

*Telefax**Verfassungsdienst*

An das  
Bundesministerium für  
wirtschaftliche Angelegenheiten  
Stubenring 1  
1011 Wien

*Dr. Gerhard Thurner*  
*Telefon: 0512/508-2212*  
*Telefax: 0512/508-2205*  
*e-mail: verfassungsdienst@tirol.gv.at*  
*DVR 0059463*

**Bundesstraßengesetznovelle 1999;  
Stellungnahme**

*Geschäftszahl* Präs.II-256/243  
*Innsbruck,* 06.05.1999

Zu Zahl 808.110/5-VI/11-99 vom 8.4.1999

Zum übermittelten Entwurf einer Novelle zum Bundesstraßengesetz 1971 wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Z. 1 (§ 2 Abs. 1 lit. c):

In Tirol sind von dieser geplanten Regelung folgende Straßen betroffen:

- B 312 Loferer Straße
- B 314 Fernpaß Straße
- B 315 Reschen Straße
- B 100 Drautal Straße (diese soll nach dem Entwurf nach einem kleinen Ort bei Villach B 318 Lurnfelder Straße heißen)

Vorerst soll diese Maßnahme die Leistungsfähigkeit dieser unbestritten wichtigen Straßenzüge erhalten bzw. durch den kreuzungsfreien Umbau einzelner Anschlüsse steigern. Nach den Erläuterungen sollen diese Straßen später zu Mautstraßen werden und müssen dann zur Gänze kreuzungsfrei sein.

Gegen die Einführung dieser neuen Straßenkategorie - zwei- und mehrstreifige Bundesstraßen B mit besonderen Anschlussstellen - bestehen mehrfach schwere Bedenken.

A) In verkehrstechnischer Hinsicht:

Solche Straßen werden voraussichtlich nicht für alle Verkehrsteilnehmer benützbar sein. Durch Verbote bzw. durch Verordnung von Autostraßen wird voraussichtlich ein Teil der Verkehrsteilnehmer von der Benützung solcher Straßen ausgeschlossen. Bei einer Bemaatung dieser Straßen muss es mautfreie Alternativen geben. Das erfordert annehmbare begleitende Verkehrswege, die in weiten Bereichen nicht vorhanden sind, also neu gebaut werden müssten oder aus Platzmangel mit vertretbaren Mitteln überhaupt nicht errichtet werden können (z.B. Schluchtstrecke der B 312 zwischen Waidring und Lofer, Fernpass,

Schluchtstrecken der B 315 zwischen Fließ und Prutz, und zwischen Pfunds und Nauders, Abschnitte der B 100 im oberen Drautal etc.).

Die vorhandenen Trassen dieser Straßen verlaufen im Freiland im Sinne der Straßenverkehrsordnung über lange Abschnitte durch weitgehend bebaute Gebiete, die urbanen Räumen nahekommen, sodass längere kreuzungsfreie Straßenabschnitte nur durch Straßenneubauten erreichbar sind.

B) Hinsichtlich einer künftigen Mautpflicht:

Die Einführung dieses neuen Straßentyps erfolgt vordergründig zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit dieser Straßen, langfristig ist offenbar die Einführung einer Mautpflicht auf diesen Straßen in Aussicht genommen, die dann nach § 2 Abs. 1 lit. c und nach EU-Richtlinien kreuzungsfrei sein sollen. Es ist also davon auszugehen, dass Bundesstraßen mit Nummern ab 300 nach den Vorstellungen des Bundes Mautstraßen werden sollen.

Im Gegensatz zu mautpflichtigen Autobahnen besteht neben diesen Straßen kein adäquates sekundäres Straßennetz. Der örtliche Verkehr wäre viel mehr als im Bereich von Autobahnen gezwungen, diese Mautstraßen zu benützen. Damit würden einzelne Täler mit solchen Bundesstraßen gegenüber anderen Tälern sowie anderen Landstrichen Österreichs ungerechtfertigt benachteiligt.

Wie unter A) erwähnt, erfordert eine hochrangige Straße ein sekundäres Straßennetz für den Verkehr, der diese hochrangigen - wahrscheinlich mautpflichtigen - Straßen nicht benützen darf oder will. In dem Entwurf gibt es keine Hinweise, wer dieses Sekundärnetz finanzieren soll, es wird deshalb angenommen, es müsse nach § 12 BStG 1971 über die Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen vom Bund bezahlt werden. In diesem Fall müssten über die künftige Erhaltung dieses Sekundärnetzes Sonderregelungen gefunden werden, weil es den Ländern und den betroffenen Gemeinden nicht zumutbar ist, für diese Erhaltungskosten, die vom Bund für eine geplante Mautpflicht verursacht werden, aufzukommen. Eine Ausdehnung der Mautpflicht über die Autobahnen hinausgehend wird seitens des Landes abgelehnt.

C) Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit:

Dieser neue Straßentypus entsteht aus der Kombination eines Elementes der Autobahnen, den Anschlussstellen, mit in der Regel zweistreifigen Straßen mit Gegenverkehr. Im Bereich der Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren entstehen drei- bis vierstreifige Straßenflächen, die - in Kombination mit allfälligen blauen Autostraßen-Beschilderungen - bei einzelnen Verkehrsteilnehmern den Eindruck erwecken, sie könnten sich nach dem Befahren der Einbahn-Zufahrtsrampen auf baulich richtungsgetrenten Straßen befinden. Solche durch die bauliche Ausgestaltung provozierte Irrtümer waren bereits Anlass von schwersten Verkehrsunfällen, an denen Schuld tragend auch Berufskraftfahrer beteiligt waren. Zur Vermeidung solcher vorhersehbarer Unfallstellen müssten bei einer Einführung dieses Straßentyps umfangreiche begleitende Maßnahmen getroffen werden, die noch zu entwickeln sein werden (etwa bauliche Trennung im Bereich der Anschlussstellen - wiederum mit Geisterfahrergefahr!).

D) Im Hinblick auf den Flächenbedarf bei Anbaufreiheit und Mautpflicht:

Einige Abschnitte der o. a. Straßen sind bereits nach Neubauten anbaufrei, wie z. B. die Umfahrungen Reutte, Nassereith bzw. es liegen fertige, anbaufreie Neubauprojekte vor. Die weiteren Straßenabschnitte müssten, um anbaufrei zu werden, zum Teil neu gebaut werden, zum Teil mit Anschlussstellen versehen werden. Bei den Neubaustrecken muss wegen der Hangneigungen mit Grundstücksbreiten von 20 bis 30 m gerechnet werden, die Anschlussstellen benötigen bei sparsamer Ausführung, etwa Holländer, ca. 1 ha Grundfläche, Kleeblatt-Anschlussstellen brauchen rd. 2 ha. Weiters müsste ein sekundäres Straßen- und Wegenetz zur Aufrechterhaltung vorhandener Verkehrsbeziehungen neu errichtet werden.

Bei einer besiedelbaren Fläche Tirols von 13 % ist ein zusätzlicher Flächenverbrauch in solchen Größenordnungen nicht zumutbar.

E) Im Hinblick auf die Wirtschaftsentwicklung:

Die o. a. Bundesstraßen dienen nicht nur dem Durchzugsverkehr, sondern auch der Anbindung der berührten Orte an das allgemeine Verkehrsnetz und darüber hinaus mittelbar über Gemeindestraßen und unmittelbar der Erschließung zahlreicher Einzelbetriebe, für die aus topographischen Gründen keine anderen Verkehrserschließungen möglich sind. Insbesondere im Bereich der B 312 war man bisher schon bemüht, die erforderlichen Anbindungen in vielen Einzelfällen über kreuzungsfreie Anschlüsse, meist jedoch über Linksabbiegespuren vorzunehmen. Die geplanten Verpflichtungen, ausschließlich kreuzungsfreie neue Anschlüsse zuzulassen und die Änderung bestehender Anschlüsse auch kreuzungsfrei ausführen zu müssen, stellt eine Blockierung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten in diesen Gebieten dar. Eine völlige Freiheit von höhengleichen Anschlüssen für eine künftige Bemaftung ist auf langen Abschnitten dieser Straßen (z. B. St. Johann in Tirol., Kirchdorf) auch langfristig auf den bestehenden Trassen nicht erreichbar, sodass dort zur Erfüllung dieser Kriterien Neubauten erforderlich sind. Die Forderung nach Kreuzungsfreiheit jetzt noch bestehender Freilandstraßen ist also in solchen dicht besiedelten Abschnitten sinnlos.

F) Im Hinblick auf laufende Projektierungen und künftige Belastungen:

In Tirol liegen Projekte von Umfahrungsstraßen an Bundesstraßen mit Nummern ab 300 vor, an denen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten höhengleiche Anschlüsse der als Bundesstraßen aufzulassenden Ortsdurchfahrten und der einzubindenden Straßen vorgesehen sind. Diese höhengleichen Anschlüsse sind für das bestehende und zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichend. Sollte die Bestimmung über kreuzungsfreie Anschlüsse in Kraft treten, müssten diese Umfahrungsstraßen zu Lasten des Landes neu projektiert werden. Eine Bezahlung dieser neuen Projekte müsste verlangt werden.

Alle künftigen Um- und Neubauten an diesen Straßen müssten mit einem zusätzlichen Aufwand kreuzungsfrei gestaltet werden, auch wenn die gesamten Straßenzüge - wenn überhaupt - in ferner Zukunft zur Gänze diesen Standard erreichen können. Es würde sich hier um vorgezogene und vielfach übertrieben aufwendige Maßnahmen handeln.

G) Im Hinblick auf bestehende öffentliche und nicht öffentliche Anschlüsse:

An Bundesstraßen mit Nummern ab 300 gibt es derzeit zahlreiche Anschlüsse öffentlicher und nicht öffentlicher Straßen und Wege sowie Grundstückszufahrten. Die Verpflichtung, Änderungen solcher Anschlüsse in Form besonderer kreuzungsfreier Anschlussstellen auszuführen, ist für die Verwalter der angeschlossenen Straßen, Wege, also das Land, die betroffenen Gemeinden und Weginteressentschaften sowie die Eigentümer angeschlossener Grundstücke eine unzumutbare Belastung, die abgelehnt wird.

H) Im Hinblick auf die österreichische Verkehrspolitik:

Nach den Erläuterungen zu der vorliegenden Novelle sollen diese Straßen mit Nummern ab 300 langfristig Mautstraßen werden und deshalb in Erfüllung von § 2 Abs. 1, lit. c und nach EU-Richtlinien kreuzungsfrei werden. Diese Kreuzungsfreiheit bewirkt jedoch auch, dass diese Straßen wesentlich attraktiver, insbesondere für den LKW-Verkehr, werden, weil zahlreiche Hindernisse wegfallen. Eine Attraktivierung der Straßen lässt eine Zunahme des LKW-Verkehrs erwarten und bewirkt gleichzeitig eine Verminderung der Chancen des Eisenbahnverkehrs, der jedoch aufgewertet werden soll.

Eine Verbesserung der B 100 Drautal Straße (B 318 Lurnfelder Straße) wird bald die schlummernden Wünsche nach einer Fortsetzung der Alemagna Autobahn wecken.

Die Verbesserung der B 314 Fernpass Straße und der B 315 Reschen Straße lässt im Verein mit der A 12

Inntal Autobahn und der deutschen A 7 an die vor Jahrzehnten diskutierte Schnellstraße Ulm - Mailand denken, insbesondere, wenn die derzeitigen Verkehrsbeschränkungen nicht mehr zu rechtfertigen sein werden.

Mit der Einführung dieses Straßentyps in Tirol werden die langjährigen Bemühungen des Landes zur Verbesserung des Bahnverkehrs und gegen neue Transitachsen untergraben. Das Land Tirol lehnt alle Maßnahmen ab, die zu einer Öffnung neuer Transitrouten beitragen könnten.

Die Einführung des Typs Bundesstraßen B mit ausschließlich höhenfreien Anbindungen im Freiland und die Anmerkung 17 zu den Verzeichnissen der Bundesstraßen wird für Tirol abgelehnt.

Zur Einteilung der Straßen sei noch auf folgende Tatsache hingewiesen:

Nach den Straßengesetzen gibt es Autobahnen, Schnellstraßen ("höchststrangiges Straßennetz"), Bundesstraßen B, wichtige und weniger wichtige Landesstraßen, wichtige und weniger wichtige Gemeindestraßen. Jeder dieser Straßentypen entspricht einem gewissen Ausbaustandard, der von den Straßenbenutzern auf längeren Strecken durchgehend erwartet werden kann. Nach der StVO gibt es Autobahnen, Autostraßen, Vorrangstraßen und Straßen ohne Vorrang. Die Kombinationsmöglichkeit der Straßentypen mit den Vorschriften der StVO ist vielfältig und führt zur Verunsicherung der Straßenbenutzer, letztlich zu einer Verminderung der Verkehrssicherheit.

Eine möglichst weitgehende Vereinfachung der Straßentypen und eine einheitliche Anwendung der Regelungen der Straßenverkehrsordnung 1960 jeweils auf einen Straßentyp wäre zur Hebung der Verkehrssicherheit anzustreben.

### **Zu Z. 2 (§ 3):**

Bei der Informationsveranstaltung des BMWA vom 27.04.1999 wurde angeregt, "Grünflächen" als Bestandteile der Bundesstraße in das Gesetz aufzunehmen. Dies wird seitens des Landes unterstützt. Solche "Grünflächen" - es könnte auch ein besserer Sammelbegriff gewählt werden - sollen u. a. umfassen:

- Mittelstreifen von Autobahnen,
- Grünflächen, einschließlich begrünter und gestalteter Inselflächen, die von Anschlussstellenrampen und Fahrstreifen in Kreuzungsbereichen umschlossen sind, (an Autobahnen unterliegen diese jetzt dem Fruchtgenuss)
- Verkehrsinseln, Fußgänger-Querungshilfen, etc.
- Abstandflächen zum Schutz von Nachbarn, etwa zur Ausfilterung von Luftschadstoffen bepflanzte Geländestreifen neben Bundesstraßen.

Zu den Bestandteilen der Bundesstraße sollen u. a. gehören: der Grenzabfertigung dienende Flächen, im Zuge einer Bundesstraße gelegene Mautanlagen und im Zuge einer Bundesstraße gelegene, der Erhaltung und der Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienende bebaute und unbebaute Grundstücke. Es kommt nicht klar zum Ausdruck, ob bestehende oder zu errichtende Hochbauten auf diesen Grundstücken bzw. Flächen auch Bestandteile der Bundesstraße sind. Dies führt bei der Errichtung und späteren Verwaltung solcher Gebäude zu Schwierigkeiten, weil Bestandteile von öffentlichen Straßen vom Geltungsbereich der meisten Bauordnungen, so auch der Tiroler Bauordnung 1998 (§ 1 Abs. 3 lit. d), ausgenommen sind. In Tirol wurden Straßenmeistereien ohne Baugenehmigung nach der TBO errichtet, weshalb auch kein Erschließungsbeitrag zu leisten war. Wegen der nicht ganz eindeutigen Rechtslage hinsichtlich dieser

Gebäude kam es zu langjährigen Schwierigkeiten. Ähnliche Probleme entstanden im Zusammenhang mit WC-Anlagen auf Rastplätzen und mit den LKW-Kontrollstellen.

Es wird angeregt, die Gebäude zur Mauteinhebung und zur Erhaltung und Beaufsichtigung der Bundesstraßen, WC-Anlagen und Kontrollstellen ausdrücklich als Bestandteile der Bundesstraße zu bezeichnen. Über Zollgebäude wird keine Anregung gegeben.

### **Zu Z. 3 (§ 4):**

Allgemeines:

Die Zunahme der verordnungspflichtigen Bauvorhaben, insbesondere von Kleinvorhaben nach Abs. 2 wird eine Zunahme des Verwaltungsaufwandes bei den Ländern nach sich ziehen, die über den Finanzausgleich abzugelten sein wird. Die Zeiten der Bauvorbereitung werden mit der Zahl der zu befassenden Institutionen sprunghaft ansteigen und werden durch Rationalisierungen nicht kompensierbar sein. Die Praxis wird - sollten diese geplanten Bestimmungen in Kraft treten - zeigen, dass es sich in den allermeisten Fällen um inhaltslose, lediglich der Selbstbeschäftigung der Bürokratie dienende Verfahren handeln wird, jedoch nicht um substantielle Beiträge zur Verbesserung der Projekte, auch nicht zugunsten des Umweltschutzes.

Zu Abs. 2 lit. b:

Eine Verordnungspflicht für Kreuzungsumbauten wird abgelehnt.

Es gibt allein in Tirol jährlich ca. acht bis 15 derartige Vorhaben. Diese werden regelmäßig im vollständigen Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden, Interessenten und Anrainern geplant, die Grundeinlösung brachte bisher keine unüberwindlichen Probleme, wobei ausdrücklich darauf verwiesen wird, dass nie überhöhte Entschädigungen bezahlt werden mussten, um Übereinkommen zu erreichen. Eine Verordnungspflicht von Kreuzungsumbauten würde den Verwaltungsaufwand für solche Kleinbauvorhaben unnötig vermehren und die Realisierungszeiten deutlich verlängern.

Bei der Informationsveranstaltung vom 27.04.1999 wurde erläutert, es müsse einerseits zwischen Kreuzungumbauten, also Ausbau auf höhenfreie Kreuzungen (Anschlussstellen), Kreisverkehrsanlagen etc. und andererseits Kreuzungausbauten, wie bauliche Änderung von Fahrstreifenführungen bis zur Vorziehung von Gehsteigen, unterschieden werden. Eine solche Unterscheidung ist jedoch dem vorgeschlagenen Text und den Erläuterungen nicht zu entnehmen. Eine Verordnungspflicht sei dann gegeben, wenn der Straßenkörper der neuen Bundesstraße einschließlich ihrer Böschungen den bisherigen Bundesstraßenkörper verlässt und zwischen wegfallender und neuer Bundesstraße sogenannte "linsenförmige Flächen" entstehen.

Das soll insbesondere auf Kreisverkehrsanlagen angewendet werden, bei denen die kreisförmige Fahrbahn nach der Diktion des BMWA als Aufspaltung in zwei Einbahnen verstanden wird. Eine Verordnungspflicht für Kreisverkehrsanlagen bestünde dann, wenn zwischen dem Straßenkörper der neuen kreisförmigen Fahrbahn und dem Straßenkörper der alten Bundesstraße vom Straßenbau unberührte Flächen ("Linsen") übrig bleiben. Eine Verordnungspflicht bestünde nicht, wenn der neue kreisförmige Straßenkörper den bisherigen Straßenkörper an keiner Stelle verlässt.

Diesem Gedankengang ist entgegenzuhalten, dass Kreisverkehrsanlagen immer in der Achse der angrenzenden Bundesstraßen gebaut werden und der Mittelpunkt der kreisförmigen Mittelinsel schon aus verkehrstechnischen Gründen immer in der Verlängerung dieser Achsen liegen muss. Diese kreisförmigen Mittelinseln sind wie auch die tropfenförmigen Trenninseln zur Aufspaltung der einmündenden Straßen nach dem Vokabular des Straßenbaues Verkehrsinseln und somit Bestandteil des Straßenkörpers und somit Bestandteil der Bundesstraße, auch wenn Verkehrsinseln in der exemplarischen Aufzählung des § 3 BStG 1971 noch nicht ausdrücklich genannt sind. Die theoretischen "linsenförmigen Flächen" sind also

überdeckt durch einen Bestandteil der Bundesstraße und können so nicht entstehen. Eine Verordnungspflicht von Kreisverkehrsanlagen auf bestehenden Bundesstraßen kann schon aus diesem Grunde nie vorliegen.

Andere Kreuzungsumbauten können nur dann verordnungspflichtig sein, wenn neue Bundesstraßenabschnitte außerhalb der bestehenden Straßenkörper entstehen, dies sind jedoch Straßenumlegungen.

Zu Abs. 2 lit. c:

Es wird davon ausgegangen, dass es sich hier nicht um Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen handelt. Die Länge dieser Anlagen ist mit 1 km ausreichend.

**Zu Z. 5 (§ 5):**

Der Entwurf sieht Verfahrensbestimmungen für die Erlassung der Trassenverordnung vor, ohne explizit anzuführen, ob das Anhörungsverfahren von der Bundesstraßenverwaltung oder von der Bundesstraßenbehörde durchzuführen ist. Auch eine Delegationsmöglichkeit an den Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde, wie etwa in der Bestimmung des § 30 Abs. 2 des UVP-Gesetzes derzeit vorhanden, scheint zu fehlen.

**Zu Z. 8 (§ 9 Abs. 1):**

Die Übertragung der Straßenbaulast für Busspuren auf die Gemeinden wird aus folgenden Gründen abgelehnt:

Die Bundesstraßen stehen nach § 28 jedermann zur Verfügung. Nach § 7 ist u. a. auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Bedacht zu nehmen. Um den motorisierten Verkehr aufrecht erhalten zu können, sind Leistungssteigerungen der Bundesstraßen erforderlich, die u. a. auch durch Bündelungen der Verkehrsbewegungen erreicht werden können und zwar durch Einrichtung und Attraktivierung öffentlicher Verkehrsmittel, insbesondere deren Beschleunigung. Dies erfordert vielfach eine Aufteilung des Straßenraumes für die verschiedenen Verkehrsarten, wobei auch auf die Bedürfnisse der nicht individuell motorisierten Verkehrsteilnehmer mit Gehsteigen, Gehwegen, Radwegen - dies besonders in Ortsgebieten - und auch auf die Bedürfnisse jener Verkehrsteilnehmer geachtet werden muss, die öffentliche Verkehrsmittel auf den Bundesstraßen benützen. Eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auf Busspuren dient einerseits der Flüssigkeit einer großen Zahl von Verkehrsbewegungen nicht individuell motorisierter Verkehrsteilnehmer, andererseits hat dadurch der individuell motorisierte Verkehr mehr Straßenraum zur Verfügung, der von den Benützern des öffentlichen Verkehrs durch Verzicht auf individuelle Verkehrsmittel frei wird. Busspuren sind also Anlagen zur sinnvollen, leichten und flüssigen Bewältigung des Verkehrs auch auf Bundesstraßen und somit auch in Ortsgebieten von Städten Aufgabe des Bundes - Bundesstraßenverwaltung, jedoch insbesondere nicht Aufgabe der unter dem Durchzugsverkehr leidenden kleinen Gemeinden im Nahbereich großer Städte.

Die Busspuren sollen hier aus dem Entwurf gestrichen werden.

**Zu Z. 10 (§ 10 Abs. 2):**

Nach den Erläuterungen und nach den Ausführungen bei der Informationsveranstaltung vom 27.04.1999 soll diese Bestimmung dem Bund die gesetzliche Möglichkeit zur Entgegennahme von Vorfinanzierungen und Beiträgen von Gebietskörperschaften zum Bundesstraßenbau geben.

Diese Bestimmung könnte aber dazu führen, dass sich der Bund durch von ihm erstellte Reihungen von Bauvorhaben aus der Finanzierung ihm weniger wichtig erscheinender Vorhaben zurückzieht. Aus diesem

Grund wird die vorgesehene Verpflichtung der Gebietskörperschaften entschieden abgelehnt.

**Zu Z. 18 (§ 25):**

Im Hinblick auf die Gefahr einer Beeinträchtigung der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer und eine dadurch zu erwartende Verminderung der Verkehrssicherheit scheint die vorgesehene Liberalisierung nicht zielführend. Außerdem wäre eine bessere Abstimmung mit den entsprechenden Regelungen in der Straßenverkehrsordnung 1960 (§§ 82 und 84) sinnvoll.

**Zu Z. 19 (§ 26 Abs. 1 und 2):**

Im Sinne der Ausführungen zu Z. 1 werden die hier geplanten Bestimmungen über kreuzungsfreie Anschlüsse öffentlicher Straßen und Wege zu Bundesstraßen B, bei denen im Verzeichnis 3 eine Anmerkung gemäß § 2 Abs. 1 lit. c erfolgen soll (Bundesstraßen B mit Nummern ab 300, die künftig Mautstraßen werden sollen), und das Verbot des Anschlusses von nicht öffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken abgelehnt.

**Zu Z. 21 (§ 28 Abs. 1):**

Es stellt sich die Frage, ob die Festlegung der Entgeltlichkeit auch für öffentliche Einrichtungen, wie Wasserleitungen, Kanäle, Energie-, Kommunikationsleitungen etc. wirklich sinnvoll ist. Die meisten dieser Einrichtungen werden aus Steuergeldern bezahlt und können in keiner Weise gewinnbringend betrieben werden, wie z. B. Kanäle, Wasserleitungen etc. Bei solchen Anlagen wären allfällige Entgelte nach § 8 Abs. 2 BStG 1971 für Zwecke der Bundesstraßen zu verwenden und stellen eine Querfinanzierung der Bundesstraßenverwaltung durch die jeweiligen Leitungsunternehmungen dar. Aus diesen Gründen sollte auf die Leistung von Entgelten bei solchen Nutzungen von Bundesstraßen verzichtet werden. Private Anschlüsse an solche Einrichtungen dienen der Befriedigung von Grundbedürfnissen und sollten ebenfalls unentgeltlich bleiben.

Bei Einrichtungen profitorientierter Unternehmungen könnte eine Entgeltspflicht etwa in jener Höhe überlegt werden, die bei der Benützung privater Grundstücke geleistet werden müsste. Dabei ist aber zu bedenken, dass solche Entgelte wiederum auf die Kunden dieser Unternehmen, also wiederum auf die Allgemeinheit, abgewälzt würden. Deshalb scheinen auch Entgelte solcher Unternehmungen nicht zielführend zu sein. Jedenfalls muss sichergestellt werden, dass die Interessen der Bundesstraßenverwaltung jederzeit gegenüber den Bewilligungsinhabern durchsetzbar sind. Bei den derzeitigen unentgeltlichen Bewilligungen handelt es sich um Prekarien, die jederzeit und ohne Angabe von Gründen einseitig beendet werden können, es genügt ein "Verlangen", um Abänderungen oder Entfernungen der hergestellten Einrichtungen zu erreichen. Wenn bei Prekarien Zahlungen verlangt werden, dürfen sie nur einen geringen Teil des "gemeinen Wertes" erreichen - man spricht von 3 bis 5, höchstens 10% -, bei höheren Werten könnten schon Miet- oder Pachtverträge behauptet werden. Die bei der Informationsveranstaltung vom 27.04.1999 erwähnten Beträge von 400,- bis 500,- S für kleine Fälle, etwa einen Wasserleitungs-Hausanschluss können bei der geringen benützten Fläche schon sehr nahe dem Kaufpreis des benützten Grundes kommen, hier könnte kein Prekarium behauptet werden.

Vor einer grundbücherlichen Sicherstellung der Interessen der Bundesstraßenverwaltung, wie sie zwischen etwa 1880 und 1940 üblich war und unter der alle Betroffenen noch jetzt leiden, wird dringend gewarnt. In Tirol werden pro Jahr durchschnittlich 500 bis 700 Bewilligungen nach § 28 ausgestellt, die Einbauten von Kanälen, Wasser-, Strom-, Gas-, Telefon-, Kabelfernsehleitungen, Anschlüsse von Straßen und Wegen sowie Grundstückszu- und -abfahrten, Märkte, Veranstaltungen, Baustellenzufahrten etc. für Gemeinden, Firmen, Gesellschaften und Private betreffen. Die Einhebung von Entgelten wäre aus der Sicht der ausführenden Dienststellen, den jeweiligen Baubezirksämtern, ohne zusätzliches Personal und

zusätzliche Einrichtungen nicht durchführbar. Durch die Vorschreibung, einmalige und wiederkehrende Einhebungen, Evidenthaltung, Valorisierung allfälliger Entgelte, ein Mahnwesen, allenfalls Exekutionen entstünden bei der Einführung ausschließlich entgeltlicher Bewilligungen den Ländern Mehrkosten, die abgegolten werden müssten. Bei kleineren Einbauten wie Hausanschlüssen ist zu befürchten, dass diese ohne Bewilligungen ausgeführt werden.

Zusammenfassend wird eine generelle Entgeltlichkeit von Sondernutzungen abgelehnt, sie sollte nur auf konkrete Gruppen von Bewilligungen beschränkt bleiben, wie dies etwa für Tankstellen und Mobilfunkgesellschaften eingeführt ist, und bei denen die erzielbaren Entgelte in einem angemessenen Verhältnis zum entstehenden Verwaltungsaufwand stehen.

### **Zu Z. 33 (Verzeichnis der Bundesstraßen B):**

Es wird dringend die Aufnahme einer neuen Bundesstraße mit der Nr. "B 171 c", der Bezeichnung "Tiroler Straße Abzweigung Hall/Tirol/West" und mit der Beschreibung der Strecke "Hall/Tirol/Löfflerweg (B 171) - Hall (A 12)" mit nachstehender Begründung gefordert.

Konsequenterweise soll dann die Bezeichnung der B 171 a heißen: "Tiroler Straße Abzweigung Hall/Tirol/Mitte" und die Beschreibung der Strecke "Hall/Tirol/Mitte (B 171) - Ampass (A 12)" lauten: Mit der Bundesstraßengesetznovelle 1996 wurden zwei Bundesstraßenabschnitte ersatzlos aus dem Verzeichnis genommen, ein 0,6 km langer Abschnitt der B 173 Eiberg Straße und ein 2,4 km langer Abschnitt der B 174 Innsbrucker Straße.

Dieser Abschnitt der B 174 Innsbrucker Straße hätte u. a. die Funktion der Verbindung von Rum und Thaur mit der A 12 Inntal Autobahn gehabt. Diese Funktion hat die 1997 errichtete Autobahnanschlussstelle Hall/West übernommen. Die 0,3 km lange Verbindung, "Löfflerweg", zwischen dieser Anschlussstelle Hall/West und der B 171 Tiroler Straße ist derzeit noch Gemeindestraße der Stadt Hall in Tirol. Bereits anlässlich der Bundesstraßengesetznovelle 1996 hat das Land Tirol wegen der voraussehbaren Verkehrsbedeutung die Übernahme dieser Straße als Bundesstraße im Abtausch zu den o. a. Abschnitten der B 173 und der B 174 gefordert. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Gemeindestraße hat sich so dramatisch entwickelt, dass es zu Behinderungen insbesondere auf der B 171 kommt und die fehlenden Möglichkeiten der Bundesstraßenverwaltung auf dem Löfflerweg die Sinnhaftigkeit der neuen Anschlussstelle in Frage zu stellen beginnen. In der Anlage wird eine von privater Seite erstellte Verkehrszählung vorgelegt, die von den ha. Zählungen bestätigt wird, und die Bedeutung dieses sehr kurzen, aber wichtigen Straßenabschnittes als Bundesstraße unterstreicht.

### Zu den Bundesstraßen mit Nummern ab 300 (hochrangiges Straßennetz):

Im Sinne der Ausführungen zu Z. 1 wird bei den Bundesstraßen B 312, B 314, B 315 und bei der geplanten B 318 die Anwendung der Anmerkung 17 abgelehnt.

### Zur B 100 Drautal Straße (B 318 Lurnfelder Straße):

Die Aufnahme der derzeitigen B 100 Drautal Straße in Tirol in ein "hochrangiges Straßennetz" mit dem Ziel eines kreuzungsfreien Ausbaues und einer künftigen Bemautung wird im Sinne der Ausführungen zu Z. 1 ganz entschieden abgelehnt.

Ein kreuzungsfreier Ausbau der derzeitigen B 100 Drautal Straße ist aus Verkehrsgründen nicht erforderlich, das derzeitige und zu erwartende Verkehrsaufkommen kann mit dem bisher angestrebten Ausbaustandard bewältigt werden, dabei ist vorgesehen, dass einige wichtige Einbindungen kreuzungsfrei werden, keinesfalls soll und kann jedoch der ganze Straßenzug im Gebiet des Landes Tirol diesen Standard erreichen. So wurde im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten die Umfahrung Sillian mit höhengleichen Einbindungen geplant. In langen Abschnitten

des oberen Drautales gibt es aus topographischen Gründen keine Möglichkeit für Sekundärstraßen parallel zu der in Aussicht genommenen "hochrangigen Straße".

In Tirol darf keine neue Transitachse entstehen, die sich nach den geplanten Verbesserungen der Drautal Straße im Sinne des geplanten § 2 gemeinsam mit der Felbertauern Straße und der Pass Thurn Straße als Verlängerung der italienischen Alemagna Autobahn anbieten könnte.

Eine Mautpflicht im Drautal wird als grobe Benachteiligung Osttirols abgelehnt.

Die Teilung der B 100 Drautal Straße in einen hochrangigen Abschnitt, die geplante B 318 Lurnfelder Straße, und einen als B 100 verbleibenden Abschnitt in Kärnten wird abgelehnt. Die neue B 318 Lurnfelder Straße ist entbehrlich und die B 100 Drautal Straße muss mit ihrer bisherigen Bezeichnung und Beschreibung im Verzeichnis 3 der Bundesstraßen B verbleiben.

Sollte diesem dringenden und mehrfach begründeten Verlangen wider Erwarten nicht nachgekommen werden, wird der Vorschlag unterbreitet, eine künftige B 318 nicht nach dem kleinen und trotz seiner unbestrittenen Vorzüge wenig bekannten Ort Lurnfeld zu benennen, sondern weiterhin die Bezeichnung Drautal Straße zu belassen und für die Strecke Villach (B94) - Spittal/Drau - Lendorf (A 10, B 318) im Einvernehmen mit dem Land Kärnten eine passende Bezeichnung zu suchen, etwa "Villacher Straße".

#### Zur B 312 Loferer Straße:

Eine durchgehende Kreuzungsfreiheit der Loferer Straße ist in Tirol auf der bestehenden Trasse langfristig nicht erreichbar. Auf den noch als Freilandstraße im Sinne der Straßenverkehrsordnung verordneten, jedoch dicht verbauten Abschnitten in Söll, Ellmau und Going, weiters in St. Johann in Tirol und Kirchdorf lassen sich wegen Platzmangels keine kreuzungsfreien Anschlüsse errichten. Das Land plant gemeinsam mit dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten laufend neue Unterführungen zur örtlichen Leistungssteigerung dieser Straße und zur Hebung der Verkehrssicherheit. Eine Fixierung auf ausschließlich kreuzungsfreie neue Anschlüsse im derzeitigen Freiland würde die Wirtschaft in diesem prosperierenden Landesteil unverhältnismäßig und ungerechtfertigt schädigen, die vorhandenen Standortvorteile würden zunichte gemacht.

Eine Mautpflicht auf dieser einzigen innerösterreichischen Straßenverbindung in West - Ost - Richtung wird seitens des Landes abgelehnt. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass an dieser Straße kein akzeptables sekundäres Straßennetz vorhanden ist.

Die Anwendung der Anmerkung 17 auf diese Straße wird für das Gebiet Tirols abgelehnt.

#### Zu B 314 Fernpaß Straße und zur B 315 Reschen Straße:

In Tirol darf keine neue Transitachse entstehen, die sich hier als eine Wiederauferstehung der Schnellstraße Ulm - Mailand von der deutschen A 7 über den Fernpass, die Inntal Autobahn und die Reschen Straße mit der Tunnelumfahrung von Landeck wiederum anbieten könnte.

Straßenneubauten und -ausbauten auf dieser Strecke dienen lediglich der Verbesserung der örtlichen Leistungsfähigkeit und der Hebung der Verkehrssicherheit. Das Land Tirol wird weiterhin im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten bemüht sein, einzelne Anbindungen zu verbessern, auch durch kreuzungsfreie Einbindungen. Ein sekundäres Straßennetz gibt es nur in Rudimenten, es könnte durchgehend aus topographischen Gründen, insbesondere bei Reutte, am Fernpass, bei Prutz, Pfunds und Nauders überhaupt nicht errichtet werden. Eine Mautpflicht auf diesen zwei Straßenzügen wird abgelehnt.

Auf beiden Straßen sind LKW-Fahrverbote verordnet, von denen nur der Regionalverkehr ausgenommen ist

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

#### Anlage

- 10 -

Mit freundlichen Grüßen  
Für die Landesregierung:

Dr. Arnold  
Landesamtsdirektor

- 11 -

Abschriftlich:

den Abteilungen

Landesbaudirektion zu Zahl VIb4-0.116/23-1999 vom 04.05.1999,

Eisenbahn- und Straßenrecht zu Zahl IIb1-B-1/365-1999 vom 30.04.1999,

Finanzen zu Zahl VII-1/154/521 vom 30.04.1999 und

Straßenbau

im Hause

zur gefl. Kenntnisnahme übersandt.