

Amt der Vorarlberger Landesregierung

Zahl: PrsG-162.10
(Bei Antwortschreiben bitte anführen)

Bregenz, am 06.05.1999

An das
Bundesministerium
für wirtschaftliche Angelegenheiten
Stubenring 1
A-1011 Wien

Auskunft:
Dr. Anton Kessler
Tel. #43(0)5574/511-20213

Betrifft: Bundesstraßengesetznovelle 1999;
Entwurf, Stellungnahme;
Antrag auf Verhandlungen in einem Konsultationsgremium
Bezug: Schreiben vom 08. April 1999, GZ. 808.110/5-VI/11-99

Zum Entwurf einer Bundesstraßengesetznovelle 1999 wird wie folgt Stellung genommen:

I. Allgemeines:

1. Soweit der Entwurf die Voraussetzungen für die Einführung eines „halboffenen Mautsystems“ auf dem hochrangigen Straßennetz schaffen soll, wird darauf hingewiesen, dass gegen dieses Mautsystem im Begutachtungsverfahren zu einer Änderung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 Bedenken geäußert wurden. Dieses System verursacht sowohl bei der Errichtung als auch beim Betrieb hohe Kosten und führt unweigerlich zu einem Abdrängen von LKW-Verkehrsanteilen auf das nachgeordnete Straßennetz und allen damit verbundenen nachteiligen Folgen. Angesichts dieser Nachteile sollten mögliche Alternativen zum vorgesehenen Bemaunungsmodell geprüft werden. Es wird neuerlich auf den Beschluss der Landeshauptmännerkonferenz vom 27. Februar 1997 hingewiesen, wonach ein Alleingang Österreichs bei der Einhebung einer fahrleistungabhängigen (LKW-)Maut abgelehnt wird und die Einführung nur im europäischen Gleichklang erfolgen soll. Es ist daher angebracht, auch die im Entwurf vorgesehenen Regelungen für Mautstrecken und Mautanlagen noch einmal zu überdenken.

2. Im Versendungsschreiben wird darauf hingewiesen, dass der Entwurf auch gemäß der Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus, BGBl. I Nr. 35/1999, übermittelt wird. Nach Art. 1 Abs. 3 der Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus ist in einem Gesetzesentwurf der Bundesministerien eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen aufzunehmen.

Im Durchführungsrundschreiben des Bundeskanzleramtes vom 19.02.1999, GZ. 606.767/1-V/1/99, das im Übrigen auch dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zugegangen ist, wird festgehalten, dass durch den Konsultationsmechanismus Regelungen über die Kostentragung für den Fall getroffen werden, dass „rechtssetzende Maßnahmen einer Gebietskörperschaft andere am Finanzausgleich beteiligte Gebietskörperschaften mit Kosten belasten (RV, 6). Zum Zweck der Prüfung der finanziellen Auswirkungen von geplanten rechtssetzenden Maßnahmen durch die jeweils gegenbeteiligten Gebietskörperschaften werden in der Vereinbarung weitgehende Informationspflichten festgelegt. Diese sollen die Kenntnis der Gesetzesentwürfe und Gesetzesvorschläge sowie der Entwürfe beschlussreifer Verordnungen der Bundesregierung, der Bundesminister, einer Landesregierung oder von Mitgliedern einer Landesregierung durch die gegenbeteiligten Gebietskörperschaften vor der endgültigen Beschlussfassung sicherstellen.“

Obwohl der Entwurf Kostenüberwälzungen vom Bund auf die Länder und vor allem auf die Gemeinden bezweckt, wird nicht einmal versucht, die finanziellen Auswirkungen des Vorhabens auch nur ansatzweise darzustellen. So erschöpft sich die Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Regelung über die Straßenbaulast im Ortsgebiet in der Bemerkung, dass eine „Belastung der Gemeinden in der Änderung der Kostenzuordnungen des § 9 erkennbar (ist), doch wird hier nur einer im Laufe der letzten Jahrzehnte eingetretenen Mehrbelastung des Straßenerhalters Bund entgegengewirkt.“ Für eine derartige Kostendarstellung hätte es nicht des Abschlusses einer Vereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über einen Konsultationsmechanismus bedurft. Es stellt sich hier vielmehr die Frage nach der Sinnhaftigkeit von Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern, wenn die gemeinsam festgelegten Informationspflichten bei nächstbestener Gelegenheit vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten ignoriert werden.

3. Der Entwurf wälzt weitere Teile der Straßenbaulast im Ortsgebiet auf die Gemeinden ab. Begründet wird dies mit einer strikten Trennung des fließenden vom ruhenden Verkehr und den knappen Erhaltungsmitteln des Bundes, die einen Rückzug auf die „grundsätzlichen Aufgaben im Sinne der Kompetenzbestimmungen“ erfordern. Was unter diesen „grundsätzlichen Aufgaben“ zu verstehen ist, wird nicht erläutert. Dies wäre angesichts der sehr

- 3 -

weit reichenden Kompetenzbestimmung des Art. 10 Abs. 1 Z. 9 (Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge außer der Straßenpolizei) von besonderem Interesse gewesen. Die Kompetenzbestimmung bezieht sich auf die gesamte Straße, die durch Gesetz zur Bundesstraße erklärt wurde, und kann nicht nur auf den Durchzugsverkehr beschränkt werden. Die Auffächerung des Verkehrs für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer ändert nichts an der Qualifikation der gesamten Straße als Bundesstraße. Jedenfalls erleichtert eine sinnvolle Entflechtung des Verkehrs die leichte, sichere und flüssige Bewältigung auch des überregionalen Durchzugsverkehrs, und gerade innerorts kommt die Entlastung der Bundesstraßen durch einen attraktiven öffentlichen Verkehr besonders zum Tragen.

Die vorgesehene Regelung des § 10 Abs. 2, wonach der Bund die Durchführung von Straßenbaumaßnahmen von Beiträgen anderer Gebietskörperschaften abhängig machen kann, wird entschieden abgelehnt. Wenn, wie in den Erläuterungen ausgeführt wird, ein „besonderes Interesse“ der anderen Gebietskörperschaft an einer Baumaßnahme schon dann vorliegt, wenn diese Baumaßnahme von dieser Gebietskörperschaft gewünscht wird, kann die Verwirklichung von praktisch allen Straßenbauvorhaben von Beiträgen der anderen Gebietskörperschaften abhängig gemacht werden. Mit dieser Regelung soll eine höchst fragwürdige und zum Teil geradezu unanständige Praxis legalisiert werden. Der Bund hat gemäß § 2 des Finanzverfassungsgesetzes 1948 den Aufwand aus der Besorgung seiner Aufgaben selbst zu tragen, sofern die zuständige Gesetzgebung nichts anderes bestimmt. Mit der vorgesehenen Regelung wird die Kostentragungspflicht nicht verschoben, aber dem Bund die Erlaubnis gegeben, seine übermächtige Entscheidungs- und Verhandlungsposition dafür einzusetzen, den Ländern und Gemeinden Zahlungen abzuverlangen, zu denen sie gesetzlich nicht verpflichtet und ohne Nötigung nicht bereit wären.

Es ist nicht einsichtig, dass der Bund für Bundesstraßen zwar weiterhin eine fast unbeschränkte Kompetenz beansprucht und gleichzeitig die daraus entstehenden finanziellen Verpflichtungen auf die Gebietskörperschaften abwälzt.

Gemäß Art. 2 Abs. 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften wird die Aufnahme von Verhandlungen in einem Konsultationsgremium beantragt.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Z. 3 (§ 4):

Schutzbauten, die zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder aufgrund von Katastrophenfällen errichtet werden, sollten von der Verordnungspflicht ausgenommen werden. Dies scheint im Hinblick auf die gebotene rasche Verwirklichung solcher Vorhaben angezeigt.

Zu Abs. 2 lit. b sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass damit Kreuzungs-umbauten zu Kreisverkehren gemeint sind.

Zu Z. 5 (§ 5):

Der im Abs. 2 verwendete Begriff des „Amtshauses (Rathauses)“ ist nicht gebräuchlich und sollte durch jenen des „Gemeindeamtes (Rathauses)“ ersetzt werden.

Die Übermittlung der Stellungnahmen durch die berührten Gemeinden an das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten sollte über das jeweilige Amt der Landesregierung erfolgen, weil die Äußerungen in der Regel die von diesem Amt ausgearbeiteten Projektgrundlagen betreffen.

Zu Z. 8 (§ 9 Abs. 1):

Die vorgesehenen Änderungen bewirken eine massive Kostenüberwälzung auf die Gemeinden und werden abgelehnt. Das Argument, dass sich der Bund im Hinblick auf die Kompetenzbestimmungen auf grundsätzliche Aufgaben beschränken müsse, ist nicht stichhältig. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zu Punkt I verwiesen.

Völlig unvertretbar ist, dass sich der Bund auf Kosten der Gemeinden von der Verpflichtung entledigt, die Kosten für den Bau und die Erhaltung von Busspuren zu tragen. In Vorarlberg wurden in den vergangenen Jahren in mehreren Gemeinden an Bundesstraßen Busspuren eingerichtet. Diese Busspuren sind Bestandteile der Bundesstraßen und sollen auf besonders stark befahrenen Abschnitten verkehrsbedingte Behinderungen für Linienbusse in Grenzen halten. Es wird als Aufgabe des Bundes angesehen, dafür Sorge zu tragen, dass auf Bundesstraßen die Abwicklung fahrplangebundener Verkehre in einer den heutigen Anforderungen entsprechenden Qualität möglich ist. Busspuren bewirken auf stark befahrenen Straßen eine sinnvolle Entflechtung des Verkehrs und erleichtern damit die Verkehrsabwicklung (auch des überregionalen Durchzugsverkehrs) insgesamt. Die Bemühungen des Landes und der Gemeinden um einen attraktiven Land- und Stadtbuss leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf Bundesstraßen, wobei die Entlastungswirkung durch den öffentlichen Verkehr gerade auf stark frequentierten Bundesstraßen im

- 5 -

Verdichtungsgebiet besonders zum Tragen kommt. Die Abwälzung der Straßenbaulast für innerörtliche Busspuren auf die Gemeinden wäre für diese mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden und gefährdet den Weiterbestand dieser Anlagen.

Im Abs. 1 lit. c werden die Begriffe „Parkplätze und Abstellstreifen“ durch den Begriff des „ruhenden Verkehrs“ ersetzt. Aus den Erläuterungen geht nicht hervor, welche zusätzlichen Flächen mit der Neudefinition erfasst sind und was unter „ruhendem Verkehr“ zu verstehen ist. Dies wäre um so mehr angebracht, als nach den Erläuterungen die Änderung des Abs. 1 zwar auf die „strikte Trennung des fließenden und des ruhenden Verkehrs in Hinblick auf den Bau- und Erhaltungsaufwand“ abzielt und dennoch die Straßenbaulast für innerörtliche Busspuren auf die Gemeinden abgewälzt wird. Der in der Straßenverkehrsordnung verwendete Begriff des „ruhenden Verkehrs“ dürfte jedenfalls eine Busspur wohl kaum erfassen.

Zu Z. 9 (§ 9 Abs. 3):

Die Regelung, wonach die Gemeinden die Kosten für die Abfuhr des vom Bund von der Fahrbahn der Bundesstraßen entfernten Schnees und Abräummaterial zu tragen haben, bewirkt, dass die Gemeinden keinen Einfluss mehr auf die Kostenentwicklung hätten. Solche Regelungen, wonach eine Gebietskörperschaft Verfügungen trifft und die andere die Kosten zu tragen hat, sollten seit dem Inkrafttreten des Konsultationsmechanismus als überholt angesehen werden. Sollte die bisherige Regelung zu Problemen geführt haben, sollten vor einer Änderung Gespräche zwischen den betroffenen Gemeinden und den Straßenverwaltungeng geführt werden.

Zu Z. 10 (§ 10):

Diese Bestimmung, wonach sich der Bund (Bundesstraßenverwaltung) das Recht einräumt, von anderen Gebietskörperschaften Beiträge zu verlangen, wenn eine Bundesstraße ausgebaut oder eine Baumaßnahme zeitlich vorgezogen werden soll, wenn diese Maßnahmen „im besonderen Interesse“ einer anderen Gebietskörperschaft liegt, wird entschieden abgelehnt. Es ist nicht einsichtig, dass der Bund die Kosten für notwendige Straßenbauvorhaben über geltende Kompetenzbestimmungen hinweg auf andere Gebietskörperschaften überwälzt. Auf die Ausführungen in Punkt I wird verwiesen.

Zu Z. 14 (§ 15 Abs. 1):

Es wird davon ausgegangen, dass durch die vorgesehene Bestimmung ortsübliche landwirtschaftliche Abzäunungen sowie deren Erneuerung und Verbesserung nicht betroffen sind und die Entschädigungspflicht des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) erhalten bleibt.

- 6 -

Zu Z. 18 (§ 25):

Die vorgesehene Aufhebung des Verbotes von optischen Werbungen im Nahbereich der Autobahn wird abgelehnt. Optische Werbungen liegen nicht im allgemeinen Interesse der Verkehrsteilnehmer und beeinträchtigen Interessen der Verkehrssicherheit sowie des Landschafts- und Ortsbildschutzes.

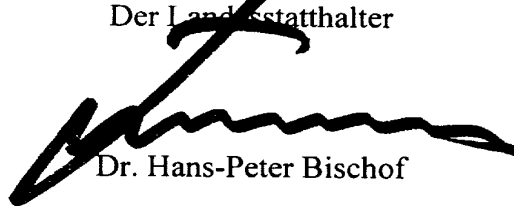
Zu Z. 19 (§ 26):

Der im Abs. 1 verwendete Begriff „besondere Anschlussstellen“ sollte erläutert werden.

Zu Z. 21 (§ 28 Abs. 1):

Die Normierung der Entgeltlichkeit für jede Benützung der Bundesstraßen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck scheint überzogen.

Für die Vorarlberger Landesregierung
Der Landesstatthalter



Dr. Hans-Peter Bischof

- a) Allen
Vorarlberger National- und Bundesräten

- b) An das
Präsidium des Nationalrates
1017 Wien
(22-fach)

- c) An das
Präsidium des Bundesrates
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

- d) An das
Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
1010 Wien

- e) An alle
Ämter der Landesregierungen
z.H. Herrn Landesamtsdirektor

- f) An die
Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der NÖ Landesregierung
1014 Wien

- g) An das
Institut für Föderalismusforschung
6020 Innsbruck

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Vorarlberger Landesregierung
Der Landesamtsdirektor

Dr. Brandtner

F.d.R.d.A.

