



neuen Maut-RL auch sofort bemautet werden. Zusätzlich wären Ausbaumaßnahmen an diesen Strecken – wenn sie schon übernommen sind – mit geringerem administrativen Aufwand (nicht immer wäre eine UVP-Pflicht gegeben) durchführbar. Da die StVO den Begriff „Zubringer“ nicht kennt, sollte man bei Rampen (ev. sogar Zu- und Abfahrtsrampen) und Zu- Abfahrtsstraßen zur Beschreibung der Verbindung zwischen durchgehenden Hauptfahrbahnen der Bundesstraßen und dem Sekundärstraßennetz bleiben. Da logischerweise nicht alle Rampen einer niveaufreien „Anschlussstelle“ am Anfang oder Ende der Hauptfahrbahn bzw. einer Zu- und Abfahrtsstraße einer Bundesstraße Bestandteil derselben sein müssen (z.B. Bischofshofen, Fließ; Klagenfurt/See, Stockerau/West) sollte man in diesen Fällen von „Anschluss“ sprechen.

Zu Abs. 2:

Die **Niveaufreiheit** ist ein **technisches Merkmal** des Bundesstraßenbaus, der aus dem Bereich Verkehrssicherheit stammt. Da **neue Bundesstraßen** heute nach dem Stand der Technik ohnehin niveaufrei geplant und gebaut werden, **sollte diese Ausführung in Abs. 2 unterbleiben**. Dies insbesondere, da die Herstellung der Niveaufreiheit für bestehende bzw. zu übernehmende Bundesstraßen nicht zwingend sein sollte, und schon gar nicht gebunden durch die in § 34 BStG geplante **viel zu enge Befristung bis 2010**. Dasselbe gilt für die Anschlussstellen auf Rampen von Anschlussstellen und Zubringern („**Subanschlussstellen**“).

Der **Bestand der Bundesstraßen** sollte unangetastet bleiben, **Stand der Technik sollte nur auf Planung und Neubau Anwendung finden**, andernfalls **unnötige Kosten** produziert werden.

### **Zu § 3 BStG**

Wenn Anschlussstellen im § 2 definiert würden, genügt der Bestandteil „Anschlussstellen“.

Anstelle von „Parkflächen“ wird die Bezeichnung „Park- und Abstellflächen (z.B. Parkplätze, Pannestreifen und –buchten)“ angeregt. Auch der Begriff „Sanitäreanlagen“ sollte auf „Sanitär-, Versorgungs- und Erholungseinrichtungen auf Parkplätzen“ erweitert werden, da es sonst zu Schwierigkeiten insbesondere bei Großparkplätzen/Rastplätzen kommen könnte.

### **Zu § 4 BStG**

Ein **Außerkräfttreten** des nach § 4 Abs. 1 BStG erteilten Bescheides, wenn nicht binnen **10 Jahren** ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde, ist

**abzulehnen.** Eine Befristungsmöglichkeit ist bereits im UVP-G geregelt, und ist daher eine Sonderregelung im BStG unnötig.

Das Argument, dass eine Befristung auch im UVP-G zu finden ist, und daher zwingend auch ins BStG Eingang zu finden hat, greift nicht Platz, da sich im UVP-G lediglich die **Möglichkeit** der Befristung befindet, in der geplanten BStG-Novelle jedoch für **jeden** Bescheid nach § 4 Abs. 1 BStG die **verpflichtende Befristung** auf 10 Jahre enthalten ist. Diese Befristungsmöglichkeit des UVP-G reicht völlig aus, und würde die generelle Befristung des § 4-Trassenbescheides eine eklatante **Verschlechterung gegenüber der geltenden Rechtslage** bedeuten. Sollte im 11. Jahr mit Baumaßnahmen begonnen werden, wäre der gesamte **Verwaltungsaufwand** für die Erteilung eines Bescheides nach § 4 Abs. 1 BStG **zu wiederholen**.

Darüber hinaus würde dies eine verpflichtende Befristung auch für jene Baumaßnahmen bedeuten, welche nicht dem UVP-G, sondern ausschließlich dem Regime des BStG, unterliegen, und für welche die Notwendigkeit einer Befristung überhaupt nicht gegeben ist.

### ***Zu §§ 7 und 7a BStG***

***Derzeit unterliegen nicht alle Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen dem Regime des UVP-G,*** diverse Ausbaumaßnahmen sind durch sachgerechte Ausnahmen dem Wirkungsbereich des UVP-G entzogen.

Durch die Aufnahme der neuen Bestimmungen in die §§ 7 und 7a BStG würden die, im Wesentlichen aus dem UVP-G stammenden, umfassenden objektiven und subjektiven **Nachbarrechte** im BStG, **auch für kleinere Ausbaumaßnahmen** gelten, welche ansonsten ohne Berücksichtigung derart rigider Nachbarrechte wie bisher durchgeführt werden könnten. Dies würde eine unnötige **Erhöhung des Verwaltungsaufwandes** bedeuten. Schon aus diesem Grund ist die Ausführung der neuen Nachbarrechte in den §§ 7 und 7a BStG grundsätzlich abzulehnen.

Überhaupt sollten jedoch die objektiven und subjektiven **Nachbarrechte prinzipiell aus dem UVP-G abgeleitet** werden, uns sollten diese **nicht ausdrücklich im BStG normiert** werden. Lediglich die Einschränkungen dieser Nachbarrechte auf das für den Bundesstraßenbau unumgängliche Maß hat ins BStG Eingang zu finden.

Die ASFINAG spricht sich in aller Deutlichkeit gegen die Neufassung der §§ 7 und 7a BStG in der nunmehr vorliegenden Form aus, da damit Tatbestände im Gesetz verankert werden,

die in ihrer **finanziellen Tragweite nicht abzuschätzen bzw. einzugrenzen** sind und **unabsehbare Kostenfolgen** nach sich ziehen.

Im Besonderen problematisch gesehen wird die in Aussicht genommene Bestimmung des § 7a Abs. 1 lit. c, da durch diese iVm § 7a Abs. 5 die Grundlage für einen weit reichenden Entschädigungsanspruch aller durch die Realisierung eines Straßenbauvorhabens potenziell betroffener „Nachbarn“ geschaffen wird.

Bedauerlicherweise ist den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf nichts zu entnehmen, was auf eine – zumindest partielle – Einschränkung hindeutet. Lapidar heißt es im Text, dass der Nachbarbegriff und der Umfang der Rechte inhaltlich an das UVP-G 2000 angelehnt worden seien und dass die subjektiven Rechte, da es sich bei Bundesstraßenbauvorhaben um Vorhaben im öffentlichen Interesse handle, abgesehen vom Gesundheitsschutz (nur) **eingeschränkte Wirkung** entfalten könnten. **Worin aber nun diese „eingeschränkte Wirkung“ ihre Begründung erfährt, ist weder dem geplanten Gesetzestext der BStG-Novelle noch dem in Geltung befindlichen UVP-G 2000 zu entnehmen.**

Aus gutem Grund hat der Gesetzgeber Entschädigungsansprüche bislang auf den durch den Eigentumsverlust bzw. die Eigentumsbeschränkung **unmittelbar entstehenden Schaden** beschränkt und hat sich auch die OGH-Judikatur der letzten Jahrzehnte am Grundsatz festgehalten, wonach mittelbare Schäden aus dem **Bau** einer Straße nicht entschädigungsfähig ist<sup>1</sup>, ganz zu schweigen davon, dass ein **Ersatz von Schäden aus dem Betrieb stets ausgeschlossen** wurde<sup>2</sup>.

Vollkommen richtig sieht *Brunner* letztlich in der Widmung zum Gemeingebrauch die Ursache dafür, dass der Grundnachbar gegenüber dem Eigentümer der Straße oder den Straßenerhalter keine Ausgleichsansprüche hat<sup>3</sup>.

Diese bewährten Grundsätze werden nunmehr durch die geplante Novelle zum BStG durchbrochen und ein Entschädigungsanspruch für alle Nachbarn einer zu errichtenden Straße geschaffen. Nicht anders kann nämlich § 7 Abs. 5 letzter Satz verstanden werden, der im Umkehrschluss zur Folge hat, dass ein Recht des Nachbarn auf Zuerkennung einer Entschädigung nach den Enteignungsbestimmungen des BStG entsteht. Das Wort „können“

---

<sup>1</sup> so etwa 7 Ob 698/83

<sup>2</sup> 5 Ob 584/90

<sup>3</sup> vgl. *Brunner*, Enteignung für Bundesstraßen, 150

ist in diesem Zusammenhang wohl unzweifelhaft als „müssen“ zu lesen, da die Bestimmung anders keinen Sinn ergeben würde.

Voraussetzung für den so entstehenden Entschädigungsanspruch ist lediglich die (potenzielle) „Gefährdung“ des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn, was einen nachgerade unbeschränkten Interpretationsspielraum eröffnet.

Unklarheiten bestehen außerdem im Hinblick auf den § 7a Abs. 4, wonach Einwendungen, die sich auf zivilrechtlich Ansprüche beziehen auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind. Gemeint hier offenbar nur zivilrechtliche Ansprüche von Nachbarn im Sinne des Abs. 2. Oder sind sämtliche denkbaren zivilrechtlichen Ansprüche unabhängig von der Zuerkennung der Nachbareigenschaft auf dem Zivilrechtsweg geltend zu machen?

Subjektive Rechte können gem. Abs. 1 lit. c nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§§ 17 ff) eingeschränkt werden. Fraglich in diesem Zusammenhang, wie sich die sukzessive Kompetenz der Zivilgerichte iSd § 20 Abs. 3 in diesem System verhält. Erfolgt der Ausspruch der Einschränkung von subjektiven Rechten durch die Enteignungsbehörde - möglich nur unter Zuerkennung einer Entschädigung - und ist dann gegebenenfalls iSd § 20 Abs. 3 die Höhe der Entschädigung im Wege eines Neufestsetzungsverfahrens durch das zuständige Zivilgericht zu ermitteln? Oder ist hier sofort ein Zivilgericht zu konfrontieren, das die §§ 17 ff zu berücksichtigen hat?

Die in Aussicht genommene, massive Ausweitung von Entschädigungsansprüchen im Zusammenhang mit der Errichtung von Straßen ist um so mehr nicht nachvollziehbar, als es dafür weder einen konkreten Anlass noch das Erfordernis gibt, die geltende Rechtslage in diesem Punkt etwa an das Gemeinschaftsrecht anzupassen. Zu betonen ist ferner, dass es auch aus verfassungsrechtlicher Sicht, im Besonderen unter Berücksichtigung des Gleichheitssatzes sowie des Eigentumsschutzes, keinerlei Gründe gibt, von den bestehenden Regelungen abzugehen.

Sollte den bisher angeführten Argumenten nicht gefolgt werden, und dennoch eine umfassende Regelung von Nachbarrechten in den §§ 7 und 7a BStG normiert werden, so ist zumindest den nachfolgenden Bedenken Rechnung zu tragen:

Im Rahmen der Neufassung der Bestimmungen der §§ 7 und 7a BStG unter dem Titel des „objektiven“ und „subjektiven Nachbarschutzes“ wird eine weitgehende Harmonisierung mit

dem Parteienkreis von Anlagengenehmigungsverfahren angestrebt; die Regelung rezipiert großteils den Nachbarbegriff der GewO.

Die Problematik liegt darin, dass bei Standorten von Anlagen – infolge der Beschränkung der Emissionsquellen auf einen engen räumlichen Bereich – größere Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich einer Bündelung, Fassung und Minderung der Emissionen bestehen und insoweit auf die Erfordernisse des Nachbarschutzes flexibler reagiert werden kann.

Diese Situation ist bei Linienvorhaben grundsätzlich anders.

Dies zum einen dadurch, dass Entlastungsmaßnahmen in einem gewissen (kleineren) Ausmaß auch Neubelastungen auslösen; darauf nimmt der Entwurf zutreffenderweise in § 7a Abs. 3 Rücksicht und schafft insoweit (durch einen geminderten Belästigungsschutz neuer Betroffener) eine sachgerechte Ausnahme.

Eine vergleichbare, sachlich ebenso gebotene Lösung fehlt aber für ein weiteres Spezifikum von Linienvorhaben, nämlich den **passiven Lärmschutz**: Es ist aus räumlichen, technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht immer möglich, Lärmemissionen an der Quelle (durch Lärmschutzeinrichtungen an den Straßenrändern) so zu dämmen, dass der immissionsseitige Schutz vollständig hergestellt wird; eine adäquate Lärmschutzvorsorge kann hier oft nur passiv auf den Grundstücken der Nachbarn (durch den Einbau von Lärmschutzfenstern udgl) sichergestellt werden. § 7 Abs. 4 der novellierten Fassung verlangt für einen solchen passiven Lärmschutz aber die **Zustimmung** des Eigentümers, die zwangsweise nicht ersetzt werden kann. Dies führt zur Situation, dass ein Nachbar, der passive Lärmschutzmaßnahmen verweigert, gegen ein Straßenbauvorhaben dennoch mit Erfolg einwenden kann, er werde unzumutbar beeinträchtigt, wobei er im Rahmen der Dispositionsfreiheit (die von den Höchstgerichten zum Belästigungsschutz nach der GewO in ständiger Rechtsprechung judiziert wird) geltend machen kann, dass er zB in den Sommermonaten die Fenster (auch nachts) grundsätzlich geöffnet hält und insoweit unzumutbaren, bisweilen auch gesundheitsgefährdenden Immissionen ausgesetzt ist (vgl. etwa VwGH 11.11.1998, 98/04/0137 **Offenhalten der Fenster** ist „nach menschlicher Erfahrung zu erwarten“)

Für solche Fälle bedarf es einer **problemadäquaten gesetzlichen Vorsorge**, mit der die Dispositionsfreiheit des Nachbarn eingeschränkt wird: Wer etwa den Einbau von Lärmschutzfenstern und Schalldämmlüftern ablehnt, soll nicht die infolge dessen in seinen Wohnräumen erhöhte Immissionsbelastung einwenden können, sondern muss sich die

unterlassene Minderungsmaßnahmen anrechnen lassen (der Grundgedanke entspricht der juristischen Dogmatik der Bedingungsverweigerung).

Konkret vorgeschlagen werden:

Ergänzung zu § 7a Abs. 1

„Nachbarn, die Maßnahmen zur Vorsorge im Sinn des § 7 Abs. 3 durch Verweigerung der Zustimmung vereiteln, sind so zu behandeln, als wäre die jeweilige geeignete Maßnahme gesetzt worden.“

und/oder

Abänderung des § 7a Abs. 5

„Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist als der Nachteil, welcher der Partei durch die Bestimmung des Straßenverlaufs erwächst. Bei der Bewertung dieses Nachteils ist zu berücksichtigen, ob die Vorsorge gegen Beeinträchtigung des betroffenen Nachbarn im Sinne des § 7 Abs. 4 nur deshalb nicht erfolgen konnte, weil die Zustimmung des Eigentümers verweigert wurde; diesfalls ist die Partei so zu behandeln, als wäre die jeweilige geeignete Maßnahme gesetzt worden. Subjektive Rechte können nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§§ 17 ff) eingeschränkt werden.“

und/oder

die Aufnahme einer Enteignungs-/Zwangrechtsbegründungsmöglichkeit im Sinne des § 24h Abs. 15 UVP-G 2000.

Wird eine solche problemadäquate Berücksichtigung der Spezifika von Linienvorhaben unterlassen, so scheint die **Bewilligungsmöglichkeit von Bundesstraßen schwerwiegend eingeschränkt**.

Angemerkt sei, dass die vorgeschlagenen Einschränkungen durchaus sachlich gerechtfertigt sind: In Literatur und Judikatur ist anerkannt, dass das **öffentliche Interesse an wesentlichen Infrastrukturvorhaben auch durch eine Einschränkung von Nachbarrechten berücksichtigt werden kann**: Je stärker das öffentliche Interesse an der Errichtung einer Infrastrukturanlage ist, desto weniger Verfahrensgarantien müssen

zugunsten allfälliger Nachbarn in das Genehmigungsregime aufgenommen werden. Dieser Grundsatz prägt – zu Recht – das gesamte einschlägige Bundesrecht; beispielhaft erwähnt sei etwa § 34 Eisenbahngesetz und die dazu ergangene Auslegung des VwGH (Erkenntnis vom 21.2.1990, 90/03/0026 – kein Immissionsabwehranspruch für Nachbarn sowie die Auslegung des Luftfahrtgesetzes). Gleiches gilt für das Landesrecht: Beispielhaft erwähnt seien § 14 OÖ StraßenG, § 13 NÖ StraßenG. Dieser Gedanke wird zutreffenderweise auch in den erläuternden Bemerkungen zu § 7a Abs. 5 der novellierten Fassung aufgegriffen, aber – wie gezeigt – nur unzureichend umgesetzt.

**Zuletzt ist anzumerken, dass in den Erläuterungen zu §§ 7 und 7a der Verweis auf die RVS zu entfallen hat, da dadurch eine ungewollte Bindung an die RVS eintreten würde.**

### **Zu § 10 BStG**

Der Begriff „angemessener Beitrag“ im Abs.2 ist so vage, dass er zumindest in den erläuternden Bemerkungen klarer gestellt werden sollte.

### **Zu § 20 BStG**

Z. 20 Abs.1 und 2 enthalten unterschiedliche Zitierungen des EisbEGs.

### **Zu § 24 BStG**

Die Ableitung von Drainagewasser oder von Abwässern sollte zur Vermeidung von Missverständnissen enthalten bleiben, da sich m.E. die derzeitige beispielhafte Nennung sprachlich nur auf die Hausdächer bezieht.

### **Zu § 25 BStG**

Zu Abs. 1:

Es ist nicht nachvollziehbar, warum Ankündigungen und Werbungen bisher nur zulässig waren, wenn sie im **allgemeinen** Interesse der Verkehrsteilnehmer lagen, und nunmehr nur zulässig sein sollen, wenn sie im **spezifischen** Interesse der Verkehrsteilnehmer liegen. Die Erläuterungen führen nur aus, dass Werbung die typischen Bedürfnisse der Straßenbenutzer anzusprechen habe.

Obwohl dies zur Rechtsvereinheitlichung führen würde, denselben Begriff wie § 84 Abs. 3 STVO („vordringliches Bedürfnis“ bzw. „erhebliches Interesse“ der Straßenbenutzer) zu verwenden,



erscheint es dennoch als sachlich differenziert, dies nicht zu tun. Dies nicht zuletzt deshalb, da das Regelungsinteresse der STVO nicht dasselbe ist wie das des BStG.

Regelungsinteresse des STVO ist hauptsächlich die Verkehrssicherheit, Regelungsinteresse des BStG jedoch ist es, dass der Straßenerhalter ASFINAG über alle Werbeanlagen im Bereich der Bundesstraße informiert ist, und dass er aus den im Sinne des § 8 Abs. 2 BStG entgeltlichen Verträgen nach § 25 BStG Einnahmen zieht, dies unter Berücksichtigung der hohen Werbewirkung auf Bundesstraßen, und insbesondere unter Bedachtnahme auf die Eigenschaft als Fruchtgenussberechtigter der Bundesstraßen und daher „Quasi-Bestandgeber“ für Werbeanlagen. Es ist unbestritten, dass die ASFINAG in ihren Eigenschaften als Straßenerhalter, Bundesstraßenverwaltung und Fruchtgenussberechtigter der Bundesstraßen **von Gesetzgeber den eindeutigen Auftrag** erhalten hat, **alle ihr zugestandenen Rechte möglichst ertragreich einzusetzen**, wozu auch das in § 25 BStG normierte Zustimmungsrecht zählt.

Die Zulässigkeit von Werbung nunmehr vom allgemeinen Interesse der Verkehrsteilnehmer auf das scheinbar enger gefasste spezifische Interesse einzuengen, **schränkt damit die Absicht des Gesetzgebers, Einnahmen aus der Zustimmungskompetenz des § 25 BStG zu ziehen, unnötig ein**, dies insbesondere, da die Werbeanlagen bereits bei der verkehrsbehördlichen Genehmigung nach § 84 Abs. 3 STVO umfassend auf Verkehrssicherheit überprüft werden.

Zum Stand der Technik wird in den Erläuterungen ausgeführt, dass dies aus der RVS hervorgehe. Dies würde bedeuten, dass die RVS quasi Gesetzesrang erhält. Dies darf durch einen „Blanko-Verweis“ auf RVS, welche sich regelmäßig ändern können, nicht geschehen. **Überhaupt sollte ein bindender Verweis** auf jene Unterlagen, welche als Stand der Technik anzusehen sind, **jedenfalls unterbleiben**.

Auch wird in den Erläuterungen der veraltete Begriff „Raststätte“ verwendet. Zeitgemäß müsste dort der Begriff „Raststation“ stehen. Eine Raststation setzt sich zusammen aus einem Rasthaus(auch Raststätte genannt) und einer Tankstelle.

Abschließend ist festzuhalten, dass die **Änderung** von § 25 (vorletzter Satz) BStG (bisherige Fassung) auf § 25 Abs. 1 BStG (Novellenfassung) **unterbleiben sollte**.

Genereller Verbesserungsvorschlag zu Abs. 1:

**Analog § 84 Abs. 3 STVO** sollte die Zustimmung zu Werbung nach § 25 BStG **nur außerhalb des Ortsgebietes** an ein Interesse der Verkehrsteilnehmer gebunden sein. Wie die STVO

vorzeigt, ist ein Werbeeinfluß auf die Bundesstraße innerhalb des Ortsgebietes, nämlich besonders bei größeren Städten, kaum zu vermeiden. Die Differenzierung zwischen Innenwerbung und eigentlicher Werbung ist im Ortgebiet überhaupt schwierig. Es sollte daher auch der § 25 BStG **zwischen innerorts und außerorts differenzieren**, und das Interesse der Verkehrsteilnehmer innerorts als Voraussetzung für die Zustimmung nach § 25 BStG gestrichen werden.

Zu Abs. 2:

In Abs. 2 der Behörde auf Antrag ein Entscheidungsrecht über die Bewilligung zu erteilen ist verfehlt. Wie zu Abs. 1 ausgeführt, kommt die Bundesstraßenverwaltung(ASFINAG) dem gesetzlichen Auftrag nach, Entgelte aus den Zustimmungsverträgen nach § 25 BStG zu ziehen. Es erscheint nunmehr als völlig ausreichend, wenn die Bundesstraßenverwaltung(ASFINAG) im Verhandlungsweg über die entsprechenden Konditionen mit den Antragstellern verhandelt, ohne das Damokles-Schwert eines „Quasi-Devolutionsantrages“ über sich zu verspüren.

Wie langjährige Praxis zeigt, werden die von der Bundesstraßenverwaltung(ASFINAG) einheitlich festgesetzten Entgelte in aller Regel von den Werbefirmen bezahlt, wenn klar ist, dass kein Weg an der entgeltlichen Zustimmung der Bundesstraßenverwaltung(ASFINAG) vorbeiführt. Den Werbefirmen nunmehr den Weg über die Behörde zu eröffnen, wird die Werbefirmen dazu veranlassen, die Frist von drei Monaten verstreichen zu lassen, und sich in der Folge an die Behörde zu wenden, welche natürlich nicht an die von der Bundesstraßenverwaltung (ASFINAG) festgesetzten Entgelte gebunden ist. **Das Recht der Bundesstraßenverwaltung(ASFINAG), aus den Zustimmungsverträgen nach § 25 BStG Entgelte zu ziehen würde durch diese Bestimmung ausgehöhlt, und sollte diese in Abs. 2 geplante Bestimmung, welche quasi einen Instanzenzug an die Behörde darstellt, gestrichen werden.** Hinzuweisen ist auch auf den mit dieser Behördenkompetenz verbundenen **unnötigen Verwaltungsaufwand** der Behörde.

Sollte dennoch dieses Antragsrecht an die Behörde im Abs. 2 bestehen bleiben, so hat **zumindest** der Beginn des Satzes „**Wird die Zustimmung nicht ... erteilt ...**“ ersetzt zu werden durch „**Wird die Entscheidung nicht ... getroffen...**“. Dies deshalb, da andernfalls gegen die **negative Entscheidung, welche natürlich keine Zustimmung darstellt**, bereits ein Antrag an die Behörde gestellt werden kann, es aber nur Sinn und Zweck der Regelung sein kann, wegen **Säumigkeit** der Bundesstraßenverwaltung(ASFINAG) dieser die Entscheidungskompetenz zu entziehen und an die Behörde zu delegieren. Andernfalls könnte der Antrag an die Behörde auch gestellt werden, wenn die Zustimmung verweigert wird, weil z.B. das spezifische Interesse der Verkehrsteilnehmer nicht vorliegt, oder die Werbefirma nicht bereit ist, die üblichen Entgeltsätze zu bezahlen.

Zu Abs. 3:

Ähnliches gilt für die im letzten Satz des Abs. 3 formulierte amtswegige Entfernbarkeit. Die Einführung einer amtswegigen Entfernbarkeit wird dazu führen, dass jedermann, der in einer Werbetafel eine Konkurrenz für sein eigenes Unternehmen sieht, eine Anzeige an die Behörde richten wird, worauf diese gezwungen sein wird, ein Prüfungsverfahren durchzuführen. Dieses wird darauf gerichtet sein, ob ein allgemeines (bzw. falls den obigen Ausführungen nicht gefolgt wird, ein spezifisches) Interesse der Verkehrsteilnehmer vorliegt. **Dies wird aber bereits von der Bundesstraßenverwaltung(ASFINAG) geprüft, und bedeutet daher wiederum einen unnötigen, kostenintensiven Verwaltungsaufwand der Behörde.**

Sollte die amtswegige Entfernbarkeit trotz dieser Bedenken eingeführt werden, so macht dies nur dann Sinn, wenn sie auf jene Fälle beschränkt ist, in welchen eine Zustimmung der Bundesstraßenverwaltung(ASFINAG) nach § 25 Abs.1 BStG gar nicht erteilt wurde. In diesem Sinne müsste der letzte Satz des § 25 Abs. 3 lauten „Sie kann dies auch von Amts wegen tun, **wenn keine Zustimmung des Bundes(Bundesstraßenverwaltung) (Abs. 1) vorliegt.**“ Andernfalls würde ein nicht gewollter Instanzenzug gegen getroffene Entscheidungen der Bundesstraßenverwaltung(ASFINAG) geschaffen.

### ***Behörde im Sinne des BStG***

An dieser Stelle erscheint es angebracht, darzulegen, dass Behörde im Sinne des BStG vielfach noch der Landeshauptmann (§ 32 BStG) ist. Wiewohl dies in Zeiten der aufrechten Werkverträge für Betrieb und Erhaltung der Bundesstraßen zwischen ASFINAG und den Bundesländern angebracht gewesen sein mag, so erscheint dies durch die derzeit im Gange befindliche Auflösung der Werkverträge und Übernahme von Betrieb und Erhaltung durch Mitarbeiter der ASFINAG als nicht mehr angemessen, und sollte überdacht werden, diese Behördenzuständigkeit zur Gänze dem BMVIT zu übertragen, dies nicht zuletzt im Hinblick auf die möglicherweise in § 25 BStG geplanten neuen Zuständigkeiten der Behörde (welche bei § 25 BStG derzeit der Landeshauptmann wäre).

### ***Zu § 26 BStG***

Bei der Zitierung des „Abs. 4“ im Abs. 1 dürfte ein Irrtum passiert sein, richtig müsste es wohl „Abs. 2 und 3“ heißen.

Die Streichung des bisherigen Abs. 2 erscheint als unnötig, da sie eine Klarstellung der Rechtslage dahingehend darstellt, dass der Anschluss von einzelnen Grundstücken nicht

zulässig ist. Obwohl sich dies auch aus dem neuen Abs. 1 zu ergeben scheint, sollte die Klarstellung in Form des Abs. 2 (bisherige Fassung) dennoch bleiben.

### **Zu § 27 BStG**

**Die Streichung des Abs. 3 ist unnötig und nicht nachvollziehbar.** Es bestand bereits bisher die Möglichkeit, Fahrverbindungen von den Bundesstraßen zum übrigen Straßennetz im Bereich der § 27 BStG-Betriebe mit Bescheid gemäß § 4 BStG zu bewilligen und wurde dies auch immer wieder so durchgeführt. Dies weist deutlich darauf hin, dass derartige Fahrverbindungen im Bereich von § 27 BStG gewünscht und notwendig sind. Es gibt weder rechtliche noch technische Notwendigkeiten, diese Regelung zu streichen.

Sollte die Regelung des Abs. 3 dennoch gestrichen werden, so sind die **Erläuterungen** dazu im letzten Satz jedenfalls noch dahingehend **zu ändern**, dass er nicht lautet „verordnete Fahrverbindungen sollen aber bestehen bleiben“, sondern lauten muss „**verordnete und bestehende Fahrverbindungen sollen aber bestehen bleiben**“. Andernfalls drohen der Bundesstraßenverwaltung Kosten für Um- und Rückbau von bestehenden Fahrverbindungen, welche seit Jahren unter Verkehr stehen und nunmehr entgegen dem massiv zu erwartenden Widerstand der Benutzer, Anrainer und umliegenden Gemeinden zurückzubauen wären. Vielfach handelt es sich dabei sogar um Liegenschaften, welche im Eigentum der Raststationsbetreiber, und nicht im Eigentum der Republik Österreich stehen, weshalb die Maßnahme nur mit Enteignung durchsetzbar wäre, wofür jedoch die rechtlichen Grundlagen fehlen. Außerdem werden in diesen Fällen regelmäßig ersessene Geh- und Fahrrechte behauptet.

Jedenfalls wäre der Rückbau bestehender Fahrverbindungen nur durch **Zahlungen in vorerst nicht abschätzbarer Höhe** an die Eigentümer und dinglich Berechtigten, sowie die **Übernahme der Rückbaukosten**, zu bewerkstelligen.

Weiters besteht zwischen dem Gesetzestext und den Erläuterungen der Widerspruch, dass nach dem Gesetzestext Anschlüsse von Betrieben zum übrigen Straßennetz nur zulässig, wenn sie keine Verbindung mit der Bundesstraße ermöglichen, nach den Erläuterungen jedoch schon, wenn sie die Kriterien von Anschlussstellen erfüllen. Dies steht allerdings nicht im Gesetzestext (da der Abs. 3 gestrichen wurde). Eine Reparatur dieses Widerspruchs darf jedoch nicht durch die Streichung der Anschlüsse von Betrieben in Abs. 2 letzter Satz erfolgen, sondern sollten die Ausführungen in den Erläuterungen, dass Anschlussstellen bei Raststationen zulässig sind, ähnlich dem gestrichenen Abs. 3, in den Gesetzestext Eingang finden.

**Zu § 34 BStG**

Zu Abs. 6:

Die in Abs. 6 vorgesehene **Befristung bis 31.12.2010 hat jedenfalls zu entfallen**, da die Bundesstraßenverwaltung zwar ohnehin bemüht sein wird, den gesetzeskonformen Zustand ehestmöglich herzustellen, es jedoch aufgrund der komplizierten und vor langer Zeit geschaffenen Rechts- und Tatsachenlage extrem schwierig sein wird, die bestehenden Verkehrsverbindungen abzuändern.

Überhaupt sollte die Änderung der §§ 2, 26 und 27 BStG nicht zu einem Handlungsbedarf der Bundesstraßenverwaltung (ASFINAG) im Bereich bestehender Verkehrsverbindungen führen, sondern sollten diese Änderungen **nur für Planung und Neubau** gelten.

Zu Abs. 7:

Sollte § 27 Abs. 3 nunmehr doch entfallen, so hat § 34 Abs. 7 dahingehend abgeändert zu werden, dass dies **nicht nur für verordnete Fahrverbindungen, sondern auch für bestehende Fahrverbindungen** zu gelten hat, andernfalls mit unabschätzbaren Kosten zu rechnen ist.

**Zu den Verzeichnissen 1 und 2 zum BStG:**

Allgemein:

Bisher wurden noch nicht verkehrsübergabene Verknüpfungen im Bundesstraßennetz nur über ihre Situierung durch Festlegung der politischen Gemeinde, einer KG, eines Stadtbezirkes oder einer sonstigen lokalen Ortsbezeichnung und nicht durch die Nennung von Verkehrsbauwerken gesetzlich definiert. Knoten sind aber Verkehrsbauwerke, deren Bezeichnung nicht zwingend eine Aussage über ihre örtliche Situierung enthält, was bei Neubauten hinsichtlich der gesetzlichen Determinierung im Rahmen von Bescheidprüfungsverfahren vor dem VfGH zu Problemen führen könnte. Dies könnte leicht vermieden werden, wenn in den Verzeichnissen die Bezeichnung Knoten nur für bereits verkehrsübergabene (allenfalls auch für bereits bescheidmäßig oder durch Verordnung festgelegte) Verkehrsbauwerke verwendet würde.

Abgesehen davon dürfte es dann auch bei Knotenverschiebungen in angrenzende Gemeinden, deren Bezeichnung nicht mit dem im Gesetz genannten Knotenbezeichnungen übereinstimmen, zu einem höheren Verwaltungsaufwand kommen, weil vor einer entsprechenden

Gesetzesänderung die Bestimmung des § 3 Abs. 3 Z.4 des SP-V-G voraussichtlich nicht anwendbar und daher eine Einzelfallprüfung nach dem SP-V-G erforderlich wäre.

#### Konkrete Anmerkungen

1. Sollte die Bezeichnung Knoten bei noch nicht verkehrsübergabenen Verkehrsbauwerken beibehalten werden, müsste konsequenterweise die Bezeichnung Knoten auch bei der S 1 - Korneuburg und bei der A 22 und der S 2 – Hirschstetten sowie bei der S 5 – Knoten Jeitzdorf (S 33) und bei der S 33 – Knoten Jeitzdorf (S 5) eingefügt werden.
2. Die Verkehrsverbindung A 22 / S 1 sollte einheitlich entweder Korneuburg oder Korneuburg/West lauten.
3. A 22 – Knoten bei Haiming: Bedenken wegen Determinierung „bei“.
4. A 26 – A 26 in der Beschreibung sollte gestrichen werden.
5. S 2 – entweder endet die S 2 an der S 1 oder in Deutsch Wagram an der S 1 (dann müsste allerdings der Knoten Süßenbrunn/S 1 durch Süßenbrunn ersetzt und Deutsch Wagram durch Knoten und S 1 ergänzt werden) oder in Deutsch Wagram an einer L- oder B-Straße.
6. S 4 – sollte bis Wiener Neustadt (B17) verlängert werden.
7. Bei der Anmerkung 2 sollte bei der B 33 und B 37 die Bezeichnung „ehemalige“ entfallen.

#### **Zum Vorblatt und zum Allgemeinen Teil der Erläuterungen**

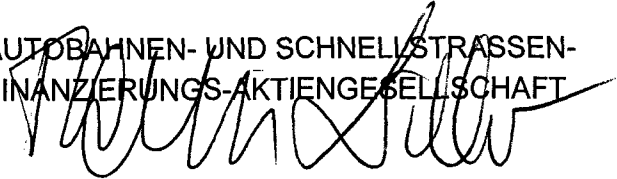
Durch die Beseitigung „vorschriftswidriger“ Anbindungen ist keinesfalls mit positiven Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich zu rechnen, vielmehr werden bestehende, geschäftsfördernde Fahrverbindungen zurückzubauen sein, und daher die entsprechenden Regelungen dem Wirtschaftsstandort Österreich eher abträglich sein.

Auch erscheinen die Berechnungen der finanziellen Auswirkungen im Bereich des BStG als nicht nachvollziehbar. Zum einen scheinen die Ansätze der Kosten für Bund, Länder und Gemeinden als zu niedrig, zum anderen fehlt die Abschätzung der Kosten der ASFINAG, welche aufgrund höherer Neuverschuldung zu einer Erhöhung der bestehenden Haftung des Bundes führen muss.

Wir verbleiben

mit freundlichen Grüßen

AUTOBAHNEN- UND SCHNELLSTRASSEN-  
FINANZIERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the printed name of the company.

Ergeht in Kopie an:

\*Präsidium des Nationalrates (25 Ausfertigungen + elektronische Post)