

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTSDIREKTION

Postanschrift 1014 Wien, Postfach 6

Fernschreibnummer 13 4145, Telefax (0 22 2) 531 10 2060

Parteienverkehr: Dienstag 8 - 12 Uhr und 16 - 19 Uhr

Wien 1, Herrengasse 11 - 13

zu erreichen mit:

U3 (Haltestelle Herrengasse)

2A, 3A (Haltestelle Michaelerplatz)

Achtung: Sommerozon - öffentlich fahren!Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

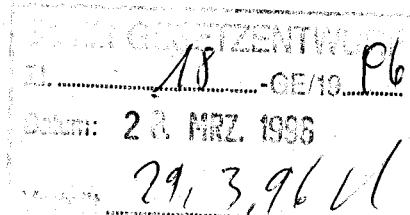
An das
Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten
Stubenring 1
1011 Wien

H. Heißberger

Beilagen

LAD-VD-8627/1

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben



Bezug

808.100/9-VI/11-96

Bearbeiter

Mag. Heißberger

(0 22 2) 531 10

Durchwahl

2095

Datum

26. März 1996

Betrifft

Entwurf eines Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996

Die NÖ Landesregierung beehrt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Finanzierung von Bundesstraßen (Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 - BStFG 1996) wie folgt Stellung zu nehmen:

Grundsätzlich muß bedauert werden, daß derart gravierende Änderungen im Bereich des Bundesstraßenwesens, wie sie im vorliegenden Entwurf enthalten sind, mit einer derart extrem kurz bemessenen Begutachtungsfrist ausgesendet werden. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, daß der gegenständliche Entwurf nicht direkt an die Länder, sondern über die Verbindungsstelle der Bundesländer übermittelt wurde, wodurch die zur Verfügung stehende Begutachtungszeit weiter verkürzt wurde.

Dem grundsätzlichen Ziel dieses Entwurfes, eine Wegekostengerechtigkeit herbeizuführen, ist zuzustimmen. Dennoch gibt der Entwurf zu folgender Sorge Anlaß:

Durch die Einführung eines weitgehend berührungsfreien elektronischen Mauterfassungssystems auf dem hochrangigen Straßennetz ab dem Jahr 2001 wird ein beachtlicher Teil des regionalen Verkehrs nicht mehr so wie bisher die Autobahnen benützen, sondern bei Entfernungen von 20 bis 30 km das parallel liegende Bundes- und Landesstraßennetz verstärkt frequentieren. Untersuchungen, die im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten durchgeführt wurden, zeigen, daß es zu Verlagerungen in einer Größenordnung von 10 bis 20 % der heutigen Verkehrsbelastung auf den Autobahnen kommen kann.

Dazu 2 Beispiele:

- a) Würden sich von der Südautobahn bei Wien lediglich 15 % des Regionalverkehrs auf das untergeordnete Straßennetz verlagern, so bedeutet dies bei einer Belastung der Autobahn vor Wien von rund 120.000 Kfz pro Tag eine zusätzliche Belastung des untergeordneten Straßennetzes von rund 18.000 Kfz pro Tag. Diese Fahrzeuge werden dort zwangsläufig zu einem Massenstau führen, ohne daß dadurch zu Spitzenzeiten das Autobahnnetz wesentlich entlastet würde und eine entsprechend hohe Verkehrsqualität trotz zusätzlicher Bezahlung für die Benützung gewährleistet werden könnte.
- b) Die Westautobahn ist derzeit mit bis zu 50.000 Kfz pro Tag im Jahresdurchschnitt belastet. Benützen 15 % davon, d.s. 7.500 Kfz pro Tag, nicht mehr die Autobahn für Fahrtstrecken, beispielsweise von Böheimkirchen nach St. Pölten oder von Ybbs nach Melk, dann wird das parallel führende Bundesstraßennetz mit diesen Verkehrsmengen zusätzlich belastet.

Dies sind jedoch Verkehrsmengen, die bereits die Errichtung von Umfahrungen notwendig werden lassen, da die Überquerbarkeit der Fahrbahn sowohl für den nicht-motorisierten wie motorisierten Verkehr bereits enorm erschwert ist. Damit würde auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt und die Emissionsbelastung erhöht.

Dies würde zur Folge haben, daß von den betroffenen Gemeinden entlang des gesamten bemauteten Straßennetzes Forderungen nach „Sekundärumfahrungen“ kommen würden.

Im Entwurf des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes finden sich keinerlei Hinweise auf Maßnahmen, um den Belastungen im parallel führenden untergeordneten Straßennetz zu begegnen.

Gleichzeitig wird mit der Regelung über die Vignette auch das halboffene Mautsystem (vgl. § 4 Abs. 1 und § 1 Abs. 4 des Entwurfes) mit herkömmlicher Mauteinhebung vorgesehen, was aber von den Ländern bisher abgelehnt wurde, weil diese Art von Maut schließlich kein fahrleistungsabhängiges und gerechtes „road pricing“ darstellt. In diesem Zusammenhang wird auf die Resolution des Landtages von Niederösterreich Ltg.-125/A-2/6 vom 29. Februar 1996 verwiesen, in der festgehalten wird, daß bei Einführung eines Autobahnbenützungsgebührens-systems entweder durch Ausgestaltung des Gebühren-systems oder durch andere geeignete Maßnahmen Verlagerungseffekte vom höherrangigen Straßennetz auf das untergeordnete Netz weitestgehend vermieden werden sollen.

Grundsätzlich müßten daher die notwendigen Begleitmaßnahmen im untergeordneten Parallelstraßennetz aus den Einnahmen finanziert und dem jeweiligen Straßenerhalter zur Verfügung gestellt werden.

Dieser Gesetzesentwurf enthält entgegen den gesetzlichen Vorgaben keine Darstellung des tatsächlichen Aufwandes und Nutzens sowie der Mehrbelastung für die Bevölkerung. Es wird vielmehr über bekannte Fakten (Investitionskosten, Personalkosten, Erhöhung des Unfallrisikos, Abwanderungstendenzen etc.) hinweggesehen und kurzfristig mit einer hohen Rentabilität des Mautsystems gerechnet. Diese Feststellung wird dem gesetzlichen Auftrag des § 14 des Bundeshaushaltsgesetzes nicht gerecht. Vor allem fehlt die nach § 14 Abs. 3 leg.cit. erforderliche Darstellung der Kosten für die weiteren am Finanzausgleich beteiligten Gebietskörperschaften.

Mehrkosten für das Land sind insbesondere durch einen vermehrten Arbeitsaufwand in den Strafabteilungen der Bezirkshauptmannschaften durch zusätzliche Verwaltungsstrafverfahren sowie in weiterer Folge im Berufungsverfahren durch vermehrten Arbeitsaufwand im Bereich des Unabhängigen Verwaltungssenates zu erwarten. Dieser Entwurf muß aber auch im Zusammenhang mit einer Reihe weiterer Gesetzesentwürfe gesehen werden, die eine Übertragung von Aufgaben oder die Neueinführung von Straftatbeständen oder die Erhöhung von Strafrahmen vorsehen. Selbst wenn die Belastung durch den einzelnen Entwurf an sich nicht so sehr ins Gewicht fällt oder nicht genau abschätzbar ist, so ergibt sich doch ein Summeneffekt. Daraus folgt, daß durch eine Mehrzahl von zusätzlichen Aufgaben eine ganz beachtliche Mehrbelastung der Bezirksverwaltungsbehörden und auch des Unabhängigen Verwaltungssenates zu erwarten ist.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes:

1. Zu § 1 Abs. 2:

Die Festlegung jener Bundesstraßenstrecken, für die erstmals eine Maut einzuheben ist, soll durch Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen erfolgen. Im Interesse der Länder wird die Ergänzung eines Mitwirkungsrechtes für erforderlich erachtet.

2. Zu § 1 Abs. 3:

Nach dieser Bestimmung soll eine Übertragung der Planung, Errichtung, Erweiterung und Erhaltung der Mautstrecken ebenfalls ohne Einbeziehung und Mitwirkung der Länder vorgesehen werden. Bei der betrieblichen und baulichen Erhaltung von Mautstrecken sollten grundsätzlich keine Änderungen eintreten, außer diese Änderung entspricht einer einvernehmlichen Regelung.

Aus diesem Grund sollte im § 1 Abs. 3 die Erweiterung und Erhaltung von Mautstrecken an Dritte (Gesellschaften) entfallen bzw. der § 11 in dieser Hinsicht ergänzt werden. Begründet wird diese Forderung damit, daß im Ergebnis des vom Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten in Auftrag gegebenen Gutachtens „Erhaltungskonzept für Autobahnen und Schnellstraßen“ die Netzbetreuung als effektivste und effizienteste Erhaltungsform festgehalten ist. Dieses Erhaltungssystem kann jedoch nur von den Straßenverwaltungen der Länder umgesetzt werden.

Abweichend vom § 8 Abs. 2 „Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften“, BGBl.Nr. 826/1992, soll durch eine Mautverordnung grundsätzlich keine Änderung in der Erhaltung bei den Bundesstraßen eintreten. Eine Ermächtigung zur Änderung der Erhaltungsverpflichtung soll nur dann vorliegen, wenn zwischen bestehenden und künftigen Straßenerhaltern das Einvernehmen hergestellt wird. Darüberhinaus sollten die beiden Autobahngesellschaften zu einer Straßenfinanzierungsgesellschaft zusammengeführt werden und bei entsprechender Dotierung aus den angeführten Maut- und Vignetten- sowie späteren road-pricing-Einnahmen eine abgesicherte Finanzierung der wichtigsten Infrastrukturen (z.B. S 6, B 301 usw.) gewährleisten.

3. Zu § 1 Abs. 4:

Auch bei dieser Bestimmung sollte ein Mitwirkungsrecht der Länder bei der Festsetzung der Lage der Mautstellen ergänzt werden.

4. Zu § 3 Abs. 2:

Gemäß § 3 Abs. 2 des Entwurfes können aus Gründen sozialer, verkehrspolitischer oder anderer öffentlicher Interessen einzelne Fahrzeugkategorien durch Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen von der Mautpflicht ausgenommen werden. In der vergleichbaren Regelung des Art. IV § 10 Abs. 2 des ASFINAG-Gesetzes sind u.a. Fahrzeuge des Straßendienstes von der Entgeltleistung ausgenommen. Eine sachliche Rechtfertigung für dieses Abweichen der Regelung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes von der des ASFINAG-Gesetzes ist nicht zu erkennen. Dazu kommt, daß in dieser Regelung keine Verpflichtung zur Erlassung einer derartigen Ausnahmeverordnung vorgesehen ist. Es würde daher dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten freies Ermessen eingeräumt, ob er eine solche Verordnung überhaupt bzw. zu welchem Zeitpunkt er eine solche Verordnung erläßt. Das Fehlen einer gesetzlich zwingenden Ausnahmeregelung hinsichtlich der Fahrzeuge des Straßendienstes hätte daher negative finanzielle Auswirkungen für das Land zur Folge. Die Aufnahme zu-

mindest einer dem Art. IV § 10 Abs. 2 des ASFINAG-Gesetzes vergleichbaren gesetzlichen Ausnahmeregelung in das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz sollte daher unbedingt erfolgen.

5. Zu § 4 Abs. 1:

In dieser Bestimmung ist das halboffene evolutive Mautsystem durch die Formulierung „überwiegend“ zu erkennen (vgl. auch § 1 Abs. 4 des Entwurfes), was aber bisher von den Ländern abgelehnt wurde.

6. Zu § 7 Abs. 9:

Im Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl.Nr. 826/1992, sind die beiden Gesellschaften Österr. Autobahnen und Schnellstraßen AG und Alpen-Straßen AG verschmolzen worden. Der Hinweis auf das ASFINAG-Gesetz müßte daher korrigiert werden.

7. Zu § 8:

In diesem Zusammenhang wird auf die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes zu Art. 90 Abs. 2 B-VG verwiesen. Der VfGH leitet aus der Bestimmung, daß im Strafverfahren der Anklageprozeß gilt, ein verfassungsrechtliches Verbot eines Zwanges zur Selbstbeziehung ab. Verfassungswidrig sind demnach gesetzliche Auskunftspflichten, wenn sie dazu dienen, einer Behörde Informationen über ein strafbares Verhalten des Auskunftspflichtigen zu verschaffen. Im Hinblick auf den Straftatbestand des § 13 Abs. 1 1. Fall sollte daher eine Darstellung der verfassungsrechtlichen Situation in den Erläuterungen ergänzt werden. Die Nichtbekanntgabe des Kraftfahrzeuglenkers innerhalb angemessener Frist sollte auch noch im Hinblick auf den Bestimmtheitsgrundsatz überprüft werden.

8. Zu § 13 Abs. 9:

Im § 13 Abs. 9 des Entwurfes ist vorgesehen, daß 50 v.H. der eingehobenen Straf-gelder für den Aufwand der Organe der Bundesgendarmarie und der Bundessicherheitswache, die diesen aus der Wahrnehmung der Verwaltungsübertretungen entstehen, zu verwenden sind. Für den aufgezeigten zusätzlichen Aufwand, der im Bereich der genannten Landesbehörden anfällt, enthält der Entwurf keine derartige Abgeltung der Mehrkosten. Eine solche wäre zur Einhaltung des Finanzausgleichsgefüges jedenfalls in das Gesetz aufzunehmen.

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

NÖ Landesregierung
Dr. Pröll
Landeshauptmann

LAD-VD-8627/1

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

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
Dr. Pröll
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Pröll', written over the printed text 'Für die Richtigkeit der Ausfertigung'.