

# TE Vfgh Erkenntnis 2014/12/3 A12/2013

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 03.12.2014

## **Index**

96/02 Sonstiges

## **Norm**

B-VG Art137 / sonstige Klagen

ImmissionsschutzG-Luft §14 Abs6, Abs6a

ASFINAG-ErmächtigungsG §2

ASFINAG-G §1

F-VG 1948 §2

NO2-Maßnahmenverordnung Klagenfurt des Landeshauptmannes von Kärnten vom 10.11.2009, LGBI 63/2009 idF  
LGBI 2/2012

StVO 1960 §32 Abs1, §44 Abs1a

## **Leitsatz**

Abweisung der - zulässigen - Klage der ASFINAG gegen das Land Kärnten auf Kostenersatz für Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur Kennzeichnung von - auf Grund des ImmissionsschutzG-Luft vom Landeshauptmann erlassenen - Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 2 im Bereich Klagenfurt; Anwendbarkeit der finanzverfassungsrechtlichen Aufwandstragungsregeln auch im Hinblick auf die Erfüllung der Aufgaben des Bundes durch einen ausgegliederten Rechtsträger; Errichtung und Betrieb der Verkehrsbeeinflussungsanlagen als konkreter Sachaufwand im Bereich der mittelbaren Bundesverwaltung anzusehen; daher keine Kostentragungspflicht der besorgenden Gebietskörperschaft; keine von der Grundregel der Finanzverfassung abweichende Kostentragungsregel vorhanden

## **Spruch**

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Die Klägerin ist schuldig, dem Land Kärnten zuhanden seines Rechtsvertreters die mit € 3.684,- bestimmten Prozesskosten binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

## **Begründung**

Entscheidungsgründe

I. Klage und Vorverfahren

1. Gestützt auf Art137 B-VG begeht die Klägerin, das Land Kärnten schuldig zu erkennen, den Betrag von € 297.788,- samt 4 % Zinsen seit 1. Jänner 2010 sowie den Ersatz der Prozesskosten zuhanden ihres Rechtsvertreters binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen.

Begründend wird dazu im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

1.1. Die Klägerin sei nach dem ASFINAG-Gesetz, BGBI 591/1982, für Finanzierung, Planung, Bau und Erhaltung von Bundesstraßen zuständig. Mit der Klage mache sie Ansprüche gegen das Land Kärnten auf Kostenersatz für jene Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) geltend, die sie nach dem Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L), BGBI I 115/1997, zur Sicherung der Luftgüte zu errichten hatte und zu erhalten habe.

1.2. Die Klägerin treffe als Straßenerhalterin die gesetzliche Pflicht zur Errichtung und Instandhaltung der zur "Umsetzung" von Verordnungen des Landeshauptmannes, die dieser auf Grund des IG-L erlassen hat, erforderlichen VBA gemäß §14 Abs6 IG-L. Diese VBA dienten der Kundmachung der Verordnungen des Landeshauptmannes, die – in Umsetzung der Vorgaben des IG-L – auf die Reduktion des Schadstoffausstoßes zielten. Im Zeitraum von 2009 bis 2012 sei von der Klägerin für die Kundmachung derartiger Verordnungen des Landeshauptmannes von Kärnten der Klagsbetrag aufgewendet worden. Dieser umfasse Errichtungs- und Betriebskosten der VBA.

1.3. Die Klägerin mache einen vermögensrechtlichen Anspruch geltend, der gegen eine Gebietskörperschaft gerichtet sei. Es sei keine Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte oder von Verwaltungsbehörden gegeben. Die Kundmachung von Verordnungen sei der Hoheitsverwaltung zuzurechnen. Die Klägerin treffe als Straßenerhalterin die öffentlich-rechtliche Pflicht, Kundmachungsmaßnahmen gemäß §14 Abs6c IG-L auf Grund von Verordnungen des Landeshauptmannes mittels VBA kundzumachen. Das Rechtsverhältnis zwischen der Klägerin und der beklagten Partei sei daher ein öffentlich-rechtliches. Folglich sei der geltend gemachte Aufwandsersatz ebenfalls öffentlich-rechtlicher Natur und nach Art137 B-VG vor dem Verfassungsgerichtshof geltend zu machen.

1.4. Bei den in Rede stehenden VBA handle es sich um sogenannte Seitensteher sowie Überkopfsteher auf Autobahnen. Auf diesen Vorrichtungen würden bei Erreichen bestimmter Luftsadstoffwerte jeweils die vom Landeshauptmann auf Grund des IG-L verordnete Geschwindigkeitsbeschränkung sowie die Aufschrift "IG-L" elektronisch angezeigt. Die Klägerin habe auf Grund der Verordnung des Landeshauptmannes von Kärnten vom 10. November 2009 (NO2-Maßnahmenverordnung Klagenfurt) im IG-L Gebiet Kärnten zahlreiche VBA aufgestellt und halte diese seither laufend instand.

1.5. Die Klägerin stelle zur Bestimmung der Schadstoffbelastung die Verkehrsdatenerfassung auf ihrem Streckennetz zur Verfügung. Auf Grundlage dieser Messungen würden auf den Anzeigenquerschnitten oder Anzeigeseitenstehern am Beginn des IG-L Gebietes und nach jeder Auffahrt auf das Straßennetz die jeweiligen Geschwindigkeitsbeschränkungen angezeigt werden. In Kärnten sei eine Teilstrecke von circa zwölf Kilometern der A2 Süd-Autobahn als Sanierungsgebiet festgelegt worden (§2 NO2-Maßnahmenverordnung Klagenfurt).

1.6. Die Inbetriebnahme der VBA in Kärnten in diesem Sanierungsgebiet sei im Frühjahr 2009 erfolgt. Für die Errichtung der Anlagen seien € 1.955.710,- an Kosten angefallen. Es wäre zulässig, die gesamten Kosten der beklagten Partei sofort zu verrechnen. Zur Vermeidung von Rückrechnungen und zur besseren Nachvollziehbarkeit werde allerdings folgender Ansatz gewählt:

Zur Ermittlung der jährlichen Kosten seien die Gesamterrichtungskosten nach IFRS (International Financial Reporting Standards) abzuschreiben, wobei hinsichtlich der unbeweglichen Anlagenteile ein Abschreibungszeitraum von 25 Jahren und hinsichtlich der Software ein Zeitraum von 10 Jahren für die Abschreibung vorzusehen sei. Zu den so ermittelten Beträgen seien Betriebs- und Stromkosten zu addieren, die zum Teil "interne Kosten" der Klägerin darstellten. Als mindernd zu berücksichtigen sei dabei die anteilige Verwendung der VBA durch die Klägerin selbst, die diese teilweise für die Verkehrssteuerung nutze. Die anteiligen Kosten dafür seien von der Klägerin selbst zu tragen und würden mit der vorliegenden Klage nicht geltend gemacht.

Demnach beliefen sich die von der beklagten Partei zu ersetzenen Kosten im Jahr 2009 auf € 64.870,-, im Jahr 2010 auf € 71.216,-, im Jahr 2011 auf € 69.489,- und im Jahr 2012 auf € 72.206,-, somit bis zum 31. Dezember 2012 auf insgesamt € 333.338,-. Darin sei Umsatzsteuer (20 %) in der Höhe von € 55.556,- enthalten.

Diese Kosten seien von der Klägerin für die Errichtung und Instandhaltung vorerst ausgelegt worden. Trotz mehrfacher Aufforderung weigere sich die beklagte Partei, den offenen Betrag der Klägerin zu erstatten.

2. Die beklagte Partei erstattete eine Gegenschrift, in der die kostenpflichtige Abweisung der Klage beantragt und dem geltend gemachten Anspruch wie folgt entgegengetreten wird:

2.1. Der Klägerin mangle es an der Aktivlegitimation. Die Klägerin übernehme für den Bau und die Erhaltung von

Schnellstraßen eine Vorfinanzierungsfunktion gegenüber dem Bund. Dies bedeute aber nicht, dass die Klägerin dazu berechtigt sei, den Bund in allen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren in diesem Zusammenhang zu vertreten. Die Klägerin sei nur dann vertretungsbefugt, wenn sie dazu im Gesetz ausdrücklich ermächtigt wurde oder es um Befugnisse gehe, die ihr vom Bund aus dem Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung übertragen wurden und die von der ASFINAG im eigenen Namen und auf eigene Rechnung ausgeführt werden. Im vorliegenden Fall liege aber weder eine gesetzliche noch eine gewillkürte Prozessstandschaft oder eine Abtretung der vermeintlichen Ansprüche des Bundes vor. Ebenso wenig lägen vom Bund an die Klägerin übertragene Befugnisse aus dem Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung vor, die sie im eigenen Namen und auf eigene Rechnung geltend mache. Die Klage betreffe eine Frage der Kostentragung in der mittelbaren Bundesverwaltung zwischen Bund und Land gemäß §2 F-VG 1948. Ausschließlich der Bund wäre berechtigt, Ansprüche mit Klage geltend zu machen. Die Klage sei mangels Aktivlegitimation der Klägerin abzuweisen.

2.2. In der Sache bringt die beklagte Partei vor, die Ausführungen der Klägerin entsprächen nicht den Tatsachen. Entgegen dem Vorbringen der Klägerin sei es sehr wohl möglich, auch ohne die Verwendung von VBA geeignete Maßnahmen zum Immissionsschutz zu treffen. Die VBA seien von der Klägerin Anfang 2008 anlässlich der Fußball-Europameisterschaft errichtet worden, um die im Rahmen dieser Veranstaltung zu erwartenden Verkehrsströme am Knoten Villach/Klagenfurt zu bewältigen. Die Klägerin habe der beklagten Partei angeboten, die VBA auch für Verkehrsmaßnahmen im Rahmen des IG-L mitbenutzen zu können. Nach einer Machbarkeitsstudie (ON 6, Beilage .6) setze sich der Gesamtnutzen der VBA wie folgt zusammen:

Reduzierung der Unfallzahlen und Unfallfolgen 73 %

Reisezeitsparung 17 %

Zinsgewinn aus der Verlagerung von Investitionen 7 %

Reduzierung der Umweltbelastung 2 %

Reduzierung der Fahrzeug-Betriebskosten 1 %

2.3. Die VBA sei schon zur Fußball-Europameisterschaft 2008 fertig errichtet und in Betrieb gewesen. Die zusätzlichen Komponenten für die Verwendung im Rahmen der IG-L Maßnahmen für den Verkehr sollten erst später installiert werden. Schon im April 2008 habe die Klägerin einen in ihrem Auftrag erstellten Entwurf einer Verordnung auf Grundlage des IG-L an die beklagte Partei übermittelt. Des Weiteren habe die Klägerin ein Unternehmen mit der Standortevaluierung für Luftgütemessstellen und der Erstattung eines Gutachtens zur immissionsgesteuerten Tempobeschränkung beauftragt.

2.4. Mit Schreiben vom 14. Oktober 2008 habe die Klägerin der beklagten Partei mitgeteilt, dass die Außenanlagen voraussichtlich mit 1. November 2008 fertiggestellt werden würden und ein Testbetrieb bereits möglich wäre. In dem Schreiben sei überdies festgehalten worden, dass die VBA erst mit dem Inkrafttreten der geplanten IG-L Verordnung in Betrieb genommen werde, und diesbezüglich mit einem Termin Mitte Dezember 2008 zu rechnen sei.

2.5. In der Folge sei es zu Verzögerungen gekommen. Im Zuge des Begutachtungsprozesses habe die beklagte Partei Mitte 2009 beschlossen, die NO2-Maßnahmenverordnung und die geplante eigenständige VBA-Verordnung in einer gemeinsamen Verordnung zusammenzufassen. Diese NO2-Maßnahmenverordnung Klagenfurt, LGBI 63/2009, sei schließlich am 1. Dezember 2009 in Kraft getreten. Seither seien drei Anzeigenquerschnitte der VBA für die Kundmachung der Verordnung von der beklagten Partei mitbenutzt worden.

2.6. Im gesamten Vorbereitungsprozess sei zwischen der Klägerin und der beklagten Partei klar gewesen, dass die Kosten für die VBA von der Klägerin als Straßenerhalterin zu tragen seien. Erst im Juni 2010 habe die Klägerin anlässlich der Regierungsvorlage zur IG-L Novelle 2010 ihre Meinung dazu geändert. Unter Berufung auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 30. Juni 2011, 2008/07/0050, habe die Klägerin erstmals im April 2012 für die Jahre 2009 bis 2011 € 207.981,- zuzüglich Umsatzsteuer und 5 % Zinsen p.a., gesamt € 260.034,-, verlangt.

2.7. Im Einzelnen entgegnet die beklagte Partei, dass in Kärnten entgegen dem Vorbringen der Klägerin nicht sieben, sondern lediglich drei VBA-Anzeigenquerschnitte "im Rahmen des IG-L" in Verwendung stünden. Diese drei Standorte seien in §6 der NO2-Maßnahmenverordnung Klagenfurt genau festgelegt. Die von der Klägerin geltend gemachten

Errichtungskosten seien keine "Kundmachungskosten im Sinne des IG-L" und könnten auch nicht über das Heranziehen der jährlichen Abschreibungen auf die beklagte Partei überwälzt werden.

2.8. Die Klägerin beziehe in die der Klage zugrunde gelegten Berechnungen Kosten für VBA mit ein, die nie zur Kundmachung von IG-L Verordnungen verwendet worden seien. Entgegen den Ausführungen der Klägerin sei das Sanierungsgebiet bei Klagenfurt nicht zwölf Kilometer lang. Im betreffenden Autobahnabschnitt gebe es einen Sprung in der "Kilometrierung". Tatsächlich sei das Sanierungsgebiet nur vier Kilometer lang.

2.9. Die von der Klägerin herangezogenen Werte für den Verwendungsanteil durch die Kundmachung der IG-L Verordnung seien nicht nachvollziehbar. Die Betriebs- und Stromkosten bezögen sich auf sieben Anzeigenquerschnitte. Insgesamt lege die Klägerin nicht nachvollziehbar dar, woraus sich die geltend gemachten Werte und Kosten ergäben. Die Berechnungen und das Vorbringen der Klägerin seien nicht schlüssig.

3. Die Klägerin erstattete eine Replik und führt darin im Wesentlichen Folgendes aus:

3.1. Die Ansicht der beklagten Partei, der Klägerin fehle es an der Aktivlegitimation zur Erhebung der Klage, treffe nicht zu. Schon durch das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz, die darin vorgesehene Einräumung des Rechts der Fruchtnießung zugunsten der Klägerin und das Inkrafttreten des entsprechenden Fruchtgenussvertrags zwischen dem Bund und der Klägerin seien alle Rechte und Pflichten des Bundes betreffend die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen Aktiengesellschaft und Alpen Straßen Aktiengesellschaft auf die klagende Partei übergegangen.

Die Klägerin sei nach §14 Abs6 IG-L verpflichtet, als Straßenerhalterin für die Kundmachung von Verordnungen gemäß §10 iVm §14 Abs1 IG-L zu sorgen. Dieser Verpflichtung sei sie anstelle des Bundes als Straßenerhalterin nachgekommen, indem sie die VBA errichtet und in Betrieb gehalten habe. Die beklagte Partei übersehe in diesem Zusammenhang die Bestimmung des §4 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz. Die Kosten für die Errichtung und den Betrieb dieser Anlagen habe vorläufig die Klägerin und nicht der Bund getragen. Die Anlagen stünden im Eigentum der Klägerin. Folglich könne es auch keinen Anspruch der Klägerin gegen den Bund geben.

Daraus ergebe sich, dass es sich nicht um eine Frage der Kostentragung zwischen Bund und Land handeln könne. Vielmehr obliege es der Klägerin, Forderungen im Zusammenhang mit den in ihrem Eigentum stehenden Anlagen einzuklagen, die aus ihr per Gesetz übertragenen Aufgaben resultierten. Die aus dem gesetzlich verankerten Fruchtgenussvertrag zwischen Klägerin und Bund erwachsenden Rechte und Pflichten der Klägerin zögen konsequenter Weise auch deren Aktiv- und Passivlegitimation hinsichtlich der ihr übertragenen Aufgaben und die in Erfüllung dieser Aufgaben getätigten Aufwendungen nach sich.

Die beklagte Partei habe die Klägerin in ihrer Gegenschrift wiederholt als Straßenerhalterin bezeichnet. Es stehe daher außer Streit, dass die Klägerin Straßenerhalterin sei.

3.2. Die Kostenaufstellung der Klägerin trage dem Umstand Rechnung, dass die VBA nicht ausschließlich zur Kundmachung von Verordnungen des Landeshauptmannes nach dem IG-L verwendet würden.

Zur Berechnung der anteiligen Kosten werde die tägliche Schaltdauer für die Kundmachung von Verordnungen nach dem IG-L herangezogen, die wiederum als Grundlage für die Ermittlung eines Monatsmittelwertes diene. Daraus ergebe sich für das Jahr 2009 ein auf Verordnungen nach dem IG-L entfallender Schaltdaueranteil von 55 %, für das Jahr 2010 von 39 %, für das Jahr 2011 von 37 %, für das Jahr 2012 von 40 % und für das Jahr 2013 von 34 %. Die jährlich anfallenden Gesamtkosten seien anteilig im Ausmaß des nach dieser Methode ermittelten Schaltdaueranteils zu verrechnen gewesen.

In der von der beklagten Partei zitierten Machbarkeitsstudie zur VBA Klagenfurt-Villach werde lediglich davon gesprochen, dass die eingesparten Umweltfolgekosten und Fahrzeugbetriebskosten geringe Nutzenanteile mit Werten zwischen 1 % und 4 % darstellten. Dass der Nutzenanteil hinsichtlich der eingesparten Umweltfolgekosten und Fahrzeugbetriebskosten in diesem Bereich liege, bedeute jedoch nicht, dass der Schaltdaueranteil, der auf die Kundmachung von Verordnungen nach dem IG-L entfalle, mit diesem Nutzenanteil übereinstimme. Der Nutzen der Anlage sei nicht mit der Nutzung gleichzusetzen.

3.3. Auch dass die VBA Anfang 2008 anlässlich der Fußball-Europameisterschaft errichtet worden seien, entspreche nicht den Tatsachen. Die Streckenbeeinflussungsanlagen-Anzeigenquerschnitte seien nicht für die Fußball-Europameisterschaft errichtet worden, sondern ausschließlich für die "VBA Umwelt". Diese Errichtung sei als vorgezogene Maßnahme zur Errichtung der "gesamten VBA" erfolgt.

3.4. Es sei außerdem nicht zutreffend, dass zwischen der beklagten Partei und der Klägerin "immer klar gewesen sei", dass die Kosten für die VBA "von der ASFINAG als Straßenerhalterin" zu tragen seien.

Für die Klägerin sei von Beginn an festgestanden, dass die beklagte Partei ebenfalls einen Teil der Errichtungs- und Betriebskosten übernehmen würde, und zwar im Ausmaß entsprechend der Nutzung der VBA für die Reduktion der Luftschadstoffbelastung.

3.5. In der Verordnung des Kärntner Landeshauptmannes vom 31. Jänner 2006 (PM10-Maßnahmenkatalog Klagenfurt, LGBl 4/2006) sei als Sanierungsgebiet gemäß §2 Abs8 IG-L der Autobahnabschnitt zwischen dem Straßenkilometer 305,000 und Straßenkilometer 328,500 festgelegt worden, was den Bau von insgesamt sieben Anzeigenquerschnitten erforderlich gemacht habe. Die Errichtung der sieben Anzeigenquerschnitte für dieses ursprüngliche Sanierungsgebiet sei von der beklagten Partei durch Erlassung der genannten Verordnung veranlasst worden. Ohne die Veranlassung des Baus durch die beklagte Partei hätte die Klägerin diese Anzeigenquerschnitte nicht errichtet.

3.6. Erst zu einem späteren Zeitpunkt im Jahr 2009, als die sieben Anzeigenquerschnitte in Konformität mit dem PM10-Maßnahmenkatalog Klagenfurt und auf Drängen der beklagten Partei bereits errichtet worden waren, sei der PM10-Maßnahmenkatalog Klagenfurt geändert und in der NO2-Maßnahmenverordnung das Sanierungsgebiet nach §2 Abs8 IG-L auf den Autobahnabschnitt zwischen Straßenkilometer 305,500 und 316,828 eingeschränkt worden. Auf Grund dieser später erfolgten Veränderung des ursprünglichen Sanierungsgebietes stünden nunmehr lediglich drei der sieben errichteten Anzeigenquerschnitte für die Anzeige von Verordnungen nach dem IG-L in Verwendung. Dies ändere jedoch nichts an der Tatsache, dass die Errichtung der sieben Anzeigenquerschnitte auf Veranlassung durch die beklagte Partei und unter der Annahme einer anteiligen Kostentragung durch diese erfolgt sei.

3.7. Die beklagte Partei habe daher die anteiligen Errichtungskosten aller sieben Anzeigenquerschnitte zu tragen. Die anteiligen Betriebskosten würden hingegen nur für jene Anzeigenquerschnitte in Rechnung gestellt, die tatsächlich für Kundmachungen nach dem IG-L verwendet würden.

Die anteiligen Errichtungskosten für sieben Anzeigenquerschnitte sowie die anteiligen Betriebskosten für drei Anzeigenquerschnitte beliefen sich auf € 297.788,- s. A. Da der ursprünglichen Berechnung der Klägerin die anteiligen Betriebskosten jedoch zunächst für sieben anstatt nur für drei Anzeigenquerschnitte zu Grunde gelegt waren und der Aktivierungszeitpunkt zu früh angenommen worden sei, weswegen sich nunmehr auch ein geringerer Abschreibungsbetrag ergebe, nehme die Klägerin eine Klagseinschränkung sowie eine Klagsausdehnung auf Grund der nunmehrigen Berücksichtigung der anteiligen Kosten für das Jahr 2013 von ursprünglich € 333.338,- s. A. auf nunmehr € 297.788,- s. A. vor.

Der nunmehr begehrte Betrag ergebe sich aus den anteiligen Kosten der Jahre 2009, 2010, 2011, 2012 und nunmehr auch 2013, die sich wiederum aus dem anteiligen Betrag für die Abschreibung nach IFRS für sieben Anzeigenquerschnitte sowie den Betriebs- und Stromkosten für drei Anzeigenquerschnitte zusammensetzen. Für das Jahr 2009 seien die von der beklagten Partei zu tragenden Kosten daher mit € 7.038,-, für das Jahr 2010 mit € 62.906,-, für das Jahr 2011 mit € 60.485,-, für das Jahr 2012 mit € 64.200,- und für das Jahr 2013 € 53.528,-, somit bis 31. Dezember 2013 insgesamt (zuzüglich 20 % Umsatzsteuer) mit € 297.788,- zu beziffern.

3.8. Schließlich sei darauf hinzuweisen, dass die Frage, unter welchen Prämissen die VBA errichtet worden sei, für die Beantwortung der Frage, wer die Kosten für erfolgte Kundmachungen nach dem IG-L zu tragen habe, unerheblich sei. Tatsächlich und auch von der beklagten Partei unbestritten seien "IG-L Kundmachungen von Verordnungen des Landeshauptmannes" im Einvernehmen zwischen beiden Parteien über die VBA erfolgt.

3.9. Dass die Kosten "nie ein Thema" gewesen seien, erkläre sich schon daher, dass auf Grund der Rechtslage klar gewesen sei, dass die beklagte Partei diese Kosten ersetzen müsse. Es sei aber auch die Frage, ob die Kosten nun "Thema" waren oder nicht, rechtlich irrelevant. Es werde nämlich kein vertraglicher Anspruch geltend gemacht, sondern eben ein gesetzlicher, weshalb die Klage auch nicht vor einem Zivilgericht, sondern beim Verfassungsgerichtshof in einem Verfahren nach Art137 B-VG eingebracht worden sei.

## II. Rechtslage

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1982, mit dem eine Autobahnen- und

Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, mit dem die Planung und Errichtung von Bundesstraßenteilstrecken übertragen wird und mit dem das Bundesministeriengesetz 1973 geändert wird (ASFINAG-Gesetz), BGBl 591/1982, idFBGBl I 46/2014, lauten – auszugsweise – wie folgt:

"§1. Der Bund hat eine Gesellschaft mit dem Firmenwortlaut 'Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft' mit dem Sitz in Wien und einem Grundkapital von mindestens 7 Millionen Euro, deren gesamte Anteile dem Bund vorbehalten bleiben, zu errichten.

§2. (1) Als Unternehmensgegenstand der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist insbesondere vorzusehen die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen, einschließlich der hiezu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur, die Einhebung von zeit- und fahrleistungsabhängigen Mauten von den Nutzern dieser Straßen sowie die Bedienung der von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft mit Ermächtigung des Bundesministers für Finanzen gemäß ArtII §5 eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie für Zwecke der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen eingegangen wurden. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat weiters die nicht unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen sowie die Grundstücke und Hochbauten, die in das Eigentum der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Grund des Bundesgesetzes über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen (Artikel 5 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, BGBl I Nr 50/2002) übertragen wurden, zu verwerten und zu verwalten. Als weiterer Unternehmensgegenstand kann die Durchführung von Teilen der Betriebsagenden im System für digitale Kontrollgeräte im Straßenverkehr vorgesehen werden.

(2)-(5) [...]"

2. Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Einbringung der Anteilsrechte des Bundes an den Bundesstraßengesellschaften in die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft und der Einräumung des Rechts der Fruchtnießung zugunsten dieser Gesellschaft (ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997), BGBl I 113/1997, idFBGBl I 26/2006, lauten – auszugsweise – wie folgt:

"§2. (1) Der Bundesminister für Finanzen hat der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft das Recht der Fruchtnießung (§§509 ff ABGB) an allen Bestandteilen (§3 Bundesstraßengesetz 1971) bestehender und künftig zu errichtender Bundesstraßen gemäß §§1 und 7 Abs1 Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, BGBl Nr 201/1996, in der jeweils geltenden Fassung zu übertragen.

(2)-(3) [...]"

§3. Das Recht der Fruchtnießung an dem im Fruchtgenußvertrag zu bezeichnenden Bundesvermögen gemäß §2 wird von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Unterfertigung des unter §2 bezeichneten Vertrages mit Wirksamkeit zum 1. Jänner 1997 erworben. §481 ABGB ist nicht anwendbar. Dieses Recht der Fruchtnießung stellt ein nicht abnutzbares Wirtschaftsgut dar.

§4. Ab Inkrafttreten des Fruchtgenußvertrages gehen alle Rechte und Pflichten des Bundes betreffend die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen Aktiengesellschaft und Alpen Straßen Aktiengesellschaft auf die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft über. Unberührt bleiben die gesetzlich geregelten hoheitlichen Aufgaben des Bundes."

3. Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe, mit dem die Gewerbeordnung 1994, das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz und das Ozongesetz geändert werden (Immissionsschutzgesetz-Luft, IG-L), BGBl I 115/1997, idFBGBl I 70/2007, lauten – auszugsweise – wie folgt:

"Ziele des Gesetzes

§1. (1) Ziele dieses Bundesgesetzes sind

1. der dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie der Schutz des Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen;
2. die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen und
3. die Bewahrung der besten mit nachhaltiger Entwicklung verträglichen Luftqualität in Gebieten, die bessere Werte für

die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß §3 Abs3 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte, sowie die Verbesserung der Luftqualität durch geeignete Maßnahmen in Gebieten, die schlechtere Werte für die Luftqualität aufweisen als die in den Anlagen 1, 2 und 5 oder in einer Verordnung gemäß §3 Abs3 genannten Immissionsgrenz- und -zielwerte.

(2) Zur Erreichung dieser Ziele (Abs1) wird ein Instrumentarium insbesondere zur vorsorglichen Verringerung der Immission von Luftschatdstoffen und für gebietsbezogene Maßnahmen zur Verringerung der durch den Menschen beeinflußten (anthropogenen) Emission und der Immission von Luftschatdstoffen geschaffen.

[...]

#### Anordnung von Maßnahmen

§10. (1) Maßnahmen gemäß §§13 bis 16 sind im Rahmen und auf Grundlage des Programms gemäß §9a vom Landeshauptmann oder Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, sofern dieser gemäß §9a Abs6 zuständig ist, spätestens 24 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Grenzwertüberschreitung festgestellt wurde, mit Verordnung unter Beachtung der Grundsätze des §9b anzuordnen.

(2) [...]

#### Maßnahmen für den Verkehr

§14. (1) Für Kraftfahrzeuge im Sinne des §2 Z1 Kraftfahrgesetz 1967 (KFG), BGBl Nr 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen können

1. Geschwindigkeitsbeschränkungen und

2. zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs

angeordnet werden. Als zeitliche und räumliche Beschränkung gelten insbesondere auch die Anordnung autofreier Tage, wechselweise Fahr- und Parkverbote für Kraftfahrzeuge mit geraden und ungeraden Kennzeichen, Fahrverbote an hochbelasteten Tagen, temporäre Parkverbote zur Straßenreinigung und Fahrverbote für Fahrzeuge, die bestimmte Verbrauchs- und Abgaswerte nicht erfüllen. Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Darüber hinaus ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen.

(1a) Zur Anordnung von Beschränkungen gemäß Abs1 Z1 für die Dauer erhöhter Neigung zu Grenzwertüberschreitungen sowie zum optimierten Einsatz von temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen können flexible Systeme, wie immissionsabhängige Verkehrsbeeinflussungsanlagen, verwendet werden.

(2)-(5) [...]

(6) Anordnungen gemäß Abs1 sind, soweit dies möglich ist, durch Straßenverkehrszeichen gemäß §§52 StVO kundzumachen; die Zeichen sind mit einer Zusatztafel mit dem Wortlaut 'Immissionschutzgesetz-Luft' oder 'IG-L' zu versehen. Für die Kundmachung, Aufstellung und Beschaffenheit der Zeichen gelten §44 Abs1, 1a, 2, 2b, 3 und 4 sowie §§48, 51 und 54 StVO sinngemäß mit der Maßgabe, dass beim Einsatz eines flexiblen Systems, wie zB einer Verkehrsbeeinflussungsanlage, die Zusatztafel auch an anderer Stelle des Anzeigenquerschnitts, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Zeichen gemäß §50 Z16 StVO, angebracht werden kann. Der jeweilige Straßenerhalter hat für die Kundmachung zu sorgen.

(6a) Der Landeshauptmann kann für bestimmte Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), die mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß §44 Abs1a StVO 1960 ausgestattet sind, für den Fall zu erwartender Überschreitungen von Grenzwerten gemäß Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß §3 Abs3 durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen, die auf Grund der örtlichen, topographischen, meteorologischen und luftschatdstoffrelevanten Gegebenheiten zur Hintanhaltung der Grenzwertüberschreitungen notwendig sind.

(6b) In der Verordnung gemäß Abs6a sind festzusetzen:

1. der Streckenabschnitt, auf dem die Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten sollen, und

2. die Höhe der Geschwindigkeitsbeschränkungen, die bei zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen jeweils gelten sollen

3. die Parameter für die In- und Außerkraftsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen.

(6c) Die Kundmachung von Verordnungen gemäß Abs6a erfolgt mittels eines Verkehrsbeeinflussungssystems (§44 Abs1a StVO 1960). Der örtliche und zeitliche Umfang der von der Behörde verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dabei durch die Anzeige der betreffenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung bestimmt, als ob der örtliche und zeitliche Umfang von der Behörde bestimmt worden wäre.

(6d) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie per Verordnung die allgemeinen Kriterien festzulegen, auf deren Basis der Landeshauptmann die Parameter gemäß Abs6b Z3 anordnet.

(7) [...]

Vollziehung, Behörde

§17. (1) Sofern Abs2 nicht anderes bestimmt, ist die nach den anzuwendenden bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die jeweilige Angelegenheit zuständige Behörde mit der Vollziehung der gemäß §10 angeordneten Maßnahmen betraut. Ist die Zuständigkeit mehrerer Behörden gegeben, ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig; sofern auch eine Zuständigkeit des Landeshauptmanns besteht, dieser.

(2) Erfolgt nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften die Vollziehung einer Angelegenheit in unmittelbarer Bundesverwaltung, so ist für die Vollziehung der gemäß §10 angeordneten Maßnahmen die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

(3)-(4) [...]"

4. Das IG-L wurde mit Artikel I des Bundesgesetzes, mit dem das Immissionsschutzgesetz-Luft und das Bundesluftreinhaltegesetz geändert werden und das Bundesgesetz über ein Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen aufgehoben wird, BGBl I 77/2010, geändert.

§14 IG-L lautet in der Fassung BGBl I 77/2010 – auszugsweise – wie folgt:

"Maßnahmen für Kraftfahrzeuge

§14. (1) Für Kraftfahrzeuge im Sinne des §2 Abs1 Z1 KFG 1967, BGBl Nr 267, oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen können Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden. Wenn derartige Beschränkungen Autobahnen oder Schnellstraßen betreffen, ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Diese Beschränkungen auf Autobahnen oder Schnellstraßen können für bis zu drei Monate angeordnet werden. Darüber hinaus ist, ausgenommen bei Verordnungen gemäß Abs6a, das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen. Als zeitliche und räumliche Beschränkungen gelten insbesondere dauernde oder vorübergehende

1. Verbote für bestimmte Kraftfahrzeugklassen sowie Kraftfahrzeuge mit bestimmten Abgasklassen,
2. Verbote für Kraftfahrzeuge mit bestimmten Ladungen,
3. Fahrverbote für bestimmte Tage oder bestimmte Tageszeiten,
4. Anordnungen für den ruhenden Verkehr.

Zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Dauer erhöhter Neigung zu Grenzwertüberschreitungen sowie zum optimierten Einsatz von temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen können flexible Systeme, wie immissionsabhängige Verkehrsbeeinflussungsanlagen, verwendet werden.

(2)-(5) [...]

(6) Anordnungen gemäß Abs1 sind, soweit dies möglich ist, durch Straßenverkehrszeichen gemäß §52 StVO 1960 kundzumachen; die Zeichen sind mit einer Zusatztafel mit dem Wortlaut 'Immissionsschutzgesetz-Luft' oder 'IG-L' zu versehen. Für die Kundmachung, Aufstellung und Beschaffenheit der Zeichen gelten §44 Abs1, 1a, 2 und 4 sowie §§48, 51 und 54 StVO 1960 sinngemäß mit der Maßgabe, dass beim Einsatz eines flexiblen Systems, wie zB einer

Verkehrsbeeinflussungsanlage, die Zusatztafel auch an anderer Stelle des Anzeigenquerschnitts, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Zeichen gemäß §50 Z16 StVO 1960, angebracht werden kann. Der jeweilige Straßenerhalter hat für die Kundmachung zu sorgen. Anordnungen gemäß Abs1, die flächenhaft für ein bestimmtes Gebiet gelten und nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand mit Straßenverkehrszeichen gemäß §52 StVO 1960 kundgemacht werden können, können im Landesgesetzblatt kundgemacht werden. Der Inhalt dieser Anordnungen ist auf der Internetseite des Landes für jedermann zugänglich zu machen. Anordnungen des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, die im gesamten Bundesgebiet gelten, können durch Kundmachung im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden. Der Inhalt dieser Anordnungen ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für jedermann zugänglich zu machen. Auf den Inhalt von solchen Anordnungen, die ausschließlich im Landes- oder Bundesgesetzblatt kundgemacht werden, ist jedenfalls mittels Hinweisschildern ausreichend aufmerksam zu machen.

(6a) Der Landeshauptmann kann für bestimmte Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen), die bereits mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß §44 Abs1a StVO 1960 ausgestattet sind, für den Fall zu erwartender Überschreitungen von Grenzwerten gemäß Anlage 1 und 2 oder einer Verordnung gemäß §3 Abs5 durch Verordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen festlegen, die auf Grund der örtlichen, topographischen, meteorologischen und luftschadstoffrelevanten Gegebenheiten zur Hintanhaltung der Grenzwertüberschreitungen notwendig sind; in diesem Fall sind die Kosten der Adaptierung des Verkehrsbeeinflussungssystems und zusätzliche Betriebskosten dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) vom Land zu ersetzen. Der Landeshauptmann kann eine derartige Verordnung auch für Streckenabschnitte im hochrangigen Straßennetz, die nicht mit einem Verkehrsbeeinflussungssystem gemäß §44 Abs1a StVO 1960 ausgestattet sind, erlassen; diesfalls sind die Errichtungs- und Betriebskosten des Verkehrsbeeinflussungssystems anteilmäßig zwischen Bund (Bundesstraßenverwaltung) und dem Land gemäß dem voraussichtlichen Verwendungszweck der Verkehrsbeeinflussungsanlage aufzuteilen.

(6b) In der Verordnung gemäß Abs6a sind festzusetzen:

1. der Streckenabschnitt, auf dem die Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten sollen,
2. die Höhe der Geschwindigkeitsbeschränkungen, die bei zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen jeweils gelten sollen, und
3. die Parameter für die In- und Außerkraftsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen.

(6c) Die Kundmachung von Verordnungen gemäß Abs6a erfolgt mittels eines Verkehrsbeeinflussungssystems (§44 Abs1a StVO 1960). Der örtliche und zeitliche Umfang der von der Behörde verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dabei durch die Anzeige der betreffenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung bestimmt, als ob der örtliche und zeitliche Umfang von der Behörde bestimmt worden wäre.

(6d) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung die allgemeinen Kriterien festzulegen, auf deren Basis der Landeshauptmann die Parameter gemäß Abs6b Z3 anordnet.

(7)-(8) [...]"

5. Die Verordnung des Landeshauptmannes von Kärnten vom 10. Jänner 2006, mit der zum Immissionsschutz gegen PM10 ein Maßnahmenkatalog für die Landeshauptstadt Klagenfurt nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft erlassen wird (PM10-Maßnahmenkatalog Klagenfurt), LGBI 4/2006, in der Stammfassung, lautet – auszugsweise – wie folgt:

"§1 Sanierungsgebiet

Sanierungsgebiet gemäß §2 Abs8 IG-L ist das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Klagenfurt gemäß §2 Abs1 des Klagenfurter Stadtrechts 1998, LGBI Nr 70, zuletzt geändert durch das Landesgesetz LGBI Nr 12/2004.

§2 Maßnahmen für den Verkehr

(1) Für Kraftfahrzeuge im Sinn des §2 Z1 des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG), BGBI Nr 267, soweit sie nicht unter eine Ausnahme gemäß Abs5 fallen, sind nach Maßgabe des Abs2 folgende Anordnungen umzusetzen:

a) Geschwindigkeitsbeschränkungen (§52 lita Z10a und 10b der Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBI Nr 159, zuletzt in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI I Nr 99/2005) von

1. [...]

2. 100 km/h auf Autobahnen innerhalb des Sanierungsgebietes (von km 305,0 bis km 328,500), sofern nicht schon nach anderen Rechtsvorschriften eine niedrigere oder dieselbe Höchstgeschwindigkeit zugelassen ist;

b)-d) [...]

(2) Die zuständige Behörde hat Anordnungen nach Abs1 lit a) jeweils in der Zeit vom 1. November bis 31. März des Folgejahres umzusetzen. Sie hat Anordnungen nach Abs1 lit b) nach Ablauf einer Umsetzungsfrist von höchstens einem Monat, gerechnet ab dem Tag des In-Kraft-Tretens dieser Verordnung, jeweils in der Zeit vom 1. November bis 31. März des Folgejahres umzusetzen. Sie hat Anordnungen nach Abs1 lit c) und d) innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren, gerechnet ab dem Tag des In-Kraft-Tretens dieser Verordnung, jeweils nur dann umzusetzen, wenn folgende Voraussetzungen zutreffen:

a)-b) [...]

(3) [...]

(4) Anordnungen gemäß Abs1 wirken direkt auf Grund der Kundmachung durch Straßenverkehrszeichen oder, sofern die Voraussetzungen nach §44 Abs3 StVO 1960 zutreffen, durch Anschlag auf der Amtstafel der Behörde (§10 Abs6 IG-L).

(5) [...]"

6. Die Verordnung des Landeshauptmannes von Kärnten vom 10. November 2009, mit der zur Verringerung der Immission des Luftschadstoffes NO<sub>2</sub> nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) Maßnahmen für die Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee angeordnet werden (NO<sub>2</sub>-Maßnahmenverordnung Klagenfurt), LGBl 63/2009, idG LGBl 2/2012, lautet – auszugsweise – wie folgt:

#### "§1 Zielbestimmung

Ziel dieser Verordnung ist, die durch den Straßenverkehr verursachten Stickstoffdioxidemissionen (NO<sub>2</sub>) zu verringern und dadurch die Luftqualität (Luftgüte) zu verbessern. Dieses Ziel soll unter anderem durch eine immissionsabhängige Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der A2 Süd Autobahn im Bereich zwischen der Anschlussstelle Klagenfurt Ost und der Anschlussstelle Klagenfurt-Flughafen und verkehrslenkende Maßnahmen im Innenstadtbereich erreicht werden. Die dadurch erreichte Verbesserung der Luftqualität dient dem dauerhaften Schutz der Gesundheit der Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie dem Schutz der Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen.

#### §2 Sanierungsgebiete

Als Sanierungsgebiete gemäß §2 Abs8 IG-L werden

1. jene Teilstrecke der A2 Süd Autobahn, die zwischen folgenden Punkten liegt:

a) in Fahrtrichtung Villach die Strecke von Straßenkilometer 305.500 bis 316.828;

b) in Fahrtrichtung Wien die Strecke von Straßenkilometer 316.990 bis 305.035 und

2. das Gebiet der Katastralgemeinde Klagenfurt

festgelegt.

[...]

#### §4 Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA)

(1) Für das Sanierungsgebiet gemäß §2 Z1 wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h festgesetzt, wenn

1. der Immissionsbeitrag der Pkw-ähnlichen Fahrzeuge den Schwellenwert 1 um mindestens 1 ppb (1 µl/m<sup>3</sup>) als Halbstundenmittelwert oder

2. die bei der Luftgütemessstation gemessene Schadstoffkonzentration für Stickstoffdioxid den Schwellenwert 2 als Halbstundenmittelwert oder

3. der bei der Luftgütemessstation zwischen 1 und 5 Uhr ermittelte geringste Halbstundenwert für Stickstoffdioxid den Schwellenwert 3

übersteigt.

(2) Eine Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß Abs1 wird aufgehoben,

1. wenn im Fall des Abs1 Z1 der Immissionsbeitrag der PKW-ähnlichen Fahrzeuge den Schwellenwert 1 um mindestens 1 ppb (1 µl/m<sup>3</sup>) NO<sub>x</sub> als Halbstundenmittelwert unterschreitet, oder

wenn

2. im Fall des Abs1 Z2 die bei der Luftgütemessstation gemessene Schadstoffkonzentration für Stickstoffdioxid den Schwellenwert 2 als Halbstundenmittelwert unterschreitet, oder

3. im Fall des Abs1 Z3 um 18 Uhr desselben Kalendertages, sofern nicht eine Beschränkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit aufgrund von Abs1 Z1 oder Z2 gilt.

(3) Jede halbe Stunde sind die Immissionsbeiträge neu zu berechnen. Sowohl die Anordnung als auch die Aufhebung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann frühestens nach einer Stunde wieder geändert werden.

(4) Unbeschadet der Abs1 und 2 wird für das Sanierungsgebiet gemäß §2 Z1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit in der Zeit vom 1. Oktober eines jeden Jahres bis zum 31. März des Folgejahres mit 100 km/h festgesetzt, solange für einen Zeitraum von mehr als 24 Stunden

1. die für die Berechnung des Immissionsbeitrags erforderlichen Daten auf Grund eines technischen Gebrechens nicht erhoben werden können, oder

2. die Berechnung des Immissionsbeitrags aus sonstigen Gründen nicht durchgeführt werden kann.

(5) Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß Abs1 bis 3 gilt nicht, wenn bereits nach anderen Rechtsvorschriften eine niedrigere oder dieselbe Höchstgeschwindigkeit angeordnet ist.

[...]

## §6 Kundmachung

(1) Maßnahmen gemäß §4 Abs1, 2 und 4 sind gemäß §14 Abs6c Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L),BGBI I Nr 115/1997, in der Fassung des Bundesgesetzes,BGBI I Nr 70/2007, mittels eines Verkehrsbeeinflussungssystems (§44 Abs1a StVO 1960) kundzumachen.

(2) Die Standorte der Anzeigenquerschnitte für das Verkehrsbeeinflussungssystem werden wie folgt festgelegt:

1. In Fahrtrichtung Villach bei Straßenkilometer 305.500;

2. In Fahrtrichtung Wien bei Straßenkilometer 316.990 und 305.035.

(3) Sofern die Kundmachung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit gemäß §4 für einen Zeitraum von mehr als 24 Stunden nicht über Anzeigenquerschnitte des Verkehrsbeeinflussungssystems erfolgen kann, hat diese abweichend von Abs1 durch Verkehrszeichen im Sinne des §52 StVO 1960, zu erfolgen. Die Standorte dieser Verkehrszeichen haben den Standorten der Anzeigenquerschnitte gemäß Abs2 zu entsprechen.

(4) [...]

## §7 In-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt, soweit §44 Abs1 StVO nicht Abweichendes bestimmt, an dem der Kundmachung im Landesgesetzblatt folgenden Monatsersten in Kraft."

### III. Erwägungen

#### 1. Zur Zulässigkeit der Klage

1.1. Gemäß Art137 B-VG erkennt der Verfassungsgerichtshof über vermögensrechtliche Ansprüche gegen den Bund, ein Land, eine Gemeinde oder einen Gemeindeverband, die weder im ordentlichen Rechtsweg auszutragen noch durch Bescheid einer Verwaltungsbehörde zu erledigen sind.

1.2. Die klagende Partei macht einen vermögensrechtlichen Anspruch gegen das Land Kärnten geltend, dessen

Wurzel im öffentlichen Recht, nämlich im Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe, mit dem die Gewerbeordnung 1994, das Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen, das Berggesetz 1975, das Abfallwirtschaftsgesetz und das Ozongesetz geändert werden (Immissionsschutzgesetz-Luft, IG-L), BGBl I 115/1997, und der Verordnung des Landeshauptmannes von Kärnten vom 10. November 2009, mit der zur Verringerung der Immission des Luftschadstoffes NO<sub>2</sub> nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) Maßnahmen für die Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee angeordnet werden (NO<sub>2</sub>-Maßnahmenverordnung Klagenfurt), LGBl 63/2009, sowie im F-VG 1948 liegt.

Der Anspruch ist nicht im ordentlichen Rechtsweg auszutragen, weil weder ein Gesetz die ordentlichen Gerichte ausdrücklich zur Entscheidung darüber beruft, noch sich deren Zuständigkeit aus §1 JN herleiten lässt. Der Anspruch ist aber auch nicht durch Bescheid einer Verwaltungsbehörde zu erledigen, weil keine gesetzliche Bestimmung besteht, die in solchen Fällen eine Verwaltungsbehörde zur Entscheidung beruft. Der Anspruch kann daher gemäß Art137 B-VG beim Verfassungsgerichtshof geltend gemacht werden.

1.3. Die beklagte Partei bestreitet die aktive Klagslegitimation der klagenden Partei. Sie ist damit nicht im Recht: Maßgebend für die Legitimation der klagenden Partei können nur die Tatsachenbehauptungen der Klage sein, aus denen der Anspruch abgeleitet wird. Wenn die Klägerin danach einen ihr gegen die beklagte Partei zustehenden Anspruch behauptet, dann ist damit allein schon die Legitimation zur Klage gegeben, möge die Klagebehauptung richtig sein oder nicht (VfSlg 2306/1952).

1.4. Da im Verfahren auch sonst kein Prozesshindernis hervorgekommen ist, erweist sich die Klage insgesamt als zulässig.

## 2. In der Sache

### 2.1. Die Klage ist nicht begründet.

2.1.1. §2 F-VG 1948 bestimmt, dass der Bund und die übrigen Gebietskörperschaften, sofern die zuständige Gesetzgebung nichts anderes bestimmt, den Aufwand tragen, der sich aus der Besorgung ihrer Aufgaben ergibt. Daraus folgt nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes auch, dass eine Gebietskörperschaft Anspruch auf Kostenersatz gegen eine andere Gebietskörperschaft hat, wenn sie einen Aufwand trägt, den nach der Grundregel des §2 F-VG 1948 diese andere Gebietskörperschaft zu tragen hat, und eine abweichende Kostentragungsregel nicht besteht (vgl. zB VfSlg 9507/1982, 11.939/1988, 14.168/1995, 16.739/2002, 16.992/2003).

2.1.2. Der Umstand, dass die Klage von der aktivlegitimierte ASFINAG und nicht vom Bund erhoben wurde, ändert an der grundsätzlichen Anwendbarkeit des §2 F-VG 1948 nichts: Nach §2 Abs1 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 war der ASFINAG das Recht der Fruchtnießung an allen Bestandteilen bestehender und künftig zu errichtender Bundesstraßen zu übertragen. Die gesamten Anteile an der ASFINAG sind dem Bund vorbehalten (§1 ASFINAG-Gesetz). Die Aufgaben der Rechtsträgerschaft des Bundes betreffend die Bundesstraßen wurden sohin an eine Gesellschaft übertragen, die vollständig im Eigentum des Bundes steht. Dass sich der Bund eines ausgegliederten Rechtsträgers zur Erfüllung seiner Aufgaben bedient, ändert nichts daran, dass die Aufgaben weiterhin solche des Bundes bleiben und die finanzverfassungsrechtlichen Aufwandstragungsregeln anwendbar bleiben.

2.1.3. Für die Fälle der sogenannten mittelbaren Bundesverwaltung – ein solcher Fall liegt hier vor – hat der Verfassungsgerichtshof im Erkenntnis VfSlg 9507/1982 ausgesprochen, dass zu besorgende Staatsaufgaben der Gebietskörperschaften iSd §2 F-VG 1948 auch dann gegeben sind, wenn die Gebietskörperschaft von Rechts wegen gehalten ist, Angelegenheiten einer anderen Gebietskörperschaft für diese nach deren Weisungen und unter deren Verantwortung zu führen. Der Verfassungsgerichtshof hat daraus freilich nicht eine unbeschränkte Kostentragungspflicht der besorgenden Gebietskörperschaft abgeleitet. Eine Kostentragungspflicht der besorgenden Gebietskörperschaft ist in Fällen mittelbarer Verwaltung nach dieser Entscheidung zwar für den Personalaufwand und den Amtssachaufwand anzunehmen (somit praktisch für die Behördenorganisation und die notwendigen Hilfsmittel), hingegen nicht für jenen Sachaufwand, der mit der konkreten Tätigkeit der Behörde erst entsteht (konkreter Sachaufwand), und ebenso wenig für den sogenannten Zweckaufwand, das sind jene Aufwendungen, die von vornherein unmittelbar für einen bestimmten Zweck gemacht werden. Für diese Aufwandskategorien ist somit auch nach der zitierten Entscheidung im Bereich mittelbarer Verwaltung keine Kostentragungspflicht der besorgenden Gebietskörperschaft anzunehmen, sondern eine Ersatzpflicht jener Gebietskörperschaft, der die aufwandsverursachende Aufgabe zuzuordnen ist (vgl. VfSlg 16.739/2002, 16.992/2003).

2.1.4. Für die Abgrenzung des konkreten Sachaufwandes vom Amtssachaufwand hat der Verfassungsgerichtshof für maßgebend erachtet, ob der Aufwand unmittelbar durch ein konkretes Verwaltungsverfahren ausgelöst wird oder unabhängig davon anfällt (vgl. VfSlg 15.111/1998, wonach der in einem Wasserrechtsverfahren erst mit der konkreten Ermittlungstätigkeit der Behörde entstehende Ermittlungsaufwand als "konkreter Sachaufwand" anzusehen ist, und VfSlg 16.739/2002, wonach Zeugen-, Sachverständigen- und Dolmetschergebühren in Verfahren vor den UVS als "konkreter Sachaufwand" zu qualifizieren sind).

2.1.5. Die von der Klägerin geltend gemachten Kosten werden durch die Anzeige von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Anzeigenquerschnitten einer Verkehrsbeeinflussungsanlage verursacht. Die ordnungsgemäße Kundmachung der entsprechenden Verordnung, nämlich der NO2-Maßnahmenverordnung Klagenfurt, im Kärntner Landesgesetzblatt ist die Grundlage für die Anzeige der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Anzeigenquerschnitten. Mit der Errichtung und dem Betrieb der Verkehrsbeeinflussungsanlage erfüllte die Klägerin jedenfalls insoweit Aufgaben der beklagten Partei, als Anzeigenquerschnitte dieser Anlage zur Anzeige von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Grund der NO2-Maßnahmenverordnung Klagenfurt der beklagten Partei von der Klägerin zur Verfügung gestellt wurden. Zur Erfüllung dieser Aufgabe ist die Klägerin als Straßenerhalterin durch §14 Abs6 IG-L ("Der jeweilige Straßenerhalter hat für die Kundmachung zu sorgen.") verpflichtet.

2.1.6. Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes stellen Kosten für die Herstellung, Anschaffung, Anbringung und Erhaltung von Verkehrszeichen, die der Kennzeichnung von Geboten und Verboten dienen, die durch Verordnungen festgelegt wurden, keinen Amtssachaufwand dar (VfSlg 5681/1968). Sie sind zutreffend als "konkreter Sachaufwand" zu sehen (vgl. Buchsteiner, Die Verpflichtung der Gebietskörperschaften zur Tragung ihres Aufwandes, 1998, 34 f.). In diesem Sinne entstand durch di

**Quelle:** Verfassungsgerichtshof VfGH, <http://www.vfgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)