

Verfassungsdienst

An das
 Bundesministerium für
 wirtschaftliche Angelegenheiten
 Stubenring 1
 1011 Wien

Dr. Gerhard Thurner
Telefon: 0512/508-2212
Telefax: 0512/508-2205
e-mail: verfassungsdienst@tirol.gv.at
DVR 0059463

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden; Stellungnahme

Geschäftszahl Präs.II-1540/43

Innsbruck, 13.04.1999

Zu Zl. 808.100/13-VI/11-99 vom 16. März 1999

Zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Z. 1 (§ 1 Abs. 1 und 2):

Die Festlegung jener Straßen, für deren Benützung ein fahrleistungsabhängiges Entgelt zu bezahlen ist, im Wege einer Verordnung war schon einmal Gegenstand einer Prüfung durch den Verfassungsgerichtshof. Mit dem Erkenntnis VfSlg. 14895 wurde die Verordnungsermächtigung im damaligen § 1 Abs. 2 mangels hinreichender gesetzlicher Determinierung aufgehoben. Ob die Verordnungsermächtigung, wie sie im Abs. 2 vorgesehen ist, einer derartigen Prüfung standhalten würde, ist zu bezweifeln. Es wird deshalb für notwendig erachtet, die fahrleistungsabhängig zu bemautenden Straßen ausschließlich im Gesetz selbst festzulegen und auf die Verordnungsermächtigung im Abs. 2 zu verzichten. Im Falle von Änderungen des Bundesstraßennetzes durch Neubauten, Um- und Ausbauten sowie zur Verhinderung eines unerwünschten Ausweich- bzw. Umgehungsverkehrs müsste dann gegebenenfalls eine Novellierung des Gesetzes erfolgen. Anpassungen von gesetzlichen Bestimmungen sind nicht ungewöhnlich und Anpassungen der im § 1 aufgezählten Straßen dürfen besonders beim gegenständlichen Gesetz, das in der letzten Zeit oft zweimal im Jahr geändert wurde, im Rahmen einer Novelle leicht unterzubringen sein.

Bei der Festlegung der Straßen, für deren Benützung ein fahrleistungsabhängiges Entgelt zu bezahlen ist, ist besonders auf die international übliche Freiheit von einer fahrleistungsabhängigen Maut auf Autobahnen in Großstädten und in urbanen Ballungsgebieten zu achten, die sicherlich auch in Österreich praktiziert werden wird. Um sicherzustellen, dass urbane Bereiche mautfrei bleiben, sollten die zu bemautenden Bundesstraßenstrecken ausdrücklich aufgezählt und hiebei die urbanen Bereiche ausgeklammert werden.

Nur so kann der Verkehr in diesen Bereichen wirksam auf die leistungsfähigen Straßen gebracht werden und der Ausbau des sekundären Bundesstraßennetzes sowie von Landes- und Gemeindestraßen in Grenzen gehalten werden.

In Tirol müsste diese Beschreibung der zu bemaunten Autobahnen lauten: A 12 Inntal Autobahn, Staatsgrenze bei Kufstein bis ASt Jenbach; ASt Zirl/West bis ASt Landeck/West; A 13 Brenner Autobahn, ASt Innsbruck Süd/ bis zur Staatsgrenze am Brennerpass. Die genannten Anschlussstellen Jenbach, Zirl/West und Innsbruck/Süd müssen demnach mautfrei befahrbar sein. Auf die Stellungnahme des Landes Tirol vom 19. Juli 196, Zl. Präs. II/EU-Recht-1540/6 zum Entwurf einer Mautstreckenverordnung wird hingewiesen.

Entschieden abgelehnt wird die Aufnahme der B 315 Reschenstraße im Bereich der Südumfahrung Landeck (Landecker Tunnel) in das zu bemaunte Straßennetz. Im Netz der Bundesstraßen B gibt es zahlreiche ähnlich schwerwiegende und teure Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken, Gebirgspässe), die nicht zur Bemaunung vorgesehen sind. Die Finanzierung des Landecker Tunnels aus ASFINAG-Mitteln ist abgeschlossen. Bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen können die Baukosten auch nicht ansatzweise weder mit der fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut, noch mit der zeitabhängigen Maut hereingebracht werden. Dem Vernehmen nach sind im Bereich dieses Tunnels keine Mautstellen vorgesehen und werden auch mittelfristig nicht geschaffen werden, sodass dieser Tunnel de facto fahrleistungsabhängig mautfrei sein wird. Die Aufnahme des Landecker Tunnels in das zu bemaunte Straßennetz wird lediglich seine zu erwartende Akzeptanz noch weiter herabsetzen, weil der Verkehr, insbesondere der Urlaubsverkehr vom Fernpass zum Reschenpass, weiterhin die parallel verlaufende B 171 und die Ortsdurchfahrt Landeck als Ausweichroute benutzen wird. Die Strecke Imst-Zams-Landeck leidet bereits jetzt unter dem größten Maut-Ausweichverkehr im Lande.

Zu Z. 1 (§ 1 Abs. 3 - halboffenes Mautsystem):

Mit dem vorliegenden Entwurf soll ein "halboffenes, duales, erweiterungsfähiges Mautsystem" geschaffen werden, weil es als einziges rasch und mit akzeptablen Mitteln eingeführt werden kann.

Etwa in der Mitte der Mautstreckenabschnitte sollen Hauptmautstellen und, zur Vermeidung eines Ausweichverkehrs, an den benachbarten Anschlussstellen Nebenmautstellen errichtet werden. Die Strecken zwischen den jeweils letzten Nebenmautstellen eines Mautstreckenabschnittes bis zur ersten Nebenmautstelle des nächsten Mautstreckenabschnittes sind mautfrei befahrbar.

An den Hauptmautstellen werden die Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht fahrleistungsabhängig bemauntet, dies sowohl elektronisch als auch mit Bargeld bzw. Kartensystemen. Es soll für den Mautstreckenabschnitt ein Pauschale eingehoben werden, das sich aus einem km-Tarif und der durchschnittlich gefahrenen Streckenlänge auf dem Abschnitt - nicht nach dessen tatsächlicher Länge - errechnen soll. (Tatsächlich ist aber aus den Unterlagen zur Lkw-Mauteinführung vom November 1998 ersichtlich, dass die Mauthöhe aus dem Kilometersatz multipliziert mit der Gesamtstrecke des Mautstreckenabschnittes errechnet wird.)

Das gewählte Mautsystem verursacht bei Fahrten auf bemaunten Teilen der Mautstreckenabschnitte ungerechtfertigt hohe Zahlungen. Auf kurzen Entfernungen von einer nicht bemaunten Anschlussstelle über die Nebenmautstellen oder die Hauptmautstelle hinweg ist der Verkehr mit dem gesamten Pauschale für den Mautstreckenabschnitt belastet. Auf kürzeren Entfernungen über Haupt- oder Nebenmautstellen bietet sich dem mit einem elektronischen Abbuchungsgerät ausgerüsteten Verkehr die Möglichkeit, bei der Einfahrt in die Autobahn ein "Vorticket" zu lösen und bei der Ausfahrt eine "Rückbuchung" zu erhalten, es muss also entsprechend der gefahrenen Streckenlänge bezahlt werden. Nach den ha. bekannten Unterlagen soll lediglich ein Teil von 90 v.H. elektronisch rückverrechnet werden, weil die erforderlichen Einrichtungen die Mautgesellschaft finanziell belasten. Solche Aufwendungen dürfen nicht den Verkehrsteilnehmern angelastet werden. Für den nicht elektronisch ausgerüsteten Verkehr sind keine Rückverrechnungen vorgesehen. Eine solche Diskriminierung wird entschieden abgelehnt.

Zu Z. 5 (§ 3 Abs. 3):

Die hier aus ökonomischen Gründen vorgesehene Möglichkeit der Schließung einzelner Mautstellen darf nicht dazu führen, dass der Kurzstreckenverkehr durch einen Wegfall der Ausgabe von Vortickets und von Rückbuchungen zusätzlich belastet wird. Hier sind auf jeden Fall flankierende Maßnahmen einzuführen.

Zu Z. 7 (§ 7 Abs. 1):

Die derzeitige Fassung bildet keine Grundlage für eine zeitabhängige Maut für andere als die im § 1 Abs. 1 genannten Fahrzeugkategorien.

Die Anführung der mautpflichtigen Fahrzeugkategorien mit zulässigen Gesamtgewichten bis zu 3,5 Tonnen ist hier offenbar verlorengegangen.

Zu Z. 9 (§ 7 Abs. 7 Z. 2):

Vor der Einführung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 wurde vereinbart, dass beim Kauf einer Jahresmautkarte einer Bundessträßengesellschaft der Preis einer bereits erstandenen Jahresvignette - derzeit S 550,- für Pkw - abgezogen wird.

Auf die Einhaltung dieser Vereinbarung muss bestanden werden, weil sie seinerzeit Voraussetzung für eine Zustimmung des Landes Tirol zu dem zeitabhängigen Mautsystem war und die betroffene Bevölkerung vor unzumutbaren Mehrbelastungen schützen soll.

Die Fixierung eines Pauschalbetrages von S 550,- im Gesetz entspricht bei einer Erhöhung des Preises der Jahresvignette, die abzusehen ist, nicht dieser Vereinbarung und wird deshalb abgelehnt. Es wird auf die bisherige Formulierung dieser Gesetzesstelle bestanden.

Zu den Z. 22 (§ 13 Abs. 1) und 23 (§ 13 Abs. 3):

Die bisherige unflexible Strafpraxis bei der Benützung des mautpflichtigen Straßennetzes ohne Vignette hat sich nicht bewährt, es kam zu völlig unverständlichen Härtefällen. Der Kontrollaufwand soll zwar durch einen hohen Strafrahmen in Grenzen gehalten werden, andererseits müssen die Strafen in einem vertretbaren und einsehbaren Verhältnis zu dem Unrechtsgehalt stehen. Besonders im Tourismusland Tirol ist der volkswirtschaftliche Schaden nach einer hohen Bestrafung von Gästen als "Vignettensünder" ungleich größer als die erzielbaren Einnahmen durch Strafen und hohe Ersatzmaut. Der Exekutive bzw. den Mautaufsichtsorganen muss es ermöglicht werden, offensichtlich unabsichtlichen "Mautsündern" die mangelnden Vignetten zum einfachen Preis ohne Zuschläge zu verkaufen. Damit kann auch der Ruf Österreichs bei Urlaubern noch verbessert werden.

In diesem Sinne soll die Untergrenze des Strafrahmens nach § 13 Abs. 1 auf etwa S 500,- gesenkt werden und in die zu erlassende Mautordnung nach § 13 Abs. 3 über die "Ersatzmaut" die Möglichkeit des nachträglichen Verkaufes mangelnder Vignetten zum einfachen Preis ohne Zuschläge aufgenommen werden.

Zusammenfassend kann somit dem vorliegenden Gesetzentwurf nur gestimmt werden, wenn

- urbane Räume, in Tirol der Großraum Innsbruck, fahrleistungsabhängig mautfrei bleiben,
- der Landecker Tunnel nicht in das zu bemaute Straßennetz aufgenommen wird,
- das Mautsystem kurzfristig wirklich fahrleistungsabhängig gestaltet wird und durch Pauschalen überhöhte km-Tarife auf Kurzstrecken vermieden werden, dies auch bei der vorübergehenden Schließung von Mautstellen,
- das fahrleistungsabhängige Mautsystem in ganz Österreich innerhalb eines kurzen Zeitraumes von wenigen Monaten eingeführt wird,
- weiterhin der Preis von Jahresvignetten auf die Preise von Jahresmautkarten der Bundessträßengesellschaften angerechnet wird,

- 4 -

- bei Feststellung von Mautvergehen in Einzelfällen die Vignetten ohne Zuschläge erworben werden können.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Dr. Arnold
Landesamtsdirektor

- 5 -

Abschriftlich

An die
Abteilungen
VIb4 zu Zl. VIb4-S02/88-1999 vom 6. April 1999
IIb2 zu Zl. IIb2-1-15-1/88 vom 1. April 1999
IIb1 zu Zl. IIb1-B-1/363-1999 vom 2. April 1999
VII, Präs. IV, Ic
Gruppe Landesbaudirektion

im Hause

zur gefälligen Kenntnisnahme übersandt.