

24.09.04

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von wegerechtlichen Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 803. Sitzung am 24. September 2004 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zur Einführung einer Mehrkostenregelung

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren auch die Einführung einer Mehrkosten- und einer Übergangsregelung zu prüfen.

Soweit dennoch an der Einführung des Vorteilsausgleichs festgehalten wird, sind die Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, z. B. des Projektes 17, soweit sie die Gemeinden und Länder belasten, hiervon auszunehmen. Aus Gründen der Rechtssicherheit ist weiterhin klarzustellen, dass die Einführung des Vorteilsausgleichs nicht rückwirkend, sondern nur für Maßnahmen gilt, die neu begonnen werden, und für die noch keine Vereinbarung besteht.

Die Einarbeitung einer Mehrkostenregelung wird in bestimmten Fällen eher zum Ziel führen, zu vermeiden, dass öffentliche Mittel für Bauwerke aufgewendet werden, die den Anforderungen nicht gerecht werden, als die Einführung eines Vorteilsausgleichs.

Die Einführung eines Vorteilsausgleichs ändert für den anderen Kreuzungsbeteiligten bei einer allein von ihm verlangten Änderung der Kreuzung einer Kreuzungsanlage in der Unterhaltungspflicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nichts daran, dass der andere Kreuzungsbeteiligte (Gemeinde/Land) zunächst die gesamten Baukosten - wie bisher - tragen müsste; der Vorteilsausgleich würde erst später bei verkehrsbereiter Fertigstellung erstattet. Auch bei zweiseitig veranlassten Änderungen wären zunächst die anteiligen Baukosten voll vor-

zufinanzieren und erst im Nachhinein würde ein anteiliger Vorteilsausgleich erstatet. Insbesondere solche Änderungsverlangen, die für sich genommen kostenmäßig relativ gering sind, wie zum Beispiel die Erhöhung der Tragfähigkeit, können für den, der dieses Verlangen äußert, völlig unverhältnismäßig hohe Kosten hervorrufen. Außerdem muss hierbei beachtet werden, dass je nach Begleitumständen die Differenz zwischen Baukosten und Vorteilsausgleich in der Regel nicht den Mehrkosten entspricht. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn das Lebensalter der Brücke noch nicht erreicht ist, oder wenn sich durch ein Änderungsverlangen des anderen Kreuzungsbeteiligten die Unterhaltungskosten des künftigen Bauwerks erhöhen, so dass sich der Vorteilsausgleich dadurch erheblich reduziert.

Wie die Praxis zum Eisenbahnkreuzungsgesetz zeigt, wird trotz des hier geregelten Vorteilsausgleichs möglichst kein Änderungsverlangen ausgesprochen, da auch hier durch ein Änderungsverlangen häufig "Sprungkosten" entstehen.

Die Einführung des Vorteilsausgleichs kann auch zu erheblichen Kosten bei Gemeinden und Ländern führen. Werden auf Grund eines Ausbauvorhabens der Wasserstraße mehrere Brücken, die in der Unterhaltungslast des Straßenbaulastträgers liegen, geändert, ohne dass eine Änderung durch den Straßenbaulastträger erforderlich ist, belasten diese Ausbauvorhaben nach der bisherigen Gesetzeslage die Träger der Straßenbaulast nicht. Bei einer Einführung des Vorteilsausgleichs wird der Träger der Straßenbaulast in der Regel einen Vorteilsausgleich zahlen müssen. In diesen Fällen kann der Vorteilsausgleich auch zu "ungerechten Ergebnissen" führen, wenn ein Kreuzungsbeteiligter, ohne dass er darauf Einfluss nehmen kann, durch die Änderung einer in seiner Unterhaltungslast liegenden zwar alten, aber eventuell vor nicht langer Zeit sanierten Brücke, einen erheblichen Vorteilsausgleich aufbringen muss.

Soll unter Abwägung der Vor- und Nachteile die Einführung eines Vorteilsausgleichs vorgesehen werden, wären Übergangsregelungen aufzunehmen.

Insbesondere aus Gründen der Rechtssicherheit sollte jedenfalls klargestellt werden, dass die Einführung des Vorteilsausgleichs nicht rückwirkend, sondern nur für solche künftigen Maßnahmen gilt, die neu begonnen werden und für die noch keine Vereinbarung besteht. Um eine zusätzliche Belastung der neuen Länder durch die Einführung des Vorteilsausgleichs auszuschließen, sind auch die Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, z. B. des Projektes 17, soweit sie die Gemeinden und Länder belasten, hiervon auszunehmen.