

TE Vfgh Erkenntnis 2008/10/10 G5/07

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 10.10.2008

Index

96 Straßenbau

96/01 Bundesstraßengesetz 1971

Norm

B-VG Art7 Abs1 / Gesetz

B-VG Art10 Abs1 Z9

B-VG Art18 Abs1

B-VG Art15a

StGG Art5

BStG 1971 §10 Abs3

F-VG 1948 §2, §4

1. B-VG Art. 7 heute
2. B-VG Art. 7 gültig ab 01.08.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
3. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.2004 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
4. B-VG Art. 7 gültig von 16.05.1998 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 68/1998
5. B-VG Art. 7 gültig von 14.08.1997 bis 15.05.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/1997
6. B-VG Art. 7 gültig von 01.07.1988 bis 13.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 341/1988
7. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.1975 bis 30.06.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
8. B-VG Art. 7 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
9. B-VG Art. 7 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
1. B-VG Art. 10 heute
2. B-VG Art. 10 gültig ab 01.01.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2019
3. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.2019 bis 31.12.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
4. B-VG Art. 10 gültig von 01.08.2016 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2016
5. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 115/2013
6. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 59/2013
7. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.2014 bis 30.04.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
8. B-VG Art. 10 gültig von 01.05.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 59/2013
9. B-VG Art. 10 gültig von 01.07.2012 bis 30.04.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
10. B-VG Art. 10 gültig von 01.04.2012 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 12/2012
11. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.2012 bis 31.03.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2011
12. B-VG Art. 10 gültig von 01.07.2008 bis 31.12.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008
13. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.2008 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008
14. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.2006 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 106/2005

15. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.2005 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
16. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
17. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.1999 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 8/1999
18. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.1995 bis 31.12.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 1013/1994
19. B-VG Art. 10 gültig von 01.07.1994 bis 31.12.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 508/1993
20. B-VG Art. 10 gültig von 31.07.1993 bis 30.06.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 508/1993
21. B-VG Art. 10 gültig von 01.05.1993 bis 30.07.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 276/1992
22. B-VG Art. 10 gültig von 01.05.1993 bis 30.04.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 565/1991
23. B-VG Art. 10 gültig von 06.06.1992 bis 30.04.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 276/1992
24. B-VG Art. 10 gültig von 01.07.1990 bis 05.06.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 445/1990
25. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.1989 bis 30.06.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 685/1988
26. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.1985 bis 31.12.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 490/1984
27. B-VG Art. 10 gültig von 01.07.1983 bis 31.12.1984 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 175/1983
28. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.1975 bis 30.06.1983 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
29. B-VG Art. 10 gültig von 29.05.1974 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 287/1974
30. B-VG Art. 10 gültig von 22.01.1969 bis 28.05.1974 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 27/1969
31. B-VG Art. 10 gültig von 01.01.1961 bis 21.01.1969 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 148/1960
32. B-VG Art. 10 gültig von 17.12.1958 bis 31.12.1960 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 271/1958
33. B-VG Art. 10 gültig von 31.12.1954 bis 16.12.1958 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 8/1955
34. B-VG Art. 10 gültig von 19.12.1945 bis 30.12.1954 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
35. B-VG Art. 10 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. B-VG Art. 18 heute
2. B-VG Art. 18 gültig ab 01.07.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
3. B-VG Art. 18 gültig von 01.01.2004 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
4. B-VG Art. 18 gültig von 01.01.2002 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/2001
5. B-VG Art. 18 gültig von 01.01.1999 bis 31.12.2001 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/2001
6. B-VG Art. 18 gültig von 01.01.1999 bis 31.12.1996 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 8/1999
7. B-VG Art. 18 gültig von 01.01.1997 bis 31.12.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/2001
8. B-VG Art. 18 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1996 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
9. B-VG Art. 18 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. B-VG Art. 15a heute
2. B-VG Art. 15a gültig ab 01.01.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
3. B-VG Art. 15a gültig von 01.01.1975 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974

1. StGG Art. 5 heute
2. StGG Art. 5 gültig ab 23.12.1867

1. BStG 1971 § 10 heute
2. BStG 1971 § 10 gültig ab 30.07.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 62/2011
3. BStG 1971 § 10 gültig von 10.05.2006 bis 29.07.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2006
4. BStG 1971 § 10 gültig von 20.08.1999 bis 09.05.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 182/1999
5. BStG 1971 § 10 gültig von 01.09.1971 bis 19.08.1999

1. F-VG 1948 § 2 heute
2. F-VG 1948 § 2 gültig ab 01.01.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
3. F-VG 1948 § 2 gültig von 01.01.1948 bis 31.12.2003

Leitsatz

Abweisung des Antrags der Wiener Landesregierung auf Aufhebung einer Bestimmung des Bundesstraßengesetzes über die Errichtung der Autobahn-Verbindungsspanne Rothneusiedl unter der Voraussetzung eines Kostenbeitrags vom Land Wien auf Grund einer Art 15a-Vereinbarung; kein Verstoß gegen die bundesstaatliche Kompetenzverteilung und das finanzausgleichsrechtliche Sachlichkeitsgebot; kein rechtlicher Zwang zum Abschluss einer Vereinbarung; weniger strenge Anforderungen der Bestimmtheit an eine Selbstbindungsnorm

Spruch

Der Antrag wird abgewiesen.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I. 1. Die Wiener Landesregierung stellt aufgrund ihresrömisches eins. 1. Die Wiener Landesregierung stellt aufgrund ihres Beschlusses vom 23. Jänner 2007 den auf Art140 B-VG gestützten Antrag, der Verfassungsgerichtshof möge §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. 286/1971 in der Fassung BGBl. I 58/2006 als verfassungswidrig aufheben. Beschlusses vom 23. Jänner 2007 den auf Art140 B-VG gestützten Antrag, der Verfassungsgerichtshof möge §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971, Bundesgesetzblatt 286 aus 1971, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 58 aus 2006, als verfassungswidrig aufheben.

2. Die angefochtene Bestimmung steht in folgendem rechtlichen Zusammenhang:

Das F-VG 1948 regelt den Wirkungsbereich des Bundes und der Länder auf dem Gebiete des Finanzwesens. Der Bund und die übrigen Gebietskörperschaften tragen grundsätzlich den Aufwand, der sich aus der Besorgung ihrer Aufgaben ergibt, sofern die zuständige Gesetzgebung nichts anderes bestimmt (§2 F-VG). Eine abweichende Regelung über den Aufwand muss sohin durch die zuständige Gesetzgebung erfolgen (VfSlg. 2604/1953) und hat in Übereinstimmung mit der Verteilung der Lasten der öffentlichen Verwaltung zu erfolgen und darauf Bedacht zu nehmen, dass die Grenzen der Leistungsfähigkeit der beteiligten Gebietskörperschaften nicht überschritten werden (§4 F-VG).

§10 Bundesstraßengesetz 1971 (kurz: BStG 1971) in der Fassung BGBl. I 58/2006 lautet (der angefochtene Teil ist hervorgehoben): §10 Bundesstraßengesetz 1971 (kurz: BStG 1971) in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 58 aus 2006, lautet (der angefochtene Teil ist hervorgehoben):

"§10. (1) Muss eine Bundesstraße wegen der besonderen Art oder Häufigkeit der Benützung durch eine Unternehmung oder durch deren Kunden und Lieferanten in einer kostspieligeren Weise geplant, gebaut oder erhalten werden, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr notwendig wäre, so hat die Unternehmung dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Mehrkosten zu vergüten.

1. (2) Absatz 2 Länder, Gemeinden und andere juristische Personen können Beiträge zu Planung, Bau oder Erhaltung von Bundesstraßen an den Bund (Bundesstraßenverwaltung) leisten.

1. (3) Absatz 3 Der Abschnitt gemäß Verzeichnis 1, Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), Nummer A 24 'Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl Knoten Hanssonkurve (A23) - Knoten Rothneusiedl (S1)' wird unter der Voraussetzung errichtet, dass auf Grundlage einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG zwischen Bund und Land Wien ein substantieller Kostenbeitrag für Planung und Bau vom Land Wien geleistet wird."

3. Die Wiener Landesregierung legt die Bedenken gegen die angefochtene Bestimmung wie folgt dar (Hervorhebungen im Original):

"1. Verletzung der verfassungsgemäßen Kompetenzaufteilung, Verstoß gegen Art10 Abs1 Z9 B-VG:

Gemäß Art10 Abs1 Z9 B-VG ist die Gesetzgebung und Vollziehung in Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge außer der Straßenpolizei Bundessache. Die A 24-Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl ist im Verzeichnis 1 - Bundesstraßen A (Autobahnen) des Bundesstraßengesetzes 1971 angeführt, stellt daher einen zu einer Bundesstraße erklärten Straßenzug dar und ist somit im Sinne des Art10 Abs1 Z9 B-VG eine Straße von überregionaler Bedeutung. Demzufolge stellt die A 24-Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl als Bundesstraße eine Angelegenheit des Bundes dar, für deren Planung und Errichtung der Bund in der Folge gemäß §2 F-VG allein die Kosten zu tragen hat.

Bezüglich des Inhalts von gemäß Art15a B-VG abgeschlossenen Vereinbarungen ist festzuhalten, dass die im B-VG festgesetzte Kompetenzverteilung durch derartige Vereinbarungen nicht geändert werden darf (vgl. Mayer, B-VG Kommentar, 2. Auflage zu Art15a unter Berufung auf VfSlg. 10.292). Eine Änderung der Kompetenzverteilung liegt im gegenständlichen Fall aber vor, da der Bund durch die in §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 erfolgte Festsetzung des Erfordernisses des Abschlusses einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG die Entscheidung über den Bau der A 24-Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl davon abhängig macht, ob das Land Wien mit dem Bund

diese Vereinbarung abschließt. Dadurch nimmt der Bund die ihm verfassungsgemäß zugewiesene Aufgabe des Baues von Bundesstraßen nicht wahr. Bezüglich des Inhalts von gemäß Art15a B-VG abgeschlossenen Vereinbarungen ist festzuhalten, dass die im B-VG festgesetzte Kompetenzverteilung durch derartige Vereinbarungen nicht geändert werden darf (vergleiche Mayer, B-VG Kommentar, 2. Auflage zu Art15a unter Berufung auf VfSlg. 10.292). Eine Änderung der Kompetenzverteilung liegt im gegenständlichen Fall aber vor, da der Bund durch die in §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 erfolgte Festsetzung des Erfordernisses des Abschlusses einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG die Entscheidung über den Bau der A 24-Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl davon abhängig macht, ob das Land Wien mit dem Bund diese Vereinbarung abschließt. Dadurch nimmt der Bund die ihm verfassungsgemäß zugewiesene Aufgabe des Baues von Bundesstraßen nicht wahr.

Mit einer derartigen Vorgangsweise eröffnet sich der Bund die Möglichkeit der Auswahl, welche der ihm obliegenden Kompetenzen er selbst in Anspruch nimmt und welche - ihn nachteilig belastende - Angelegenheiten er an andere Gebietskörperschaften überträgt. Diese Aufgabenverteilungskompetenz steht dem einfachen Bundesgesetzgeber jedoch verfassungsrechtlich nicht zu.

Zu der in §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 festgesetzten Beteiligung Wiens an den Planungskosten der A 24-Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl ist weiters auch auszuführen, dass die Bestimmung - und somit die Planung - der überregionalen Straßenzüge jedenfalls in die Kompetenz des Bundesgesetzgebers fällt. Nach §2 F-VG haben der Bund und die übrigen Gebietskörperschaften den Aufwand, der sich aus der Besorgung ihrer Aufgaben ergibt, zu tragen. Die Aufnahme in das Verzeichnis der überregionalen Straßenzüge im Bundesstraßengesetz 1971 bedeutet, dass die Planung dieses Abschnitts bereits erfolgt ist und die angefallenen Planungskosten jedenfalls vom Bund zu tragen sind. Bei den Planungskosten handelt es sich um ca. 10 % der Projektkosten, das sind im gegenständlichen Fall ca. 39 Millionen Euro. Die nachträgliche anteilige Überwälzung der Planungskosten auf das Land Wien widerspricht jedenfalls der Kompetenzbestimmung des Art10 Abs1 Z9 B-VG, daher ist die Wortfolge 'Planung und' in §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 auch aus diesem Grund verfassungswidrig. Außerdem ist die Festsetzung eines Beitrages des Landes Wien an den Planungskosten unsachlich, da die Planungskosten bereits vor Erlassung der gegenständlichen Bestimmung beim Bund angefallen sind.

2. Verstoß gegen §4 F-VG:

Beteiligt sich das Land Wien nicht, wie mit §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 vom Bund diktiert, an den Kosten der Planung und Errichtung der A 24-Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl und wird in der Folge diese Bundesstraße nicht hergestellt, entsteht durch das notgedrungene Ausweichen des überregionalen Verkehrs auf das regionale Straßennetz eine erhöhte Abnutzung der regionalen Straßen. Dadurch entsteht für Wien wegen der ständig steigenden Verkehrsfrequenz in diesem Gebiet, welche auf Grund der bereits erfolgten Errichtung der Bundesstraße S 1 zum überwiegenden Teil auf überregionalen Durchzugsverkehr zurückzuführen ist, für die Zukunft ein stark erhöhter Kostenaufwand für die Erhaltung der Straßen des regionalen Straßennetzes zumindest in der Umgebung der vorgesehenen A 24-Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl. Das Land Wien wird somit in die Zwangslage versetzt, sich entweder an einer vom Bund durchzuführenden und von diesem zu finanzierenden Maßnahme finanziell zu beteiligen oder andernfalls die auf Grund der Nichterfüllung seiner Aufgaben resultierenden Mehrkosten zu tragen.

Nach der im Zuge der Planung erstellten Baukostenschätzung stellen sich die Errichtungskosten der A 24-Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl wie folgt dar:

Straßenbau (Hauptstraßen A 23 und A 24, Euro 30,1 Mio.

untergeordnete Straßen)

Objekte (Einhausung A 23, Brückenobjekte) Euro 127,6 Mio.

Knoten (Verbindungsspange, Hanssonkurve inkl.

Tunnel, Euro 92,2 Mio.

Halbanschlussstelle Südrandstraße,

Halbanschlussstelle

Güterterminal/Businesspark)

Sonstiges (Lärmschutzmaßnahmen,

Baugrunderkundung,	Euro 20,6 Mio.
Bauvorbereitung und Einbautenumlegung, etc.)	
Entsorgung Altlasten	Euro 25,0 Mio.
20 % Unvorhergesehenes	Euro 59,1 Mio.
Gesamtsumme Baukosten	Euro 354,6 Mio.
Grundeinlösekosten (inkl. Unvorhergesehenes)	Euro 36,3 Mio.
Gesamtkosten	Euro 390,9 Mio.

Die Kostenbeteiligung würde sich bei einer Beteiligung des Landes Wien in der Höhe von 50 % - entsprechend der Annahme des Bundesministers für Finanzen - im Bereich von 180 Millionen Euro bewegen und somit rund 2 % des jährlichen Budgets der Gemeinde Wien betragen.

Die Höhe des allfälligen Kostenbeitrags gibt Anlass zu verfassungsrechtlichen Bedenken gemäß §4 F-VG. Für die Belastung Wiens mit dieser Summe - für eine Angelegenheit, die kompetenzrechtlich dem Bund zugeordnet ist - hätte im Paktum über den Finanzausgleich 2005 bis 2008 Vorsorge getroffen werden müssen, da diese Kosten einerseits gemäß dem in §2 F-VG festgesetzten Grundsatz nicht von Wien zu tragen sind und andererseits sich der Höhe nach in einem Bereich bewegen würden, der für Wien die Grenzen der Leistungsfähigkeit gemäß §4 F-VG überschreiten würde, da dieser Betrag weder im Rahmen des Finanzausgleiches berücksichtigt wurde noch durch ein erhöhtes Einnahmenaufkommen gedeckt werden kann und außerdem das Aufkommen Wiens für Infrastrukturinvestitionen (Straßennetz, Sporthallen und Schulen, Wintersportanlagen, Büchereien, Schutzwasserbau, etc.) in der Höhe von 162 Millionen Euro übersteigt. Auch der jährliche Zweckzuschuss des Bundes zur Erhaltung der an die Länder übertragenen Bundesstraßen B an das Land Wien in der Höhe von 40 Millionen Euro stellt sich im Vergleich zum gegenständlichen allfälligen Kostenbeitrag als gering dar. Bei Beteiligung Wiens an den Kosten der Planung und Errichtung der A 24-Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl müssten die Investitionen Wiens in sonstige Infrastrukturprojekte zurückgenommen werden.

Der Bund selbst ist sich der enormen Höhe der Kostenüberwälzung bewusst und schlägt daher, wie den Erläuternden Bemerkungen zu entnehmen ist, zur Verringerung der Kostenbelastung Wiens eine Finanzierungsbeteiligung privater Partner vor. Wie diese konkret auszusehen hat, bleibt allerdings unklar.

3. Verletzung des Prinzips des freiwilligen Abschlusses von Vereinbarungen gemäß Art15a B-VG:

Die mit §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 geschaffene Lage, mit der das Land Wien in die Zwangssituation versetzt wird, sich entweder an den Kosten der Planung und Errichtung einer Bundesstraße zu beteiligen oder die auf Grund der Nichterfüllung dieser vom Bund zu setzenden Maßnahme die aus der verstärkten Nutzung des regionalen Straßennetzes durch überregionalen Verkehr resultierenden Mehrkosten durch erhöhten Erhaltungsaufwand zu tragen, widerspricht eindeutig der in Art15a B-VG verankerten Freiwilligkeit der Gebietskörperschaften zum Abschluss einer derartigen Vereinbarung und damit auch der aus dem bundesstaatlichen Prinzip erfließenden Autonomie der Länder. Durch eine derartige Konstruktion ist auch eine offensichtliche Umgehung der fundamentalen Verfassungsbestimmung des §2 F-VG, wonach jede Gebietskörperschaft den Aufwand, der sich aus der Besorgung ihrer Aufgaben ergibt, selbst zu tragen hat, gegeben und wird durch eine einfachgesetzliche Bestimmung Verfassungsrecht im formellen und materiellen Sinn außer Kraft gesetzt (vgl. Thienel in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, Kommentar, Art15a B-VG, RZ 3 und 35 f.). Die mit §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 geschaffene Lage, mit der das Land Wien in die Zwangssituation versetzt wird, sich entweder an den Kosten der Planung und Errichtung einer Bundesstraße zu beteiligen oder die auf Grund der Nichterfüllung dieser vom Bund zu setzenden Maßnahme die aus der verstärkten Nutzung des regionalen Straßennetzes durch überregionalen Verkehr resultierenden Mehrkosten durch erhöhten Erhaltungsaufwand zu tragen, widerspricht eindeutig der in Art15a B-VG verankerten Freiwilligkeit der Gebietskörperschaften zum Abschluss einer derartigen Vereinbarung und damit auch der aus dem bundesstaatlichen Prinzip erfließenden Autonomie der Länder. Durch eine derartige Konstruktion ist auch eine offensichtliche Umgehung der fundamentalen Verfassungsbestimmung des §2 F-VG, wonach jede Gebietskörperschaft den Aufwand, der sich aus der Besorgung ihrer Aufgaben ergibt, selbst zu tragen hat, gegeben

und wird durch eine einfachgesetzliche Bestimmung Verfassungsrecht im formellen und materiellen Sinn außer Kraft gesetzt vergleiche Thienel in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, Kommentar, Art15a B-VG, RZ 3 und 35 f.).

Die bloße Aufhebung der Wortfolge 'auf Grundlage einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG zwischen Bund und Land Wien' in §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 ist jedoch nicht ausreichend, um die Verfassungswidrigkeit dieser Bestimmung zu beheben, da die Kostenbeitragspflicht Wiens für eine Aufgabe des Bundes weiterhin bestehen bleibt und nur die Möglichkeit der Mitsprache für Wien entfallen würde.

4. Verstoß gegen Art18 Abs1 B-VG:

§10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 widerspricht auch dem in Art18 Abs1 B-VG normierten Rechtsstaatsprinzip, da der Ausdruck 'substanzieller Kostenbeitrag' unbestimmt ist und die Bestimmung somit an einem inhaltlichen Bestimmtheitsmangel leidet. Art18 Abs1 B-VG verlangt ganz allgemein einen dem jeweiligen Regulationsgegenstand adäquaten Determinierungsgrad (vgl. VfSlgen. 13.785 und 15.177). Für Gesetze, die zu Grundrechtseingriffen ermächtigen, ist ein strengeres Determinierungserfordernis anzunehmen (vgl. VfSlgen. 10.737 und 13.336). Auch wenn die Festlegung der tatsächlichen Höhe des von Wien zu leistenden Kostenbeitrages zur Planung- und Errichtung der A 24-Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Wien vorbehalten bleiben soll, ist der Rahmen, innerhalb dessen sich der Kostenbeitrag Wiens bewegen soll, überhaupt nicht vorgegeben (vgl. VfSlg. 17.326). In den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage wird ausgeführt, dass der Bundesminister für Finanzen davon ausgeht, dass das Land Wien bzw. Private in etwa 50 % der Planungs- und Baukosten ersetzen. Durch diese Ausführung wird die Bedeutung des §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 noch unklarer und es wird weiters eine Interpretation dieser Bestimmung vorgenommen, die ihrem Wortlaut nicht entnommen werden kann. §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 widerspricht auch dem in Art18 Abs1 B-VG normierten Rechtsstaatsprinzip, da der Ausdruck 'substanzieller Kostenbeitrag' unbestimmt ist und die Bestimmung somit an einem inhaltlichen Bestimmtheitsmangel leidet. Art18 Abs1 B-VG verlangt ganz allgemein einen dem jeweiligen Regulationsgegenstand adäquaten Determinierungsgrad vergleiche VfSlgen. 13.785 und 15.177). Für Gesetze, die zu Grundrechtseingriffen ermächtigen, ist ein strengeres Determinierungserfordernis anzunehmen vergleiche VfSlgen. 10.737 und 13.336). Auch wenn die Festlegung der tatsächlichen Höhe des von Wien zu leistenden Kostenbeitrages zur Planung- und Errichtung der A 24-Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Wien vorbehalten bleiben soll, ist der Rahmen, innerhalb dessen sich der Kostenbeitrag Wiens bewegen soll, überhaupt nicht vorgegeben vergleiche VfSlg. 17.326). In den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage wird ausgeführt, dass der Bundesminister für Finanzen davon ausgeht, dass das Land Wien bzw. Private in etwa 50 % der Planungs- und Baukosten ersetzen. Durch diese Ausführung wird die Bedeutung des §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 noch unklarer und es wird weiters eine Interpretation dieser Bestimmung vorgenommen, die ihrem Wortlaut nicht entnommen werden kann.

Eine gänzlich unbestimmte Gesetzesbestimmung, wie §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 ist, kann jedoch allein durch die Ausführungen in den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage nicht klar gestellt werden, um dem in Art18 Abs1 B-VG normierten Bestimmtheitsgebot zu entsprechen. Angemerkt wird, dass im vorliegenden Fall in den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage ausgeführt wird, dass es sich bei der Schätzung der Kostenbeteiligung des Landes Wien an der Planung und Errichtung der A 24-Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl lediglich um eine Annahme des Bundesministers für Finanzen handelt, aber nicht näher begründet wird, worauf diese bloße Annahme beruht.

5. Verletzung des Gleichheitssatzes (Art7 B-VG) und daraus folgend des Sachlichkeitsgebotes:

Durch die in §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 normierte Verpflichtung des Landes Wien zu einem Kostenbeitrag zur Planung und Errichtung der A 24-Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl wird eine dem Gleichbehandlungsgebot widersprechende Differenzierung der Bundesländer untereinander bewirkt und liegt dadurch eine gröbliche Benachteiligung des Landes Wien vor. Nach Art2 StGG sowie Art7 Abs1 B-VG muss der Gesetzgeber an gleiche Tatbestände gleiche Rechtsfolgen knüpfen. Daraus ist ein Verbot sachlich nicht gerechtfertigter Differenzierungen abzuleiten. Es ist nicht erkennbar, worin der Unterschied liegen sollte, dass eine Beteiligung des Landes Wien an den Kosten der Planung und Errichtung der A 24-Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl

gerechtfertigt sein sollte, jedoch für die übrigen Bundesländer für in ihrem Landesterritorium liegende auszuführende Bundesstraßen eine gleichartige Regelung nicht normiert wurde. Somit ist festzuhalten, dass hier eine offensichtliche Ungleichbehandlung des Landes Wien im Vergleich zu anderen Rechtsträgern vorgenommen wird und allein schon aus diesem Grund die angefochtene Regelung mit Verfassungswidrigkeit behaftet ist.

Weiters darf die Entscheidung der Frage, ob eine Bundesstraße errichtet wird oder nicht, lediglich auf Grund sachlicher, dem Bundesstraßengesetz 1971 zu entnehmenden Kriterien - etwa der Notwendigkeit auf Grund des erhöhten überregionalen Verkehrsaufkommens - getroffen werden. Ein Abhängigmachen der Frage der Errichtung einer Bundesstraße vom Umstand, ob ein Land die Kosten für die Planung und den Bau einer Bundesstraße mitträgt oder nicht, ist weder den kompetenzrechtlichen Verfassungsbestimmungen noch den anzuwendenden einfachgesetzlichen Bestimmungen zu entnehmen und es fehlt daher einer derartigen Regelungskonstruktion die entsprechende sachliche Rechtfertigung. Es liegt somit auf Grund dieser unsachlichen Differenzierung auch eine Verletzung des Sachlichkeitsgebotes und somit des Gleichheitsgrundsatzes durch §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 vor.

6. Unverletzlichkeit des Eigentumsrechts, Verstoß gegen Art5 StGG:

Die Geldmittel sind vom Begriff des Vermögens umfasst und nach Art5 StGG vor unrechtmäßigen Eingriffen geschützt. Durch die vom Bund in §10 Abs3 des Bundesstraßengesetzes 1971 nunmehr in Verletzung der Regelung des §2 F-VG erfolgende Bindung der Verwendung bzw. Bereithaltung von Finanzmitteln kann Wien nicht mehr frei über diese Mittel verfügen und erfolgt insoweit eine der Enteignung gleichzusetzende Einschränkung von Wien in der Disposition über diese - im Übrigen in ihrer Höhe auf Grund der unbestimmten Diktion des Gesetzes nicht abschätzbaren - Haushaltsmittel. Durch diesen unzulässigen Eingriff wird Wien in seinem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Unverletzlichkeit des Eigentums verletzt, indem der Bund das Land Wien durch Abschluss einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG zwingt, Geldmittel zur Finanzierung einer Bundesstraße bereitzustellen."

4. Die Bundesregierung tritt den Bedenken der Wiener Landesregierung wie folgt entgegen (Hervorhebungen im Original):

"1. Allgemeine Vorbemerkungen

3. Die angefochtene Bestimmung des §10 Abs3 BStG 1971 lautet wie folgt:

'Der Abschnitt gemäß Verzeichnis 1, Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), NummerA 24 'Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl Knoten Hanssonkurve (A23) - Knoten Rothneusiedl (S1)' wird unter der Voraussetzung errichtet, dass auf Grundlage einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG zwischen Bund und Land Wien ein substantieller Kostenbeitrag für Planung und Bau vom Land Wien geleistet wird.'

Die Erläuterungen in der Regierungsvorlage, RV 1333 dB,

22. GP, halten zu §10 Abs2 und zu dieser Bestimmung gemeinsam fest:

'Diese Bestimmung ermöglicht die Beteiligung von Ländern, Gemeinden und anderen juristischen Personen an der Finanzierung der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen oder Bundesstraßenteilen, wenn die Kosten der Errichtung und der Erhaltung der entsprechenden Bundesstraße oder des Bundesstraßenteiles höher sind, als der betriebswirtschaftliche Vorteil für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) zusammen mit den volkswirtschaftlichen Vorteilen, die gesamtstaatlich wirksam werden.

Was den 'substantiellen Kostenbeitrag' des Landes Wien anlangt, geht das Bundesministerium für Finanzen davon aus, dass das Land Wien bzw. Private in etwa 50% der Planungs- und Baukosten ersetzen.'

Die A 24 ('Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl, Knoten Hanssonkurve (A 23) - Knoten Rothneusiedl (S 1)') wurde nach einer gemäß dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005, durchgeführten strategischen Prüfung mit der letzten Novelle des BStG 1971 in das Bundesstraßennetz aufgenommen. Hingewiesen werden kann in diesem Zusammenhang auf die zusammenfassende Erklärung gemäß §9 SP-V-Gesetz betreffend die von der Wiener Landesregierung als Initiator gemäß §4 leg. cit. vorgeschlagenen Netzveränderung, welche auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht ist und als Beilage dieser Stellungnahme angefügt wird: Die A 24 ('Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl, Knoten Hanssonkurve (A 23) - Knoten Rothneusiedl (S 1)') wurde nach einer gemäß dem Bundesgesetz

über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 96 aus 2005,, durchgeführten strategischen Prüfung mit der letzten Novelle des BStG 1971 in das Bundesstraßennetz aufgenommen. Hingewiesen werden kann in diesem Zusammenhang auf die zusammenfassende Erklärung gemäß §9 SP-V-Gesetz betreffend die von der Wiener Landesregierung als Initiator gemäß §4 leg. cit. vorgeschlagenen Netzveränderung, welche auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht ist und als Beilage dieser Stellungnahme angefügt wird:

http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/strategischepruefung/downloads/SP_V03_VERBINDUNGSSPANGE_ZE.pdf.

4. Der Antrag der Wiener Landesregierung scheint teilweise davon auszugehen, dass §10 Abs3 BStG 1971 das Land Wien dazu verpflichtet, durch Abschluss einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG mit dem Bund einen 'substantiellen Kostenbeitrag' für Planung und Bau der in dieser Bestimmung genannten Bundesstraße A 24 zu leisten.

Nach Ansicht der Bundesregierung legt der Wortlaut und die Systematik der angefochtenen Bestimmung diese Auslegung aber nicht nahe. Auch aufgrund der Pflicht zur verfassungskonformen Auslegung von Gesetzen kommt sie nicht in Betracht.

5. Seinem Wortlaut nach regelt §10 Abs3 BStG 1971 bloß die Voraussetzungen, unter denen der gegenständliche Bundesstraßenabschnitt zu errichten ist. Eine Verpflichtung des Landes Wien zum Abschluss einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG oder zur Zahlung eines Kostenbeitrages ist dem Wortlaut der Bestimmung nicht zu entnehmen. Die für §10 Abs2 und 3 BStG 1971 gemeinsam gefassten Erläuternden Bemerkungen zeigen vielmehr, dass diese beiden Absätze des §10 im Zusammenhang zu sehen sind. §10 Abs2 BStG 1971 sieht vor, dass Länder, Gemeinden und andere juristische Personen Beiträge zu Planung, Bau oder Erhaltung von Bundesstraßen an den Bund (Bundesstraßenverwaltung) (freiwillig) leisten können. §10 Abs3 BStG 1971 will von der Freiwilligkeit dieser finanziellen Beteiligung nicht abweichen, sieht aber spezifisch für die A 24 vor, dass ohne eine solche freiwillige finanzielle Beteiligung die Bundesstraße nicht errichtet werden wird.

Gegen eine verpflichtende Kostenbeteiligung des Landes Wiens sprechen aber auch verfassungsrechtliche Gründe. §10 Abs3 BStG 1971 knüpft nicht an die tatsächliche Zahlung eines Kostenbeitrages, sondern an den Abschluss einer solchen Vereinbarung an. Nun kann aus verfassungsrechtlicher Sicht der Abschluss derartiger Vereinbarungen nur freiwillig erfolgen. Ein Gesetzgeber kann gegenbeteiligte Gebietskörperschaften nicht dazu verpflichten, derartige Vereinbarungen abzuschließen. Dies würde dem Sinn solcher Vereinbarungen diametral widersprechen, auch bestünde die Gefahr 'transkompetenten' Handelns eines Gesetzgebers gegenüber einem anderen. Die dem Antrag - zumindest teilweise - unterstellte verpflichtende Kostenbeteiligung würde aber eine Verpflichtung des Landes Wien zum Abschluss einer Vereinbarung gemäß Art15a B-VG bedeuten:

Diese Verfassungsrechtslage bestätigt die vom Wortlaut und dem systematischen Zusammenhang her ohnehin gebotene Auslegung, wonach die angefochtene Bestimmung keinerlei rechtlich wirksame Verpflichtung des Landes Wien beinhaltet, eine Vereinbarung gemäß Art15a B-VG abzuschließen bzw. einen Kostenbeitrag zum Bau des fraglichen Bundesstraßenabschnitts, der A 24, zu leisten.

6. Bei §10 Abs3 BStG 1971 handelt es sich nach dem Gesagten daher nicht um eine Bestimmung, die das Land Wien zu einem Handeln verpflichtet. Vielmehr ist §10 Abs3 BStG 1971 als eine Art 'Selbstbindungsbestimmung' zu lesen. Der Gesetzgeber knüpft zulässigerweise spezifische, zusätzliche Voraussetzungen an die Errichtung eines näher bezeichneten Bundesstraßenabschnitts. Es bleibt dem Land Wien völlig frei, den Abschluss der Vereinbarung gem. Art15a B-VG zu beschließen. Unmittelbarer Normadressat des Art. [§] 10 Abs3 BStG 1971 ist bloß der Bund selbst, nicht aber das Land Wien, und Inhalt der Norm ist ein Auftrag an die Verwaltung, den genannten Bundesstraßenabschnitt erst bei Vorliegen einer Kostenbeteiligung durch das Land Wien zu bauen.

7. Sofern die Antragstellerin - wie an mehreren Stellen des Antrages ausgeführt wird - zwar nicht von einer rechtlichen Verpflichtung zur Mitfinanzierung der A 24 ausgeht, aber von einem faktischen Zwang hierzu, weil ohne den Bau dieser Bundesstraße ein starkes Verkehrsaufkommen auf regionalen Straßen und dadurch verursachte, von ihr zu tragende Mehrkosten zu erwarten wären, so geht sie offenkundig von einem falschen Verständnis der die Planung und den Bau von Straßen regelnden verfassungsrechtlichen Bestimmungen aus. Die auf Bundesstraßen Bezug habende Regelung des Art10 Abs1 Z9 B-VG stellt eine reine Kompetenzbestimmung dar, beinhaltet aber keinen politischen Auftrag an den Bund, Bundesstraßen in einem gewissen Umfang zu errichten. Die Kompetenz des Bundesgesetzgebers, Straßenzüge

zu Bundesstraßen zu erklären, ist durch diese Kompetenzbestimmung nur in eine Richtung begrenzt, als es dem Bundesgesetzgeber nämlich verwehrt ist, solche Straßenzüge zu Bundesstraßen zu erklären, die keine Bedeutung für den Durchzugsverkehr aufweisen (siehe noch unten RdZ 9). Ist eine Bedeutung eines gewissen Straßenzuges für den Durchzugsverkehr gegeben, steht es dem Bundesgesetzgeber jedoch frei, zu entscheiden, ob er ihn zur Bundesstraße erklären will. Es ist daher festzuhalten, dass eine (verfassungsrechtliche) Verpflichtung des Bundesgesetzgebers, bestimmte Straßenzüge zu Bundesstraßen zu erklären, nicht besteht und dass keinerlei Anspruch eines Dritten (auch nicht des Landes Wien) darauf besteht, dass der Bundesgesetzgeber Bundesstraßen in das Bundesstraßenverzeichnis aufnimmt oder die Bedingungen für den Bau einer Bundesstraße in einer bestimmten Weise ausgestalten muss bzw. von Bedingungen überhaupt absieht. Ebenso wenig besteht im Übrigen ein subjektives Recht eines Dritten, den Bau einer im BStG 1971 genannten Bundesstraße durchzusetzen.

Selbstverständlich folgen aus einer Entscheidung des Bundesgesetzgebers, einen Straßenzug nicht zur Bundesstraße zu erklären, faktische Konsequenzen für die Länder, da die Nichterklärung einer Bundesstraße möglicherweise einen faktischen Druck für die Länder bewirkt, selbst Straßenbaumaßnahmen durchzuführen und zu finanzieren. Diese faktischen Konsequenzen sind jedoch dem verfass

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at