, die durch Art. 5 des vorliegenden Gesetzesentwurfs als Bundesstraßen aufgelassen wurden und deren Erhalter in Zukunft daher ein Land oder eine Gemeinde sein wird, dennoch weiterhin dem Bund zufließen.

Zu Art. 10 Z 7:

In Übereinstimmung mit den weiteren Gesetzesänderungen des vorliegenden Entwurfs wird das Inkraft-Treten der Änderungen der Straßenverkehrsordnung mit 1. April 2002 festgelegt.

Zu Art. 10 Z 8:

Hier werden Übergangsfristen zu den Änderungen in § 53 Abs. 1 Z 19 bis 21 (Z 2 bis 4) festgelegt.

Artikel 11**Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000****Zu Art. 11 Z 1:**

Der Anwendungsbereich des UVP-G 2000 für Bundesstraßen ist an die Übertragung der Bundesstraßen B in die Kompetenz der Länder anzupassen. Dazu sind alle Tatbestände, die sich ausschließlich auf Bundesstraßen B beziehen, zu streichen. Diese sind (weiterhin) in Anhang 1 Z 9 des UVP-G 2000 enthalten, diese Bestimmung stellt in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und 3 sicher, dass für Landesstraßen eine UVP nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 im konzentrierten Genehmigungsverfahren durchzuführen ist. Der (grundsätzlich auf alle dem UVP-G 2000 unterliegende Vorhabenstypen anwendbare) Kumulationstatbestand findet im Bundesstraßenbereich nur mehr auf die Zuleitung einer zweiten Richtungsfahrbahn und auf die Verbreiterung Anwendung, da nur mehr diese Tatbestände ein Längskriterium aufweisen; der bisherige § 23a Abs. 3 wird dem entsprechend angepasst und in Abs. 2 als Z 3 eingearbeitet. Dabei sind alle bereits verordneten, aber noch nicht durchgeführten Verbreiterungen bzw. noch nicht errichteten zweiten Richtungsfahrbahnen sowie alle solchen innerhalb der letzten zehn Jahre dem Verkehr freigegebenen Teilstücke mit einzubeziehen.

Zu Art. 11 Z 2 und 3:

Ebenso wie bei Vorhaben des 2. Abschnittes des UVP-G 2000 (§21) ist auch bei Trassenvorhaben des 3. Abschnittes eine Nachkontrolle sinnvoll und notwendig, wie die Erfahrungen mit der Anwendung dieser Bestimmungen gezeigt haben.

Zu Art. 11 Z 4:

Mit Übertragung der Bundesstraßen B an die Länder ist für die Durchführung der UVP nicht mehr der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sondern die Landesregierung zuständig, weil es sich nicht mehr um Bundesstraßen handelt (§ 39 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000). Mit der Übertragung verlieren somit die nach den materienrechtlichen Vorschriften zuständigen Behörden (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Erlassung der Trassenverordnung gemäß § 4 BStG 1971 sowie für die Erteilung nachfolgender Genehmigungen zuständige Behörden wie beispielsweise Wasserrechts- oder Naturschutzbehörde) ihre Zuständigkeit zur Genehmigung des nunmehrigen Landesstraßenvorhabens. Zuständig für die Erteilung aller für die Zulässigkeit des Vorhabens erforderlichen (§ 2 Abs. 3 UVP-G 2000) Bewilligungen ist nunmehr die Landesregierung.

Um – bei Wahrung des Rechtsschutzes im bisherigen Umfang – zu vermeiden, dass für Vorhaben, für die bereits eine UVP vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durchgeführt wurde, durch den Wechsel der Zuständigkeit eine neuerliche UVP durchzuführen ist, bestimmt § 46 Abs. 15 UVP-G 2000, dass dann, wenn der Bundesminister eine UVP durchgeführt und abgeschlossen hat, keine neuerliche UVP durchzuführen ist und kein Zuständigkeitswechsel von den nach materienrechtlichen Vorschriften zuständigen Behörden (zB Wasserrecht, Naturschutz) auf die Landesregierung erfolgt.

Voraussetzung dafür ist allerdings, dass – unabhängig davon, ob bereits eine Trassenverordnung gemäß § 4 BStG 1971 erlassen wurde – die Ergebnisse der UVP in einem landesstraßenrechtlichen Bescheid umgesetzt werden. Dies kann durch direkte Übernahme einer bereits erlassenen Trassenverordnung (samt der dazu gemäß § 24h Abs. 4 UVP-G 2000 erlassenen Begründung einschließlich ggf. dazu erlassener Nebenbestimmungen) durch Landesrecht in Bescheidform oder durch Erlassung eines selbständigen Genehmigungsbescheides erfolgen, der entsprechende Nebenbestimmungen zu enthalten hat. Diese Regelung ist notwendig, um die europarechtlich durch die UVP-Richtlinie 85/337/EWG geforderte Berücksichtigung der UVP in der Entscheidung sicherzustellen, aber auch den bisher gegen Trassenverordnungen gewährten Rechtsschutz (Anfechtungsbefugnis für Gemeinden, Umweltanwalt, wasserwirtschaftliches Planungsorgan und Bürgerinitiativen beim Verfassungsgerichtshof) nicht ins Leere laufen zu lassen.

Die Trassenverordnung stellt für die betroffenen Vorhaben bisher den wichtigsten Genehmigungsakt dar, in dem die UVP hauptsächlich berücksichtigt wird und gegen den aus diesem Grund den Formalparteien Rechtsschutz in Form der Beschwerdebefugnis beim Verfassungsgerichtshof gewährt wurde. Durch den Wegfall der Trassenverordnung fällt der entscheidende Genehmigungsakt für das Vorhaben und damit auch das angesprochene Beschwerderecht weg. Die Übergangsbestimmung stellt einerseits sicher, dass auch weiterhin ein grundsätzlicher Genehmigungsakt existiert, in dem die UVP umzusetzen ist. Andererseits wird durch die Zustellung des Bescheides und den Verweis auf § 24h Abs. 5 UVP-G 2000 den Formalparteien, denen bisher die Beschwerde gegen die Trassenverordnung beim Verfassungsgerichtshof offen gestanden ist, nunmehr die Möglichkeit eingeräumt, bis zum Ablauf der entsprechenden Frist Berufung bzw. Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

§ 46 Abs. 16 UVP-G 2000 ermöglicht die Vermeidung einer nochmaligen Durchführung einer Einzelfallprüfung für Vorhaben, bei denen bereits entsprechend § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 vorgegangen wurde.

Der Finanzausschuss hat den erwähnten Antrag in seiner Sitzung am 20. Februar 2002 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Kurt **Eder**, Hermann **Böhacker**, Dipl.-Kfm. Dr. Hannes **Bauer**, Mag. Reinhard **Firlinger**, Dr. Michael **Spindelegger** und Mag. Werner **Kogler** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen Dr. Alfred **Finz**.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag 599/A unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Hermann **Böhacker** und Dipl.-Kfm. Dr. Günter **Stummvoll** mit Mehrheit angenommen.

Der erwähnte Abänderungsantrag war wie folgt begründet:

Die Änderung des § 4a Abs. 3 des Zweckzuschussgesetzes 2001 beruht auf den Ergebnissen der weiteren Gespräche innerhalb der Länder. Der vereinbarte Vorweganteil des Landes Vorarlberg wird erst nach Baubeginn der Umfahrung Feldkirch-Süd überwiesen, frühestens jedoch im Jahr 2005, und steht dem Land Vorarlberg unabhängig davon zu, wann diese Umfahrung gebaut wird.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Finanzausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2002 02 20

Ing. Hermann Schultes

Berichterstatter

Dr. Kurt Heindl

Obmann