

Vorblatt

Problem/Ziel:

Auf Grund der Bundesstraßengesetznovelle 2004 erfolgt die Festlegung des Straßenverlaufes einer Bundesstraßentrasse nicht mehr durch Verordnung, sondern durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Daraus entsteht ein Regelungsbedarf in Bezug auf die Änderung des Projektes sowie von Nebenbestimmungen nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens.

Durch wertsteigernde Umwidmungen nach Kenntnisnahme der Gemeinden von den Bundesstraßenplanungen sowie durch Benützung der Bundesstraßen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck entstehen dem Bund (Bundesstraßenverwaltung), das ist gemäß § 34b die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), erhebliche Kosten, die vermeidbar sind.

Bestimmte weitere Regelungen und Definitionen sind unklar und führen in der Verwaltungspraxis zu Auslegungsschwierigkeiten.

Inhalt/Problemlösung:

Es wird eine Regelung hinsichtlich der Änderung von Bescheiden vor Verkehrsfreigabe sowohl im Hinblick auf Änderungen des Vorhabens als auch im Hinblick auf Änderungen der im Bescheid enthaltenen Auflagen getroffen und es erfolgt eine klare Regelung des diesbezüglichen Verfahrens.

Widmungsänderungen nach Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes anlässlich der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, anlässlich der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) sollen für die Frage der auf Grund einer Enteignung zu entrichtenden Entschädigung unbeachtlich sein.

Es wird die Möglichkeit des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) ausgeweitet, die Zustimmung zur Benützung der Bundesstraße für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck zu versagen.

Bestimmte Textpassagen enthalten Klarstellungen.

Alternativen:

Keine

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

Finanzielle Auswirkungen:

Für den Bund ist eine geringfügige Erhöhung der Personal- und Verwaltungssachkosten zu erwarten. Diese Kosten können mit etwa €1.434,- pro Jahr beziffert werden.

Für Länder und Gemeinden entstehen keine zusätzlichen Kosten.

- Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

-- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch das vorgeschlagene Änderungsregime können bei bestimmten Straßenbauvorhaben auch nach bereits erfolgter Genehmigung des Projektes insbesondere wirtschaftlich sinnvolle Änderungen noch realisiert werden. Sollten dabei Finanzmittel eingespart werden, können diese für andere Projekte eingesetzt werden. Es ist daher mit positiven Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich zu rechnen.

-- Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Es sind keine Informationsverpflichtungen für Unternehmen vorgesehen.

- Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant. Auch sonst hat das Vorhaben keine Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht.

- Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine

- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Durch die vorgesehenen Regelungen werden Rechtsvorschriften der Europäischen Union nicht berührt.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Auf Grund der Bundesstraßengesetznovelle 2004, BGBl. I Nr. 154, erfolgt die Festlegung des Straßenverlaufes einer Bundesstraßentrasse nicht mehr durch Verordnung, sondern durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Es besteht daher ein Regelungsbedarf in Bezug auf vor Verkehrsfreigabe des Bauvorhabens beabsichtigte Änderungen eines bereits gemäß § 4 Abs. 1 genehmigten Vorhabens bzw. beabsichtigte Abweichungen von im Bescheid enthaltenen Nebenbestimmungen. Für solche Änderungen soll ein möglichst klares und flexibles Verfahren geschaffen werden. Das vorgeschlagene Änderungsregime sieht drei Arten von Änderungen vor, nämlich genehmigungspflichtige, anzeigepflichtige und anzeigefreie Änderungen. Einer Genehmigung bedürfen Änderungen dann, wenn dies zur Wahrung der in den §§ 4 Abs. 1, 7 und 7a umschriebenen Interessen und Rechte erforderlich ist. Dem Anzeigeverfahren unterliegen Änderungen, die grundsätzlich genehmigungsfähig sind und bei denen voraussichtlich keine zusätzlichen Auflagen zum Schutz der in den §§ 4 Abs. 1, 7 und 7a umschriebenen Interessen und Rechte erforderlich sind. Anzeigefrei sollen schließlich bestimmte immissionsneutrale Änderungen sein, wobei die in den §§ 4 Abs. 1, 7 und 7a umschriebenen Interessen nicht nachteilig berührt werden dürfen.

Widmungsänderungen (zB von Grünland in Bauland) nach Kenntnisnahme der Gemeinde anlässlich der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, anlässlich der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) sollen für die Frage der auf Grund einer Enteignung zu entrichtenden Entschädigung unbeachtlich sein.

Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat die Zustimmung zur Benützung der Bundesstraße für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck auch dann zu versagen, wenn erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen zu erwarten sind. Das Grundrecht auf Versammlungsfreiheit bleibt davon unberührt.

Finanzielle Auswirkungen:

Es wird damit gerechnet, dass für die Durchführung eines Änderungsverfahrens gemäß § 4a des Entwurfs beim BMVIT durchschnittlich 10 Stunden von Bediensteten der Verwendungsgruppe A1/GL-A1/4 und 2 Stunden von Bediensteten der Verwendungsgruppe A3 erforderlich sind.

Von diesem Schätzwert ausgehend, ergeben sich nach Anhang 3.1. der Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend Richtlinien für Ermittlung und Darstellung finanzieller Auswirkungen neuer rechtssetzender Maßnahmen, BGBl. II Nr. 50/1999, idF BGBl. II Nr. 50/2009 (im Folgenden: Kostenrichtlinie), Gesamtpersonalkosten in Höhe von €534,-- (inklusive 17 % Zuschlag für Pensionsvorsorge).

Nach der Kostenrichtlinie sind weiters Verwaltungssachkosten zu berücksichtigen, die sich in laufende Sachkosten (12 % des Personalaufwandes), Kosten für Raumbedarf (14 m² pro Bedienstetem, wobei derzeit eine durchschnittliche Büromiete für sehr guten Nutzwert von €10,2/m² anzunehmen ist; ergibt bei vorliegendem Raumbedarf von 0,1 m² jährliche Kosten in Höhe von €12,--) und Verwaltungsgemeinkosten (20 % des Personalaufwandes) gliedern.

Die Gesamtkosten eines Änderungsverfahrens betragen nach dieser Berechnung durchschnittlich €717,--.

Es wird davon ausgegangen, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie etwa zwei Änderungsverfahren pro Jahr durchzuführen haben wird, zumal das Änderungsregime nach § 4a des Entwurfs nur jene Straßenbauvorhaben betrifft, für die kein UVP-Verfahren nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist. Es ist daher mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand für den Bund in Höhe von €1.434,-- zu rechnen.

Angemerkt wird, dass diesen Kosten Einsparungen auf Seiten der ASFINAG gegenüberstehen, da das vorgeschlagene Änderungsregime der ASFINAG insbesondere auch die Möglichkeit bietet, wirtschaftlich sinnvolle Abänderungen eines Projektes, die sich etwa im Zuge des Ausschreibungsverfahrens ergeben, auch noch nach Genehmigung des Projektes möglichst rasch zu realisieren.

Für Länder und Gemeinden entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderer Teil

Zu Z 3 (§ 4 Abs. 1):

Durch diese Änderung erfolgt lediglich eine Klarstellung. Es war schon bisher davon auszugehen, dass der Trassenbescheid (infolge seiner Projekt- bzw. Sachbezogenheit) dingliche Wirkung hat, seine Rechtswirkungen sich somit auch auf jeden Rechtsnachfolger der Projektwerberin erstrecken.

Zu Z 4 (Entfall des § 4 Abs. 6):

Die Regelung der Kostentragung in Verfahren nach § 4 findet sich nunmehr in § 31.

Zu Z 5 (§ 4a):

Mit dieser Bestimmung wird das Verfahren für vor Verkehrsfreigabe beabsichtigte Änderungen eines bereits gemäß § 4 Abs. 1 genehmigten Vorhabens bzw. beabsichtigte Abweichungen von im Bescheid enthaltenen Nebenbestimmungen geregelt. Unter „Verkehrsfreigabe“ ist die faktische Freigabe des Bauvorhabens für den öffentlichen Verkehr zu verstehen. Sind nach Verkehrsfreigabe Änderungen beabsichtigt, müsste ein neuer Antrag gemäß § 4 Abs. 1 gestellt werden, wobei aber festzuhalten ist, dass nach Verkehrsfreigabe für die in § 4 Abs. 2 genannten Vorhaben eine Genehmigung gemäß § 4 Abs. 1 nicht erforderlich ist.

Das vorgeschlagene Änderungsregime sieht drei verschiedene Arten von Änderungen vor, nämlich genehmigungspflichtige, anzeigepflichtige und anzeigefreie Änderungen.

Gemäß Abs. 1 bedürfen Änderungen einer Genehmigung, wenn dies zur Wahrung der in den §§ 4 Abs. 1, 7 und 7a umschriebenen Interessen und Rechte erforderlich ist. Abs. 2 enthält die Voraussetzungen, bei deren Vorliegen die Behörde die Änderungen zu genehmigen hat. Demnach müssen die in den §§ 4 Abs. 1 und 7 umschriebenen Grundsätze jedenfalls eingehalten werden. Weiters dürfen die von der Änderung oder Abweichung betroffenen Nachbarn gemäß § 7a in ihren Rechten nicht nachteilig berührt werden, es sei denn, sie haben den Änderungen nachweislich zugestimmt. Eine solche Zustimmung kann nur zu konkret bezeichneten Änderungen oder Abweichungen erteilt werden, jedenfalls unwirksam wäre eine bereits im Vorhinein erteilte Zustimmung zu allfälligen zukünftigen Änderungen oder Abweichungen.

Als Beispiele für genehmigungspflichtige Änderungen können genannt werden:

- Änderungen der Trasse in Lage oder Höhe, jedenfalls solche, die eine Änderung des Trassenplanes erfordern würden
- Lärmschutz: mehr passive Maßnahmen anstatt aktivem Lärmschutz

In Abs. 3 ist das Anzeigeverfahren geregelt. Diesem Verfahren unterliegen Änderungen, die grundsätzlich genehmigungsfähig sind und bei denen voraussichtlich keine zusätzlichen Auflagen zum Schutz der in den §§ 4 Abs. 1, 7 und 7a umschriebenen Interessen und Rechte erforderlich sind. Die Behörde hat zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Anzeige gegeben sind. Ist dies nicht der Fall, so hat sie die Durchführung der Änderungen binnen acht Wochen nach Einlangen der Anzeige zu untersagen oder ein Genehmigungsverfahren einzuleiten. Über die Untersagung oder Nichtuntersagung der Änderung hat sie dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) schriftlich Mitteilung zu machen. Durch diese Mitteilungspflicht soll insbesondere Rechtssicherheit für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) geschaffen werden.

Anzeigepflichtige Änderungen können sein:

- Änderungen des Fahrbahnbelags (zB Beton statt Asphalt), wenn nicht immissionsneutral
- Errichtung von zusätzlichen bzw. gar nicht geplanten Mischanlagen vor Ort während der Bauphase
- Änderungen beim eingesetzten Baugerät, sofern dieses im Bescheid mitgenehmigt wurde

Die Bestimmung des Abs. 4, wonach die Projektwerberin im Genehmigungsverfahren bzw. im Anzeigeverfahren die erforderlichen Unterlagen vorzulegen hat, dient der Verwaltungsökonomie. Es wird dadurch gewährleistet, dass die Behörde möglichst rasch das Vorliegen der Voraussetzungen für die Änderungen prüfen kann.

Gemäß Abs. 5 dürfen angezeigte Änderungen nach Einlangen der Anzeige bei der Behörde sofort vorgenommen werden, wenn dies aus Gründen der Gefahr im Verzug erforderlich ist. Bei der Beurteilung

der Frage, ob Gefahr im Verzug vorliegt, wird ein strenger Maßstab anzulegen sein. Allein wirtschaftliche Gründe werden nicht ausreichend sein, um Gefahr im Verzug annehmen zu können. Wird kein Genehmigungsverfahren eingeleitet und wird eine angezeigte Änderung auch nicht untersagt, so kann die Änderung nach Einlangen der Nichtuntersagungsmitteilung, spätestens aber nach Ablauf von acht Wochen nach Einlangen der Anzeige bei der Behörde vorgenommen werden.

Abs. 6 enthält schließlich jene Änderungen, deren Vornahme weder einer Genehmigung noch einer Anzeige bedarf. Mit solchen Änderungen dürfen insbesondere keine zusätzlichen Immissionen verbunden sein und die in den §§ 4 Abs. 1, 7 und 7a umschriebenen Interessen dürfen nicht nachteilig berührt werden. Durch die Verpflichtung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zur Einholung einer – der Behörde auf Verlangen vorzulegenden – Bestätigung eines befugten Ziviltechnikers oder befugten Ingenieurbüros (§ 134 GewO 1994) über das Vorliegen dieser Voraussetzungen wird gewährleistet, dass das Vorliegen der Voraussetzungen für die Anzeigefreiheit der Änderungen von einer objektiven und unabhängigen Stelle geprüft wird und dies von der Behörde auch jederzeit kontrolliert werden kann.

Anzeigefreie Änderungen können sein (jeweils unter der Voraussetzung der Immissionsneutralität):

- Änderung der Böschungsneigung
- Änderung der Gründung von Objekten
- Änderung des Systems des Lärmschutzes (zB statt höherer Wand Dammschüttung und niedrigere Wand)
- Änderung bei der Bepflanzung (Sorten, Art der Aussaat/Setzung etc.)
- Änderung der Verkehrsführung/Transportrouten während der Bauphase
- Änderung der Bauzeit (Baudauer pro Tag, pro Saison)

Im Einzelfall wird jedoch immer zu prüfen sein, ob die vorgesehene Änderungsmaßnahme anzeige- oder genehmigungspflichtig ist.

Unter Änderungen in Abs. 5 bis 7 sind sowohl Änderungen eines gemäß § 4 Abs. 1 genehmigten Vorhabens als auch Abweichungen von im Bescheid enthaltenen Nebenbestimmungen zu verstehen.

Abs. 7 sieht eine Informationsverpflichtung vor. Die Bevölkerung ist vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) sowohl von anzeigepflichtigen als auch von anzeigefreien Änderungen im Vorhinein, vor Ausführung der entsprechenden Änderung, zu informieren und zwar durch Anschlag einer entsprechenden Information an den Amtstafeln der von der jeweiligen Änderung betroffenen Standortgemeinden. Der Anschlag in der Gemeinde gewährleistet, dass diese Informationen allen von der Änderung möglicherweise betroffenen Anrainern zugänglich gemacht werden können und nicht einzelne Anrainer übersehen werden. Darüber hinaus sind angrenzende Grundeigentümer vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach Möglichkeit schriftlich zu informieren. Diese Verpflichtung zur schriftlichen Information ist jedenfalls erfüllt, wenn den angrenzenden Grundeigentümern eine schriftliche Information an die im Grundbuch aktuell eingetragene Adresse übermittelt wurde. Um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden wird festgehalten, dass aus diesem gesetzlichen Auftrag kein subjektives öffentliches Recht Dritter entsteht. Im Genehmigungsverfahren führt die Behörde die Verständigung der Parteien durch.

Abs. 8 stellt klar, dass die Absätze 1 bis 7 im Hinblick auf Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G 2000 durchgeführt worden ist, nicht zur Anwendung gelangen.

Zu Z 6 (§ 15 Abs. 4):

Bisher ergab sich lediglich aus den Erläuternden Bemerkungen zur Stammfassung des BStG 1971 (RV 242 BlgNR 12. GP), dass die Rechtswirkungen des Bundesstraßenbaugebietes mit dem Bau der Bundesstraße enden. Durch den neuen Abs. 4 wird dies nunmehr auf Ebene des Gesetzes klargestellt. Unter „Bau“ im Sinne dieser Bestimmung ist nicht die Fertigstellung des gesamten Bauvorhabens zu verstehen. Es kommt vielmehr darauf an, ob der Bau im Bereich der betroffenen Grundparzellen abgeschlossen ist. Sobald dies der Fall ist, treten die Rechtswirkungen des Bundesstraßenbaugebietes für diesen Bereich außer Kraft. Mit diesem Zeitpunkt beginnen in diesem Bereich die Rechtswirkungen des § 21 (Bauten an Bundesstraßen).

Zu Z 7 (§ 18 Abs. 1):

Die in § 14 enthaltene Bausperre bietet keine Vorsorge gegen wertsteigernde Umwidmungen. Im Fall derartiger Umwidmungen (zB von Grünland in Bauland) entstehen der ASFINAG erhebliche Mehrkosten bei Grundeinlösen bzw. Enteignungen.

Die Erlassung von Verordnungen gemäß § 14 stellt eine Inanspruchnahme der Bundesstraßenplanungskompetenz des Bundes dar, sodass entgegenstehende Widmungen mit der Erlassung einer solchen Verordnung an sich rechtlich nicht mehr zulässig wären. Anstatt einer (kompetenzrechtlich sehr eingriffsintensiven) Widmungssperre im BStG 1971 für Raumplanungen der Länder, soll bloß gewährleistet werden, dass es durch Umwidmungen, die erst nach dem Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes bei der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) erfolgt sind, zu keinen Mehrkosten für die ASFINAG kommen kann.

Für den Fall, dass kein Bundesstraßenplanungsgebiet aufgelegt wurde, wird vorgesehen, dass es hinsichtlich der Widmung auf den Zeitpunkt der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) ankommt.

Hinsichtlich der gewählten Zeitpunkte orientiert sich die vorgeschlagene Regelung an § 7 Abs. 3.

Zu Z 8 (§ 25):

Durch diese Neuformulierung wird klargestellt, dass die Entfernung von 100 m in jeder Richtung zum Tragen kommt, zB auch oberhalb der Bundesstraße.

Zu Z 9 (§ 28 Abs. 1):

Die Abhaltung bundesstraßenfremder Veranstaltungen auf Bundesstraßengrund kann zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen und Zusatzbelastungen für das Sekundärstraßennetz und damit auch zu einer Gefährdung des öffentlichen Wohls und der öffentlichen Sicherheit führen. Es soll daher vorgesehen werden, dass der Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Zustimmung zur Benützung der Bundesstraßen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck auch dann zu versagen hat, wenn erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen zu erwarten sind. Es ist aber davon auszugehen, dass nicht jede Sperre der Bundesstraße zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen im Sinne dieser Bestimmung führt. Ob erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen zu befürchten sind, wird insbesondere von der Dauer der Sperre, von vorhandenen Ausweichrouten, vom zu erwartenden Verkehrsaufkommen usw. abhängen. Selbst wenn erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen zu befürchten sind, darf die Zustimmung aber dann nicht versagt werden, wenn das öffentliche Interesse an der Abhaltung der Veranstaltung (etwa für Großsportveranstaltungen) gegenüber dem öffentlichen Interesse am Unterbleiben der Veranstaltung überwiegt.

Um einen Eingriff in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht der Versammlungsfreiheit auszuschließen, soll der neu eingeführte Versagungsgrund für die Abhaltung von Versammlungen, auf die die Bestimmungen des Versammlungsgesetzes 1953 anzuwenden sind, nicht gelten. In diesem Zusammenhang wird angemerkt, dass ohnehin die zuständige Behörde auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des Versammlungsgesetzes 1953 die Abhaltung einer angezeigten, den Straßenverkehr erheblich beeinträchtigenden Versammlung zu untersagen hat, wenn dadurch das öffentliche Wohl und/oder die öffentliche Sicherheit gefährdet würde (vgl. dazu die Erkenntnisse des Verfassungsgerichtshofes vom 28. September 1989, VfSlg. Nr. 12.155, und vom 26. Februar 1990, VfSlg. Nr. 12.257).

Zu Z 10 (§ 31):

Diese Kostenbestimmung orientiert sich am bisherigen § 4 Abs. 6 und erweitert die Anwendung dieser Grundsätze auf die Verfahren gemäß § 4a und § 17.

Zu Z 11 (Verzeichnis 1):

Derzeit ist die A 5 mit „Nord Autobahn“ bezeichnet. Die Bezeichnung soll auf „Nord/Weinviertel Autobahn“ geändert werden.

Zu Z 12 (Verzeichnis 2):

Derzeit ist der Straßenzug S 34 Traisental Schnellstraße mit folgendem Verlauf im Verzeichnis 2 des BStG 1971 enthalten: „Knoten St. Pölten (A 1, S 33) – Wilhelmsburg/Nord (B 20)“. Die ASFINAG hat vorgeschlagen, den Verlauf dieses Straßenzuges wie folgt zu ändern: „St. Pölten/Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg/Nord (B 20)“. Die vorgeschlagene Netzveränderung wurde daraufhin einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005, unterzogen. Auf Grund der positiven Ergebnisse dieser Prüfung soll die S 34 Traisental Schnellstraße im Verzeichnis 2 des BStG 1971 mit dem von der ASFINAG vorgeschlagenen Verlauf neu bestimmt werden.