

II-8822 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A n t r a g

No. 285/A
Präs.: 17. OKT. 1989

der Abgeordneten Dr. Keimel, Eder
und Kollegen

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971
geändert wird (Bundesstraßengesetz-Novelle 1989)

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz vom mit dem das Bundesstraßengesetz 1971
geändert wird (Bundesstraßengesetz-Novelle 1989)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl.Nr. 286, zuletzt geändert
durch BGBl.Nr. 165/1986, wird wie folgt geändert:

1. In den §§ 1, 4, 7, 7a, 14, 20, 21, 32, 33 und 35 werden die Bezeichnungen "Bundesminister für Bauten und Technik" und "Bundesministerium für Bauten und Technik" jeweils durch die Bezeichnungen "Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten" beziehungsweise "Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten" ersetzt und grammatisch der jeweiligen Bestimmung angepaßt.

2. Nach § 4 ist ein § 4 a anzufügen:

"§ 4 a Zustimmung der Bundesregierung für bestimmte Bauvorhaben

Nach Vorliegen einer Verordnung nach § 4 Abs. 1 bedarf die Errichtung noch nicht bestehender Bundesautobahn- und Bundes schnellstraßenstrecken, ausgenommen Zu- und Abfahrtsstraßen (§ 2), der Zustimmung der Bundesregierung."

3. § 6 hat zu lauten:

"§ 6 Straßenforschung

Die Aufwendungen für Zwecke der Forschung und für grundlegende Untersuchungen in Angelegenheiten der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei, sind aus den in den jährlichen Bundesfinanzgesetzen für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen vorgesehenen Mittel zu bedecken.

Diese Mittel sind im Interesse der Umweltverträglichkeit im Straßenbau und der Steigerung der Wirtschaftlichkeit im Straßenbau sowie der Sicherheit der Verkehrsabwicklung sowohl für die Erteilung von Forschungs- und Entwicklungsaufträgen gegen Entgelt als auch für die Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben physischer oder juristischer Personen durch die Gewährung von Zuschüssen oder Darlehen sowie weiters für Zwecke der Dokumentation, Information und Publikation in allen Bereichen der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei, zu verwenden.

Für die Durchführung der Förderung der genannten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben gelten die Bestimmungen der §§ 11 Abs. 2, 18 Abs. 2, 20 und 21 des Forschungsförderungsgesetzes, BGBl.Nr. 377/1967, sinngemäß."

4. § 7a Abs. 4 hat zu lauten:

"(4) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 finden auch für Maßnahmen Anwendung, die gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr auf bestehenden Bundesstraßen gesetzt werden."

5. Im § 13 hat der erste Satz zu lauten:

"Zwecks Erleichterung und Förderung des Durchzugsverkehrs kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) aus den für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen in den jährlichen Bundesfinanzgesetzen vorgesehenen Mitteln entsprechende Parallelstraßen und -wege oder Sammelanschlüsse zu Bundesstraßen bauen oder umgestalten, sofern die Erhaltung durch einen anderen Rechtsträger sichergestellt ist."

- 3 -

6. In den §§ 20 und 35 werden die Bezeichnungen "Bundesminister für Verkehr" und "Bundesministerium für Verkehr" jeweils durch die Bezeichnungen "Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" beziehungsweise "Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" ersetzt.

7. Im § 27 hat der letzte Satz zu lauten:

"Fahrverbindungen von der Bundesautobahn oder Bundesschnellstraße zum übrigen Straßennetz im Bereich dieser Betriebe bedürfen einer Verordnung nach § 4 Abs. 1."

Artikel II

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich Artikel I Punkt 2 die Bundesregierung, im übrigen der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betraut.

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag dem Bautenausschuß zuzuweisen.

Erläuterungen

Wegen der außerordentlichen Bedeutung des Neubaus von Autobahnen und Schnellstraßen einerseits und von Hochleistungsstrecken der Bundesbahn andererseits für die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs, für die gesamte Raumordnung, für Umweltschutz und für Verkehrspolitik und vieler anderen Auswirkungen, erscheint es zweckmäßig, diese Maßnahmen künftighin nicht mehr bloß der Entscheidung des jeweils zuständigen Bundesministers – Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten bzw. Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr – vorzubehalten, sondern einer Beschußfassung durch die Bundesregierung zuzuführen.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl.Nr. 286, zuletzt geändert durch BGBl.Nr. 165/1986, in diesem Sinne abgeändert werden.

Bei dieser Gelegenheit wäre auch eine Anpassung des Bundesstraßengesetzes an das Bundesministeriengesetz in seiner Fassung BGBl.Nr. 78/1987 vorzunehmen (insbesondere statt Bundesminister für Bauten und Technik: Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten). Ebenso wäre der durch die Aufhebung der Zweckbindung der Mineralölsteuer durch das Erste Abgabenänderungsgesetz 1987, BGBl.Nr. 80, geschaffenen Rechtslage Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang sind auch die Bindungen nach Prozentsätzen für Forschung und Umweltmaßnahmen aufzuheben.

Überdies könnte die vielfach als unbefriedigend angesehene Bestimmung des Bundesstraßengesetzes, daß von Autobahnstationen unter keinen Umständen eine Fahrverbindung zum untergeordneten Straßennetz hergestellt werden darf, in dieser strengen Form aufgehoben und modifiziert werden.

- 5 -

Zu den einzelnen Bestimmungen ist zu bemerken:

Art. I, Pkt. 1: Hier wird jeweils entsprechend dem Bundesgesetz über die Änderung des Bundesministeriengesetzes 1986, des Arbeitsmarktförderungsgesetzes und des Lebensmittelgesetzes 1975, BGBl.Nr. 78/1987 statt Bundesminister(ium) für Bauten und Technik die nunmehr zutreffende Bezeichnung Bundesminister(ium) für wirtschaftliche Angelegenheiten gesetzt.

Pkt. 2: Diese Bestimmung läßt die Planungshoheit (Verordnungen nach § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz) beim Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, legt aber fest, daß die Errichtung noch nicht bestehender Strecken von Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen, ausgenommen Zu- und Abfahrtsstraßen (Anschlußstellen) zusätzlich der Zustimmung der Bundesregierung bedarf. Dieser Beschuß der Bundesregierung hat das gesamtwirtschaftliche Interesse am Bau der Strecke zu beachten. Diese Bestimmung gilt auch voll für die von Straßen-sondergesellschaften zu errichtende Neubaustrecken.

Pkt. 3: Bisher waren 5 vom Tausend der zweckgebundenen Mineralölsteuer für die Straßenforschung vorbehalten. Durch den Wegfall der Zweckbindung der Mineralölsteuer mußte eine Anpassung vorgenommen werden. Die Widmung eines Promillsatzes für Forschungs-zwecke ist entbehrlich, da die Festlegung nunmehr in den jährlichen Bundesfinanzgesetzen erfolgt.

Pkt. 4: Bisher waren mindestens 1 vom Hundert der zweckgebundenen Mineralölsteuer für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen vorgesehen. Durch die nunmehr jährliche Festsetzung der Aufwendungen für den Bundesstraßenbau im Bundesfinanzgesetz ist die Festlegung eines Mindestsatzes entbehrlich und auch unzweck-mäßig. Durch den Wegfall dieser Bestimmung ergibt sich eine Gleichstellung der bestehenden Straßen mit den Neubaustrecken.

Pkt. 5: Der Hinweis auf die zweckgebundenen Mittel der Mineralölsteuer wird ersetzt durch den Hinweis auf die im jährlichen Bundesfinanzgesetz für Bau und Erhaltung der Bundesstraßen vor-gesehenen Mittel.

- 6 -

Pkt. 6: Die zweimal im Bundesstraßengesetz zitierte Bezeichnung Bundesminister(ium) für Verkehr war entsprechend der im Punkt 1 angeführten Änderungen des Bundesministeriengesetzes auf Bundesminister(ium) für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu ändern.

Pkt. 7: Die bisherige, im § 27 Bundesstraßengesetz enthaltene Regelung besagte, daß Betriebe an Bundesautobahnen und Bundes schnellstraßen (Autobahnstationen, sie sind in dieser Bestimmung näher definiert) keine Fahrverbindung von der Bundesautobahn oder Bundesschnellstraße zum übrigen Straßennetz ermöglichen dürfen. Diese starre Bestimmung wird vielfach als unbefriedigend angesehen und ist z.B. bei der vor dem Inkrafttreten des Bundes straßengesetzes 1971 errichteten Autobahnstation Ybbs nicht eingehalten. Mit der nunmehrigen Formulierung wird ein ausgewogener Mittelweg zwischen den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit und erwünschten Raumordnungsgesichtspunkten (Anschlußstellen) beschritten.

Art. II: Vollzugsklausel