



VERWALTUNGSGERICHT WIEN

1190 Wien, Muthgasse 62
Telefon: (43 01) 4000 DW 38600
Telefax: (43 01) 4000 99 38600
E-Mail: post@vgw.wien.gv.at

A. 1) VGW-101/042/1693/2020-58
A.-gesellschaft m.b.H.

Wien, am 9.7.2020

A. 2) VGW-101/V/042/1694/2020
B.-ges.m.b.H.

A. 3) VGW-101/V/042/1696/2020
C.-ges.m.b.H.

B) VGW-101/042/1706/2020
B.-ges.m.b.H.

C) VGW-101/042/1705/2020
A.-gesellschaft m.b.H.

D) VGW-101/042/1701/2020
A.-gesellschaft m.b.H.

Geschäftsabteilung: VGW-B

Verfassungsgerichtshof
Freyung 8 (Ecke Renngasse)
1010 Wien
ZNW

Das Verwaltungsgericht Wien stellt gemäß Art. 140 Abs. 1 Z 1 lit. a B-VG in der Angelegenheit

A) der Beschwerden 1) der A.-gesellschaft m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/042/1693/2020), 2) der B.-ges.m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/V/042/1694/2020) und 3) der C.-ges.m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/V/042/1696/2020) gegen den Spruchpunkt I) der Bescheidausfertigung des Landeshauptmanns von Wien vom 23.12.2019, Zl. MA 64-1/2018, betreffend 1) Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) und 2) Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG), sowie

B) der Beschwerde der B.-ges.m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/042/1706/2020) gegen den Spruchpunkt I) der Bescheidausfertigung des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64, vom 23.12.2019, ZI. MA 64-2/2018, betreffend I) Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) und II) Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG),

C) der Beschwerde der A.-gesellschaft m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/042/1705/2020) gegen den Spruchpunkt I) der Bescheidausfertigung des Landeshauptmanns von Wien vom 23.12.2019, ZI. MA 64-3/2018, betreffend I) Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) und II) Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG),

D) der Beschwerde der A.-gesellschaft m.b.H. (protokolliert zu VGW-101/042/1701/2020) gegen den Spruchpunkt I) der Bescheidausfertigung des Landeshauptmanns von Wien vom 23.12.2019, ZI. MA 64-4/2018, betreffend I) Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) und II) Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz (EisbEG),

den

ANTRAG

die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 i.d.F. BGBl. I Nr. 7/2017 aufzuheben.

In eventu wird beantragt, nachfolgende Wendungen im Bundesstraßengesetz 1971 i.d.F. BGBl. I Nr. 7/2017 aufzuheben:

- 1) im § 4 Abs. 2 das Wort „Jedenfalls“,
- 2) im § 4 Abs. 2 die Worte „Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen“
- 3) im § 7a Abs. 1 die Worte „Abs. 1“

Begründung

I) maßgeblicher Sachverhalt und bisheriger Verfahrensgang:

Mit Schriftsatz vom 30.5.2018 stellte der Bund der Republik Österreich, vertreten durch die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H., bei der belangten Behörde gemäß den §§ 17 ff BStG den Antrag auf Enteignung eines planlich näher bezeichneten Grundstücks, welches (damals) im Eigentum der E. Ges.m.b.H. und der B.-Ges.m.b.H. stand. Dieses Enteignungsverfahren wurde zur erstinstanzlichen Geschäftszahl MA 64 – 1/2018 protokolliert.

Mit Schriftsatz vom 30.5.2018 stellte der Bund der Republik Österreich, vertreten durch die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H., bei der belangten Behörde gemäß den §§ 17 ff BStG den Antrag auf Enteignung eines planlich näher bezeichneten Grundstücks, welches (damals) im Eigentum der B.-Ges.m.b.H. stand. Dieses Enteignungsverfahren wurde zur erstinstanzlichen Geschäftszahl MA 64 – 2/2018 protokolliert.

Mit Schriftsatz vom 30.5.2018 stellte der Bund der Republik Österreich, vertreten durch die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H., bei der belangten Behörde gemäß den §§ 17 ff BStG den Antrag auf Enteignung eines planlich näher bezeichneten Grundstücks, welches (damals) im Eigentum der E. Ges.m.b.H. stand. Dieses Enteignungsverfahren wurde zur erstinstanzlichen Geschäftszahl MA 64 – 3/2018 protokolliert.

Mit Schriftsatz vom 30.5.2018 stellte der Bund der Republik Österreich, vertreten durch die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H., bei der belangten Behörde gemäß den §§ 17 ff BStG den Antrag auf Enteignung eines planlich näher bezeichneten Grundstücks, welches (damals) im Eigentum der A. Ges.m.b.H. stand. Dieses Enteignungsverfahren wurde zur erstinstanzlichen Geschäftszahl MA 64 – 4/2018 protokolliert.

All diesen Anträgen liegt ein Straßenbauprojekt der ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H. als fruchtgenussberechtigte Privatperson zugrunde. Der Gegenstand

dieses Straßenbauprojekts ist die Schaffung einer, den erwarteten künftigen Verkehrsströmen entsprechenden Anbindung der geplanten Stadtstraße an die Autobahn im Bereich der Abfahrt F..

Mit Schriftsatz vom 10.12.2018 brachte der Bund der Republik Österreich, vertreten durch die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H., zu den Verfahren MA 64 – 1/2018 und MA 64 – 2/2018 jeweils eine Antragsänderung ein, zumal sich durch Planungsänderungen die unbedingt notwendige Grundinanspruchnahme geändert hatte.

Am 25.4.2019 wurde zu all diesen Verfahren eine Enteignungsverhandlung durchgeführt. In dieser Verhandlung wurde insbesondere festgestellt, dass das gegenständliche Projekt nicht bereits Teil der Trassenverordnung bzw. der Trassenpläne zum gegenständlichen Bundesstraßenteilstück waren (vgl. zum Umfang des von einer Trassenverordnung gedeckten Projektbereichs VwGH 18.9.1980, 683/78).

In weiterer Folge wurden von der belangten Behörde insbesondere die den Gegenstand des vorliegenden Gesetzesprüfungsantrags bildenden Spruchpunkte I der jeweils mit 23.12.2019 datierten Bescheidausfertigungen zu den Geschäftszahlen MA 64 – 1/2018, MA 64 – 2/2018, MA 64 – 3/2018 und MA 64 – 4/2018 erlassen.

Mit all diesen Bescheiden wurden im Hinblick auf das gegenständliche Projekt Enteignungen gemäß § 17 Bundesstraßengesetz 1971 ausgesprochen.

In den gegen diese Bescheide erhobenen Beschwerden wurde die Notwendigkeit der gegenständlich ausgesprochenen Enteignungen unter anderem deshalb bestritten, da das gegenständliche Straßenbauprojekt im Hinblick auf die geplante, aber noch nicht einmal genehmigte Stadtstraße F. geplant wurde, und nichts anderes als die Anbindung der A ... an die Stadtstraße darstelle. Deren Realisierung sei aber mangels jeglicher Genehmigung nicht gewiss.

Zu diesem Einwand führte der Antragsteller Bund der Republik Österreich mit Schriftsatz vom 2.3.2020 aus:

„Die Anschlussstelle F. stellt den Übergang zwischen der A ... und der G.-straße nördlich dar.

Diese Anschlussstelle ist Teil einer auf Grund des § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 63/1983 (zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 523/1990) erlassenen Trassenverordnung.

Aufgrund der bestehenden hohen Auslastung des Kreuzungsbereiches im Bestand und einer weiteren Steigerung in der Prognose 2030 über den maximalen Auslastungsgrad hinaus, muss die bestehende Anschlussstelle F. (im folgenden Projekt genannt) adaptiert werden. Das Projekt besteht aus der Errichtung einer weiteren Einzelrampe sowie zweier Bypässe.

(...)

Die belangte Behörde hat bezüglich dieser Stellungnahme die Feststellung getroffen, dass auch im theoretischen Planfall 0 ein Ausbaubedarf gegeben ist. Der errechnete Auslastungsgrad der VLSA beträgt im Planfall 0.D.3 bereits 1,0, was einer Vollauslastung entsprechen würde. Aus verkehrlicher Sicht wäre daher auch im theoretischen Fall des „Nullplanfalls 2030“ ein Ausbaubedarf gegeben (siehe Seite 10 des Enteignungsbescheides mit Verweis auf Beilage 4).

Gerade diese Feststellung, dass auch im „Nullplanfall 2030“ ein Ausbaubedarf gegeben ist, stellt auch den für die belangte Behörde entscheidenden - und vom weiteren Schicksal der Stadtstraße H. unabhängigen - Grund dar, warum die gegenständliche Enteignung im öffentlichen Interesse erfolgt (mit Verweis auf eine Äußerung der MA 28 vom 2.8.2019 siehe Seite 14 und insbesondere Seite 17 des Bescheides) ist.“

Im gegenständlichen Beschwerdeverfahren wurde vom erkennenden Gericht an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Schriftsatz vom 24.2.2020 die Frage gerichtet, ob das gegenständliche Bauprojekt bereits behördlich genehmigt worden ist bzw. einer behördlichen Genehmigungspflicht unterliegt. Im Falle, dass dieses Projekt nach Ansicht des Ministeriums keiner behördlichen Genehmigungspflicht unterliegt, wurde um Bekanntgabe des entsprechenden Rechtsstandpunkts des Ministeriums ersucht.

Nach Urgenz des erkennenden Gerichts wurde diese Anfrage vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Schriftsatz vom 20.5.2020 insoweit beantwortet, als vorgebracht wurde wie folgt:

„Zu Ihrem Schreiben vom 24.02.2020 sowie der Übermittlung der bezughabenden Bescheide am 14.05.2020, wird zum an das ho. Bundesministerium gerichteten Ersuchen folgendes mitgeteilt:

I. Zur Frage der Genehmigungspflicht des Bauvorhabens an der Anschlussstelle F. wird folgendes ausgeführt:

Die ASFINAG Bau Management GmbH als Vertreterin der ASFINAG hat im Jahr 2013 die damalige Verkehrsministerin um rechtliche Einschätzung der baulichen Maßnahmen, die an der Anschlussstelle F. geplant waren, nach dem Regime des BStG 1971 ersucht.

Die BMVIT ist aufgrund der vorgelegten Pläne und nach Befassung der fachlich-technischen Abteilung zu der Rechtsauffassung gelangt, dass sowohl die Errichtung der Rampe 5 als auch die Herstellung der Rampen 6 und 7 unter die Ausnahmeregelung des BStG 1971 fallen. Bei der geplanten Rampe 5 handelt es sich nämlich um eine Einzelrampe gem. § 4 Abs. 2 BStG 1971, da im Sinne der gesetzgeberischen Absicht für diese Regelung eine Direktrampe anstelle der bestehenden Übereckverbindung hergestellt werden soll.

Die beiden anderen Rampen sind als Bypässe zu qualifizieren, die zwar nicht ausdrücklich in § 4 Abs. 2 BStG 1971 als Ausnahmen von der Trassenfestlegung bezeichnet werden, die aber im Hinblick auf die bloß beispielhafte Aufzählung der von der Ausnahmeregelung erfassten Baumaßnahmen in analoger Anwendung auch keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art darstellen. Bei den als Bypässe fungierenden Rampen handelt es sich nämlich um Verkehrsentflechtungsmaßnahmen, durch die weder neue Verkehrsrelationen entstehen noch die Verkehrskapazität der Anschlussstelle erhöht wird, sodass entsprechend dem gesetzgeberischen Willen nur geringe umweltbezogene Auswirkungen in Relation zu den Auswirkungen der bestehenden Bundesstraße zu erwarten sind.

Im Ergebnis sind die geplanten Anschlussstellenrampen keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen und bedürfen daher auch keiner Bestimmung des Straßenverlaufs gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971.

Diese rechtliche Einschätzung wurde der ASFINAG in einem Schreiben des BMVIT vom 04.12.2013, GZ. BMVIT-8-ALG/2013, dem keine rechtliche Verbindlichkeit zukommt, zur Kenntnis gebracht.

II. Zur Frage, ob die ASFINAG berechtigt gewesen ist, für die Bundesstraßenverwaltung den gegenständlichen Enteignungsantrag einzubringen, hält die ho. Behörde folgendes fest:

Die konkrete Berechtigung bzw. Zuständigkeit der ASFINAG als Vertreterin des Bundes (Bundesstraßenverwaltung), den gegenständlichen Enteignungsantrag zu stellen, ergibt sich aus den §§ 17, 34b BStG 1971 iVm §§ 2, 11 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997. Demnach sind von der ASFINAG die für die Errichtung neuer, dem Recht der Fruchtnießung unterliegenden Strecken oder für die Erfüllung sonstiger, der ASFINAG übertragenen Aufgaben notwendigen Grundflächen und sonstigen dinglichen Rechte im Namen und auf Rechnung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben. Zu diesem Zweck vertritt die ASFINAG den Bund in allen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren, die Bundesstraßenstrecken gemäß § 2 betreffen, wozu auch Enteignungsverfahren zu zählen sind (siehe parlamentarische Materialien RV 698 XX. GP, Erläuterungen zu Art. I § 11). Die oben angeführten Bestimmungen des BStG 1971 räumt der ASFINAG zum Zweck der Umgestaltung von Bundesstraßen samt den zugehörigen baulichen Anlagen das Recht ein, ua das Eigentum an Liegenschaften im Wege der Enteignung in Anspruch zu nehmen.

Die sich aus den obigen Regelungen ergebende Zuständigkeit der ASFINAG kann aber auch der entsprechenden Verfahrensbestimmung des § 20 BStG 1971 entnommen werden. Darin wird im Zusammenhang mit der Berechtigung der Beschwerdeerhebung an das LVwG bzw. der Anrufung des LVwG im Zuge einer sukzessiven Zuständigkeit hinsichtlich der Höhe der zuerkannten Entschädigung von „jedem der beiden Teile“ gesprochen. Nach Ansicht der ho. Behörde steht es außer Zweifel, dass mit diesem Ausdruck nur die ASFINAG als Antragstellerin und der zu Enteignende als Antragsgegner gemeint sein kann, zumal für eine Antrags- und damit Beschwerdelegitimation der BMK nach den relevanten Bestimmungen kein Raum bleibt. Nach den obigen Ausführungen

kommt eine Rechtsverletzung iSd Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG nämlich nur hinsichtlich des betroffenen Grundeigentümers und der ASFINAG in Betracht; für eine allfällige Beschwerdeerhebung der BMK als Amtspartei iSd Art. 132 Abs 4 B-VG fehlt es an einer entsprechenden ausdrücklichen gesetzlichen Ermächtigung (vgl VwGH 17.05.2001, 99/07/0064).

III. In der Anlage übermitteln wir Ihnen den obig erwähnten Akt unter der GZ. BMVIT-8/-ALG/2013.“

Diesem Schreiben wurde nachfolgende Einsichtsbemerkung vom 27.11.2013 eines Amtssachverständigen des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie beigegeben:

„Zu den gestellten Fragen ist aus der Sicht des ho. Sachbearbeiters folgendes festzuhalten :

Zu Frage 1 :

Die Achse der F. wird weder Lage - noch in höhenmäßig verändert.

Die vorgesehenen Veränderungen betreffen ausschließlich die Rampen und die dazugehörigen Manöverstrecken welche zur Einbindung in die Autobahn dienen.

Zu Frage 2 :

Durch die vorgesehenen Maßnahmen wird erreicht, dass nicht mehr - wie im Bestand - alle Verkehrsrelationen über einen niveaugleichen Knoten bzw. eine Kreuzung abgewickelt werden müssen.

Die projektierten Direktrampen ..., bedienen die im Bestand über die Kreuzung geführten Verkehrsströme.

Die Tatsache, dass keine neuen Verkehrsrelationen eröffnet werden ist gut aus den Schemaskizzen „Bestand“ und „Umbau“ aufgrund der farbig eingetragenen Pfeile der Relationen zu ersehen. Bei beiden Varianten ist die Anzahl gleich.

Zu Frage 3 :

Die Kapazität einer Anschlussstelle im urbanen Raum hängt primär von der Aufnahmefähigkeit des untergeordneten Straßennetzes ab - welche durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht verändert wird. Durch die adaptierte Rampenführung kann eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Zu Frage 4 :

Keine weiteren Bemerkungen“

Weiters wird dieses Votum sodann in einem anderen Schriftsatz wie folgt fortgesetzt:

„Aus den Feststellungen der Fachabteilung ... ergibt sich, dass im Zuge des geplanten Vorhabens weder eine Änderung der Straßenachse F. noch der Nivelette erfolgen wird. Auch werden durch die Entflechtungsrampen keine neuen Verkehrsrelationen erschlossen und es wird keine Erhöhung der Verkehrskapazität verursacht.

Das gegenständliche Vorhaben fällt aus den in der Erledigung an die ASFINAG dargelegten rechtlichen Erwägungen unter die Ausnahmeregelung des § 4 Abs. 2 BStG 1971 und des § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000.“

Diese Einsichtsbemerkung erging zu nachfolgendem Schreiben der ASFINAG vom 6.11.2013 an das damalige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie:

„wie in unserer Besprechung am 15.04.2013 vereinbart, sowie Bezug nehmende auf ihre E-Mail vom 10.10.2013 dürfen wir Sie zur Klärung der rechtlichen Sachlage in Bezug auf die Genehmigungserfordernisse nach dem UVP-G bzw dem BStG für die geplanten Adaptierungsmaßnahmen an den bestehenden Rampen der ASt F. (Fahrspur 6 und 7) sowie den Neubau der Einzelrampe ... (Rampe 5) um eine schriftliche Beurteilung ersuchen. Aus den folgenden Gründen sind aus Sicht der ASFINAG für die oa Adaptierungen keine Genehmigungen nach dem UVP-G bzw. dem BStG erforderlich:

1. Sachverhalt

Das Unterführungsbauwerk der F.-Straße im Bereich der ASt F. stellt den Übergang zwischen der A ... und der G.-straße nördlich dar. Aufgrund der Errichtung der „Stadtstraße“ seitens der Gemeinde Wien soll die bestehende Anschlussstelle F. ... adaptiert werden. Die geplanten Adaptierungen sehen folgende Baumaßnahmen vor (siehe Beilagen: Lageplan und „Systemskizzen“):

- a. Rampe 5 (Auffahrtsrampe A ... Richtung Süden): Errichtung einer Direktrampe.*
- b. Fahrspur 6 (Abfahrtsrampe A ...): Aufweitung der Abfahrtsrampe, bauliche Trennung der Abbiegerelationen ins untergeordnete Straßennetz Richtung Osten.*
- c. Fahrspur 7 (Auffahrtsrampe Richtung Norden): . Aufweitung der Auffahrtsrampe, bauliche Trennung der Abbiegerelation vom untergeordnete Straßennetz auf die Rampe von Osten kommend.*

Im Zuge der Errichtung der „Stadtstraße“ durch die Gemeinde Wien ist geplant die bestehende F.-Straße östlich der Querung mit der A ... zu einem Rad- und Fußweg umzufunktionieren. Diese bestehende Verkehrsverbindung der F.-Straße Richtung Südosten bleibt durch die Errichtung der Stadtstraße sowie einer zusätzlichen Verbindungsspanne zwischen der Stadtstraße und der bestehenden F.-Straße, welche weiter südlich wieder in die bestehende F.-Straße einmündet, aufrechterhalten.

2. Rechtliche Beurteilung

- a. Rampe 5 (Auffahrtsrampe A ... Richtung Süden): Errichtung einer Direktrampe*

Die Errichtung der zusätzlichen Einzelrampe (Rampe 5) dient dazu eine bestehende Übereckverbindung der Autobahnauffahrt auf die A ... für den von Osten kommenden Verkehr des untergeordneten Straßennetzes zu ersetzen. Die bestehende Auffahrt auf die A ... Richtung Süden soll künftig ausschließlich dem von Westen kommenden Verkehr der F.-Straße zur Verfügung stehen.

Genehmigungserfordernisse nach dem BStG bzw. UVP-G:

Aus Sicht der ASFINAG stellt die geplante Rampe eine zusätzliche Einzelrampe bei der bestehenden ASt. F. dar, um eine bestehende Übereckverbindung für den vom untergeordneten Netz auffahrenden Verkehr zu ersetzen. Demzufolge kommt aus Sicht der ASFINAG der Ausnahmetatbestand des § 4 BStG bzw. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G zur Anwendung („Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten und Anschlussstellen“). Es liegt daher keine Genehmigungserfordernis nach dem BStG bzw. dem UVP-G vor.

- b. Fahrspur 6 (Abfahrtsrampe A ...): Aufweitung der Abfahrtsrampe, bauliche Trennung der Abbiegerelationen durch Errichtung eines Bypasses ins untergeordnete Straßennetz Richtung Osten*

Es ist geplant, durch bauliche Adaptierungen der bestehenden Abfahrtsrampe der A ... die bestehenden Abbiegerelationen in das untergeordnete Straßennetz (Ost und West) zu entflechten. Aus diesem Grund wird eine eigene Fahrspur für den Rechtsabbieger Richtung Osten errichtet. Von der bestehenden Fahrbahn besteht anschließend ausschließlich die Möglichkeit auf die F.-Straße Richtung Westen abzubiegen.

c. Fahrspur 7 (Auffahrtsrampe Richtung Norden) Aufweitung der Auffahrtsrampe, bauliche Trennung der Abbiegerelation vom untergeordneten Straßennetz, von Osten kommend - auf die Rampe durch Errichtung eines Bypasses

Es ist geplant, durch bauliche Adaptierungen der bestehenden Auffahrtsrampe ..., die bestehenden Abbiegerelationen des untergeordneten Straßennetzes zu entflechten. Aus diesem Grund wird ein Bypass für den Rechtsabbieger des untergeordneten Straßennetzes von Osten kommend errichtet. Auf die bestehende Rampenfahrbahn darf anschließend ausschließlich von Westen, über die F.-Straße kommend, ... aufgefahren werden.

Genehmigungserfordernisse nach dem BStG bzw. UVP-G:

Die Adaptierungen dienen ausschließlich der Verbesserung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. Infolge des Umbaus werden keine neuen Verkehrsrelationen hergestellt. Es kommt lediglich zu einer Entflechtung der bestehenden Rechts- bzw. Linksabbiegerelationen der Auffahrtsrampe ... Richtung Norden bzw. der Abfahrtsrampe von der A ... auf die F.-Straße. Ferner kommt es zu keiner Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden ASt F. in Bezug auf die Verkehrskapazität. Für die ggst. Adaptierungsmaßnahmen liegen daher aus Sicht der ASFINAG keine Genehmigungserfordernisse gemäß BStG bzw. UVP-G vor.

Für allfällige Rückfragen steht ihnen der zuständige Verantwortliche Herr Dipl. Ing. K. (Mail: k.@asfinag.at Tel: ...) gerne zur Verfügung.

Sodann erging ein mit 3.12.2013 datierter Schriftsatz des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, in welchem begründet wurde, aus welchen Gründen von der Anwendbarkeit des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 auszugehen sei. Wörtlich wurde ausgeführt:

„Das gegenständliche Vorhaben erfüllt nicht den Genehmigungstatbestand des § 4 Abs. 1 BStG 1971, da es sich dabei weder um den Bau einer neuen Bundesstraße noch ihrer Teilabschnitte noch um die Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn handelt. Es ist aber auch nicht als Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraße im Sinne dieser Regelung zu qualifizieren, da die Ausnahmeregelung des § 4 Abs. 2 BStG 1971 aus folgenden Erwägungen zur Anwendung kommt, wobei zwischen der Rampe 5 und den Rampen 6 und 7 (Bypässen) zu differenzieren ist:

II.1. Vorweg ist festzustellen, dass die Errichtung der geplanten Rampe 5 grundsätzlich zulässig ist, weil sie in die Hauptfahrbahn der A ... und damit weder in eine Zu- und Abfahrtsstraße noch in eine Rampe einer Anschlussstelle einbindet und der Tatbestand des § 2 Abs. 2 zweiter Satz BStG 1971 somit nicht erfüllt ist.

Die Qualifizierung dieser Rampe als Einzelrampe im Sinne des Ausnahmetatbestands des § 4 Abs. 2 BStG 1971 durch die Projektwerberin ist deshalb zuzustimmen, da in den Erläuterungen (RV 424 BlgNR 20. GP) zur Novelle BGBl. I Nr. 31/1997, mit der dieser Ausnahmetatbestand erstmals in das BStG 1971 (§ 4 Abs. 7) aufgenommen wurde, festgestellt wird, dass „zusätzliche Einzelrampen als Direktrampen an die Stelle

bestehender Übereckverbindungen treten sollen, ohne dass aber dadurch der sukzessive Umbau von Halbanschlussstellen zu Vollanschlussstellen erfolgen soll.“

Die Rampe 5 soll die Aufgabe zukommen, eine bestehende Übereckverbindung der Autobahnauffahrt auf die A ... für den vom Osten kommenden Verkehr des untergeordneten Straßennetzes zu ersetzen. Weder werden durch diese Rampe neue Verkehrsströme erzeugt noch wird die Verkehrskapazität der Anschlussstelle verändert. Daraus folgt, dass diese Rampe den Ausnahmetatbestand „Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten der Anschlussstellen“ gem. § 4 Abs. 2 BStG 1971 erfüllt.

II.2 Die geplanten Rampen 6 und 7 (Bypässe) sind keine Einzelrampen im Sinne der vorzitierten Ausnahmebestimmung, da sie nicht die Funktion einer Einzelrampe, wie sie der Gesetzgeber wollte, erfüllen werden. Aber auch als ein anderes, im § 4 Abs. 2 bezeichnetes Vorhaben können sie nicht qualifiziert werden.

Dass sie dennoch als von der BStG-Ausnahmeregelung umfasst angesehen werden können, ergibt sich daraus, dass die in § 4 Abs. 2 BStG 1971 genannten baulichen Maßnahmen „jedenfalls“ keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen darstellen und somit nicht abschließend geregelt sind. Die Anwendung der Ausnahmeregelung auf die gegenständlichen beiden Bypässe steht mit dem Regelungswillen des Gesetzgebers nicht im Widerspruch. Dieser wollte nämlich jede baulichen Maßnahmen von der Trassenlegungspflicht befreien, bei denen geringe umweltbezogene Auswirkungen in Relation zu den Auswirkungen der bestehenden Bundesstraße zu erwarten sind. Dem gesetzgeberischen Willen wird auch durch die geplanten, rein als Verkehrsentflechtungsmaßnahmen fachlich beurteilten Rampen, durch die weder neue Verkehrsrelationen entstehen noch die Verkehrskapazität der Anschlussstelle erhöht wird, entsprochen.“

II) zur Zulässigkeit des Antrages:

II.1) Präjudizialität:

Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes ist ein Antrag i.S.d. Art. 140 Abs. 1 Z 1 B-VG (nur) dann wegen mangelnder Präjudizialität zurückzuweisen, wenn es offenkundig unrichtig (denk unmöglich) ist, dass die – angefochtene – generelle Norm eine Voraussetzung der Entscheidung des antragstellenden Gerichtes im Anlassfall bildet (vgl. bspw. VfGH 9.3.2016, G 447/2015 ua., mwN).

In den gegenständlichen Verfahren wurden von den Beschwerdeführerinnen Beschwerden gegen vier Enteignungsbescheide des Magistrates der Stadt Wien erhoben.

Gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG entscheiden die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen Bescheide von Verwaltungsbehörden wegen

Rechtswidrigkeit. Gemäß Art. 131 Abs. 1 B-VG i.V.m. § 3 Abs. 2 Z 1 VwGVG ist das Verwaltungsgericht Wien zur Behandlung der gegenständlichen Beschwerde zuständig, weil die belangte Behörde ihren Sitz in Wien hat, die betreffenden enteigneten Liegenschaften in Wien liegen, und die vollzogene Angelegenheit weder im Rahmen der unmittelbaren Bundesverwaltung zu vollziehen ist, noch durch Gesetz ein Rechtszug zum Bundesverwaltungs- oder Bundesfinanzgericht eröffnet worden ist.

Das Verwaltungsgericht Wien hat die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 in Beachtung der höchstgerichtlichen Judikatur zur Zulässigkeit der Erlassung von Enteignungsbescheiden anzuwenden.

Nach der höchstgerichtlichen Judikatur ist nämlich in Fällen, in welchen eine Enteignung dem Zweck der Realisierung eines konkreten Bauprojekts dient, in den Fällen von genehmigungspflichtigen Bauvorhaben nur dann zulässig, wenn dieses Bauvorhaben behördlich bereits genehmigt worden ist, zumal andernfalls „die Rechtsgrundlage für die Enteignung (fehlt)“ (vgl. VfSlg. 10.107/1984; Brunner, Die Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen von Eisenbahnteilungsgesetz, Bundesstraßengesetz und Landesstraßengesetzen, ÖJZ 1993, 681; vgl. sinngemäß zu Bauvorhaben vor Beachtlichkeit der BStG-Novelle BGBl. I Nr. 154/2004, als noch anstelle einer Bewilligung die Erlassung einer Trassenverordnung gesetzlich geboten war, VfSlg. 8.223/1977; 8.822/1980; 9.137/1981; VwGH 4.7.1985, 83/06/0096) bzw. zumal sonst die für die Notwendigkeit der Projektrealisierung gebotene Ausführbarkeit des Projekts noch nicht gegeben ist (vgl. VfSlg. 5.171/1965; VwSlg. 11.822 A/1985; Brunner, Die Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen von Eisenbahnteilungsgesetz, Bundesstraßengesetz und Landesstraßengesetzen, ÖJZ 1993, 681).

Bei Zugrundelegung dieser Judikatur sind daher die gegenständlichen Enteignungsbescheide dann als rechtswidrig einzustufen, wenn sich ergeben sollte, dass die Baulichkeiten, im Hinblick auf deren Errichtung die ausgesprochenen Enteignungen erfolgt sind, unter die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 zu subsummieren sind, und wenn sich zudem ergeben sollte, dass die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971

bzw. die im Eventualantrag angefochtenen Wendungen verfassungswidrig ist (sind).

In diesem Fall wäre nämlich (aufgrund der Anlassfallwirkung) mangels Anwendbarkeit der Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 im Hinblick auf die jeweilige zu errichtende Baulichkeit diese Baulichkeit gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 bewilligungspflichtig. Da die Erteilung der diesfalls gebotenen Bewilligungen aufgrund der Rechtsansicht des Bundes der Republik Österreich als Privatrechtsträger niemals beantragt worden ist, sind diese auch bislang nicht erteilt worden. Damit würde diesfalls aber auch die obangeführte Voraussetzung der erfolgten Bewilligungserteilung für die Zulässigkeit einer Enteignungsentscheidung nicht vorliegen, sodass von der Rechtswidrigkeit der gegenständlich angefochtenen Enteignungsbewilligungsbescheide auszugehen wäre.

So gesehen ist daher die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 für alle gegenständlichen Enteignungsverfahren und damit auch für die am Verwaltungsgericht Wien anhängigen Beschwerdeverfahren präjudiziell.

Im Falle der Aufhebung der gegenständlich angefochtenen Bestimmung gemäß dem Hauptantrag bzw. gemäß dem Eventualantrag würden entweder den Beschwerden im Hinblick auf alle Enteignungsentscheidungen Folge gegeben werden, und die bezughabenden Enteignungsanträge abgewiesen werden.

II.2) Anfechtungsumfang:

1.1. Die Grenzen der Aufhebung einer auf ihre Verfassungsmäßigkeit hin zu prüfenden Gesetzesbestimmung sind, wie der Verfassungsgerichtshof sowohl für von Amts wegen als auch für auf Antrag eingeleitete Gesetzesprüfungsverfahren schon wiederholt dargelegt hat (vgl. hiezu z.B. VfSlg. 13.965/1994, 16.542/2002, 16.911/2003), notwendig so zu ziehen, dass einerseits der verbleibende Gesetzesteil nicht einen völlig veränderten Inhalt bekommt und dass andererseits die mit der aufzuhebenden Gesetzesstelle untrennbar zusammenhängenden Bestimmungen auch erfasst werden. Diese Rechtsprechung beruht auf dem Grundgedanken, dass im

Normenprüfungsverfahren nicht mehr aus dem Rechtsbestand ausgeschieden wird, als zur Bereinigung der Rechtslage unbedingt notwendig ist (vgl. z.B. VfSlg. 17.220/2004, 19.933/2014).

1.2. Dieser Grundposition folgend hat der Verfassungsgerichtshof die Rechtsauffassung entwickelt, dass im Gesetzesprüfungsverfahren der Anfechtungsumfang der in Prüfung gezogenen Norm bei sonstiger Unzulässigkeit des Prüfungsantrages nicht zu eng gewählt werden darf (vgl. z.B. VfSlg. 8155/1977, 12.235/1989, 13.915/1994, 14.131/1995, 14.498/1996, 14.890/1997 und 16.212/2002). Unter dem Aspekt einer nicht trennbaren Einheit in Prüfung zu ziehender Vorschriften ergibt sich ferner, dass ein Prozesshindernis auch dann vorliegt, wenn es auf Grund der Bindung an den gestellten Antrag zu einer in der Weise isolierten Aufhebung einer Bestimmung käme, dass Schwierigkeiten bezüglich der Anwendbarkeit der im Rechtsbestand verbleibenden Vorschriften entstünden, und zwar in der Weise, dass der Wegfall der angefochtenen (Teile einer) Gesetzesbestimmung den verbleibenden Rest unverständlich oder auch unanwendbar werden ließe. Letzteres liegt dann vor, wenn nicht mehr mit Bestimmtheit beurteilt werden könnte, ob ein der verbliebenen Vorschrift zu unterstellender Fall vorliegt (vgl. z.B. VfSlg. 16.869/2003, 19.933/2014).

1.3. Im Lichte der obzitierten höchstgerichtlichen Judikatur erachtet das Verwaltungsgericht Wien den mit gegenständlichem Hauptantrag gewählten Anfechtungsumfang als weder zu weit noch zu eng bemessen. Insbesondere entstünde bei Aufhebung des Absatzes 2 des § 4 Bundesstraßengesetz 1971 deshalb keine Schwierigkeit hinsichtlich der Anwendung der im Rechtsbestand verbleibenden Teile des Gesetzes, da diesfalls auch für die unter § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 zu subsummierenden Bauten ein Genehmigungsverfahren i.S.d. § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 durchzuführen wäre.

Für den Fall, dass der Verfassungsgerichtshof den im Primärantrag gestellten Anfechtungsumfang als zu weit bemessen einstuft, wurde der Eventualantrag gestellt, bei welchem aber viele der geltend gemachten verfassungsrechtlichen Bedenken nicht oder in einem großen Umfang nicht realisiert würden.

Bei bloßer Folgegebung des Eventualantrags würden die zu den Kapiteln V.4) und V.6) geäußerten Bedenken überhaupt nicht berücksichtigt werden.

III) zur Rechtslage:

§ 4 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen
 (1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid hat dingliche Wirkung und tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.

(2) Jedenfalls keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art sind:
 Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder Umlegungen, die durch Katastrophenfälle oder Brückenneubauten bedingt werden, die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen, die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha, die Zulegung von Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen, Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m, Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen. Die Errichtung von sonstigen Betrieben gemäß § 27, die Zulegung weiterer Fahrstreifen und Änderungen der Nivelette, die nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, sind auch keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art. (3) Werden Straßenteile für den Durchzugsverkehr entbehrlich oder hat sich eine wesentliche Änderung der Voraussetzungen nach Abs. 1 ergeben, so kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Auflassung dieser Straßenteile als Bundesstraße durch Bescheid verfügen. § 1 Abs. 2, dritter Satz, gilt sinngemäß. Sofern die aufgelassenen Straßenteile nicht mehr Verkehrszwecken dienen, sind sie vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den anrainenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen (Rekultivierung). Vor Erlassung eines Bescheides sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(4) Die Bescheide nach Abs. 1 und 3 sind in den berührten Gemeinden und beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes zur Einsicht aufzubewahren.

(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine

Stellungnahme und können Nachbarn (§ 7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einbringen.“

§ 7 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschriften lautet wie folgt:

„II. Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung

Grundsätze und objektiver Nachbarschutz

(1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenutzern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hierbei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erläßt die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Verordnungen und Dienstanweisungen.

(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

(4) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße (Abs. 3) kann auch dadurch erfolgen, dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.

(5) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 3 und Abs. 4 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, eingelöst werden, sofern durch den Bau oder den Betrieb der Bundesstraße die Benützung eines Grundstücks oder Grundstücksteiles unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.

(6) Im Falle, dass sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden.

(7) Bei der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Erhaltung von Bundesstraßen ist auch auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit Bedacht zu nehmen. Im Rahmen einer Verordnung im Sinne des Abs. 2 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ermächtigt, Bestimmungen betreffend die Prüfung wirtschaftlicher Aspekte von Bauvorhaben und Erhaltungsmaßnahmen zu erlassen. In einer solchen Verordnung können insbesondere der Anwendungsbereich, Zuständigkeiten und die Methoden und Tiefe der Prüfung beschrieben und festgelegt werden.

(8) Durch diese Bestimmungen werden keine subjektiven Rechte begründet.“

§ 7a Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Subjektiver Nachbarschutz

(1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,

- a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und
 b) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.
- (2) Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung sind alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte dadurch gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.
- (3) Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.
- (4) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte, abgesehen von den Rechten nach Abs. 1 lit. a, zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist, als der Nachteil, der der Partei durch die Bestimmung des Straßenverlaufes erwächst. Subjektive Rechte gemäß Abs. 1 lit. b können nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§§ 17ff) eingeschränkt werden.
- (5) Im Rahmen einer Verordnung im Sinne des § 7 Abs. 2 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auch ermächtigt, Bestimmungen über betriebs- und baubedingte Immissionen von Bundesstraßenvorhaben zu erlassen. In einer solchen Verordnung können insbesondere der Anwendungsbereich, die Ermittlungsmethoden, Schwellen- und Grenzwerte, ein Beurteilungsmaßstab, Umfang und Dauer des Anspruchs auf Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen und die Art der Festlegung und der Durchführung von Maßnahmen geregelt werden.
- (6) Bei der Beurteilung der Auswirkungen von Immissionen ist darauf abzustellen, wie sich diese auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.
- (7) Wird bei objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen die Zustimmung durch den Eigentümer oder sonst Berechtigten zur Umsetzung verweigert oder trotz Zustimmung in Folge die Umsetzung der Maßnahmen nicht oder nicht rechtzeitig ermöglicht, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden. Der Anspruch des Eigentümers oder sonst Berechtigten auf Umsetzung der Maßnahmen bleibt jedenfalls für einen Zeitraum von drei Jahren ab Verkehrsfreigabe aufrecht.“

§ 17 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Enteignung

Für die Herstellung, Erhaltung und Umgestaltung von Bundesstraßen samt den zugehörigen baulichen Anlagen sowie aus Verkehrsrücksichten kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten (insbesondere Nutzungs- und Bestandrechten) an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Das gleiche gilt für Baulichkeiten und sonstige Anlagen, deren Entfernung sich aus Gründen der Verkehrssicherheit als notwendig erweist. Auch können zu diesen Zwecken durch Enteignung die für die Anlage von Ablagerungsplätzen, Zufahrten, Straßenwärterhäusern, Bauhöfen und anderen Baulichkeiten sowie die zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen erforderlichen Grundstücke erworben werden.“

§ 19 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Einleitung des Verfahrens

Um die Enteignung ist unter Vorlage der zur Beurteilung der Angelegenheit erforderlichen Pläne und sonstigen Behelfe, insbesondere eines Verzeichnisses der zu enteignenden Parzellen mit den Namen und Wohnorten der zu enteignenden Personen und den Ausmaßen der beanspruchten Grundfläche, schließlich eines Grundbuchauszuges beim Landeshauptmann einzuschreiten.“

§ 20 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Enteignungsverfahren

(1) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde (§ 32) unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954 wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist.

(2) Der Enteignungsbescheid hat zugleich eine Bestimmung über die Höhe der Entschädigung zu enthalten. Diese ist auf Grund der Bewertung beedeter unparteilicher Sachverständiger unter Beobachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, aufgestellten Grundsätze zu ermitteln.

(3) Gegen die Entscheidung des Landeshauptmannes über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den Umfang der Enteignung ist die Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Landes zulässig. Eine Beschwerde bezüglich der Höhe der im Verwaltungswege zuerkannten Entschädigung ist unzulässig. Doch steht es jedem der beiden Teile frei, binnen drei Monaten nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung bei jenem Landesgericht zu begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Mit Anrufung des Gerichtes tritt die verwaltungsbehördliche Entscheidung über die Höhe der Entschädigung außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Festsetzung der Entschädigung kann ohne Zustimmung des Antragsgegners nicht zurückgenommen werden. Bei Zurücknahme des Antrages gilt der im Enteignungsbescheid bestimmte Entschädigungsbetrag als vereinbart.

(4) Der Vollzug des rechtskräftigen Enteignungsbescheides kann jedoch nicht gehindert werden, sobald der vom Landeshauptmann ermittelte Entschädigungsbetrag oder eine Sicherheit für die erst nach Vollzug der Enteignung zu leistende Entschädigung gerichtlich erlegt ist.

(5) Für das gerichtliche Verfahren zur Ermittlung der Entschädigung, für deren Feststellung im Wege des Übereinkommens sowie für die Wahrnehmung der Ansprüche, welche dritten Personen auf die Befriedigung aus der Entschädigung auf Grund ihrer dinglichen Rechte zustehen, finden die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954 sinngemäße Anwendung.“

§ 21 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschriften lautet wie folgt:

*„IV. Schutz der Straßen
Bauten an Bundesstraßen*

(1) In einer Entfernung bis 40 m beiderseits der Bundesautobahnen dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat auf Antrag Ausnahmen zuzustimmen, soweit dadurch Rücksichten auf den Bestand der Straßenanlagen und des Straßenbildes, Verkehrsrücksichten sowie Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung oder erforderliche Maßnahmen nach §§ 7 und 7a nicht beeinträchtigt werden. Eine solche

Zustimmung ist auch bei Bauführungen über oder unter Bundesautobahnen erforderlich. Wird die Zustimmung nicht binnen sechs Wochen nach Einlangen des Antrages erteilt, so entscheidet auf Antrag die Behörde über die Ausnahmebewilligung. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) ist in diesem Verfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 - AVG. Die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften bleiben unberührt.

(2) Auf Bundesschnellstraßen, Rampen von Anschlussstellen sowie Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen gilt Abs. 1 für eine Entfernung von 25 m.

(3) Erwächst einem Grundeigentümer beziehungsweise Bergbauberechtigten durch die Verweigerung der Ausnahmebewilligung gemäß Abs. 1 oder 2 ein Nachteil, so hat die Behörde dem Grundeigentümer (Bergbauberechtigten) auf seinen Antrag in sinngemäßer Anwendung der §§ 18 und 20 eine angemessene Entschädigung zuzuerkennen, soweit es sich nicht um ein Vorhaben des Grundeigentümers (Bergbauberechtigten) innerhalb einer Zone von 15 m handelt. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann in diesem Verfahren die Enteignung des von der Verfügung betroffenen Grundstückes oder Grundstücksteiles beantragen.

(4) Die Breite der in Abs. 1 und 2 genannten Zonen ist vom äußeren Rand des Straßengrabens, bei aufgedämmten Straßen vom Böschungsfuß, bei im Gelände eingeschnittenen Straßen von der oberen Einschnittsböschungskante, in Ermangelung von Gräben und Böschungen von der äußeren Begrenzungslinie der Straßenbankette zu messen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ermächtigt, die in Abs. 1 und 2 genannten Entfernungen bei Bundesstraßenabschnitten im dicht besiedelten Gebiet oder im Gebirge auf ein den örtlichen Verhältnissen entsprechendes Ausmaß zu verringern.

(6) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.“

§ 26 Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

„Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten

(1) Zu- und Abfahrten auf und von Bundesstraßen sind nur in Form von Anschlussstellen zulässig (§ 2 Abs. 2). Ausgenommen sind Zu- und Abfahrten zu rein betrieblichen Zwecken der Bundesstraßenverwaltung oder solche gemäß Abs. 2 bis 4.

(2) Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann jedoch befristet Zu- und Abfahrten zu und von Baustellen im Zusammenhang mit der Errichtung von im öffentlichen Interesse liegenden Infrastrukturbauten zustimmen, sofern sichergestellt ist, dass deren Benützung nicht jedermann offen steht und für die Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) bei geänderten Verhältnissen oder nach Ablauf der Frist die Anpassung oder die gänzliche Entfernung der Zu- und Abfahrten auf Kosten des Anschlussberechtigten anzuordnen.

(3) Im Zusammenhang mit der Tunnelsicherheit von Eisenbahnanlagen kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) Zu- und Abfahrten zwischen Eisenbahnanlagen (§ 10 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957) und Bundesstraßen erlauben. Es ist sicherzustellen, dass diese Anlagen nur im Einsatzfall benützt werden. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) bei geänderten Verhältnissen die Anpassung dieser Anlagen auf Kosten des Eisenbahnunternehmens anzuordnen.

(4) Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann Zu- und Abfahrten zu und von militärisch genutzten Liegenschaften des Bundesheeres zu militärischen Zwecken erlauben, sofern sichergestellt ist, dass für die Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind. Der dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) dadurch entstehende Aufwand ist abzugelten.

(5) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.“

§ 34b Bundesstraßengesetz 1971 samt Überschrift lautet wie folgt:

*„Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
Hinsichtlich jener Bundesstraßen, über die sie mit dem Bund den Fruchtgenussvertrag gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997 Art. I, abgeschlossen hat, kommen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft alle Rechte und Pflichten des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) nach diesem Bundesgesetz zu.“*

Gemäß § 1 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz steht die Ausübung des Enteignungsrechtes in dem vollen durch § 365 ABGB zugelassenen Umfang jedem Eisenbahnunternehmen insoweit zu, als die Gemeinnützigkeit des Unternehmens von der hiezu berufenen staatlichen Verwaltungsbehörde anerkannt ist.

§ 2 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz lautet wie folgt:

„(1) Das Enteignungsrecht kann zu einer dauernden oder vorübergehenden Enteignung nur insoweit ausgeübt werden, als es die Herstellung und der Betrieb der Eisenbahn notwendig machen.

(2) Es umfaßt insbesondere das Recht:

- 1. auf Abtretung von Grundstücken;*
- 2. auf Überlassung von Quellen und anderen Privatgewässern;
auf Einräumung von Servituten und anderen dinglichen Rechten an unbeweglichen*
- 3. Sachen, sowie auf Abtretung, Einschränkung oder Aufhebung derartiger und solcher Rechte, deren Ausübung an einen bestimmten Ort gebunden ist;*
- 4. auf Duldung von Vorkehrungen, die die Ausübung des Eigentumsrechtes oder eines anderen Rechtes an einem Grundstück oder an einem Bergbau einschränken.*

(3) Das Enteignungsrecht kann auch in Beziehung auf das Zugehör eines Gegenstandes der Enteignung ausgeübt werden.“

§ 3 Abs. 1 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz lautet wie folgt:

„Unter der im § 2 bezeichneten Voraussetzung kann die dauernde oder vorübergehende Abtretung von Grundstücken insoweit begehrt werden, als es zur Herstellung der Bahn, der Bahnhöfe, der an der Bahn und an den Bahnhöfen für Zwecke des Eisenbahnbetriebes zu errichtenden Gebäude oder zu sonstigen Anlagen, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmen obliegt, dann zur Unterbringung des beim Bau zu entfernenden Erdmaterials und Schuttes, endlich zur Gewinnung des notwendigen Schüttungs-, Rohstein- und Schottermaterials erforderlich ist.“

Gemäß § 11 Abs. 1 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz werden der Gegenstand und der Umfang der Enteignung sowie die Höhe der Entschädigung auf Grund der maßgeblichen tatsächlichen Verhältnisse und unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer mündlichen Verhandlung festgesetzt.

§ 17 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz lautet wie folgt:

*„(1) Die Behörde hat mit schriftlichem Bescheid den Gegenstand und den Umfang der Enteignung festzusetzen. Der Enteignungsbescheid bezieht sich auf die im Enteignungsplan dargestellten Flächen, deren Ausmaße im zugehörigen Verzeichnis (§ 12), unbeschadet der genaueren Vermessung in der Natur, ausgewiesen sind.
(2) Im Enteignungsbescheid ist auch über die Entschädigung unter Hinweis auf die Leistungsfrist (§ 33) abzusprechen. Liegt darüber ein zulässiges Übereinkommen (§ 22 Abs. 2 und 3) vor, so ist die Entschädigung nach diesem Übereinkommen festzusetzen. Andernfalls ist die Entschädigung auf Grund der Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes festzusetzen. Die §§ 27 und 32 über den Vorbehalt verschiedener Ausführungen der Anlage sowie § 30 Abs. 2 über die gesonderte Bestimmung der Nachteile dritter Personen sind anzuwenden. Soweit die Entschädigung nicht im Vorhinein festgesetzt werden kann (§ 9 Abs. 1), ist auch dies im Bescheid auszusprechen.“*

Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist (grundsätzlich) Grundlage des Enteignungsverfahrens im Hinblick auf ein Verkehrsprojekt ein dieses Verkehrsprojekt bewilligender Bescheid; im Enteignungsverfahren ist daher diesfalls nicht mehr die Notwendigkeit des Verkehrsprojekts, sondern nur die Notwendigkeit der Heranziehung der betroffenen Grundflächen für das Verkehrsprojekt zu prüfen (VwGH 12.10.1995, 94/06/0248; 20.5.1998, 96/06/0217; 18.12.2003, 2002/06/0079; 28.2.2006, 2004/06/0190; 24.2.2009, 2007/06/0134; Brunner, Die Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen von Eisenbahnteilnehmungsgesetz, Bundesstraßengesetz und Landesstraßengesetzen, ÖJZ 1993, 681). Der Grundeigentümer, der im Baugenehmigungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz Parteistellung hatte, kann die dort bescheidmäßig erfolgte Festlegung einer neuen Trasse im Enteignungsverfahren daher nicht mehr bekämpfen (VwGH 19.6.1979, 0267/77).

Der Grundeigentümer, der im Baugenehmigungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz Parteistellung hatte, kann die dort bescheidmäßig erfolgte Festlegung einer neuen Trasse im Enteignungsverfahren nicht mehr bekämpfen (vgl. VwGH 19.6.1979, 0267/77).

Gegenstand des Enteignungsverfahrens ist laut Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes im Falle der erfolgten Bewilligung des umzusetzenden Projekts (bzw. im Falle der Erlassung einer Trassenverordnung im Hinblick auf ein umzusetzendes Projekt) zudem nicht mehr, ob die Enteignung im öffentlichen Interesse erfolgt, dies wird schon mit der rechtskräftigen eisenbahnrechtlichen oder straßenrechtlichen Baugenehmigung ausgesprochen (vgl. dazu VwGH 19.12.2005, 2003/03/0196; 27.1.2010, 2010/03/0005; 27.6.2007, 2006/03/0176; 28.5.2008; 2006/03/0161; Brunner, Die Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen von Eisenbahnteilnehmungsgesetz, Bundesstraßengesetz und Landesstraßengesetzen, ÖJZ 1993, 681).

Im Enteignungsverfahren im Hinblick auf ein Eisenbahnprojekt ist die Behörde folglich an einen rechtskräftigen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid ungeachtet dessen gebunden, dass gegen diesen Bescheid Beschwerde (nunmehr: Revision) beim Verwaltungsgerichtshof eingebracht wurde (VwGH 12.11.1986, 85/03/0054).

Dem Begriff der Enteignung ist immanent, dass diese notwendig und geeignet sein muss, einen konkreten Bedarf im öffentlichen Interesse zu decken, dass diese Notwendigkeit also nur dann vorliegt, wenn durch die Enteignung der Enteignungszweck unmittelbar verwirklicht werden kann. Dies trifft dann nicht zu, wenn sich Hindernisse für die Verwirklichung des geplanten Vorhabens aus anderen Gesetzen ergeben (vgl. VwGH 10.12.1998, 98/07/0034 mwN; 2.6.2004, 2002/04/0060).

Eigentumseingriffe in Gestalt von Enteignungen sind nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (vgl. VfSlg. 3666/1959) zulässig, wenn die Enteignung durch das öffentliche Interesse geboten ist; dies ist nur dann der Fall, wenn ein konkreter Bedarf vorliegt, dessen Deckung im öffentlichen Interesse liegt, das Objekt der Enteignung überhaupt geeignet ist, den Bedarf unmittelbar zu decken, und es unmöglich ist, den Bedarf anders als durch Enteignung zu decken.

Wie der Verfassungsgerichtshof bereits im Erkenntnis VfSlg. 7553/1975 unter Hinweis auf VfSlg. 7238/1973 ausgesprochen hat, steht es dem Gegner der

beantragten Enteignung offen, im Enteignungsverfahren den Mangel der Notwendigkeit der Enteignung einzuwenden: "Notwendigkeit" in diesem Zusammenhang bedeutet einerseits, dass die zu enteignenden Grundstücke für die Durchführung der projektierten Bundesstraße erforderlich sind, andererseits, dass der für das Projekt erforderliche Grund nicht auf andere Weise als durch Enteignung zu beschaffen ist (vgl. auch VfSlg. 7469/1974).

IV) Problemstellung

Nach der Auslegung des Bundes der Republik Österreich als Privatwirtschaftsträger hat auf das gegenständliche Straßenbauprojekt die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 Anwendung zu finden, sodass für dieses Straßenbauprojekt, für welches nach der Sicht des Bundes der Republik Österreich als Privatwirtschaftsträger auch keine UVP-Bewilligungspflicht nach dem UVP-Gesetz besteht, auch keinerlei straßenbehördliche Bewilligung erforderlich ist.

Dem gegenständlichen Enteignungsverfahren liegt daher die – soweit ersichtlich – bislang in der höchstgerichtlichen Judikatur nicht geprüfte Konstellation bei geplanten Straßenbauvorhaben zugrunde, dass es für das Straßenbauvorhaben, für welches die enteigneten Flächen benötigt werden, weder einen (straßenbaurechtlichen) Bewilligungsbescheid noch eine dieses Straßenbauvorhaben abbildende Trassenverordnung gibt.

Dies wiederum hat zur Folge, dass es keinen Hoheitsakt gibt, aus welchem sich insbesondere 1) der räumliche Umfang des Bauprojekts, 2) der Gegenstand des Bauprojekts, 3) das Vorliegen eines öffentlichen Interesses an der Realisierung dieses Bauprojekts, 4) die (objektive) Notwendigkeit der Projektrealisierung und Enteignung ableiten ließe. Zudem fehlt diesfalls die vom Verfassungsgerichtshof für eine Enteignungsbewilligung geforderte Rechtsgrundlage für die Enteignung.

Infolge der Nichtanwendbarkeit der Bestimmung des § 7a Bundesstraßengesetz 1971 gemäß § 4 Abs. 2 i.V.m. § 7a Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 kommt

den Personen, welchen in einem Straßenbauverfahren gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 eine Parteistellung zukommen würde, und welchen insbesondere durch § 7a Bundesstraßengesetz 1971 bzw. einer ergangenen Verordnung subjektiv-öffentliche Rechte zugesprochen werden, keinerlei Parteirechte bzw. subjektiv-öffentliche Rechte im Hinblick auf Projekte i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 zu.

Mangels Durchführung eines Bewilligungsverfahrens bei Straßenprojekten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 findet auch die sonst gebotene behördliche Prüfung der Vorgaben des § 7 Bundesstraßengesetz 1971 und der zum Bundesstraßengesetz 1971 ergangenen Verordnungen im Hinblick auf dieses Straßenprojekt nicht statt (vgl. etwa VwGH 19.10.1976, 866/74; 21.10.1982, 81/06/0123; Koja, Zur Auslegung des § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971, ZVR 1978, 225). Letztlich obliegt daher die Beachtung der Vorgaben des § 7 Bundesstraßengesetz 1971 wie auch der zum Bundesstraßengesetz 1971 ergangenen Verordnungen dem unüberprüfbareren Belieben des Privatrechtsträgers, welcher das Straßenprojekt realisiert. Diese Schieflage wird noch dazu gesteigert, dass es keine Rechtsnorm gibt, welche es unterbindet, dass der rein privatrechtlich tätige Bauherr oder Bauträger eines Bundesstraßenbaus eine intendierte Errichtung einer Baulichkeit i.S.d. § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 als eine Baulichkeit i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 qualifiziert, sodass auf diese Weise dieser Privatrechtsträger es in der Hand hat, problematische Bauten der behördlichen Genehmigung zu entziehen.

Auch die Regelungen des § 4 Abs. 4 und 5 Bundesstraßengesetz 1971 finden auf Straßenprojekte i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 keine Anwendung. So gesehen ist der Privatrechtsträger, welcher das konkrete Straßenprojekt realisieren will, auch nicht gehalten, „ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit“ zu erstellen. Auch ist der Privatrechtsträger, welcher das konkrete Straßenprojekt realisieren will, jeglicher Pflicht zur Informierung der Öffentlichkeit über das in Aussicht genommene Straßenprojekt (wie dies etwa im § 4 Abs. 5 Bundesstraßengesetz 1971 normiert wird) entbunden.

Damit wird aber auch die dem Konzept des Bundesgesetzgebers, wonach nicht nur Verfahrensparteien, sondern auch alle übrigen Beteiligten die Möglichkeit erhalten sollen, durch Einwendungen an der optimalen Ausgestaltung eines Bundesbauprojekts mitzuwirken, in nicht sachlich begründbarer Weise ausgehebelt (vgl. dazu ausführlich Brunner, Enteignung für Bundesstraßen [1983] 25ff, sowie VwGH 22.10.1981, ZfVB 1982/6/2297).

Somit kann die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H. als Fruchtgenussberechtigte des gegenständlichen Bundesstraßenstücks jederzeit, nach eigenem Belieben und ohne jegliche gesetzliche Vorgabe mit den Bauarbeiten zur Realisierung des gegenständlichen Straßenprojekts beginnen, sofern der Bund der Republik Österreich als Privatwirtschaftsträger der Eigentümer oder Dienstbarkeitsberechtigte der für die Projektrealisierung erforderlichen Flächen ist. Insbesondere hat die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H. diesfalls (vorerst) auch auf keinerlei Nachbarrechte oder sonstige subjektive Rechte anderer, wie etwa der Eigentümer der anliegenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen. Wenn sich daher jemand (wie etwa der Eigentümer eines anliegenden Grundstücks) durch dieses regelmäßig bereits realisierte Straßenbauprojekt in seinen subjektiven Rechten verletzt erachtet, steht diesem nur die Möglichkeit zur Einbringung einer Klage gemäß § 364 ABGB offen (vgl. sinngemäß Hecht M., Nachbarrechtlicher Untersagungsanspruch und Immissionen von Straßen, ÖJZ 1993, 289; Kneihls, Verfassungsfragen der Neuregelung der Trassenfestlegung im Bundesstraßengesetz, ZfV 2007, 1 [7ff]).

In dem Umfang, als die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H. als Fruchtgenussberechtigte nicht auf die teilweise sehr marginalen gegenständlich enteigneten Grundflächen zurückgreifen muss, hätte die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H. daher bereits längst mit der Baurealisierung beginnen können.

Im Hinblick auf die gegenständlich enteigneten Flächen, welche die ASFINAG Bau Management Ges.m.b.H. für die Straßenbaurealisierung benötigt, die aber nicht im Eigentum des Bundes der Republik Österreich stehen und im Hinblick

auf welche dem Bund der Republik Österreich keine Dienstbarkeit zukommt, ist die Realisierung der entsprechenden Teile des Straßenbauprojekts nur nach der erfolgten Enteignung dieser Flächen (vom derzeit nicht realen Fall einer vertraglichen Einigung mit den Beschwerdeführerinnen abgesehen) möglich.

Ausschließlich aufgrund dieses Umstands und im Umfang dieser Teile des Straßenbauprojekts bestehen daher gesetzliche Vorgaben im Hinblick auf das gegenständliche Straßenbauprojekt, nämlich die vom Verfassungsgerichtshof in seiner Judikatur zu Art. 5 StGG und Art. 1 1. ZPMRK entwickelten und diese Judikatur teilweise im Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz und in den §§ 17 bis 20 Bundesstraßengesetz 1971 auch ausdrücklich gesetzlich umsetzenden Vorgaben für die Bejahung der Zulässigkeit einer konkreten Enteignung.

Nach der (zuvor referierten) Judikatur zu Art. 5 StGG und Art. 1 1. ZPMRK und nach den diese Judikatur teilweise umsetzenden Gesetzen müssen daher jedenfalls nachfolgende Voraussetzungen vorliegen:

- 1) Die Trasse der neuen Straßenbauten und die für die Bauumsetzung benötigten Flächen müssen räumlich genau feststehen,
- 2) die Realisierung des Straßenbauprojekts als Gesamtes muss notwendig sein,
- 3) die Realisierung des Straßenbauprojekts als Gesamtes muss im öffentlichen Interesse stehen,
- 4) die Realisierung des Straßenbauprojekts muss einen tatsächlichen Bedarf nach dieser Realisierung unmittelbar decken,
- 5) jedenfalls im Rahmen der Interessensabwägung sind die subjektiven Rechte der enteigneten Personen zu ermitteln und abwägend zu berücksichtigen (vgl. Brunner, Die Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen von Eisenbahnteilnehmungsgesetz, Bundesstraßengesetz und Landesstraßengesetzen, ÖJZ 1993, 681),
- 6) der Bedarf an den benötigten Flächen kann nicht anders als durch Enteignung gedeckt werden,

- 7) im Falle der Anwendbarkeit der UVP-Richtlinie oder der Beachtlichkeit sonst unmittelbar anzuwendendem EU-Rechts ist das UVP-Verfahren bzw. das sonst EU-rechtlich gebotene Verfahren im Rahmen des Enteignungsverfahrens durchzuführen.

Im Gegensatz zum Regelfall bei Straßenbauprojekten hat nach der Sicht des Bundes der Republik Österreich als Privatrechtsträger aufgrund der Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 kein straßenbehördliches Bewilligungsverfahren im Hinblick auf das gegenständliche Straßenbauprojekt zu erfolgen. Damit vermag aber (insbesondere mangels Stellung eines Antrags und mangels der Befugnis der Behörde zur amtswegigen Genehmigung bzw. Untersagung eines Projekts) in keinem der dem Enteignungsverfahren vorgelagerten Behörden- oder Gerichtsverfahren das Vorliegen der zuvor unter den Punkten 1) bis 7) angeführten Vorgaben ermittelt und in rechtskrafftfähiger Weise festgestellt werden.

Bei Zutreffen dieser Rechtsansicht des Bundes der Republik Österreich als Privatrechtsträger ist in den gegenständlichen Enteignungsverfahren (im Gegensatz zu einem nach § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 zu genehmigenden Straßenbauprojekt) zusätzlich zu den stets in einem Ermittlungsverfahren zu tätigen Ermittlungen auch zu ermitteln:

- 1) die Trasse der neuen Straßenbauten und die für die Bauumsetzung benötigten Flächen, und deren deckungsgleiche Übereinstimmung mit dem Antrag des Enteignungswerbers (vgl. sinngemäß VwGH 26.4.1995, 94/03/0231; 5.3.1997, 96/03/0276; 2.5.2007, 2007/03/0033; 27.6.2007, 2006/03/0176; 25.8.2010, 2010/03/0038; 30.6.2011, 2011/03/0073; 26.3.2012, 2009/03/0142; 29.1.2014, 2013/03/0004),
- 2) die Beschränkung des Projektumfangs auf jene Grundflächen, welche für die Projektausführung (tatsächlich) benötigt werden (vgl. VwGH 27.1.1976, 1672/73),
- 3) die Notwendigkeit und der konkrete Bedarf auf Realisierung des Straßenbauprojekts als Gesamtes, worunter auch die Frage der Wirtschaftlichkeit der Bauführung zu bejahen ist (vgl. VfSlg. 7.238/1973; 7.553/1975; 8.223/1977; 8.822/1980; 9.137/1981; 16.567/2002; VwGH

21.10.1982, 81/06/0123; 17.4.1986, 85/06/0182; 15.12.1994, 94/06/0150; 21.10.2003, 2003/06/0078; 20.9.2004, 2002/06/0182; 29.1.2008, 2005/05/0193; Koja, Zur Auslegung des § 4 Abs 1 Bundesstraßengesetz 1971, ZVR 1978, 225; Brunner, Die Enteignungs- und Entschädigungsbestimmungen von Eisenbahnteilnehmungsgesetz, Bundesstraßengesetz und Landesstraßengesetzen, ÖJZ 1993, 681), wobei das Projekt aber auch geeignet sein muss, diesen Bedarf unmittelbar zu decken, und es unmöglich sein muss, diesen Bedarf auch anders als durch Enteignung zu decken (vgl. VwGH 17.2.1994, 92/06/0253; 15.12.1994, 94/06/0150),

- 4) das Vorliegen eines (ausreichenden) öffentlichen Interesses an der Realisierung des gegenständlichen Straßenbauprojekts als Gesamtes (vgl. VwGH 21.10.1982, 81/06/0123; vgl. sinngemäß VwGH 26.4.1995, 94/03/0231; 5.3.1997, 96/03/0276; 2.5.2007, 2007/03/0033; 27.6.2007, 2006/03/0176; 25.8.2010, 2010/03/0038; 30.6.2011, 2011/03/0073; 26.3.2012, 2009/03/0142; 29.1.2014, 2013/03/0004),
- 5) Eignung des beantragten Enteignungsumfangs zur Realisierung des Straßenbauprojekts (vgl. VwGH 19.10.1976, 866/74; 21.10.1982, 81/06/0123; 17.4.1986, 85/06/0182),
- 6) die Berücksichtigung der subjektiven Rechte der enteigneten Personen, welche sonst im Rahmen des straßenbaubehördlichen Verfahrens zu berücksichtigen gewesen wären, durch den Enteignungswerber (vgl. sinngemäß VwGH 22.10.1974, 365/74; 3.4.1986, 85/06/0173; 28.9.1990, 87/17/0176; 21.10.2003, 2003/06/0078; Kneih, Verfassungsfragen der Neuregelung der Trassenfestlegung im Bundesstraßengesetz, ZfV 2007, 1 [5ff]),
- 7) die Erfüllung allfälliger EU-rechtlicher Vorgaben (etwa aufgrund der UVP-Richtlinie) im Hinblick auf das gegenständliche Straßenbauprojekt durch den Antrag des Enteignungswerbers (vgl. VwGH 21.10.2003, 2003/06/0078; 25.11.2008, 2007/06/0246; 24.2.2009, 2005/06/0117; 31.3.2009, 2008/06/0222; 17.12.2009, 2008/06/0224).

Sofern EU-Rechtlich nicht geboten, hat daher auch im Enteignungsverfahren keine Prüfung im Hinblick auf die Beachtung der Vorgaben der §§ 7 und 7a

Bundesstraßengesetz 1971 wie auch der zum Bundesstraßengesetz 1971 ergangenen Verordnungen zu erfolgen.

Zu dieser rechtlichen Problemstellung kommt zudem noch die durch die konkrete Diktion des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 bewirkte Problematik:

Erstens geht infolge der Wendung „Jedenfalls“ im § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 aus dem Gesetz (insbesondere mangels Ausführungen in den gesetzlichen Erläuterungen) nicht mit hinreichender Bestimmtheit hervor, auf welche konkreten Straßenbauprojekte die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 Anwendung findet.

Zweitens erscheint die (exemplarische) Anführung bestimmter Straßenbauprojekte als solche, für welche es keinerlei straßenbaulicher Bewilligung bedarf, willkürlich im Hinblick auf die sonstigen denkmöglichen Straßenprojekte, welche in dieser Bestimmung nicht konkretisiert angeführt sind.

Drittens schließt die Bestimmung des § 4 Abs. 2 i.V.m. § 7a Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 insbesondere die Parteien eines (im Falle der Nichtbeachtlichkeit des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 durchzuführenden) Genehmigungsverfahrens i.S.d. § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 von der Wahrnehmung ihrer grundsätzlich durch § 7a Bundesstraßengesetz 1971 zuerkannten subjektiv-öffentlichen Rechte im Hinblick auf Bauvorhaben i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 aus. Insbesondere sind Anrainer bei Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßen trotz Nichtdurchführung eines Verwaltungsverfahrens ex lege zur Erfüllung der Anrainerpflichten i.S.d. §§ 24f Bundesstraßengesetz 1971 gehalten, und sind Anrainer in diesen Fällen nicht einmal zur Geltendmachung allfälliger Rechtsansprüche i.S.d. § 364 ABGB in die Lage versetzt.

Viertens verhindert die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 die behördliche Prüfung der Erfüllung der Vorgaben des § 7 Bundesstraßengesetz 1971 bzw. der aufgrund dieser Bestimmung ergangenen Verordnungen durch eine Behörde, was in Anbetracht, dass der Bauträger und Bauherr von Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 ein Privatrechtsträger ist, sodass die Beachtung dieser Vorgaben bei Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 weder durchgesetzt noch sonst sichergestellt werden kann.

V) Darlegung der Bedenken:

V.1) Verfassungswidrigkeit des Wortes „Jedenfalls“ im § 4 Abs. 2 Einleitungssatz infolge Verstoßes gegen das Bestimmtheitsgebot des § 18 Abs. 1 B-VG:

Art. 83 Abs. 2 B-VG bindet nicht nur die Vollziehung, sondern auch die Gesetzgebung. Das bedeutet, dass die sachliche Zuständigkeit einer Behörde im Gesetz selbst festgelegt sein muss (vgl. VfSlg. 2909/1955; 3156/1957; 6675/1972; 13.029/1992).

In ständiger Judikatur leitet der Verfassungsgerichtshof aus Art. 18 i.V.m. Art. 83 Abs. 2 B-VG das Gebot einer präzisen Regelung der Behördenzuständigkeit ab, wobei im Hinblick auf die Anforderungen des Rechtsstaatsgebots strenge Anforderungen an die Zuständigkeitsregelungen gestellt werden (vgl. VfSlg. 3994/1961; 5698/1968; 9.937/1984; 10.311/1984; 11.287/1987; 12.080/1989; 12.788/1991; 13.029/1992; 13.816/1994; 14.192/1995; 16.794/2003; 17.086/2003; 18.639/2008; 19.970/2015; 20.183/2017; VwGH 27.10.1983, 82/08/0152; 26.2.1997, 96/12/0330; 2.8.2016, Ro 2015/05/0008; 4.10.2018, Ro 2018/22/0001).

Insbesondere müssen Zuständigkeitsregeln so klar und eindeutig sein, dass die Zuständigkeit nicht von Umständen abhängt, die vom Rechtsunterworfenen nicht vorhersehbar sind und eine willkürliche Änderung der Zuständigkeit ermöglichen (vgl. VfGH 29.6.1995, B 2534/94; VwGH 19.2.1988, 87/18/0115; 4.10.2018, Ro 2018/22/0001).

Auch hat eine gesetzliche Zuständigkeitsregelung so klar und unmissverständlich zu sein, dass es keiner subtilen Auslegungstätigkeit bedarf (vgl. VwGH 27.10.1983, 82/08/0152; 4.10.2018, Ro 2018/22/0001).

Daher genügt es nicht, wenn sich die behördliche Zuständigkeit „indirekt“ aus dem Gesetz ableiten lässt (vgl. VfSlg. 19.970/2015; VwGH 19.2.1988, 87/18/0115; 4.10.2018, Ro 2018/22/0001).

Mehrfach hat der Verfassungsgerichtshof es als mit den Vorgaben des Art. 18 i.V.m. Art. 83 Abs. 2 B-VG unvereinbar erachtet, wenn dem Rechtsunterworfenen nicht klar erkennbar ist, ob eine bestimmte Behörde für ein bestimmtes Verwaltungsverfahren zuständig ist (vgl. etwa VfSlg. 8349/1978; 10.311/1984; 13.029/1992; 20.183/2017; vgl. auch den Prüfungsbeschluss vom 10.3.2020, E 819/2019).

In VfSlg. 9937/1984 wiederum hat der Verfassungsgerichtshof hervorgehoben, dass Art. 18 i.V.m. Art. 83 Abs. 2 B-VG den Gesetzgeber dazu verhält, klare eindeutige Zuständigkeitsregelungen zu treffen, wobei diese Verpflichtung insbesondere dann verletzt ist, wenn sich der Gesetzgeber derart undeutlich ausdrückt, sodass es einer subtilen Auslegungstätigkeit bedarf, um die Zuständigkeit einer Behörde für ein bestimmtes Verfahren zu ermitteln.

Auch in Hinblick auf die Zuweisung von bestimmten Agenden zur Vollziehung einer Behörde in einem bestimmten Behördenverfahren hat der Verfassungsgerichtshof klargestellt, dass durch diese Zuweisung eindeutig klar hervorgehen muss, welche konkrete Agenden der Behörde in diesem

bestimmten Behördenverfahren zugewiesen werden und welche nicht (vgl. etwa VfSlg. 12.080/1989).

Zur Zulässigkeit unbestimmter Gesetzesbegriffe wiederum hat der Verfassungsgerichtshof ausgeführt, dass auch solche unbestimmten Gesetzesbegriffe ausreichend determiniert sein müssen; deren Inhalt muss daher im Einzelfall klar bestimmbar sein, sodass die Vollziehung dieses unbestimmten Gesetzesbegriffs einer Überprüfung im Instanzenzug zugänglich ist (vgl. VfSlg. 6477/1971; 8155/1977; 8349/1978).

All diesen Vorgaben entspricht die gegenständlich angefochtene Wendung „Jedenfalls“ nicht, insbesondere auch in Anbetracht des Umstands, dass auch die Gesetzesmaterialien keine nähere Konkretisierung dieser Wendung ermöglichen.

Insbesondere findet sich im Gesetz keinerlei Regelung, nach welchem Gesichtspunkt auch weitere Bauten, welche nicht bereits explizit im § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 angeführt sind, unter den Anwendungsbereich dieser Bestimmung zu subsummieren sind.

Diese Problematik stellt sich im gegenständlichen Verfahren in der Form, dass der Bund der Republik Österreich als Privatrechtsträger die Meinung vertritt, dass auch die beiden Rampen 6 und 7, bei welchen es sich um Bypässe handelt, und welche selbst nach Ansicht des Bundesministeriums nicht unter einen Tatbestand der demonstrativen Aufzählung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 subsumierbar sind, unter diesen Ausnahmetatbestand zu subsummieren sind. Begründet wird dies mit der gegenständlich bekämpften Wendung „Jedenfalls“, wobei dieser Wendung der nicht im Entferntesten dem Gesetz zu entnehmende Bedeutungsgehalt unterstellt wird, dass durch diese Wendung „Jedenfalls“ alle Bauprojekte „bei denen geringe umweltbezogene Auswirkungen in Relation zu den Auswirkungen der bestehenden Bundesstraße zu erwarten sind“ unter die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 zu subsummieren sind.

Abgesehen davon, dass auch eine Gesetzesbestimmung, welche die Zuständigkeit einer Behörde zur Vollziehung einer Verwaltungsagende davon abhängig macht, ob bei einem bestimmten Straßenprojekt „geringe umweltbezogene Auswirkungen in Relation zu den Auswirkungen der bestehenden Bundesstraße zu erwarten sind“, nicht den Konkretisierungsanforderungen des Art. 18 i.V.m. Art. 83 Abs. 2 B-VG entsprechen würde, zeigt aber gerade auch der gegenständliche Fall, wie willkürlich und interessensgeleitet die (behördlich nicht überprüfbaren) Beurteilungen des Privatrechtsträgers Bund der Republik Österreich sind, wenn es darum geht, das gewünschte Ziel zu erreichen.

Waren noch alle Gutachten und Expertisen des Privatrechtsträgers Bund der Republik Österreich im Jahre 2013 zum Ergebnis gelangt, dass durch die gegenständlichen drei Rampen bzw. Bypässe keinerlei zusätzliche Verkehrskapazitäten geschaffen werden, und wurde damit das Vorliegen des Ausnahmetatbestands des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 begründet, sieht die Sache seit dem Beschwerdevorbringen der Beschwerdeführerinnen ganz anders aus. Nun auf einmal ist der Bau der gegenständlichen drei Rampen bzw. Bypässe deshalb geboten, da die Abfahrt zur F.-Straße an ihre Kapazitätsgrenze gelangt ist, und es daher einer sofortigen Kapazitätserweiterung der Verkehrskapazitäten zur F.-Straße durch die Realisierung des gegenständlichen Projekts bedarf.

Bei dieser plötzlichen und völlig willkürlich erfolgten Änderung der Beurteilung der Auswirkung der gegenständlichen drei Rampen bzw. Bypässe wäre es nur zu konsequent, wenn nunmehr der Privatrechtsträger Bund der Republik Österreich folgern würde, dass im Hinblick auf das gegenständliche Straßenbauprojekt nicht mehr die Voraussetzungen des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 vorliegen. Dies ist aber nicht erfolgt, sondern wurde nun nur eine willkürlich andere Begründung dafür gefunden, dass der Begriff „Jedenfalls“ auf das gegenständliche Straßenbauprojekt Anwendung findet.

Gerade dieses Verständnis des Bundesministeriums zeigt deutlich, in welcher Weise willkürlich und anlassbezogen die gegenständlich bekämpfte Wendung „jedenfalls“ ausgelegt werden kann.

Mit diesem Ausnahmetatbestand des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 wird nun aber der zuständigen Bewilligungsbehörde die dieser durch § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 zuerkannte Vollzugskompetenz entzogen.

Je nach dem, wie weit oder eng daher die Wendung „Jedenfalls“ ausgelegt wird, erweitert oder verringert sich die Vollzugskompetenz der zur Vollziehung von Verfahren i.S.d. § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 zuständigen Behörde.

Da es zudem in der alleinigen Ingerenz des Bundes der Republik Österreich als Privatrechtsträger liegt, einen Antrag nach § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 zu stellen, bewirkt diese Ausnahmebestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 (wie im gegenständlichen Fall exemplarisch ersichtlich), dass der Privatrechtsträger „Bund der Republik Österreich“ die (willkürlich) Freiheit hat, im Hinblick auf eine Vielzahl von Bundesstraßenprojekten sich auszusuchen, ein bestimmtes Straßenbauprojekt einem behördlichen Genehmigungsverfahren zu unterziehen, oder aber dem behördlichen Genehmigungsverfahren (durch ausreichend weite Auslegung des Begriffsgehalts des Wortes „Jedenfalls“) zu entziehen.

Diese gesetzlich normierte Willkürmacht für einen bestimmten Privatrechtsträger geht sogar so weit, dass die zuständige Behörde gar nicht in die Lage versetzt ist, entgegen der Ansicht dieses Privatrechtsträgers anzuordnen, dass ein bestimmtes Straßenbauprojekt sehr wohl unter den Genehmigungstatbestand des § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 fällt, kann doch die Behörde nur auf den Antrag dieses Privatrechtsträgers, und damit nicht amtswegig tätig werden, und hat die Behörde auch keine Befugnis, den Bau eines Straßenprojekts, welches nach Ansicht des Bauherr bzw. des Bauträgers unter § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 zu subsummieren ist, zu untersagen.

Durch die gegenständliche Wendung „Jedenfalls“ wird es daher einem gesetzlich privilegierten Privatrechtsträger ermöglicht, sich in einer enormen Bandbreite an Bauvorhaben willkürlich auszusuchen, ob dieser ein bestimmtes Straßenbauprojekt einer behördlichen Bewilligung unterziehen will oder nicht.

Das mag zwar den Interessen dieses privilegierten Privatrechtsträgers entsprechen, ist aber nicht mit dem durch Art. 18 Abs. 1 i.V.m. Art. 83 Abs. 2 B-VG mit determinierten Konzept der österreichischen Bundesverfassung zu vereinbaren.

V.2) Verfassungswidrigkeit des Ausschlusses von subjektiv-öffentlichen Rechten von Nachbarn wegen Verstoßes gegen Art. 7 B-VG:

Wie unter Punkt IV) ausgeführt, bewirkt die Unterstellung eines Bauprojekts unter den Ausnahmetatbestand des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971, dass im Hinblick auf dieses Bauprojekt keinerlei Verwaltungsverfahren zur Frage der Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben für ein Bauprojekt i.S.d. § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 durchzuführen ist.

Sohin wird durch die Unterstellung eines Bauprojekts unter den Ausnahmetatbestand des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 bewirkt, dass keine Behörde (oder irgendeine unabhängige Instanz, wie ein Gericht) dazu verhalten ist bzw. verhalten werden kann, im Hinblick auf ein konkretes Projekt die Einhaltung von subjektiven Rechten der Nachbarn oder sonstiger Personen i.S.d. § 7a Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 zu überprüfen bzw. vorzuschreiben. Ebenso haben auch die Personen i.S.d. § 7a Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971, von der allenfalls eingeschränkten Möglichkeit der Geltendmachung subjektiver Rechte gemäß § 364 ABGB abgesehen, keinerlei Möglichkeit und Recht, die Einhaltung der diesen Personen im Hinblick auf Verfahren gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 durch § 7a Bundesstraßengesetz 1971 zuerkannten Rechte einzumahnen oder durchzusetzen.

Wenn man sich die im § 7a Bundesstraßengesetz 1971 garantierten subjektiv-öffentlichen Rechte nun ansieht, fällt auf, dass diese Rechte gleichermaßen auch durch die Bauprojekte i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 (sowohl die explizit angeführten als auch die unter „jedenfalls“ hinzuzusubsummierenden) verletzt werden können. Es ist nicht ersichtlich, warum der Personenkreis i.S.d. § 7a Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 (insbesondere in Anbetracht der gesetzlichen Anrainerverpflichtungen gemäß § 24f Bundesstraßengesetz 1971) durch die Bauprojekte i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 (sowohl die explizit angeführten als auch die unter „jedenfalls“ hinzuzusubsummierenden) nicht ebenso in den ihm durch § 7a Bundesstraßengesetz 1971 zugestandenen subjektiv-öffentlichen Rechten verletzt werden kann, wie durch die beim § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 verbleibenden Bauprojekte.

So sei darauf hingewiesen, dass nach dem Konzept des Bundesstraßengesetzes 1971 (vgl. § 24 Abs. Bundesstraßengesetz 1971) die Abwässer von den Anlagen einer Bundesstraße auf die Nachbargrundstücke abgeleitet werden. Bei dieser Beeinträchtigung subjektiver Rechte der Anrainer ist es einerlei, ob diese Abwässer von einer Richtungsfahrbahn einer Bundesstraße direkt auf das Nachbargrundstück abgeleitet werden, oder aber etwa von einem großflächigen Parkplatz oder Rampen oder Kriechspuren abgeleitet werden. Ganz im Gegenteil ist davon auszugehen, dass die – vom Gesetzgeber gewünschte unregelmäßige und damit ungeklärte – Ableitung von Oberflächenwässern von einem großflächigen Parkplatz mit 750 Stellplätzen bzw. oder einem Werkstättengelände in der Größe von 5.000 m² weit mehr die subjektiven Rechte von Nachbarn beeinträchtigt, als die Oberflächenwässer, welche auf zwei Fahrspuren einer Richtungsfahrbahn entstehen.

Um beim Beispiel eines Parkplatzes mit 750 Stellplätzen zu bleiben, werden durch den Umstand, dass auf diesem Parkplatz sich nahezu ständig eine Vielzahl von Personen aufhält und ständig Fahrzeuge zu- und abfahren, massiv auch die Rechte von Anrainer betroffen. So entsteht auf solchen Parkplätzen naturgemäß Müll, welcher von den Gästen nicht korrekt entsorgt wird, und daher auf Nachbargrundstücke verweht wird. Bei einem Parkplatz ohne eigene Toilette werden zudem die Nachbargrundstücke regelmäßig als Toilettenersatzplätze

genutzt. Oft vertreten sich Parkplatzbesucher auch auf den Nachbargrundstücken die Füße, und machen vielleicht auch ein Picknick. Weiters entsteht auch auf solchen Parkplätzen ein spezifischer, mitunter sehr störender Lärmpegel. Im Vergleich zu einer Fließverkehrsfahrbahn überdurchschnittliche Geruchsemissionen (etwa vom Anlassen der Motoren) sind weiters ein Regelfall auf Parkplätzen.

Wohl noch größer sind die Auswirkungen für die Anrainer bzw. die Nachbargrundstücke beeinträchtigenden Emissionen bei Betrieben i.S.d. § 27 Bundesstraßengesetz 1971 mit der Größe von 5.000 m². Bei einem Betriebsgelände in der Größe von 5.000 m², auf welchem insbesondere lärmmerregende und geruchsbelästigende Werkstätten situiert sind, handelt es sich zweifelsohne um eine, mit einem kleineren Gewerbegebiet vergleichbare Konstellation. Während nun aber insbesondere die Bauordnungen und Gewerbeordnungen für solche Gewerbegebiete umfassende Verwaltungsverfahren zur angemessenen Minimierung von nachteiligen Beeinflussungen der Umwelt wie auch insbesondere Anrainer störender Immissionen vorschreiben, wird durch § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 für den Privatrechtsträger Bund der Republik Österreich eine nicht nachvollziehbare Ausnahme gemacht. Hier darf dieser Privatrechtsträger einfach zum Bauen beginnen, und werden die üblicherweise im Hinblick von solchen Anlagen den Nachbarn gewährten subjektiv-öffentlichen Rechte gemäß den §§ 24f Bundesstraßengesetz 1971 ausgeschaltet.

Es mag vielleicht stimmen, was im Übrigen ohnedies auch zu bezweifeln ist, dass Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 im Vergleich zu den unter § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 verbleibenden Bauten stets weniger umweltbeeinträchtigende Auswirkungen haben, doch ist dieser allfällige Umstand für die Frage der durch ein Bauwerk bewirkten Beeinträchtigung von Nachbarrechten bzw. Rechten von Personen i.S.d. § 7a Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 von einer vergleichsweise untergeordneten Bedeutung.

Vielmehr ist sogar zu konstatieren, dass etwa bei der Anlegung eines Parkplatzes mit 750 Stellplätzen oder der Errichtung eines Werkstättegebiets in der Größe von 5.000 m² Immissionen entstehen, welche regelmäßig weit mehr als die bloßen Richtungsfahrbahnen einer Bundesstraße die subjektiven Rechte von Anrainer bzw. Personen i.S.d. § 7a Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 beeinträchtigen.

Wenn daher sogar im Hinblick auf Errichtung von bloßen Richtungsfahrbahnen einer Bundesstraße den Personen i.S.d. § 7a Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 die subjektiv-öffentlichen Rechte i.S.d. § 7 Bundesstraßengesetz 1971 bzw. der auf diese Bestimmung aufbauenden Verordnungen zugesprochen wird und zudem eine Parteistellung eingeräumt ist, ist es völlig unsachlich i.S.d. Art. 7 B-VG, Anrainer bzw. Personen i.S.d. § 7a Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 diese Rechte abzusprechen und auch keinerlei Möglichkeit durch Durchsetzung dieser Rechte im Wege eines Verwaltungsverfahrens einzuräumen.

V.3) Verfassungswidrigkeit der Privilegierung des Bauherrn bzw. des Bauträgers von Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 durch die Unterbindung der behördlichen Überprüfbarkeit der Errichtung dieser Bauten auf deren Gesetzmäßigkeit wegen Verstoßes gegen Art. 7 B-VG:

Wie auch schon im Punkt IV) und im Punkt V.2) angesprochen, bewirkt die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 eine der österreichischen Rechtsordnung sonst völlig fremde Privilegierung eines bestimmten Privatrechtsträgers.

Während nach dem generellen Konzept aller sonstigen anlagen- bzw. baurechtlichen Gesetze die Errichtung eines Bauwerks bzw. einer Anlage (etwa einer Werkstätte) von einer behördlichen Bewilligung (auch wenn es sich nur um eine Antragskenntnisnahme handelt) abhängig gemacht wird, wird durch die

Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 ein einziger Privatrechtsträger von dieser „Bürde“ enthoben.

Sohin wird durch die Unterstellung eines Bauprojekts unter den Ausnahmetatbestand des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 bewirkt, dass keine Behörde (oder sonst unabhängige Instanz) dazu verhalten ist bzw. verhalten werden kann, die Einhaltung der den Parteien i.S.d. § 7 Bundesstraßengesetz 1971 und der dazu ergangenen Verordnungen normierten Vorgaben für den Bau von Bauten nach dem Bundesstraßengesetz 1971 zu überprüfen bzw. vorzuschreiben.

Wenn man sich diese im § 7 Bundesstraßengesetz 1971 und in den dazu ergangenen Verordnungen normierten Vorgaben ansieht, so ist nicht ersichtlich, warum die Beachtung dieser Vorgaben und die behördliche Konkretisierung der Erfüllung dieser Vorgaben im Einzelfall nicht auch bei Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 erforderlich sein soll. Dies insbesondere auch deshalb, da die Genehmigungsbehörde bzw. deren Amtssachverständige über eine besondere Fachkompetenz verfügen, über welche eine Privatperson als Bauherr einer Straße geradezu generell nicht verfügt.

So sei darauf hingewiesen, dass nach dem Konzept des Bundesstraßengesetzes 1971 (vgl. § 24 Abs. Bundesstraßengesetz 1971) die Abwässer von den Anlagen einer Bundesstraße auf die Nachbargrundstücke abgeleitet werden. Dass eine wahllose Ableitung nicht im Interesse der Vorgaben des § 7 Bundesstraßengesetzes 1971 liegt, ist wohl anzunehmen. Gerade für solch eine Frage erscheint die behördliche Konkretisierung dieser Ableitungen unter Zuhilfenahme von Amtssachverständigen sachlich geboten.

Bei diesen Abwasseremissionen ist es einerlei, ob diese Abwässer von einer Richtungsfahrbahn einer Bundesstraße direkt auf das Nachbargrundstück abgeleitet werden, oder aber etwa von einem großflächigen Parkplatz oder Rampen oder Kriechspuren abgeleitet werden. Ganz im Gegenteil ist davon auszugehen, dass die – vom Gesetzgeber gewünschte ungerichtete und damit

ungeklärte – Ableitung von Oberflächenwässern von einem großflächigen Parkplatz mit 750 Stellplätzen oder einem Werkstättengelände in der Größe von 5.000 m² weit mehr kontaminierte Abwässer generiert, als Oberflächenwässer auf zwei Fahrspuren einer Richtungsfahrbahn entstehen.

Um beim Beispiel eines Parkplatzes mit 750 Stellplätzen zu bleiben, werden durch den Umstand, dass auf diesem Parkplatz sich nahezu ständig eine Vielzahl von Personen aufhält und ständig Fahrzeuge zu- und abfahren, massiv auch öffentliche Interessen, welche durch § 7 Bundesstraßengesetz 1971 eine nähere Regelung erfahren, betroffen. So entsteht auf solchen Parkplätzen naturgemäß Müll, welcher von den Gästen nicht korrekt entsorgt wird, und bilden solche Flächen Gefahrenquellen insbesondere für Parkplatzbesucher, welche hintanzuhalten sind. Im Vergleich zu einer Fließverkehrsfahrbahn überdurchschnittliche Geruchsemissionen (etwa vom Anlassen der Motoren) sind weiters ein Regelfall auf Parkplätzen. Insbesondere für die Gewährleistung dieser öffentlichen Interessen erscheint die behördliche Konkretisierung dieser Ableitungen unter Zuhilfenahme von Amtssachverständigen sachlich geboten.

Wohl noch größer sind die Auswirkungen auf die öffentlichen Interessen i.S.d. § 7 Bundesstraßengesetz bei Betrieben i.S.d. § 27 Bundesstraßengesetz 1971 mit der Größe von 5.000 m². Bei einem Betriebsgelände in der Größe von 5.000 m², auf welchem insbesondere lärmmerregende und geruchsbelästigende Werkstätten situiert sind, und durch welchen zahlreichen Gefahrenquellen geschaffen werden, handelt es sich zweifelsohne um eine mit einem kleineren Gewerbegebiet vergleichbaren Konstellation. Während nun aber insbesondere die Bauordnungen und Gewerbeordnungen für solche Gewerbegebiete umfassende Verwaltungsverfahren zur angemessenen Minimierung von nachteiligen Beeinflussungen der Umwelt, zur Wahrung der öffentlichen Interessen und auch zur Rücksichtnahme auf die Rechte und Betroffenheit der Anrainer ein komplexes Verwaltungsverfahren vorschreiben, wird durch § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 für den Privatrechtsträger Bund der Republik Österreich eine völlig unnachvollziehbarer Ausnahme gemacht. Hier darf dieser Privatrechtsträger einfach zum Bauen beginnen, und werden die üblicherweise

im Hinblick von solchen Anlagen bewirkten Beeinträchtigung öffentlicher Interessen nicht einmal ansatzweise releviert.

Es mag vielleicht stimmen, was im Übrigen ohnedies auch zu bezweifeln ist, dass durch Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetzes 1971 im Vergleich zu den beim § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 verbleibenden Bauten weniger umweltbeeinträchtigende Auswirkungen haben, doch ist dieser allfällige Umstand für die Frage der durch ein Bauwerk bewirkten Gefährdungen und sonstigen Beeinträchtigungen öffentlicher Interessen i.S.d. § 7 Bundesstraßengesetz 1971 von einer vergleichsweise untergeordneten Bedeutung.

Vielmehr ist sogar zu konstatieren, dass etwa bei der Anlegung eines Parkplatzes mit 750 Stellplätzen oder der Errichtung eines Werkstättegebiets in der Größe von 5.000 m² Immissionen entstehen, welche regelmäßig weit mehr als die bloßen Richtungsfahrbahnen einer Bundesstraße öffentliche Interessen i.S.d. § 7 Bundesstraßengesetz 1971 tangiert und potentiell beeinträchtigt werden.

Wenn daher sogar im Hinblick auf Errichtung von bloßen Richtungsfahrbahnen einer Bundesstraße eine behördliche Konkretisierung der zu Beachtenden öffentlichen Interessen, insbesondere im Hinblick auf die Vorgaben des § 7 Bundesstraßengesetz 1971, im Wege eines Verwaltungsverfahrens vorgeschrieben wird, ist es völlig unsachlich i.S.d. Art. 7 B-VG, Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 von dieser behördlichen Prüf- und Konkretisierungspflicht zu entbinden.

Diese Sonderstellung erscheint zudem auch deshalb nicht rechtfertigbar, zumal gerade durch Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 wesentlich mehr Gefahrenquellen geschaffen und Immissionen verursacht werden, als etwa von einem Gartenhaus oder einer kleinen Schusterwerkstatt. Gerade im Hinblick auf diesen Umstand erscheint es unnachvollziehbar, warum bei Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 die Behörde nicht einmal in die Lage versetzt

wird sicherzustellen, dass die Vorgaben des § 7 Bundesstraßengesetz 1971 auch im konkreten Fall beachtet werden. Auch ist es nicht verständlich, warum gerade bei solchen Bauten die Berücksichtigung des Sachverständigen der Behörde (bzw. ihrer Amtssachverständigen) für die Frage, wie im Wege einer Interessensabwägung Immissionen und Gefahrenquellen bestmöglich minimiert werden können, entbehrlich sein sollte.

Diese Sonderstellung eines Privatrechtsträgers kann eigentlich nur damit begründet werden, dass der Gesetzgeber davon ausgeht, dass Privatrechtsträger ohnedies sehr gesetzestreu sind, und daher die Beachtung von Gesetzen durch Privatrechtsträgern keinerlei Kontrolle bedürfen. Doch wenn dem so ist, stellt sich die Frage, warum dieses Vertrauen nur einem einzigen Privatrechtsträger entgegen gebracht wird, dagegen sogar alle anderen öffentlich-rechtlichen Privatrechtsträger (wie etwa auch die Privatrechtsträger Bundesland und Gemeinde und Sozialversicherungsanstalt etc.) einem gegenteiligen Generalverdacht unterstellt werden, sodass bei diesen Rechtsträgern niemals eine Ausnahme von der Gebotenheit der Durchführung eines Bewilligungs- bzw. Anzeigeverfahrens im Hinblick auf die Errichtung von Bauten, welche zu Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 vergleichbar sind oder deutlich weniger Gefahrenquellen und Immissionen implizieren, normiert ist.

Damit ist aber selbst für die Annahme, dass man annehmen wollte, dass es sachlich ist, von manchen Privatrechtsträgern zwingend und stets deren Gesetzestreue als erwiesen anzunehmen, und damit diese jeglicher behördlichen Kontrolle zu entziehen, von der Unsachlichkeit dieser Bestimmung auszugehen. Es ist nämlich nicht einzusehen, warum nur dem Privatrechtsträger Bund der Republik Österreich, nicht aber etwa auch dem Privatrechtsträger Land Niederösterreich oder Gemeinde Klosterneuburg diese Generalvertrauenszuschreibung gebühren sollte, was sich aber in der österreichischen Rechtsordnung nicht findet. Dazu kommt, dass die gegenständliche Generalvertrauenszuschreibung an den Privatrechtsträger Bund der Republik Österreich nicht einmal vom Bundesgesetzgeber durchgehalten wird, zumal der Gesetzgeber außer im gegenständlichen Fall dem

Privatrechtsträger Bund der Republik Österreich keine solche Generalvertrauenszuschreibung ausstellt. Ganz im Gegenteil unterliegen auch eisenbahnrechtliche Bauten, welchen den Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 vergleichbar sind, der umfassenden behördlichen eisenbahnrechtlichen Bewilligung, und zwar selbst dann, wenn der Antragsteller die Privatrechtsperson Bund der Republik Österreich ist. Nichts anderes gilt etwa auch für abfallanlagenrechtliche Bewilligungen nach dem AWG oder für gewerberechtliche Bewilligungen, welche auch keine Ausnahme für den Privatrechtsträger Bund der Republik Österreich machen. Abgesehen davon, dass die gegenständliche Privilegierung im Gegensatz zu allen landesrechtlichen Gesetzen steht, ist diese Privilegierung sohin auch für den Bereich des Bundesrechts einmalig. Eine sachliche Erklärung für diese unnachvollziehbare Sonderstellung ist nun aber nicht erkennbar.

V.4) Verfassungswidrigkeit der Privilegierung des
privatrechtlichen Bauherrn bzw. des Bauträgers von
Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971
durch die Unterbindung der Verpflichtung zur
Information der Anrainer wie auch der Öffentlichkeit
von den intendierten Baulichkeitserrichtungen
wegen Verstoßes gegen Art. 7 B-VG:

Wie bereits im Kapitel IV) dargestellt, hat der Umstand, dass bei Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 keinerlei straßenbehördliches Bewilligungsverfahren durchzuführen ist, zur Konsequenz, dass im Hinblick auf Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 auch die sonst für Bundesstraßenbauten geforderte und durch § 4 Abs. 5 Bundesstraßengesetz 1971 vorgeschriebene Informationspflicht der Öffentlichkeit entfällt.

Eine sachliche Begründung für diese Vorenthaltung jeglicher Öffentlichkeitsinformation vor dem tatsächlichen Baubeginn bzw. auch danach erscheint schon im Hinblick auf die bereits in den Punkten V.1) bis V.3) dargestellten Gefahrenquellen und Immissionen, welche durch Bauten i.S.d. § 4

Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 geschaffen werden können und auch regelmäßig geschaffen werden, unerklärlich.

Insbesondere erscheint es nicht nachvollziehbar, warum der Bau eines Parkplatzes von 750 Stellplätzen oder der Bau eines Werkstätengeländes von 5.000 m² oder – wie im gegenständliche Fall – die Errichtung weiterer Straßen zur Erhöhung der Verkehrskapazität im Bereich einer bestimmten Autobahnabfahrt Sachverhalte sind, über welche kein Informationsinteresse der Öffentlichkeit bestehen sollte. Ganz im Gegenteil vermag mitunter sogar der Bau eines Parkplatzes von 750 Stellplätzen oder der Bau eines Werkstätengeländes von 5.000 m² oder – wie im gegenständliche Fall – die Errichtung weiterer Straßen zur Erhöhung der Verkehrskapazität im Bereich einer bestimmten Autobahnabfahrt die anrainende Bevölkerung und die Standortgemeinden mehr zu tangieren, als viele der sonstigen durch § 4 Abs. 5 Bundesstraßengesetz 1971 erfassten öffentlichen Informationspflichten.

Aus denselben Erwägungen erscheint auch die Ausnehmung des Privatrechtsträgers Bund der Republik Österreich von der Verpflichtung des § 4 Abs. 4 Bundesstraßengesetz 1971 im Hinblick auf Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz sachlich nicht rechtfertigbar.

V.5) Verfassungswidrigkeit der Unmöglichkeit der Behörde zur Überprüfung der Richtigkeit der Rechtsauslegung des als Privatrechtsträger einzustufenden Bauträgers bzw. Bauherrn von Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 im Hinblick auf dessen Annahme des Vorliegens eines Anwendungsfalls i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 wegen Verstoßes gegen Art. 7 B-VG:

Wie insbesondere bereits im Kapitel V.3) ausgeführt, verunmöglicht die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 die Überprüfung der in

Aussicht genommenen Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 durch die Behörde bzw. durch eine unabhängige Instanz. Dazu kommt, dass das Gesetz der Behörde nicht einmal die Befugnis einräumt, bei Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 auf sonstige Weise sicher zu stellen, dass den bei Bauten i.S.d. § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 zu beachtenden Vorgaben auch bei diesen Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 entsprochen wird.

Vielmehr kann der Privatrechtsträger Bund der Republik Österreich durch die willkürliche Entscheidung, dass ein bestimmtes Bundesstraßenbauprojekt unter die Wendung „Jedenfalls“ im § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1997 zu subsumieren ist, von der Stellung eines Antrags gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1997 Abstand nehmen. Keine Behörde und auch keine Person (insbesondere keine Person i.S.d. § 7a Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971) hat in diesem Fall die Möglichkeit, diese willkürliche Entscheidung des Projektträgers Bund der Republik Österreich als Privatrechtsträger einer Überprüfung zuzuführen. So wird vom Gesetzgeber, entgegen etwa dem materienverwandten UVP-Gesetz im Hinblick auf die Frage der UVP-Pflichtigkeit eines Projekts, nicht einmal die Möglichkeit zur Durchsetzung oder Durchführung eines Feststellungsverfahrens zur Klärung der Frage, ob das jeweilige Projekt unter die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 zu subsumieren ist, gegeben.

Damit konterkariert der Gesetzgeber mit der gegenständlichen Bestimmung des § 4 Abs. 2 B-VG die vom Verfassungsgerichtshof in ständiger Judikatur zu vereinfachten Genehmigungsverfahren entwickelte Judikatur, wonach auch im vereinfachten Genehmigungsverfahren geprüft werden können muss, ob das konkrete Projekt im vereinfachten Genehmigungsverfahren abzuwickeln ist, und wonach jedenfalls Nachbarn einen Rechtsanspruch auf Durchsetzung eines solches Überprüfungsverfahrens haben (vgl. etwa VfGH 3.3.2001, G 87/00; 4.3.2003, G 210/02; 11.3.2004, G 124/03, 26.6.2014, B 1536-1537/2013; Schulev-Steindl, Vereinfachtes Anlagengenehmigungsverfahren – „Errichtungs- und Betriebsgarantie“ verfassungswidrig, RdU 2004, 113).

War nämlich in den zu diesen verfassungsgerichtlichen Entscheidungen zugrunde gelegenen Verfahren wenigstens noch irgendein Genehmigungsverfahren gesetzlich geboten, so wird nunmehr vom Gesetzgeber nicht einmal mehr für Projekte i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren, in welchem Nachbarn allenfalls die Nichtgenehmigbarkeit des Projekts nach dem vereinfachten Genehmigungsverfahren einwenden könnten, vorgesehen.

Schon in Hinblick auf die – insbesondere in den Kapiteln V.1) bis V.5) angeführten - potentiell gravierenden Beeinträchtigungen öffentlicher Interessen und der durch solche Bauten geschaffenen Gefahren und Immissionen erscheint diese Ausnehmung sachlich nicht gerechtfertigt.

V.6) Verfassungswidrigkeit der gänzlichen Unterbindung der Möglichkeit von Anrainern auf behördliche Überprüfung der Berechtigtheit der Beachtlichkeit der Anrainerpflichten i.S.d. §§ 24f Bundesstraßengesetz 1971 wegen Verstoßes gegen Art. 7 B-VG:

Wie bereits im Kapitel V.2) ausgeführt, unterbindet die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 jegliche Geltendmachung der den Parteien i.S.d. § 7a Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 durch § 7a Bundesstraßengesetz 1971 zuerkannten subjektiv-öffentlichen Rechte.

Diese Personen sind daher im Hinblick auf ihre subjektiven Rechte auf die Möglichkeit der Einbringung einer (mit enormen Prozesskosten und einem ungeheurem Prozessrisiko) verbundenen Klage nach § 364 ABG beschränkt.

Im Hinblick auf die Vorgaben i.S.d. §§ 24f Bundesstraßengesetz 1971 steht diesen Personen aber nicht einmal die Möglichkeit einer Klageeinbringung zur

Verfügung, zumal diese Bestimmungen nicht von der zivilgerichtlichen Abänderungs- oder Überprüfungscompetenz erfasst sind.

Während nun aber Anrainer in den Verfahren i.S.d. § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 ihre subjektiv-öffentlichen Rechte geltend machen und in einem gewissen Maß die Beachtung der öffentlichen Interessen durchsetzen können, und auf diese Weise auch den Umfang ihrer Anrainerpflichten i.S.d. § 24f Bundesstraßengesetz 1971 modifizieren können, ist den Anrainern selbst diese Möglichkeit bei Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 untersagt.

Anrainer von Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßen müssen daher alles gegen sich gelten lassen, was im weitesten Sinne von den Anrainerpflichten der §§ 24f Bundesstraßengesetz 1971 erfasst wird, und zwar selbst dann, wenn die Belastungen der Anrainer durch entsprechende Maßnahmen bzw. behördliche Vorschriften minimiert werden hätten können.

V.7) Verfassungswidrigkeit der Ausnehmung des Privatrechtsträgers Bund der Republik Österreich von der Verpflichtung zur Erstellung von ausreichenden Plan- und Projektunterlagen wegen Verstoßes gegen die Artt. 7, 18 und 83 Abs. 2 B-VG:

Wie bereits im Kapitel V.4) ausgeführt, bewirkt die Bestimmung des § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971 auch insofern eine Privilegierung des privatrechtlichen Bauherrn bzw. des Bauträgers von Bauten i.S.d. § 4 Abs. 2 Bundesstraßengesetz 1971, als dieser nicht gehalten ist, entsprechend der Vorgaben des § 4 Abs. 4 und 5 Bundesstraßengesetz 1971 die Anrainer wie auch die Öffentlichkeit von den intendierten Baulichkeitserrichtungen zu informieren.

Mit der normierten Befreiung von der Beachtung der Vorgaben des § 4 Abs. 5 Bundesstraßengesetz 1971 einher geht aber auch die Befreiung dieses privilegierten Privatrechtsträgers, ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit zu erstellen.

Auf diese Weise wird es geradezu gezielt verunmöglicht bzw. nahezu verunmöglicht, dass die betroffene Öffentlichkeit oder die Nachbarn oder die Enteignungsbehörde im Falle eines Enteignungsantrags (wie dies auch in den gegenständlichen Verfahren der Fall ist) ermitteln können, was nun genau vom Privatrechtsträger Bund der Republik Österreich als Bundesstraßenbauprojekt geplant ist bzw. als Bundesstraßenbauprojekt umgesetzt werden soll, und in welcher Art und Weise durch die geplanten Bauten öffentliche Interessen wie auch subjektiven Interessen von Anrainern (wie etwa der Enteignungsgegner) verletzt werden können.

Auf diese Weise wird jegliche Thematisierung der durch die jeweiligen Bauten ausgehenden Gefahren und jegliche Prüfung der Voraussetzungen für die Zulässigkeit einer beantragten Enteignung unsachlich erschwert, wenn nicht sogar verhindert.

Es ergeht daher der Antrag, dem Begehren Folge zu geben.

Für das Verwaltungsgericht Wien

Mag. DDr. Tessar