

KÄRNTEN

6/SN-372/ME

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -
Verfassungsdienst*

Zahl: -2V-BG-203/3-1999

Auskünfte: Dr. Glantschnig

Telefon: (0463) 536

Durchwahl: 30204

Fax: 30200

e-mail: post.abt2V@ktn.gv.at

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl anführen.

Betreff:

Bundesstraßengesetz-Novelle; Stellungnahme

An das

Präsidium des Nationalrates

Ver

Beiliegend werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf eine Bundesstraßengesetz-Novelle, übermittelt.

Anlagen

Klagenfurt, am 6. Mai 1999

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor:

Dr. Sladko


EdRdA



AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

A - 9021 Klagenfurt

*Abteilung 2V -
Verfassungsdienst*

Zahl: -2V-BG-203/3-1999

Betreff:

Bundesstraßengesetz-Novelle; Stellungnahme

Auskünfte: Dr. Glantschnig

Telefon: (0463) 536

Durchwahl: 30204

Fax: 30200

e-mail: post.abt2V@ktn.gv.at

Bei Eingaben bitte die Geschäftszahl anführen.

DVR: 0062413

An das

**Bundesministerium für wirt-
schaftliche Angelegenheiten**

**Stubenring 1
1011 Wien**

Zu den mit Schreiben vom 8. April 1999, GZ 808 110 /5-VI/11-99, zur Stellungnahme übermittelten Entwurf einer Novelle zum Bundesstraßengesetz 1971 nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Bemerkungen

Der vorgelegte Gesetzentwurf bildet einen weiteren Mosaikstein in einem offensichtlich umfassenderen Konzept zur Neuverteilung der Baulasten im Bundesstraßennetz. Im Gefolge des bereits zur Begutachtung vorgelegten Entwurfes einer Novelle zum Bundesstraßenfinanzierungsgesetz und den dazu geplanten Verordnungen über Mautstrecken, Mautstellen und Mauttarife soll dem Bund nunmehr mit dem neu vorgesehenen Abs. 2 im § 10 ausdrücklich das Druckmittel gegenüber den anderen Gebietskörperschaften in die Hand gegeben werden, den Ausbau einer Bundesstraße oder eine vorzeitige Realisierung einer Baumaßnahme von Beitragsleistungen der anderen Gebietskörperschaften (Länder und Gemeinden) abhängig machen zu können. Nachdem davon auszugehen ist, daß der Bund (die Bundesstraßenverwaltung) mit einer derartigen gesetzlichen Regelung im Rücken prioritär nur solche Baumaßnahmen in Planung nehmen dürfte, für die von einer der

- 2 -

Gebietskörperschaften das Bestehen „eines besonderen Interesses“ signalisiert wird, würde diese Regelung die Grundlage für eine weitreichende Verschiebung der Baulast zu Lasten der Länder und der Gemeinden bilden. Nachdem keinerlei Vorgaben oder Kriterien in Bezug auf die Höhe der Beiträge der Gebietskörperschaften in dieser Bestimmung formuliert sind, würde der Bund (die Bundesstraßenverwaltung) Forderungen in willkürlichem Ausmaß erheben können.

Zu den finanziellen Auswirkungen

Im Vorblatt zum Entwurf und in den Erläuterungen wird eine eher beschwichtigende, realitätsfremde Beschreibung der finanziellen Auswirkungen der geplanten Gesetzesänderungen vorgenommen. Abgesehen davon, daß die Darstellung in keiner Weise den Anforderungen der Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus gerecht wird und auch die Vorgaben der hiezu ergangenen Richtlinie gemäß § 14 Abs. 5 Bundeshaushaltsgesetz, kundgemacht im BGBl. II Nr. 50/1999, unberücksichtigt läßt, werden darin die budgetären Folgewirkungen für die Länder überhaupt ignoriert, obwohl gerade die bereits erwähnte Regelung im § 10 Abs. 2 unweigerlich auf die Haushalte der Länder (und Gemeinden) durchschlagen muß. Wenn man dieser Sichtweise mit dem Argument zu begegnen gedenkt, daß es letztlich den Ländern (und Gemeinden) vorbehalten bleibt, autonome Ausbauinteressen im Bundesstraßennetz zu artikulieren, so wäre dies geradezu als Ausdruck besonderer Ignoranz legitimer Interessen der Gebietskörperschaften zu werten, denen ein im Interesse der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung liegender Ausbau der Infrastruktur wohl keineswegs zum Nachteil geraten dürfe.

Wenn eine derartige Regelung im Zusammenhang mit dem Konsultationsmechanismus unbeachtlich bleiben könnte, dann müsste von Ländersseite zur Kenntnis genommen werden, daß dieses Schutzinstrument zugunsten der autonomen Haushaltsverantwortung der Gebietskörperschaften letztlich wertlos ist und lediglich formale Schutzwirkung entfaltet.

Gerade die nur beispielhafte Anführung der Schätzkosten für verschiedene Projekte (zum Beispiel für die Donaubrücke Traismauer im Zuge der B 304 Stockerauer Straße 600 Mio. Schilling, für die B 305 Nordostrandstraße in der Höhe von 550 Mio. Schilling) stellt unter Beweis, daß alleine eine Überwälzung auch nur von 10 % dieser Kosten auf die Gebietskörperschaft, die ein Ausbauiinteresse formuliert hat, die Aktivierung des Konsultationsmechanismus rechtfertigen würde.

Nachdem der Gesetzentwurf keinerlei Rahmenvorgaben enthält, muß ein Regelungsvorschlag, wie er in § 10 Abs. 2 in Aussicht genommen wird, aus Landessicht unmißverständlich abgelehnt werden. Sofern die unzureichende Darstellung der finanziellen Folgewirkungen überhaupt geeignet ist, den Fristenlauf im Sinn der Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus in Gang zu setzen, müsste der Entwurf zusätzlich auch zum Anlaß genommen werden, den politischen Verantwortungsträgern im Lande die Aktivierung des Konsultationsmechanismus zu empfehlen.

Zur geplanten Neukategorisierung der Bundesstraßen

Unter Hinweis auf die Studie betreffend die „Gestaltung des Straßennetzes im donau-europäischen Raum unter besondere Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ (sogenannte GSD-Studie) soll mit der Gesetzesnovelle eine Neukategorisierung des Bundesstraßennetzes in der Weise herbeigeführt werden, als künftighin folgende drei Kategorien vorgesehen werden sollen:

- Typ I** höchstrangiges Straßennetz (TEN-Vorschlag)
- Typ II** hochrangiges Straßennetz
- Typ III** sonstige Bundesstraßen

Ungeachtet dieses Planes differenziert § 2 Abs. 1 des Entwurfes weiterhin zwischen Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und

- 4 -

Bundesstraßen B, obwohl diese Unterscheidung vielfach ausländischen Benutzern unserer Bundesstraßen unbekannt ist und überdies die meisten Bundesstraßen S vom Ausbaustand von Bundesstraßen A kaum unterscheidbar sind. Weil nach dem Verständnis der Rahmenvorgaben im überwiegenden restlichen Europa diese somit für Autobahnen gehalten werden erscheint es angezeigt, die Kategorie Bundesstraßen S überhaupt aufzugeben und je nach Ausbaustand entweder den Bundesstraßen A oder Bundesstraßen B zuzuordnen.

Aus Kärntner Sicht fragwürdig erscheint die geplante Ergänzung von § 2 Abs. 1 lit. c wonach außerhalb der am Tag des Inkrafttretens des Bundesgesetzes bestehenden Ortsgebiete bei bestimmten Bundesstraßen B zusätzliche Anbindungen von öffentlichen Straßen und Wegen oder Änderungen der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Anschlüsse nur in Form besonderer Anschlußstellen erfolgen dürfen, sofern dies in Anmerkungen zum Verzeichnis 3 vorgesehen ist. Dieser Regelungsvorschlag vermittelt unmißverständlich die Absicht, für die im neueingeführten Verzeichnis 3 eingestuften Straßen mittelfristig die Bemaunung zu planen.

Diese Absicht muß jedenfalls für die auf Kärntner Landesgebiet betroffenen Straßenzüge B 317 Friesacher Straße und B 318 Lurnfelder Straße mit Nachdruck abgelehnt werden, weil - zumindest auf Teilstrecken dieser Straßen - auch im Endausbau keine Parallelstraßen zur Verfügung stehen werden und mit einem Verkehrsaufkommen von rund 5000 Kfz/24 Stunden auch gar nicht rechtfertigbar wären. Es ist auch nicht einsichtig, daß für untergeordnete Straßenanschlüsse im Freiland besondere Anschlußstellen vorgeschrieben werden sollten. Das Argument, daß es lediglich im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ausgeschlossen werden soll, daß an Freilandstraßen dieser Bundesstraßenkategorie niveaugleiche Straßenanschlüsse hergestellt werden, wird bereits durch die Erläuterungen zu dieser Gesetzesbestimmung entkräftet, wonach der Bund selbst davon ausgeht, daß mit dieser Festlegung vermieden werden soll, bei einer später in Aussicht genommenen Bemaunung aufwendige Umbauerfordernisse hintanzuhalten.

Zur Neuverteilung der Straßenbaulasten im Ortsgebiet

Im Interesse der Kostenfolgen für die Gemeinden auch von Landessicht abgelehnt werden muß die Bestimmung, wonach die Gemeinden in Ortsgebieten künftighin nach § 9 Abs. 1 lit. a auch die Erhaltung weiterer bestehender Fahrstreifen zu tragen hätten. Wenn in den Erläuterungen damit argumentiert wird, daß im Hinblick auf die knappen finanziellen Erhaltungsmittel des Bundes eine Einschränkung einer Mittelverwendung auf die

grundsätzlichen Aufgaben notwendig ist, so muß mit Nachdruck betont werden, daß eine derartige Verschiebung der Finanzlasten auf die Gemeinden sachlich nicht vertretbar erscheint, zumal jedenfalls die Kärntner Gemeinden eine weitaus ungünstigere Finanzstruktur aufweisen als der Bund.

Weiters soll den Gemeinden laut Entwurf die Kostentragung für den Bau und die Erhaltung für Busspuren und Flächen, die den ruhenden Verkehr dienen überantwortet werden. Nachdem bisher lediglich Parkplätze und Abstellstreifen von dieser Kostentragungspflicht der Gemeinden betroffen waren, hätte diese Änderung eine weitreichende Ausdehnung der finanziellen Verpflichtungen der Gemeinden und eine zusätzliche Verlagerung der Straßenbaulast auf die Gemeinde zur Folge. Dieser Vorschlag läuft auch den aktuellen Gesprächen und Verhandlungen über die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs zuwider. Nachdem sich der Bund schon zunehmend aus der Finanzierung der bundeseigenen ausgegliederten Verkehrsunternehmungen ÖBB und PTA zurückzieht, sodaß seitens der Länder aufwendige Verkehrsdiensteverträge entwickelt werden müssen, um zumindest die Grundversorgung des ländlichen Raumes mit dem öffentlichen Verkehr zu sichern, hätte dieser Vorschlag einen neuerlichen Eingriff in das Finanzausgleichsgefüge zu Lasten der kommunalen Gebietskörperschaften zur Folge.

Wenn nunmehr auch noch die Errichtung von Busspuren und Haltestellen auf Bundesstraßen in Ortsgebieten von den Gemeinden finanziell getragen werden sollten, so darf dabei nicht übersehen werden, daß diese Einrichtungen zumindest vorwiegend, wenn nicht ausschließlich, im Interesse und zugunsten der primär im öffentlichen Verkehr tätigen, zu 100 % in Bundeseigentum stehenden Unternehmungen ÖBB und Post geschaffen werden. Der mit diesem Regelungsvorschlag in Vorbereitung stehende weitere Rückzug des Bundes aus der Mitfinanzierung des öffentlichen Verkehrs muß daher ebenfalls abgelehnt werden.

Weiters muß die Bestimmung abgelehnt werden, wonach die Gemeinden in Ortsgebieten die Kosten für die Abfuhr des vom Bund von der Fahrbahn der Bundesstraßen entfernten Schnees und Abräummaterials zu tragen haben. Auch dies bedeutet eine Änderung gegenüber den bisherigen Zustand, da bislang die Gemeinden in Ortsgebieten für die Abfuhr des vom Bund von der Fahrbahn der Bundesstraße entfernten Schnees auf eigene Kosten zu sorgen hatten. Es sollte hier der Vereinbarungsmöglichkeit zwischen der Bundesstraßen-

verwaltung und den Gemeinden überlassen bleiben, wer die Abfuhr auf Kosten der Gemeinden tatsächlich durchführt.

Sonstige Kritikpunkte

- Vermißt werden im vorliegenden Entwurf die Neuregelung der Entschädigungsleistungen, wie sie durch das Verfassungsgerichtshofurteil im Zusammenhang mit den Enteignungsentschädigungen notwendig wären. Es muß daher verlangt werden, daß der vorliegende Entwurf entweder ergänzt wird oder gleichzeitig eine Novelle zum Eisenbahnteilungsgesetz vorgelegt wird.

- Im Zusammenhang mit der Durchführung des § 26 hat die Behörde auf Antrag des Bundes bislang die Beseitigung eines ohne Zustimmung des Bundes herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen. Weiters hatte sie die Möglichkeit, einer Änderung in der Art oder im Ausmaß der Benützung eines Anschlusses auf Antrag des Bundes sowie die Anpassung oder Entfernung des Anschlusses anzuordnen. Aufgrund vielfach historisch gewachsener Privatzufahrten direkt auf Bundesstraßen hatte sich in der Praxis jedoch herausgestellt, daß auch diese Anschlüsse, die bereits seit längerer Zeit bestehen, wenn sie auch ohne ausdrückliche Zustimmung der Bundesstraßenverwaltung jedoch mit deren Duldung seinerzeit errichtet wurden, nunmehr den geänderten Verhältnissen im Zusammenhang mit der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs angepaßt werden müßten. Es wird daher angeregt, eine ergänzende diesbezügliche Bestimmung in den § 26 aufzunehmen.

- Im § 28 Abs. 1 ist nunmehr verankert, daß die Benützung der unmittelbar den Verkehr dienenden Flächen der Bundesstraßen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck entgeltlich zu erfolgen hat. Geht man davon aus, daß der bestimmungsgemäße Zweck einer Straße die Benützung im Rahmen des Gemeingebrauches ist, so bedeutet dies, insbesondere im Hinblick auf § 32 Abs. 5 StVO, wonach die Kosten der Anbringung und Erhaltung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs, die wegen der Benützung der Straße zu verkehrsfremden Zwecken sowie wegen der Abhaltung der sportlichen Veranstaltung vom Inhaber der Bewilligung zu tragen sind, eine deutliche Ausweitung der Kostentragungsverpflichtung. Dies bedeutet, daß nunmehr aufgrund der vorliegenden Formulierung wesentliche Veranstaltungen, deren Abwicklung eine unabdingbare Einbeziehung der Bundesstraßen-

teile in den Veranstaltungsverlauf erfordern, für Veranstalter zusätzlich mit hohen Kosten verbunden sein werden. Nachdem vielfach diese Veranstalter ohnedies bereits mit sehr hohen Überwachungsgebühren belastet sind, ist diese sehr weitgehende pauschale Formulierung abzulehnen und auf erwerbswirtschaftliche Nutzungen von Straßenteilen zu reduzieren.

- Zu den Verzeichnissen wird darauf hingewiesen, daß im Verzeichnis 1 die A 8, A 9, A 10 und A 11 entsprechen der bisherigen Kategorisierung getrennt ausgewiesen werden. Geht man jedoch davon aus, daß die A 11 und die A 8 als logische Verlängerungen der A 10 Tauernautobahn anzusehen sind, so sollten diese Autobahnteile zu einer, ein homogenes ganzes bildendes Autobahnstück unter einer einheitlichen Bezeichnung zusammengefaßt werden.
- Im Verzeichnis 2 sind entsprechend dem oben angeführten Vorschlag die Bundesstraßen S aufzulassen und den Bundesstraßen A oder Bundesstraßen B zuzuordnen um eine internationale Einheitlichkeit zu erzielen.
- Im Verzeichnis 3 wird angeregt, die B 111 wieder in Arnoldstein an der B 83 beginnen zu lassen, wie es bereits bis 1986 der Fall war. Insbesondere im Zusammenhang mit den Österreichischen Bundesbahnen, der geplanten Müllverbrennung und dem dort ansässigen Industriepark wird dieser Abschnitt aufgrund seiner Verkehrsbedeutung dringend als Bundesstraße B gebraucht. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die B 318 nicht „Lurnfelder Straße“ zu benennen, da sie nur über wenige Kilometer im Lurnfeld verläuft; eher wäre die Bezeichnung „Pustertaler Straße“ angebracht.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Klagenfurt, am 6. Mai 1999

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor:

Dr. Sladko

FdRdA

