



Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten
z.Hd. Herrn Ministerialrat
Dr. Werner Schiendl
Stubenring 1
1010 Wien

Wiedner Hauptstraße 63
Postfach 191
A-1045 Wien
Telefon +43(1)50105DW
Telefax +43(1)50206/233
Internet: <http://www.wk.or.at>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
Zl. 808.110/5-VI/11-99 v. 8.4.1999	Vp 25579/24/99/Dr.Ts/Fr Dr. Peter Tschirner	4003	07.05.99

Bundesstraßengesetznovelle

Die Wirtschaftskammer Österreich dankt für die Übermittlung des Entwurfes einer Bundesstraßengesetznovelle und erlaubt sich, dazu wie folgt Stellung zu nehmen:

Es wird grundsätzlich begrüßt, daß nunmehr die Folgen der geänderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in der unmittelbaren Nachbarschaft im Osten und Norden unseres Bundesgebietes im Bundesstraßengesetz ihren Niederschlag finden sollen. Durch die Verweigerung nötiger Verkehrswegebauten würde die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs erheblichen Schaden nehmen.

Die Wirtschaftskammer Österreich lehnt es jedoch entschieden ab, neben Autobahnen und Schnellstraßen auch Bundesstraßen in das geplante Mautstreckensystem einzubeziehen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die EU-Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut-

- 2 -

und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten. Diese Verordnung legt im Artikel 7 Abs. 2 fest, daß Maut- und Benutzungsgebühren nur für die Benutzung von Autobahnen oder anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, sowie für die Benutzung von Brücken, Tunnels und Gebirgspässen erhoben werden dürfen. Diesem Umstand trägt auch das Straßenbenützungsgesetz Rechnung. Auch die Nachfolgerichtlinie, die derzeit in den EU-Gremien noch beraten wird, ändert diese Rechtslage nicht. Die Einbeziehung von Bundesstraßen in ein Mautsystem ist daher EU-rechtswidrig.

Zu den einzelnen Bestimmungen wird folgendes angemerkt:

Zu § 2 (Einteilung der Bundesstraßen):

Es wird angeregt, daß in die Definition der Bundesstraßen A und S auch der technische Mindest- bzw. Regelquerschnitt aufgenommen wird. Damit ist die Klassifizierung leichter und verständlicher durchzuführen.

Die Absicht, daß auch an Bundesstraßen S sowie an bestimmten Bundesstraßen B zusätzliche Anbindungen oder auch lediglich Änderungen bestehender Anschlüsse ausschließlich nicht höhengleich erfolgen dürfen, führt zu erheblichen Verteuerungen und Erschwernissen. Eine solche generelle und völlig unflexible Formulierung, die bei jeglicher künftigen Änderung an einer derartigen öffentlichen Straße gilt, würde zu einem gewaltigen finanziellen Mehraufwand führen. Dies würde wohl auch bei geringfügigen Änderungen die Folge sein, wenn z.B. bauliche Verbesserungen von Anschlüssen im Interesse der Verkehrssicherheit notwendig werden. Daher spricht sich die Wirtschaftskammer Österreich gegen diese Neuregelung aus.

- 3 -

Zu § 4 (Bestimmungen des Straßenverlaufs, Ausbau des Bestandes und Auflassung von Straßenteilen):

Umweltverträglichkeitsprüfungen haben sich in den vergangenen Jahren als entscheidender zeitverzögernder, projektverändernder und vielfach auch realisierungshindernder Faktor erwiesen. Die Wirtschaftskammer Österreich fordert daher, daß die EU-Vorgaben betreffend der Umweltverträglichkeitsprüfung in Österreich ähnlich praxisorientiert angewendet werden wie in den meisten anderen EU-Mitgliedstaaten. Die Wirtschaftskammer wendet sich einmal mehr gegen den Umstand, daß die österreichische Gesetzgebung und Verwaltung bei der Umsetzung von EU-rechtlichen Vorgaben oftmals zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten österreichischer Unternehmen führt und damit den Wirtschaftsstandort Österreich belastet.

Zu § 5 (Verfahrensbestimmungen für Verordnungen gemäß § 4):

Um die Einbindung betroffener Wirtschaftskreise sicherzustellen, sollten neben den mitwirkenden Behörden und der Umweltanwaltschaft auch die örtlich zuständigen Wirtschaftskammern von der öffentlichen Auflage verständigt werden.

Zu § 10 (Beiträge von Unternehmungen und Gebietskörperschaften):

Im vorliegenden Entwurf ist eine Verschärfung der Kostentragungspflicht durch Unternehmer vorgesehen, wenn sich eine kostspieligere Bauweise auch durch Kundenzufahrten ergibt. Es sollte jedoch sichergestellt werden, daß es im Zuge eines Straßenumbaus bei bestehenden Betrieben zu keiner Verschlechterung der Zu- und Abfahrtsrelationen sowie zu Mehrkosten, die nicht im Interesse des Betriebes gelegen sind, kommt. Es wird daher folgende Formulierung der einschlägigen Bestimmung vorgeschlagen:

- 4 -

„Muß eine Bundesstraße wegen der besonderen Art oder Häufigkeit der Benützung durch eine neu angesiedelte Unternehmung oder durch deren Kunden in einer kostspieligeren Weise gebaut oder erhalten werden, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr notwendig wäre, so hat die Unternehmung dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Mehrkosten zu vergüten. Für bestehende Unternehmungen entsteht diese Verpflichtung zur Vergütung von Mehrkosten nur dann, wenn durch eine erhebliche Ausdehnung der Geschäftstätigkeit bzw. durch einen größeren Umbau eine deutliche Zunahme des Straßenverkehrs eingetreten oder zu erwarten ist. Ansonsten sind bei bestehenden Unternehmungen nach Möglichkeit alle bestehenden Zu- und Abfahrtsrelationen aufrechtzuerhalten. Die Bestimmung des § 28 Abs. 3 werden hiedurch nicht berührt.“

Zu § 14 (Bundesstraßenplanungsgebiet) und § 15 Bundesstraßenbaugebiet):

Vom generellen Verbot von Neu-, Zu- und Umbauten in Bundesstraßenplanungs- bzw. Bundesstraßenbaugebieten sollten Maßnahmen ausgenommen werden, welche zur Erfüllung behördlicher Auflagen insbesondere aus dem Betriebsanlagenrecht entstehen. Damit würde die Weiterführung von Unternehmen sichergestellt werden. Derzeit kann sich durch Auflagen vor allem aus dem Betriebsanlagenrecht die Situation ergeben, daß bei deren Nichterfüllung der Betrieb wesentlich früher nicht mehr weitergeführt werden darf, als sich eigentlich aus den §§ 14 und 15 des Bundesstraßengesetzes ergibt.

Zu § 25 (Ankündigungen und Werbungen):

Die Wirtschaftskammer Österreich begrüßt es, daß in Zukunft optische Werbungen auch innerhalb einer Entfernung von 100 m entlang von Bundesautobahnen errichtet werden dürfen, wenn sie unter die Voraussetzungen von § 25 zweiter Satz fallen.

- 5 -

Zu § 26 (Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten):

Das vorgesehene generelle Anschlußverbot nichtöffentlicher Straßen und Wege an Bundesstraßen nach dem Verzeichnis 3, sofern dort eine entsprechende Anmerkung erfolgte, wird von der Wirtschaftskammer Österreich abgelehnt, da die Erschließung von straßennahen Grundstücken möglicherweise nicht mehr erfolgen kann.

Zu § 28 (Benützung von Bundesstraßen):

Der Entwurf sieht vor, daß die Benützung von Bundesstraßen zu anderen als bestimmungsgemäßen Zwecken jedenfalls nur entgeltlich erfolgen darf. Diese Bestimmung steht im Widerspruch zu § 6 Telekommunikationsgesetz, die ausdrücklich vorsieht, daß öffentliches Gut (wie z.B. Bundesstraßen) unentgeltlich für Telekommunikationseinrichtungen in Anspruch genommen werden dürfen. Die Neufassung des § 28 führt zu Rechtsunsicherheit und wird daher von der Wirtschaftskammer Österreich abgelehnt. Ferner vertreten wir die Auffassung, daß die Errichtung und der Betrieb von Haltestellen im Bundesstraßenbereich im Rahmen der bestimmungsgemäßen Inanspruchnahme der Straße erfolgt. Zur Klarstellung dieser Auffassung ersuchen wir, zumindest eine entsprechende Anmerkung in den Erläuterungen vorzusehen.

Zu den Verzeichnissen 1 und 2:**Oberösterreich:**

Der derzeitige Teil der B 125 zwischen Unterweikersdorf und der Staatsgrenze bei Wullowitz soll neu als B 310 Mühlviertler Straße bezeichnet werden. Diese Straße ist mit einer Anmerkung nach § 2 Abs. 1 lit. c) versehen, also für das höherrangige Straßennetz auch mit der Folge der Einführung von Road Pricing vorgesehen. Dieses Vorhaben hätte gravierende Folgen vor allem für die bestehenden Anschlüsse öffentlicher Straßen sowie auch nichtöffentlicher Straßen und einzelner Grundstücke:

- 6 -

- Zusätzliche Anbindungen von öffentlichen Straßen und Wegen, aber auch Änderungen bestehender Anschlüsse, dürften nach § 2 Abs. 1 lit. c) außerhalb bestehender Ortsgebiete ab sofort nur in Form „besonderer Anschlußstellen“ erfolgen. Das würde also bedeuten, daß z.B. bei Umbau einer Kreuzung auf der bestehenden Trasse diese in nicht höhengleicher Form ausgeführt werden müßte.
- Nach § 26 Abs. 2 wären Anschlüsse nichtöffentlicher Straßen und Wege sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken außerhalb bestehender Ortsgebiete überhaupt unzulässig. Mangels einer Übergangsbestimmung wären also ab Inkrafttreten der geplanten Bundesstraßengesetz-Novelle alle derzeitigen - ja mit Zustimmung der Bundesstraßenverwaltung errichteten - Anschlüsse privater Wege bzw. Grundstücke im Bereich der Freilandstrecken plötzlich unzulässig.

Salzburg:

Die Absicht, eine Bemautung der Bundesstraßen B 311 (Pinzgauer Straße), der B 312 (Loferer Straße) und der B 320 (Ennstaler Straße) vorzusehen, würde dazu führen, daß das Bundesland Salzburg auf innerösterreichischen Verkehrswegen ohne die Entrichtung von kilometerabhängigen Mautgebühren für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen nicht mehr erreichbar wäre.

Kärnten:

Mit einer Einbeziehung der B 318 (Lurnfelder Straße) sowie der B 317 (Friesacher Straße/Judenburg - Klagenfurt Nord) in die Mautpflicht wäre auch Kärnten im Norden und Osten Österreichs mit Fahrzeugen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht nur mehr über bemautete Strecken erreichbar.

Tirol:

In Tirol würden die sehr wesentlich dem internationalen Personen- und Güterverkehr dienenden Nord-Süd-Routen B 314, B

- 7 -

315 sowie die dem Ost-West-Verkehr dienenden Routen B 312 und neu B 318 den Mautstraßen zugeordnet, was abgelehnt wird.

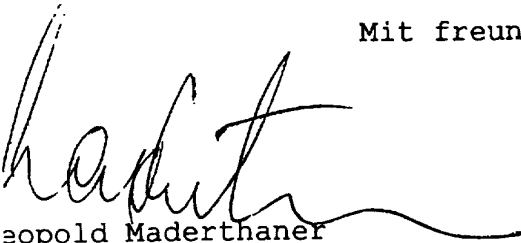
Bei der B 314 wird angeregt, daß alternativ die Route Mötz (A 12) - „Mieminger Tunnel“ - Lermoos - Umfahrung Reutte/Staatsgrenze bei Vils eingefügt wird. Bei der bisherigen Formulierung „Haiming (A 12) - Tschirganttunnel - Nassereith“ würde es für einen leistungsfähigen Ausbau 2 längere Tunnel erfordern, und zwar den sog. Tschirganttunnel und in der Folge noch den Fernpaßtunnel. Es gibt jedoch eine konkrete Planung bzw. ein Projekt mit einem Tunnel durch das Mieminger Gebirge, der zudem um einiges kürzer wäre als die beiden vorhin genannten Tunnel zusammen, was damit auch kostengünstiger wäre. Ausgangspunkte dieses sog. „Mieminger Tunnels“ wäre der Raum Biberwier bzw. die Anschlußstelle der Inntal Autobahn A 12 bei Mötz. Die Wirtschaftskammer Österreich tritt jedenfalls für diese Lösung ein.

Weiters sollte bei der B 171 „Tiroler Straße“ eine B 171c zusätzlich eingefügt werden. Seit mehr als einem Jahr ist die Anschlußstelle Hall-West in Betrieb, die nunmehr wesentlich stärker frequentiert wird als die Anschlußstelle Hall-Ost, von der die B 171 abzweigt. Derzeit führt ein „Provisorium“ vom Endpunkt der Anschlußstelle Hall-West (Kreisverkehr) über den Löfflerweg (Gemeindestraße der Stadtgemeinde Hall) zur Kreuzung mit der Bundesstraße B 171. Die Länge der künftigen B 171c beträgt knapp 1 km. Auf diesem Straßenstück müßte auch ein entsprechender Ausbau der Kreuzung mit der B 171 vorgenommen werden. Am Löfflerweg befinden sich zahlreiche Wirtschaftsunternehmen, nicht zuletzt auch der Terminal Tirol für den kombinierten Verkehr sowie die Logistikzone Tirol (früher Tiroler Zollfreizone) mit hohem Verkehrsaufkommen zu und von diesen Unternehmen. Die Wirtschaftskammer Österreich ist daher der Ansicht, daß dieses Straßenstück als B 171c im Verzeichnis aufzunehmen ist.

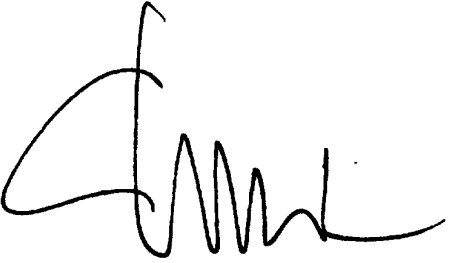
Die Wirtschaftskammer Österreich ersucht, die vorgebrachten Anregungen und Bedenken bei der Novellierung des Bundesstraßengesetzes zu berücksichtigen.

Wunschgemäß werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen



Leopold Maderthaner
Präsident



Dr. Günter Stummvoll
Generalsekretär