

20/SN-99/ME


 Amt der Tiroler Landesregierung

Präs. Abt. II - 256/161

A-6010 Innsbruck, am 20. November 1984

Tel.: 052 22/28 7 01, Durchwahl Klappe 153

Sachbearbeiter: Dr. Gstöttner

Bitte in der Antwort die  
Geschäftszahl dieses  
Schreibens anführen.

An das  
Bundesministerium für  
Bauten und Technik

Stubenring 1  
1011 W i e n

Betreff: Entwurf einer Bundes-  
straßengesetznovelle 1984;  
Stellungnahme

Betrifft	ENTWURF
Zl.	58 -GE/1984
Datum:	12. DEZ. 1984
Verteilt	1984 -12- 18 <i>Fromm</i>

Zu Zahl 890 112/14-III/11-84 vom 3. 10. 1984

*H. Müller*

Die Tiroler Landesregierung hat in ihrer Sitzung am  
20. November 1984 nachstehende Stellungnahme beschlossen:

I. Zum übersandten Entwurf einer Bundesstraßengesetznovelle  
1984 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Art. I:

Zu Z. 4 (§ 20a Abs. 5):

Nach Art. II Z. 3 der Bundesstraßengesetznovelle 1983,  
BGBl. Nr. 63, sind die Bestimmungen über die Rückübereignung  
auch auf Enteignungen anzuwenden, die vor dem Inkrafttre-  
ten dieser Novelle durchgeführt wurden. Im Hinblick auf  
das Vertrauen auf das Grundbuch scheint es zweifellos er-  
forderlich, die Möglichkeit der Rückübereignung in jenen  
Fällen auszuschließen, bei denen der Bund vor dem Inkraft-  
treten der Bundesstraßengesetznovelle 1983 ein im Wege

./.

- 2 -

der Enteignung erworbenes Grundstück an einen Dritten weiterveräußert hat. Eine diesbezügliche Regelung wäre jedoch als Übergangsbestimmung anzusehen, die keinesfalls in den § 20a des Bundesstraßengesetzes 1971 eingebaut werden dürfte, sondern in einen eigenen Artikel der im Entwurf vorliegenden Novelle aufgenommen werden sollte. Die in der Z. 4 vorgesehene Formulierung würde hingegen zu einem Ergebnis führen, das wesentlich über das nach den Erläuterungen angestrebte Ziel hinausgeht. Nach dieser Formulierung würde nämlich auch in Zukunft eine Rücküberweisung immer dadurch vereitelt werden, daß der Bund ein im Wege der Enteignung erworbenes Grundstück an einen Dritten weitergibt. Sollte eine solche Lösung tatsächlich beabsichtigt sein, so müßte sie entschieden abgelehnt werden.

Zu den Z. 7 (Verzeichnis 1, Bundesstraßen A) und 9 (Verzeichnis 3, Bundesstraßen B):

Auf Grund geographischer Gegebenheiten und der Ortsbezeichnungen sowie unter Berücksichtigung der Ausführungen unter Punkt II Z. 2 dieser Stellungnahme werden nachstehende Änderungen (unterstrichen) der Verzeichnisse 1 und 3 vorgeschlagen:

Verzeichnis 1, Bundesstraßen A (Bundesautobahnen):

A 12 Inntal-Autobahn                      Staatsgrenze bei Kufstein - Innsbruck (A 13) - Zams (S 16), ein-  
schließlich Ast Wörgl (A 12) -  
Kirchbichl (B 170, B 312)

- 3 -

A 13 Brenner-Autobahn Die vorliegende Beschreibung der Strecke ist offenbar unvollständig und sollte wie folgt ergänzt werden:  
 ....., einschließlich Ast Innsbruck/West (A 12) - Innsbruck/Süd (A 13)

## Verzeichnis 3, Bundesstraßen B:

B 108 Felbertauern-Straße Lienz (B 100) - Matri in Osttirol/Mautstraße

B 111 Gailtal-Straße .... - Strassen (B 100)

B 171a Tiroler Straße Abzweigung Hall/Tirol Hall/Tirol (B 171) - Ampass (A 12)

B 173 Eiberg-Straße Söll/Bocking (B 312) - Kufstein (B 171)

B 174 Innsbrucker Straße Thaur (B 171) - Rum - Innsbruck/Höttinger Au (B 171), einschließlich Ast Egger-Lienz-Straße - Innsbruck/West (A 12)

B 177 Seefelder Straße Zirl (B 171) - .....

Anmerkung: die Verbindung A 12 - B 171 ist als großzügige Autobahnanschlußstelle ausgebaut und hat nicht den Charakter einer Bundesstraße B. Die Abzweigung von der A 12 liegt in Kematen und nicht in Zirl.

- 4 -

B 181 Achensee-Straße	<u>Strass im Zillertal</u> (B 171) - ... Anmerkung: Die Abzweigung der B 181 liegt zwischen Strass i.Z. und Rotholz, diese Ortschaft gehört je zur Hälfte zu Strass i.Z. und Buch bei Jenbach.
B 186 Ötztal-Straße	<u>Haiming/Ötztaler Höhe</u> (B 171) - ....
B 187 Ehrwalder Straße	<u>Lermoos</u> (B 314) - ....
B 189 Mieminger Straße	Telfs (B 171) - Nassereith (B 314) - <u>Imst</u> (B 171)
B 197 Arlberg-Straße	St. Anton/Arlberg (S 16) - <u>Arlbergpaß</u> - ....
<u>.... Weißhaus-Straße</u>	<u>Vils/Ulrichsbrücke</u> (B 314) - <u>Staatsgrenze bei Weißhaus</u>

II. Die gegenständliche Novelle sollte zum Anlaß für folgende weitere Änderungen des Bundesstraßengesetzes 1971 genommen werden:

1. Zu § 3:

Die Aufzählung der Bestandteile von Bundesstraßen sollte etwa wie folgt ergänzt werden: "... und schließlich im Zuge einer Bundesstraße gelegene, der Erhaltung, der Beaufsichtigung und dem Betrieb der Bundesstraßen dienende bebauete und unbebaute Grundstücke sowie diesen Zwecken dienende Baulichkeiten, die nicht für den ständigen Aufenthalt von Menschen bestimmt sind."

- 5 -

Hinsichtlich dieser Baulichkeiten sind wiederholt Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, ob sie Bestandteile von Bundesstraßen sind und ob sie daher den jeweiligen landesgesetzlichen Vorschriften im Bereich der Raumordnung und des Baurechtes (vgl. etwa § 1 Abs. 3 lit. d der Tiroler Bauordnung) unterliegen oder nicht. Diese Auslegungsschwierigkeiten sollten durch die vorgeschlagene Ergänzung beseitigt werden.

Mit Baulichkeiten, die der Erhaltung dienen, sind gemeint: Werkzeug- und Maschinendepots, Streumittelsilos etc. Baulichkeiten, die dem Betrieb der Bundesstraßen dienen, sind u.a. Lüftungsgebäude und Betriebszentralen für Straßentunnels, Baulichkeiten und Flächen für die Einhebung von Maut, WC-Anlagen auf Parkplätzen.

Maßgebend für die Errichtung solcher im Zuge einer Bundesstraße gelegener Baulichkeiten sollen in erster Linie die Bedürfnisse der Erhaltung und des Betriebes der Bundesstraßenverwaltung sowie der Straßenbenützer - hinsichtlich der Situierung von WC-Anlagen und Autobahnstationen - sein und nicht andere Interessen. Mit der Aufnahme der hier in Rede stehenden Bestandteile in das Bundesstraßengesetz könnte überdies die Beschaffung der erforderlichen Grundflächen für solche Baulichkeiten sichergestellt werden. Weiters würde ihre Situierung und Gestaltung nicht von örtlichen Einflüssen abhängen und schließlich könnten irrtümlich durchgeführte Behördenverfahren und verfehlte Vorschriften von Abgaben und Steuern (z.B. Gehsteigabgabe und Erschließungsbeitrag für eine WC-Anlage auf einem Autobahnparkplatz) vermieden werden.

Zu § 4 Abs. 2:

Bei der Auflassung von Straßenteilen als Bundesstraßen führt der Hinweis auf die sinngemäße Anwendung des § 1 Abs. 3 letzter Satz, laufend zu Mißverständnissen. Ein solcher Straßenabschnitt sollte nicht in einem seiner bisherigen Benützung entsprechenden, sondern in einem seiner künftigen Benützung entsprechenden guten Zustand übergeben werden.

Zu § 7a Abs. 3:

Neben der bereits vorgesehenen Möglichkeit der Einlösung von Grundstücken oder Grundstücksteilen wegen wesentlicher Beeinträchtigungen von darauf errichteten Wohnhäusern sollte auch die Möglichkeit der Einlösung der Gebäude ohne die Grundstücke und die Möglichkeit von Umbauten oder Neubauten für andere Nutzungsmöglichkeiten offen sein, bei denen diese Immissionen zumutbar wären. Damit sollte erreicht werden, daß der Bund nicht unbedingt Grundeigentum erwerben muß.

Zu § 25:

Diese Bestimmung entspricht etwa dem § 84 Abs. 2 und 3 der Straßenverkehrsordnung 1960. Sie hat den Charakter einer Dienstanweisung an die Bundesstraßenverwaltung. Bemühungen der Bundesstraßenverwaltung, optische Ankündigungen und Werbungen nach § 25 des Bundesstraßengesetzes 1971 entfernen zu lassen, waren erfolglos, weil sich die Straßenverwaltungsbehörde zu ihrer Exekution nicht befugt erachtet.

- 7 -

Es wird daher eine Ergänzung dieser Bestimmung angeregt, nach der die Behörde auf Antrag der Bundesstraßenverwaltung die Beseitigung von Ankündigungen und Werbungen, denen diese nicht zugestimmt hat, auf Kosten des Betroffenen anzuordnen hat.

Zu § 26 Abs. 2:

Die Ausnahmeregelung für den Anschluß nicht öffentlicher Straßen und Wege sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken an Freilandstraßen von Bundesstraßen B wird nur von der größeren Wirtschaftlichkeit eines solchen Anschlusses gegenüber dem an eine andere Straße abhängig gemacht. Dieses Kriterium bezieht sich nach den Durchführungsbestimmungen zur Bundesstraßengesetznovelle 1983 (Erlaß des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 2. Mai 1983, Zl. 890.130/2-III/11-83) lediglich auf die technische Herstellung eines Anschlusses und dessen Kosten.

Es wird davon auszugehen sein, daß jede Liegenschaft über einen befahrbaren Weganschluß verfügt und neue Anschlüsse an Freilandstraßen von Bundesstraßen B erst bei Änderungen der Nutzung - zumeist bei Änderungen der Flächenwidmungen und Bauführungen - gewünscht werden. Solche neuen Anschlüsse - beispielsweise zu einem geplanten Industrieunternehmen - wären bei Vorliegen der Voraussetzungen nach den §§ 7 und 7a durchaus sinnvoll und verkehrstechnisch richtig, müßten jedoch abgelehnt werden, wenn das betreffende Grundstück über einen anderen, abseits der Bundesstraße gelegenen Straßenanschluß verfügt, der unzumutbare oder sinnlose Verkehrsbewegungen verursachen kann.

Die Voraussetzungen für Ausnahmegenehmigungen sollten daher durch einen verkehrstechnischen Aspekt hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und Zumutbarkeit der künftigen Verkehrsbewegungen auf vorhandenen Straßenanschlüssen ergänzt werden, die nach einer Nutzungsänderung auftreten können. Die derzeitige Regelung der Genehmigung von zusätzlichen Anschlüssen führt zu Umgehungen des Sinnes dieser Gesetzesbestimmung durch die Widmung neuer öffentlicher Straßen oder durch die Aufweitung kleinster vorhandener Anschlüsse an verkehrstechnisch ungünstigen Straßenstellen.

## 2. Zu den Verzeichnissen der Bundesstraßen:

Der Zurückstufung der S 12 Loferer Schnellstraße, S 14 Fernpaß-Schnellstraße und der S 15 Reschen-Schnellstraße kann aus grundsätzlichen, langfristigen Überlegungen nicht zugestimmt werden.

Die S 12 Loferer Schnellstraße weist derzeit die gleiche Verkehrsbelastung auf, die seinerzeit auf der B 171 Tiroler Straße zwischen Kufstein und Innsbruck Anlaß für den Bau der A 12 Inntal-Autobahn war. Auch wenn zurzeit eine gewisse Stagnation bei der Steigerung der Verkehrsfrequenzen zu beobachten ist, wird langfristig der Bau einer Hochleistungsstraße zwischen Wörgl und Lofer in Aussicht genommen werden müssen, zumindest für einzelne Teilstücke. Ein teilweiser Verzicht auf den Ausbau als Schnellstraße wäre vielleicht dann möglich, wenn der sehr starke Güterverkehr über das sogenannte "Deutsche Eck" auf die Autobahnen Salzburg-Rosenheim-Kufstein-Wörgl verlagert werden könnte.



- 9 -

Der Abschnitt der S 12 Loferer Schnellstraße von der A 12 Inntal-Autobahn bis zur B 171 Tiroler Straße mit einer Länge von 1,65 km zuzüglich der Rampen ist nach Ausbauelementen einer Autobahn fertig gebaut. Im anschließenden, geplanten Abschnitt bis Brugghäusl mit einer Länge von rund 4 km wurden bereits umfangreiche Grundeinlösungen durchgeführt. Falls nicht die gesamte S 12 als Schnellstraße erhalten bleiben kann, muß, unabhängig von der vorstehenden allgemeinen Aussage bezüglich der Auflassung als S-Straße, dieser Abschnitt von der B 171 bis zur Abzweigung ins Brixental als Schnellstraße oder als Autobahnast erhalten bleiben. Neben dem hohen Verkehrsaufkommen wird durch dieses Teilstück auch eine langgezogene ungünstige Ortsdurchfahrt ausgeschaltet und die völlig überlastete Einbindung der Anschlußstelle Wörgl/West in die B 171 Tiroler Straße - ein ständig in den Statistiken auftretender Unfallhäufungspunkt - umfahren. Das Projekt dieses Abschnittes der S 12 wurde mit den Ausbauelementen einer Schnellstraße (mit richtungsgetrennten Fahrbahnen und Anschlußstellen) erstellt. Es wird deshalb vorgeschlagen, zumindest diesen Abschnitt der Loferer Straße nicht als Bundesstraße B, sondern als Schnellstraße oder als Ast der A 12 Inntal-Autobahn in den Verzeichnissen zum Bundesstraßengesetz zu führen.

Die Rückstufung der S 14 Fernpaß-Schnellstraße widerspricht dem Internationalen Verkehrskonzept, insbesondere wird der Bau der deutschen Autobahn A 7 ohne eine leistungsfähige Fortsetzung in Österreich sinnlos. Die derzeitige Verkehrsbelastung der B 314 Fernpaß-Ersatzstraße ist so hoch, daß besonders im Abschnitt Biberwier - Nassereith häufig ausge dehnte Behinderungen auftreten, weshalb ein weiterer, leistungsfähiger Ausbau dieser Straße unumgänglich ist. Aus der Sicht des Landes Tirol müßte daher auch für den Fall der Rückstufung der S 14 die Möglichkeit des weiteren Aus-

- 10 -

baues dieser Straße in der bisherigen Art, d.h. ausreichende Ortsumfahrungen, Anbaufreiheit und Anlage von höhenfreien Anschlußstellen (mit reduzierten Ausbauelementen), auf jeden Fall gewährleistet sein. Dies auch deshalb, weil zufolge der Fertigstellung der Deutschen Autobahn A 7 mit einem noch stärkeren Verkehrsdruck gerechnet werden muß.

Die im Entwurf vorgesehene Führung der Fernpaß-Straße durch einen künftigen Tschirganttunnel sieht derzeit den Entfall der Bundesstraße durch das Gurgltal zwischen Imst und Nassereith vor. Die jetzt bestehende Trasse der B 314 Fernpaß-Ersatzstraße von Imst über Tarrenz nach Nassereith wird jedoch trotzdem immer einen hohen Teil von Durchzugsverkehr aufnehmen müssen. Dies allein deshalb, weil eine Reihe von Verkehrsteilnehmern lange Tunnels meidet (noch dazu, wenn damit Umwege verbunden sind) und weil für bestimmte Verkehrsarten (z.B. Transporte übergroßer oder gefährlicher Güter) der Tunnel nie benützt werden darf. Außerdem stellt der Abschnitt Nassereith - Imst einen sinnvollen Netzschluß des Bundesstraßen-B-Netzes dar. Das Land Tirol kann daher einer Eliminierung dieses Straßenabschnittes aus dem Verzeichnis der Bundesstraßen keinesfalls zustimmen. Als Lösung wird eine Verlängerung der B 189 Mieminger Straße über Nassereith hinaus bis Imst zur B 171 Tiroler Straße vorgeschlagen.

Die S 15 Reschen-Schnellstraße ist im internationalen Straßennetz neben der Brenner-Route eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. Sie wurde im Abschnitt Prutz - Pfunds bereits mit den Ausbauelementen einer Schnellstraße mit großteils niveaufreien Kreuzungen ausgebaut: Langfristig wird auch diese Verkehrsverbindung zwischen Landeck bzw. Zams und dem Reschenpaß voraussichtlich einer Hochleistungsstraße bedürfen.

- 11 -

Die Weiterführung der im Gang befindlichen Ausbauarbeiten und die Errichtung der Steinschlag- und Lawinengalerien zwischen Pfunds und Nauders muß unbedingt gewährleistet bleiben.

Verbindung A 12 Inntal-Autobahn, Innsbruck/West - Egger-Lienz-Straße - B 174 Innsbrucker Straße:

Dieser Straßenzug dient dem Anschluß des westlichen Stadtgebietes von Innsbruck an das Autobahnnetz, ähnlich wie der bestehende Zubringer Innsbruck/Ost die Verbindung von der Autobahn zum östlichen Stadtgebiet von Innsbruck und zur B 174 Innsbrucker Straße herstellt. Die Übernahme dieses Zubringers Innsbruck/West in das Bundesstraßennetz wurde daher von der Stadtgemeinde Innsbruck schon mehrfach dringend gefordert.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Landesamtsdirektor

- 12 -

Abschriftlich

An alle Ämter der Landesregierungen  
gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der Niederösterr. Landesregierung, Wien  
an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien  
an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausfertigungen  
an alle National- und Bundesräte in Tirol

zur gefl. Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n  
Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

