

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Landesamtsdirektion
Abteilung Landesamtsdirektion/Verfassungsdienst
Postanschrift 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109



An das
 Bundesministerium für
 wirtschaftliche Angelegenheiten
 Stubenring 1
 1010 Wien

LAD1-VD-8501/42

Beilagen
 1

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bezug	Bearbeiter	(0 27 42) 200	Durchwahl	Datum
808.110/5-VI/11-99	Mag. Enzinger		2197	1 8. Mai 1999

Betrifft
 Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird

Die NÖ Landesregierung hat in ihrer Sitzung vom **1 8. Mai 1999** beschlossen, dass gegen den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird, folgende Einwendungen erhoben werden:

1. Grundsätzliches:

Die Erläuterungen zur Novelle zum Bundesstraßengesetz 1971 enthalten vage Angaben zu den finanziellen Auswirkungen und beziehen sich mit Ausnahme auf den Hinweis einer Belastung der Gemeinden durch den § 9 ausschließlich auf den Bundeshaushalt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Kostendarstellung in den Erläuterungen zum gegenständlichen Entwurf nicht der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften entspricht.

Mit aller Entschiedenheit wird seitens der NÖ Landesregierung folgende Vorgangsweise abgelehnt:



Parteienverkehr: Dienstag 8 - 12 Uhr und 16 - 19 Uhr; St. Pölten, Landhausplatz 1, Haus 3 - Mistelbach zu erreichen mit: Wiesel-, Regional- und Citybus - Zufahrt: Parkgarage P 3
 zum Regionaltarif telefonisch erreichbar über die Telefon-Nr. Ihrer NÖ Bezirkshauptmannschaft, dann die Nr. 800 sowie die jeweilige Klappe des Bearbeiters bzw. mit Nr. 9 die Vermittlung
 Telefax (0 27 42) 200 3610 - Fernschreibnummer 15507 - e-mail post.landnoe@noel.gv.at
 DVR: 0059986

Der Entwurf sieht vor, dass der Bund berechtigt ist, Baumaßnahmen im Bundesstraßenbereich von Beiträgen der Gebietskörperschaften abhängig zu machen. Das in Geltung stehende Bundesstraßengesetz 1971 enthält keine vergleichbare Bestimmung. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Bundesstraßen um Straßenzüge mit Bedeutung für den Durchzugsverkehr, somit von überregionalem Interesse handelt. Es sprechen eine Reihe von volkswirtschaftlichen Gründen dafür, eine gute Erreichbarkeit sämtlicher Landesteile im Bundesgebiet zu gewährleisten. Es ist daher sachlich gerechtfertigt und liegt auf der Hand, dass der Bau, die Verbesserung und die Erhaltung des Straßennetzes von überregionaler Bedeutung vom Bund übernommen und auch finanziert werden. Die daraus gezogenen Vorteile kommen letztlich der gesamten Bevölkerung zu Gute. Aus gutem Grund war daher bisher die Finanzierung von Bundesstraßen durch den Bund unbestritten.

Mit dem vorliegenden Entwurf wird offensichtlich der Versuch unternommen, Kosten, die nach der geltenden Rechtslage und dem System des bundesstaatlichen Aufbaus entsprechend vom Bund zu finanzieren sind, auf die anderen Gebietskörperschaften zu überwälzen. Durch die geplante Regelung tritt überdies eine Verschiebung des Finanzausgleichsgefüges ein.

2. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Z. 3 (§ 4):

Mit der beabsichtigten Novellierung wird eine Verordnungserlassung zur Schaffung zusätzlicher Streifen bzw. Richtungsfahrbahnen mit einer Länge von mehr als 10 km und zur Verlegung der festgelegten Achse um mehr als 5 m verpflichtend vorgeschrieben. Dies erfolgt in Angleichung an die Regelungen über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die in § 4 Abs. 1 lit. d angeführte Differenzierung bei der „Festlegung der Straßenachse“ bezüglich der Formulierung „aufgrund eines konkreten Projektes“ ist nicht ganz verständlich.

§ 4 Abs. 2 lit. d und e bringen jedenfalls einen erhöhten zusätzlichen Aufwand mit sich. Vor allem die Festlegung des Tatbestandselementes „Änderung einer Nivellette um mehr als 1 m“ ist als unflexibel abzulehnen.

§ 4 Abs. 2 lit. c bringt ebenfalls einen erhöhten zusätzlichen Verwaltungsaufwand mit sich. Die Sinnhaftigkeit der dort normierten zusätzlichen Differenzierung ist aus straßenplanerischer Sicht nicht einsehbar.

§ 4 Abs. 2 lit. f:

Bei der Normierung des Zustimmungserfordernisses seitens berührter Länder und Gemeinden wäre klarzustellen, ob es sich bei der berührten Gemeinde lediglich um die Standortgemeinde oder auch um angrenzende Gemeinden handelt.

Zu Z. 5 (§ 5 Abs. 5):

Die Formulierung „im Rahmen des Verfahrens gemäß dieser Bestimmung“ ist missverständlich, da eben diese Bestimmung (Abs. 5) kein Verfahren normiert. Gemeint ist viel mehr das Verfahren, das § 5 in seiner Gesamtheit festlegt. Die beabsichtigte Regelung würde eine gewaltige Erhöhung der Kosten für das Land bewirken.

Zu Z. 7 (§ 8 Abs. 2):

Die bisherige Zweckbindung auch für eingehobene Geldstrafen sollte im Gesetz verbleiben.

Zu Z. 10 (§ 10):

Die in Abs. 2 vorgesehene Mitfinanzierung von Bundesstraßen durch andere Gebietskörperschaften wird aus den oben unter Punkt 1 dargelegten Gründen abgelehnt.

Zu Z. 22 (§ 28 Abs. 3):

Diese Bestimmung ermöglicht die Errichtung von Haltestellen auf Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen. Der Sinn einer derartigen Regelung ist zu hinterfragen, die Erläuterungen geben hierzu keine befriedigende Antwort. Im Übrigen ist damit zu rechnen, dass dadurch der Verwaltungsaufwand für den Landeshauptmann steigt. Gemäß § 26 Abs. 1 der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrlineiengesetz 1952, BGBl.

Nr. 206/1954, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 904/1994, werden die Haltestellen vom Landeshauptmann aufgrund einer mit einem Lokalausweis verbundenen mündlichen Verhandlung festgesetzt. Die daraus resultierende finanzielle Belastung für die Länder ist im Entwurf nicht angesprochen.

Zu Z. 27 (§ 31):

Im Bereich der Justizverwaltung besteht die Tendenz, gesetzlich vorgesehene Gebührenbefreiungen zurückzunehmen. Die in Rede stehende Bestimmung statuiert hingegen eine neue Gebühren- und Abgabenbefreiung. Da die Erläuterungen darüber keine Angaben enthalten und der NÖ Landesregierung diesbezüglich keine Unterlagen zur Verfügung stehen, kann nicht beurteilt werden, ob daraus dem Land und gegebenenfalls in welcher Höhe ein Einnahmenseinbruch aus Bundesverwaltungsabgaben droht.

3. Zur Beschreibung des übergeordneten Netzes:

Zur A 1:

Beim Knoten St. Pölten ist die S 33 einzufügen, beim Knoten Wiener Neustadt die S 4 sowie die B 17.

Zur A 22:

Die gewählte Art der Beschreibung mit Klammerausdrücken ist nicht schlüssig.

Zur B 37:

Die B 37 ist bis zur S 33 zu verlängern. Der Entfall der S 33 zwischen Krems/Süd und Traismauer/Nord (Anmerkung 15) kann nicht akzeptiert werden.

Zur B 2:

Die Beschreibung der B 2 beginnend bei Hollabrunn (B 303) sollte auf Schöngrabern (B 303) geändert werden.

Zur B 12a:

Die Beschreibung der Einmündung der B 12a bei Wiener Neudorf/Nord in die A 22 sollte auf „Anschlussstelle Mödling“ geändert werden.

Zur B 32:

Die Einmündung in die B 2 sollte nicht Neupölla, sondern Brunn/Wild genannt werden.

Zur B 37:

Im Zusammenhang mit dem Bereich der S 33 zwischen Krems/Süd und Traismauer/Nord ist, wenn die S 33 über die Donaubrücke Traismauer führt, sicher dieser Bereich als Bundesstraße B 37 für den Netzanschluss erforderlich.

Zur B 313:

Die frühere B 318, Himberger Straße, im Entwurf nunmehr B 233, sollte eine 300-Bundesstraße bleiben, um sie mittel- bis langfristig 4-spurig als Entlastung der A 2, Südautobahn, planen und allenfalls auch bauen zu können.

Generell wird festgehalten, dass die Verknüpfungen, wie zB der A 1 mit der A 21 bei Steinhäusl, auch durchgehend aus Konsequenzgründen dokumentiert werden sollte.

Ergänzend wird weiters angemerkt, dass die beantragten Änderungen zum Verzeichnis eingearbeitet werden sollten. Hier wäre beispielsweise die B 212/B 212a oder die Donaubrücke Klosterneuburg genannt. Weiters wird ausdrücklich auf den zu diesem Thema bereits durchgeführten Schriftverkehr verwiesen (siehe Schreiben zu ST1-603/2680 vom 31. Dezember 1998 und Erlass des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, Zl. 806 310/11-VI/A/4-1998 vom 18. Dezember 1995).

In der Novelle des Bundesstraßengesetzes sollte schließlich aus niederösterreichischer Sicht auch eine Marchfeldstraße als 300-Bundesstraße verankert werden. Die Trassenführung wäre abspringend von der B 305, Wiener Nordstrandstraße, im Bereich Deutsch Wagram bis zur Staatsgrenze bei Angern vorzusehen. Diese neue Trassenfestlegung begründet sich aus der Notwendigkeit, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der B 8 und die dadurch gegebenen langen Ortsdurchfahrten sehr große Streckenteile der bestehenden B 8 in eine neue Trassenlage abseits der Siedlungsgebiete gebracht werden müssen. Die Verankerung als 300-Bundesstraße sollte deshalb vorgenommen werden,

da mittel- bis langfristig aufgrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung eine 4-spurige Dimensionierung dieser Marchfeldstraße notwendig werden könnte. Diese Option ist mit einer 300-Bundesstraße gewährleistet.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die NÖ Landesregierung anlässlich der Beschlussfassung dieser Stellungnahme beschlossen hat, die beiliegende Aufstellung als Anhang dieser Stellungnahme anzuschließen.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung

Dr. P r ö I I

Landeshauptmann

LAD1-VD-8501/42

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an das Präsidium des Bundesrates
3. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder
des Bundesrates
4. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
5. an die Verbindungsstelle der Bundesländer
6. an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst
7. an den Landtag von Niederösterreich
(zu Handen des Herrn Präsidenten)

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
Dr. Pröll
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung



ZU LAD1-VD-8501/42

Betrifft: Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird

„Nicht berücksichtigte Forderungen der Verkehrskonzepte“

- Anbindung der Donaubrücke Pöchlarn an das Waldviertel
- Umfahrung der Stadt Ybbs
- Anbindung des Mühlviertels durch eine Donaubrücke an die A1 und B1
- Neutrassierung der B1 im Bereich Umfahrung Ennsdorf
Neutrassierung der B123 wegen Umfahrung Pyburg
- Südumfahrung Amstetten – Entlastungsstraße
- Autobahnanschluss Amstetten Mitte (Viehdorf) und Nordumfahrung Amstetten inkl.
Anbindung des Industriegebietes Amstetten Ost
- Anbindung des Pielachtales westlich von Obergrafendorf an die A2
- Aufwertung der B121 auf zumindest einer Bundesstraße der Kategorie 200

- Durchgehende Fertigstellung der B37 von Krems nach Zwettl sowie Weiterführung und
Neutrassierung bis Gmünd
- Errichtung und Neutrassierung der „Waldviertelautobahn“ Stockerau – Horn – Gmünd
zumindest als Bundesstraße der 300 – Kategorie

- B305 Wiener Nordostrandstrasse – Bau und Trassierung einer 6. Donauquerung
östlich von Wien
- Errichtung des Martinstunnels bei Klosterneuburg
- Weiterführung der B26 bis zur A2 und Anbindung an die S6

B 3	Frauendorf – Kollersdorf (km 89,0 – km 95,0)
B 3	Kollersdorf – Grunddorf (km 95,0 – km 103,0)
B 3	Donaubrücke Traismauer (km 103,0 – km 109,5)
B 208	Verbindung B 6 – B 7 (km 0,0 – km 9,4)
B 2	Umfahrung Jetzelsdorf (km 17,7 – km 22,7)
B 2	Jetzelsdorf, Vollausbau (km 17,7 – km 22,7)
B 2	Umfahrung Hollabrunn – Guntersdorf (km 3,7 – km 13,4)
B 2	Hollabrunn – Guntersdorf, Vollausbau (km 3,7 – km 13,4)
B 2	Vollausbau A 22 – Klein Haugsdorf (31 km)
	Nord-Ost-Umfahrung Wien, Lobau – B 8 (17,5 km), 2 Abschnitte
B 302	Umfahrung Gerasdorf – Seyring, B 8 – B 7 (9,5 km)
B 208	Vollausbau Kn. Eibesbrunn – Wolkersdorf (7,8 km)
B 7	Zulegung Wolkersdorf – Kollnbrunn (4,6 km)
B 7	Umfahrung Kollnbrunn – Gaweinstal (7,9 km)
B 7	Zulegung Gaweinstal – Wilfersdorf (9,0 km)
B 7	Umfahrung Erdberg – Poysdorf (19,8 km), 3 Abschnitte
B 7	Umfahrung Drasenhofen (5,7 km)
B 7	Grenzstelle Drasenhofen (1,2 km)
S 33	Vollausbau Anschlußstelle Traismauer Nord – Anschlußstelle St. Pölten Nord
B 50	Kittsee – A 4, Ost Autobahn (21 km), Abschnitt NO/Burgenland

Str.Nr.	Bauvorhaben – Neubeginne
B 41	Ausbau Steilstück Rindlberg II (km 29,0 – km 32,11)
B 1	Umfahrung Prinzersdorf (km 73,9 – km 78,5)
B 121	absch. Verbreiterung Bestand
B 20	St. Georgen – Wilhelmsburg (Länge 2,0 km)
B 38	Karlstift-Landesgrenze NÖ/OÖ (km 79,2 – km 83,6)
B 4	Umfahrung Mold (km 47,9 – km 49,7)
B 15	Umfahrung Himberg (km 0,0 – km 5,0)
B 122	Aschbach – Krenstetten (km 5,1 – km 8,0)
B 11	Umfahrung Achau (km 8,0 – km 12,0)
B 16	Umfahrung Leopoldsdorf
B 6	Umfahrung Eichenbrunn (2,0 km)
B 4	Umfahrung Seitzersdorf – Wolfpassing (km 5,1 – km 8,9)
B 14	Westspange Rannersdorf (km 0,0 – km 4,0 Teil NÖ)
B 15	Umfahrung Maria Lanzendorf (km 0,0 – km 3,0)
B 123	Umfahrung Ennsdorf – Pyburg (km 1,8 – km 4,3)
B 14	Umfahrung Klosterneuburg
B 46	Umfahrung Mistelbach (6,5 km)
B 46	Umfahrung Laa/Thaya (5,0 km)
B 17	Ostumfahrung Wr. Neustadt (3,5 km)
B 31	Citytunnel Waidhofen/Ybbs (km 0,5 – km 2,2)
B 318	Umfahrung Zwölfaxing (km 3,0 – km 6,0)
B 48	Umfahrung Hohenau + Grenzübergang (3,0 km)
B 17	Umfahrung Oeynhausien + Theresienfeld (km 10,0)
B 3	Grunddorf – Krems (km 103,0 – km 109,0)
B 46	Umfahrung Hörsersdorf – Siebenhirten (6,0 km)
B 46	Umfahrung Staatz – Ernsdorf (2,5 km)
B 4	Umfahrung Maissau (km 33,4 – km 37,4)
B 14	Donaubrücke Klosterneuburg (km 0,0 – km 1,8)
B 47	Umfahrung Großkrut (4,0 km)
B 47	Umfahrung Reintal (2,5 km)
B 40	Umfahrung Mistelbach B 46 – B 40 (6,5 km)