

An das  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und  
Technologie  
Stubenring 1  
1011 Wien

**Bürgerservice-Telefon 02742-9005-9005**  
In Verwaltungsfragen für Sie da. Natürlich auch außerhalb  
der Amtsstunden: Mo-Fr 07:00-19:00, Sa 07:00-14:00 Uhr

Beilagen

LAD1-VD-18501/047-2005

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bezug

BMVIT-324.100/0003-II/ST3/2005

Bearbeiter

Dr. Koizar

(0 27 42) 9005

Durchwahl

12197

Datum

18. Oktober 2005

Betrifft

Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971, des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 und  
des ASFINAG-Gesetzes

Die NÖ Landesregierung hat in ihrer Sitzung vom 18. Oktober 2005 beschlossen, zum  
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundesge-  
setz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 –  
BStMG) und das ASFINAG-Gesetz geändert werden, wie folgt Stellung zu nehmen:

## **I. Zu einzelnen Bestimmungen:**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971):**

#### Zu Z. 9 (§ 4 Abs. 5):

Nach den Erläuterungen ist Ziel dieser Regelung, eine Angleichung an die verfahrens-  
rechtlichen Bestimmungen des UVP-G 2000 und an das AVG herbeizuführen.  
Es bleibt offen, ob ein genereller Verlust der Parteistellung bei Nichterhebung von Ein-  
wendungen bezweckt werden soll. Sollte dies der Fall sein, so ist es notwendig, diese  
Sanktion auch ausdrücklich zu regeln. Es sind nämlich Fälle denkbar, in denen vom  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Bestimmungen des AVG  
über Großverfahren nicht angewendet werden (können).

### Zu Z. 13 (§ 7a):

Durch diese neu geplante Bestimmung wird im Wesentlichen der Nachbarbegriff der GewO 1994 in das Bundesstraßengesetz 1971 eingeführt. Damit wird sämtlichen Personen im Immissionsbereich des Vorhabens die Parteistellung zuerkannt.

Diese Ausdehnung des Parteibegriffs scheint für das bundesstraßenrechtliche Verfahren jedoch nicht zweckmäßig. Es werden dadurch bei Projekten, die in einem ausgeprägten öffentlichen Interesse liegen, den Nachbarn die gleichen Rechte eingeräumt, wie bei der Bewilligung von gewerberechtlichen Betriebsanlagen. Von daher erscheint diese Regelung überschießend; es ist zu erwarten, dass es dadurch zu einer unnötigen Aufblähung des Verfahrens und einer Blockade von Infrastrukturvorhaben kommt.

Anstatt dieser vorgesehenen Regelung wird vorgeschlagen, sich z.B. an der Regelung der Parteistellung, wie sie in § 13 des NÖ Straßengesetzes 1999 vorgesehen ist, zu orientieren; im Besonderen wird auf die in § 13 Abs. 2 angeführten subjektiv-öffentlichen Rechte der Nachbarn hingewiesen.

Der Verfassungsgerichtshof hat kürzlich zu dieser Regelung im Beschluss vom 28. Februar 2005, B 1585/04-3, B 1595/04-3, festgestellt:

„Die Abgrenzung der Nachbarrechte in § 13 Abs. 2 ist aus dem Blickwinkel des Straßensrechts sachlich und die Regelung der Parteistellung demgemäß folgerichtig; ein Vergleich mit anderen Rechtsbereichen ist unzulässig.“

### Zu Z. 16 (§ 10 Abs. 2):

Nach dieser Bestimmung dürfen Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen, bei denen der überwiegende Nutzen für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nicht erwiesen werden kann, nur errichtet werden, wenn das betroffene Land oder die betroffene Gemeinde oder eine andere juristische Person einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Bundesstraßenvorhabens leisten.

Diese Bestimmung ist, wie nachfolgend näher ausgeführt wird, äußerst unklar und erscheint dadurch auch verfassungsrechtlich bedenklich.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Formulierung „Maßnahmen ... dürfen nur errichtet werden“, unglücklich gewählt ist.

Wenngleich in den Erläuterungen als Beispiele für „Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen“ die Errichtung von weiteren Fahrstreifen und die Errichtung von weiteren Anschlussstellen genannt werden, bleibt der Inhalt des Wortes „Maßnahmen“ im Hinblick auf die im Bundesstraßengesetz 1971 verwendete Terminologie (z.B. in § 4: Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn, Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art) offen.

Mangels näherer Definition des „überwiegenden Nutzens“ bleibt unklar, welche Art von Nutzen (wirtschaftlicher, infrastruktureller etc.) vorliegen muss.

Auch bleibt ungeklärt, wer nachweisen muss, dass „der überwiegende Nutzen für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nicht erwiesen werden kann“. Es bestehen keine Erhebungsparameter und auch keine Verfahrensvorschriften, nach welchem Verfahren auf welche Weise im konkreten Fall vorzugehen ist und wer bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet. Die Erläuterungen enthalten dazu keine näheren Angaben, sondern führen lediglich aus, dass zwecks Standardisierung der maßgeblichen Kriterien das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einen Forschungsauftrag erteilt hat.

Offen bleibt auch, was als „angemessener Beitrag“ zu verstehen ist, insbesondere wie sich dieser berechnet.

Ebenso ist unklar, welches Land jeweils „betroffen“ sein soll. Als Beispiel wäre der Ausbau der A1 von Wien bis Enns zu nennen, wenn die Ausbaustrecke nur in Niederösterreich liegt, der Nutzen aber auch für Oberösterreich und Wien gegeben ist.

Auch bleibt im Hinblick auf § 4 offen, zu welchem Zeitpunkt eine Einigung über den angemessenen Beitrag zur Finanzierung getroffen werden muss – ob vor Erlassung des Trassenbescheides oder erst nachher vor Errichtung der Maßnahme. In diesem Zusammenhang ist auch das Verhältnis zwischen der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens im Sinne des § 4 Abs. 1 und der Finanzierung bzw. Finanzierbarkeit des Bundesstraßenbauvorhabens gemäß § 10 Abs. 2 unklar. Die Erläuterungen zu § 10 Abs. 2 scheinen diese Begriffe unzulässigerweise gleichzusetzen, da ausgeführt wird: „Diese Bestimmung verlangt die Beteiligung von Unternehmungen, Ländern oder Gemeinden an der Finanzierung der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen, wenn das Wirtschaftlichkeitskriterium der Bestimmung des § 4 Abs. 1 nicht von vornherein erfüllt

wird.“ In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass entgegen den Erläuterungen § 10 Abs. 2 Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen zum Gegenstand hat und nicht die Planung und den Bau von Bundesstraßen.

Die Regelung erscheint auch dahingehend systemwidrig, da nunmehr die Länder, Gemeinden bzw. andere juristische Personen an der Finanzierung zum Ausbau von Bundesstraßen mitbeteiligt werden sollen, diese jedoch nicht an den Mauteinnahmen von den Nutzern dieser Straßen beteiligt werden. Eine entsprechende Änderung des § 2 des ASFINAG-Gesetzes ist nämlich nicht vorgesehen.

Daher wird diese **Bestimmung** vom Land Niederösterreich **entschieden abgelehnt**.

#### Zu Verzeichnis 1:

Zur A 5 „Nord-Autobahn“ wird in Entsprechung der Resolution des Landtages vom 22. Juni 2004, Ltg.-241/V-2/30-2004, angeregt, diese in „Weinviertel Autobahn“ umzubenennen. Damit würde die Wichtigkeit der Autobahn für das Weinviertel nochmals hervorgehoben und auch Autolenker durch diese Namensgebung schon auf das Weinviertel hingewiesen.

#### Zu Verzeichnis 2:

Im Anschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 21. September 2005 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass weitere Straßenzüge in den Bundesländern in Wien, Niederösterreich, Kärnten und Steiermark in die Verzeichnisse des Bundesstraßengesetzes nach Durchführung der nach dem SP-V-Gesetz (Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich), BGBl. I Nr. 96/2005, erforderlichen Prüfungen noch in die Regierungsvorlage aufgenommen werden können, wenn die Ergebnisse dieser Prüfungen positiv ausfallen und rechtzeitig vorliegen.

Das Land Niederösterreich hat bereits mit Schreiben vom 18. Februar 2004, GZ ST7-0000/826-04 den Antrag um Aufnahme der Marchfeldstraße, der Weinviertelstraße und der Traisentalstraße in das Bundesstraßengesetz 1971 gestellt. Dies vor allem auch im Hinblick auf die damals unmittelbar bevorstehende Erweiterung der Europäischen Union mit 1. Mai 2004 und dem damit verbundenen notwendigen Ausbau der Verkehrsbe-

ziehungen zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens, aber vor allem auch zur Stärkung der weiteren Entwicklung von Wirtschaftsachsen entlang dieser hochrangigen Straßenzüge in Österreich.

Diesbezüglich hat auch Herr Vizekanzler Hubert Gorbach in seinem Antwortschreiben an den Herrn Landeshauptmann von Niederösterreich vom 16. November 2004 festgestellt: „Die Bereitstellung einer auch für die Zukunft leistungsfähigen hochwertigen Verkehrsinfrastruktur in Niederösterreich ist mir ein großes Anliegen. Die gute Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Verwaltungszentren, sowie die Anbindung an die Nachbarstaaten ist für unsere wirtschaftliche Entwicklung von hoher Bedeutung.“

Derzeit läuft für die drei genannten Straßenzüge die „Strategische Prüfung im Verkehrsbereich“, deren positiver Abschluss die Voraussetzung für die Aufnahme in das Bundesstraßengesetz 1971 darstellt. Für alle drei Straßenzüge ist das Land Niederösterreich Initiator nach den Bestimmungen des SP-V-Gesetzes, BGBl. I Nr. 96/2005.

Die nunmehr im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie einsehbaren Umweltberichte, welche im Auftrag des Landes Niederösterreich erstellt wurden, weisen den Bedarf des Ausbaues dieser Straßenzüge mit einem vierstreifigen Querschnitt samt Abstellstreifen (Schnellstraßenquerschnitt) für den Planungshorizont 2020 nach.

Die Weinviertelstraße, die im rd. 25 km langen Abschnitt Stockerau – Hollabrunn bereits bemaubar ausgebaut ist, könnte in einer ersten Ausbaustufe im Abschnitt Hollabrunn – Kleinhauzdorf im Halbausbau (2+1) ausgeführt werden.

Im Zuge der Erstellung der Umweltberichte wurde auch die Gesamtwirtschaftlichkeit verschiedener Planfälle im jeweiligen Korridor, wie es das Verfahren nach dem SP-V-Gesetz vorsieht, geprüft.

Als Ergebnis der Prüfung werden in den Umweltberichten folgende Planfälle zur Umsetzung empfohlen:

Marchfeldstraße: Planfall 7, das ist der Ausbau als Schnellstraße entsprechend der Lage im Korridor als Mitte Süd bezeichnet und der Bahnausbau entsprechend dem S-Bahnkonzept

Weinviertelstraße: Planfall 6, Ausbau als Schnellstraße und Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

Traisentalstraße: Planfall 3, Ausbau als Schnellstraße, keine Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

In der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung ergeben sich für die zur Umsetzung empfohlenen Planfälle Kosten (Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb) von rd. 69,4 Mio. Euro/a, Nutzen von rd. 179,8 Mio. Euro/a, eine positive Nutzen-Kosten-Differenz von rd. 110 Mio. Euro/a sowie ein Nutzen-Kostenverhältnis in der Gesamtbetrachtung über alle drei Straßenzüge von 2,6. Das ist für den Ausbau von Infrastrukturmaßnahmen ein sehr hoher Wert (vgl. Schnellstraßenausbau B 317: NKV = 1,08).

Allein die Summe der Nutzen im Bereich der Unfallkosten, d.h. die Wirkung weit niedrigerer Unfallraten auf dem ausgebauten hochrangigen Netz, beträgt für die drei Straßenzüge rd. 28,6 Mio. Euro/a.

Damit ist mit dem Ausbau von rd. 100 km Schnellstraßen ein erheblicher Rückgang der Unfallzahlen verbunden und ist dies ein ganz wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2010.

Im Umweltbericht für die Weinviertelstraße, Abschnitt 2.4.3, Verkehrssicherheit 2020, ist dargestellt, dass sich die Unfälle mit Personenschaden durch den Ausbau von 711 (kein Ausbau) auf 478 reduzieren lassen; das sind minus 33 %.

Der außerordentlich hohe Nutzenwert der Zeitkosten von insgesamt rd. 102 Mio. Euro/a ist jedenfalls ein Indikator für die bessere Erreichbarkeit und damit für die Aufwertung der Regionen um diese Verkehrsachsen als Wirtschaftsstandort.

Der Bau der drei Straßenzüge leistet damit einen enormen Beitrag für die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Vom dadurch höheren Steueraufkommen bei den Bundesabgaben erhält der Bund im Wege des Finanzausgleiches 70%, das Land Niederösterreich hingegen rd. 3%. Erfahrungsgemäß ist begleitend und gleichzeitig mit derartigen Baumaßnahmen am hochrangigen Straßennetz auch das angrenzende Landesstraßenetz anzupassen bzw. zu ertüchtigen. Hiefür fallen im Vergleich zu den Baukosten der Schnellstraßen rd. 10 bis 15% zusätzlich für das Land Niederösterreich an.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass die Aufnahme dieser drei Straßenzüge in das Bundesstraßengesetz ein außerordentlich hohes Nutzenpotential aufweist und daher zweckmäßig ist.

### **Zu Artikel 3 (Änderung des ASFINAG-Gesetzes):**

#### Zu § 8a:

Diese Bestimmung bewirkt, dass dadurch der Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft weniger finanzielle Mittel für Infrastrukturvorhaben zur Verfügung stehen. Das Land Niederösterreich fordert, dass aus diesem Grund Infrastrukturvorhaben in Niederösterreich nicht aufgeschoben bzw. verhindert werden dürfen.

### **II. Zu den Kosten:**

In den Erläuterungen wird zu den Kosten der Länder hinsichtlich des Bundesstraßengesetzes 1971 bloß ausgeführt, dass eine geringfügige Erhöhung der Personal- und Verwaltungssachkosten zu erwarten ist, welche für die Länder mit etwa € 17.400,- zu beziffern sind. Die Belastung der Länder resultiere aus der Vorbereitungsarbeit für die Übereinkommen nach § 1 Abs. 3 (Übernahme einer Straße) und aus der Bearbeitung von Anträgen auf Zulassung von Ankündigungen und Werbungen (§ 25).

Diese Kostendarstellung entspricht weder der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, noch den bundeshaushaltsrechtlichen Vorgaben.

So unterblieb schon entgegen § 14 Abs. 3 BHG eine Aufgliederung der zu erwartenden Kosten auf die einzelnen Länder. Gänzlich unberücksichtigt blieben in den Erläuterungen die finanziellen Mehrbelastungen für die übrigen Gebietskörperschaften und sonstige juristische Personen, die im Fall einer Realisierung des § 10 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes 1971, welcher eine Kostenüberwälzung vom Bund auf die übrigen Gebietskörperschaften und andere juristische Personen vorsieht, drohen.

Abgesehen davon werden dem Land Niederösterreich im Fall einer Realisierung von § 1 Abs. 3, § 7a, § 11, § 14 Abs. 6, § 25 Abs. 2 und § 26 des Bundesstraßengesetzes 1971 zusätzliche Kosten entstehen. Das Land Niederösterreich verlangt daher die Abgeltung dieser Mehrkosten durch den Bund.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

Ergeht an:

1. An das Präsidium des Nationalrates ,
2. An das Präsidium des Bundesrates ,
3. An alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
4. An alle Ämter der Landesregierungen (zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
5. An die Verbindungsstelle der Bundesländer, Schenkenstraße 4, 1014 Wien
6. An das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Ballhausplatz 2, 1014 Wien
7. Landtagsdirektion

NÖ Landesregierung

Dr. P R Ö L L

Landeshauptmann