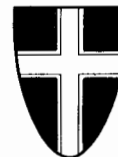


4/SN-18/ME

## WIENER LANDESREGIERUNG



Dienststelle MD-Verfassungs- und  
Rechtsmittelbüro

Adresse 1082 Wien, Rathaus

Telefonnummer 4000 - 82 332

MD-VfR - 418/96

Wien, 21. März 1996

Entwurf eines Bundesstraßen-  
finanzierungsgesetzes;  
Stellungnahme

BUNDES-GESETZENTWURF	
Zl. 18	-GE/19. 96
Datum: 25. MRZ. 1996	
27.3.96	

An das  
Präsidium des Nationalrates

*A. Schöffel*

Das Amt der Wiener Landesregierung übermittelt in der Beilage 25  
Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten  
Gesetzentwurf.

Für den Landesamtsdirektor:

Beilage  
(25-fach)

Dr. Ponzer  
Obersenatsrat

AMT DER  
WIENER LANDESREGIERUNGDienststelle MD-Verfassungs- und  
Rechtsmittelbüro

Adresse 1082 Wien, Rathaus

Telefonnummer 4000 - 82 332

MD-VfR - 418/96

Wien, 21. März 1996

Entwurf eines Bundesstraßen-  
finanzierungsgesetzes;  
Begutachtung;  
Stellungnahme

zu Zl. 808.100/9-VI/11-96

An das  
Bundesministerium für  
wirtschaftliche Angelegenheiten

Zu dem mit Schreiben vom 11. März 1996, Zl. 808.100/9-VI/11-96,  
im Wege der Verbindungsstelle der Bundesländer übermittelten  
Entwurf eines Bundesgesetzes wird wie folgt Stellung genommen:

Grundsätzlich wird festgehalten, daß das Land Wien dem System  
der Maut als Finanzierungsinstrument für Bundesstraßen im Hin-  
blick auf die erforderliche Haushalts- und Budgetkonsolidierung  
und die Herstellung einer Wegekostengerechtigkeit positiv ge-  
genübersteht. Bereits an dieser Stelle ist aber anzumerken, daß  
jedenfalls vor Erlassung der Durchführungsverordnungen nach dem  
Gesetzentwurf eine Anhörung der Länder unabdingbar erscheint.  
Dies müßte auch im Gesetzestext bereits festgeschrieben werden.

Die Einführung eines "road-pricing"-Systems wird als adäquat  
und gerecht erachtet. Ebenso besteht Verständnis dafür, daß zur  
Überbrückung der zeitlichen Lücke, die bis zur Einführung die-

- 2 -

ses Systems erforderlich ist, das einfach handhabbare System der zeitabhängigen Mautvignetten eingeführt wird. Es ist jedoch nachhaltig zu kritisieren, daß bei der Ausführung des Vignetensystems übersteigert, undifferenziert, unverhältnismäßig und zum Teil unreflektiert in den praktischen Detailauswirkungen vorgegangen wurde. Dies führt vor allem auch zu erheblichen verfassungsrechtlichen Bedenken, besonders im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz und das daraus erfließende Sachlichkeitsgebot, weil das Gesetz zu teilweise exzessiven und untragbaren Ergebnissen führt. Aus diesem Grund kann der vorliegende Gesetzentwurf vom Land Wien nicht akzeptiert werden.

Insbesondere ist in diesem Zusammenhang auf die topografische Situation des Stadtraumes von Wien Bedacht zu nehmen, wobei die Verknüpfung der links und rechts der Donau gelegenen Stadtteile nur durch wenige Straßenbrücken, wovon zwei als Autobahnbrücken angelegt sind, gewährleistet wird. Der geplante Anwendungsbereich des Gesetzes würde offenbar in Wien sämtliche Donaubrücken erfassen, und zwar neben den Autobahnbrücken (Brigittenauer Brücke als Teil der A 22 und Praterbrücke als Teil der A 23) auch die Nordbrücke als autobahnähnlich ausgestaltete Bundesstraße B 227 und sogar die Floridsdorfer Brücke und die Reichsbrücke als Brücken im Zuge der B 226 bzw. der B 8. Durch das Gesetz würde somit von dem in § 28 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 geprägten Grundsatz, daß die Benützung der unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen von Bundesstraßen jedermann im Rahmen der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften offensteht, abgegangen und dadurch eine Diskriminierung der Personen in jenen Stadtteilen herbeigeführt, die nur über Autobahnen auf kurzem Wege erreichbar sind. Völlig untragbar erscheint es, wenn die bloße Überquerung der Donau mautpflichtig wäre.

Zu bemerken ist weiters, daß die gegenständlichen Straßen innerhalb Wiens, welches insofern praktisch eine einzigartige

Sonderstellung in ganz Österreich einnimmt, vom Grundsatz her andere Funktionen zu erfüllen haben als in den anderen Ländern. Die Straßenverbindungen sind nämlich nicht nur verkehrspolitisch als Verkehrsträger für möglichst rasche Verbindungen zwischen zwei Orten anzusehen, sondern vor allem auch umweltpolitisch als Verkehrsadern, die einen essentiellen und unverzichtbaren Beitrag für die Entlastung der dichtbesiedelten Stadtgebiete vom Verkehr darstellen.

Darüber hinaus würde eine unterschiedliche Behandlung von Gewerbetreibenden in Wien und im übrigen Bundesgebiet auftreten, weil in Wien die Benützung von Autobahnen unumgänglich ist, um die gewerblichen Tätigkeiten, insbesondere die Anfahrt zu Kunden, in einem Zeitraum ausüben zu können, der annähernd vergleichbar mit jenem wäre, welcher hiefür außerhalb Wiens erforderlich ist.

Unbedingt erforderlich erscheint ferner eine Ausnahme für Fahrzeuge der Rettung, Feuerwehr und Polizei sowie für sonstige Einsatzfahrzeuge, für Fahrzeuge der Müllabfuhr, des Straßendienstes und im Interesse einer Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs für Fahrzeuge des Kraftfahrliniendienstes und für Taxis.

Weiters bestehen schwere Bedenken gegen den Inhalt des § 9 Abs. 3 des Entwurfes, da aus dieser Bestimmung nicht hervorgeht, daß aus den fahrleistungsabhängigen Mauteinnahmen Mittel für das Land Wien zum Zwecke des Ausbaues und der Erhaltung der Bundesstraßen zur Verfügung gestellt werden. Die Formulierung hinsichtlich der Erhaltung im Fall der Übertragung von Mautstrecken an eine der Gesellschaften als Kann-Bestimmung (§ 11) bedeutet, daß die Landesinteressen in keiner Weise hinreichend gewahrt sind. Es dürfte in der Erhaltung eine Änderung nur dann eintreten, wenn vorher ein Einvernehmen mit dem Land Wien hergestellt worden ist.

- 4 -

Eine kompetenzrechtliche Prüfung des Gesetzentwurfes muß im übrigen angesichts der kurzen zur Verfügung gestellten Zeit vorbehalten werden.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme an das Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Ponzer  
Obersenatsrat

MK Mag. Amschl