

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

### **über die Regierungsvorlage (577 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird**

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, anzeigespflichtige 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.

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 m<sup>2</sup> pro Bedienstetem, wobei derzeit eine durchschnittliche Büromiete für sehr guten Nutzwert von €10,2/m<sup>2</sup> anzunehmen ist; ergibt bei vorliegendem Raumbedarf von 0,1 m<sup>2</sup> jährliche Kosten in Höhe von €12,--) und Verwaltungsge-meinkosten (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 durchzu-

führen 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.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 17. März 2010 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Johann **Hell** die Abgeordneten Dr. Gabriela **Moser**, Bernhard **Vock**, Mag. Christiane **Brunner**, Christoph **Hagen**, Ing. Christian **Höbart**, Wilhelm **Haberzettl**, Mag. Josef **Auer**, Dietmar **Keck**, Mag. Rosa **Lohfeyer**, Harald **Vilimsky** und Mag. Heribert **Donnerbauer** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures** und der Ausschussobmann Abgeordneter Anton **Heinzl**.

Rechtsanwalt Dr. Matthias **Göschke** wurde als Auskunftsperson angehört.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Heinzl**, Dr. Ferdinand **Maier** und Mag. Christiane **Brunner** einen Zusatzantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Mit der Aufnahme des nun herauszunehmenden Straßenzuges in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 im Jahre 2002 wurde vorrangig das Ziel verfolgt, die anrainende Bevölkerung an der B50 – vor allem in der Gemeinde Schützen – nachhaltig verkehrlich zu entlasten.

Im laufenden UVP-Verfahren zur Genehmigung des Bundesstraßenbauvorhabens S31 Burgenland Schnellstraße, Abschnitt Schützen am Gebirge bis Eisenstadt (S 31 Nord), welches der Umsetzung des gesetzlich vorgegebenen gegenständlichen Straßenzuges dient, hat sich das massive Interesse der anrainenden Bevölkerung an einer kleinräumigen Lösung manifestiert.

Mit Schreiben vom 10.2.2010 hat der Landeshauptmann des Burgenlandes mitgeteilt, dass die Umfahrung Schützen am Gebirge als kleinräumiges Landesstraßenprojekt verwirklicht werden wird und darum ersucht, den gegenständlichen Straßenzug aus dem Verzeichnis 2 des BStG 1971 herauszunehmen.

Durch Entfall der Wortfolge ‚Schützen am Gebirge (B 50)‘ und Hintanföugung der Wortfolge ‚(B 50)‘ an die Wortfolge ‚Eisenstadt/Ost‘ soll bezüglich des Straßenzuges S 31 der alte Endpunkt bei Eisenstadt vor der Novelle BGBl. I Nr. 50/2002 wiederhergestellt werden.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Zusatzantrages der Abgeordneten Anton **Heinzl**, Dr. Ferdinand **Maier** und Mag. Christiane **Brunner** mit Stimmenmehrheit angenommen.

Ein von der Abgeordneten Dr. Gabriela **Moser** eingebrachter Abänderungsantrag fand nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Johann **Hell** gewählt.

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

Wien, 2010 03 17

**Johann Hell**

Berichterstatter

**Anton Heinzl**

Obmann