

1183 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP

Bericht des Bautenausschusses

über den Antrag der Abgeordneten Dipl.-Kfm. Dr. Keimel, Eder und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird (Bundesstraßengesetz-Novelle 1989) (285/A)

Am 17. Oktober 1989 haben die Abgeordneten Dipl.-Vw. Dr. Keimel, Eder und Genossen den Initiativantrag 285/A im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

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 Beschlußfassung 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 Bundesministerriengesetz 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.

Zu den einzelnen Bestimmungen ist folgendes zu bemerken:

Art. I Z 1:

Hier wird jeweils entsprechend dem Bundesgesetz über die Änderung des Bundesministerriengesetzes 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.

Z 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 Beschluß der Bundesregierung hat das gesamtwirtschaftliche Interesse am Bau der Strecke zu beachten. Diese Bestimmung gilt auch voll für die von Straßensondergesellschaften zu errichtenden Neubaustrecken.

Z 3:

Bisher waren 5 vom Tausend der zweckgebundenen Mineralölsteuer für die Straßenforschung vorbehalten. Durch den Wegfall der Zweckbindung

2

1183 der Beilagen

der Mineralölsteuer mußte eine Anpassung vorgenommen werden. Die Widmung eines Promillesatzes für Forschungszwecke ist entbehrlich, da die Festlegung nunmehr in den jährlichen Bundesfinanzgesetzen erfolgt.

Z 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 unzweckmäßig. Durch den Wegfall dieser Bestimmung ergibt sich eine Gleichstellung der bestehenden Straßen mit den Neubautrecken.

Z 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 vorgesehenen Mittel.

Z 6:

Die zweimal im Bundesstraßengesetz zitierte Bezeichnung Bundesminister(ium) für Verkehr war entsprechend der in Z 1 angeführten Änderungen des Bundesministerengesetzes auf Bundesminister(ium) für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu ändern.

Z 7:

Die bisherige, im § 27 Bundesstraßengesetz enthaltene Regelung besagte, daß Betriebe an Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen (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 zB bei der vor dem Inkrafttreten des Bundesstraßengesetzes 1971 errichteten Autobahnstation Ybbs nicht eingehalten. Mit der nunmehrigen Formulierung wird ein ausgewogener Mittelweg zwischen den Bedürfnissen der Verkehrssicherheit und erwünschten Raumordnungspunkten (Anschlußstellen) beschritten.

Der Bautenausschuß hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 23. November 1989 in Verhandlung genommen und nach Wortmeldungen der Abgeordneten Eder, Eigruber und Vetter einstimmig beschlossen, zur Vorbehandlung der gegenständlichen Materie

einen Unterausschuß einzusetzen, dem seitens der Sozialistischen Partei die Abgeordneten Brennstener, Eder, Günter Dietrich und Weinberger, seitens der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Arthold, Hoffer, Dipl.-Kfm. Dr. Keimel und Vetter, seitens der Freiheitlichen Partei der Abgeordnete Schönhart und seitens des Klubs der Grün-Alternativen die Abgeordnete Helga Erlinger bzw. nach deren Ausscheiden aus dem Hohen Hause der Abgeordnete Fux angehörten.

Der Unterausschuß beschäftigte sich in seiner Sitzung am 16. Jänner 1990 mit dem erwähnten Initiativantrag. Der Obmann des Unterausschusses, Abgeordneter Eder, berichtete dem Bautenausschuß am 16. Jänner 1990 über das Ergebnis seiner Beratungen.

An der anschließenden Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Eder, Eigruber, Fux, Vetter, Kerschbaum und der Ausschußobmann Dipl.-Kfm. Dr. Keimel sowie der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Schüssel.

Die Abgeordneten Dipl.-Kfm. Dr. Keimel, Eder und Genossen brachten einen Abänderungsantrag ein, der wie folgt begründet war:

Zum Titel:

Wegen der Einfügung eines Artikels II ist auch der Titel des Gesetzes zu ändern.

Zu Z 2:

Die abgeänderte Fassung enthält die Kriterien, nach der die Bundesregierung ihre Zustimmung richtet. Eine gleichlautende Determinierung ist in der Hochleistungsstreckengesetz-Novelle 1989 (§ 8 Abs. 2) enthalten.

Zu Z 3:

Hier ist eine grammatikalische Richtigstellung vorzunehmen.

Zu Art. II (neu):

Zur raschen Verwirklichung einer durchgehenden Autobahnverbindung nach Ungarn, die insbesondere im Hinblick auf die Weltausstellung in Wien und Budapest dringend ist, erscheint es zweckmäßig, den bewährten Weg einer Übertragung zunächst der Planung an eine Straßensondergesellschaft zu beschreiben. Dadurch können viele Abläufe in zweckmäßiger und wirtschaftlicher Weise parallel ablaufen; eine optimale Koordinierung und ein rascher Entscheidungsfluß sind gegeben. Später kann dann durch gesonderte

Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auch der Bau dieser Gesellschaft übertragen werden. Als geeignete Straßengesellschaft bietet sich die Autobahnen- und Schnellstraßen Aktiengesellschaft (Sitz: Wiener Neustadt) an, der schon jetzt durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 325/1988 (Druckfehlerberichtigung BGBl. Nr. 251/1989) und Verordnung BGBl. Nr. 505/1988 die Planung und Errichtung der A 4 Ost Autobahn von Fischamend bis Parndorf (B 50) übertragen ist.

In der gleichen Weise wie hinsichtlich der A 4 Ost Autobahn zwischen Parndorf (B 50) und der Staatsgrenze bei Nickelsdorf erscheint auch eine Beschleunigung der Planung und des Baues einer Bundesstraßenverbindung zwischen der A 2 und der A 4 dringend erforderlich. Es wird als zweckmäßig angesehen, die Planungen und späterhin auch den

Bau auch dieser Strecke der Autobahnen- und Schnellstraßen AG zu übertragen.

Zu Art. III (neu):

Die Vollzugsklausel war entsprechend anzupassen.

Bei der Abstimmung wurde der im Initiativantrag 285/A enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des vorerwähnten Abänderungsantrages mit Stimmenmehrheit angenommen.

Zum Berichterstatter für das Haus wurde der Abgeordnete Weinberger gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Bautenausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen. %

Wien, 1990 01 16

Weinberger
Berichterstatter

Dipl.-Kfm. Dr. Keimel
Obmann

/.

Bundesgesetz vom XXXXXXXXX, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 und das Bundesgesetz betreffend die Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen Gesellschaft geändert werden (Bundesstraßengesetznovelle 1990)

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, 7 a, 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 grammatikalisch der jeweiligen Bestimmung angepaßt.

2. Nach § 4 wird folgender § 4 a angefügt:

„Zustimmung der Bundesregierung für bestimmte Bauvorhaben

§ 4 a. Nach Vorliegen einer Verordnung nach § 4 Abs. 1 bedarf die Errichtung noch nicht bestehender Bundesautobahn- und Bundesschnellstraßenstrecken, ausgenommen Zu- und Abfahrtsstraßen (§ 2), eines Beschlusses der Bundesregierung über das gesamtwirtschaftliche Interesse am Bau der Strecke.“

3. § 6 lautet:

„Straßenforschung

§ 6. 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 Mitteln 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. § 7 a Abs. 4 lautet:

„(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 lautet der erste Satz:

„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.“

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 lautet der letzte Satz:

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

Artikel II

Das Bundesgesetz betreffend die Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen Gesellschaft, BGBl. Nr. 300/1981, in der Fassung BGBl. Nr. 591/1982 wird wie folgt geändert:

Dem § 1 wird ein § 1 a angefügt:

„§ 1 a. (1) Der Bund hat die Planung der im Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 165/1986 angeführten Strecken:

- a) der Bundesautobahn A 4 Ost Autobahn im Abschnitt Parndorf (B 50)—Staatsgrenze bei Nickelsdorf,
 - b) der Bundesstraßenverbindung zwischen der A 2 und der A 4,
- der Autobahnen- und Schnellstraßen Aktiengesellschaft zu übertragen.

(2) Der Bund kann der Autobahnen- und Schnellstraßen Aktiengesellschaft hinsichtlich der in Abs. 1 genannten Strecken auch den Bau übertragen, insoweit eine besondere Dringlichkeit besteht und damit eine Verbesserung des Planungs- und Ausführungsablaufes zu erwarten ist. Diese Übertragung erfolgt jeweils durch Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für

Finanzen. Die Verordnung hat einen Bauzeit- und Kostenrahmen zu enthalten.

(3) Der Bund hat der Gesellschaft jährlich die Kosten der Planung und Errichtung einschließlich des Erwerbes der für die Errichtung notwendigen Grundflächen für die ihr nach Abs. 1 und 2 übertragenen Strecken nach einem von der Gesellschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und dem Bundesminister für Finanzen zu erstellenden jährlichen Finanzplan zu ersetzen.“

Artikel III

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist

- a) hinsichtlich des Artikels I Punkt 2 die Bundesregierung, hinsichtlich des übrigen Artikels I der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten,
- b) hinsichtlich des durch Artikel II dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 300/1981 in der geltenden Fassung angefügten § 1 a Abs. 1 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 a Abs. 2 und Abs. 3 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen

betraut.