

KÄRNTEN**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**

Abteilung 2V - Verfassungsdienst

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 – BStMG) und das ASFINAG-Gesetz geändert werden;

Stellungnahme**Datum:** 13. Oktober 2005**Zahl:** -2V-BG-4045/4-2005

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Auskünfte: Dr. Glantschnig**Telefon:** 05 0 536 – 30204**Fax:** 05 0 536 – 30200**e-mail:** post.abt2V@ktn.gv.at

**An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion II – Infrastruktur
Gruppe Straße Abteilung ST 3 – Rechtsbereich Bundesstraßen**

**Postfach 3000
Stubenring 1
1011 WIEN**

Zu dem mit Schreiben vom 22. September 2005, GZ BMVIT-324.100/0003-II/ST3/2005, zur Stellungnahme übermittelten, im Betreff genannten Gesetzentwurf, nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Bemerkungen:

Im Vorblatt des Gesetzentwurfes und in den Erläuterungen werden als Hauptgesichtspunkte des Entwurfs in Bezug auf das Bundesstraßengesetz 1971 vor allem Anpassungserfordernisse auf verfahrensrechtlicher Ebene als Folge des Übergangs bei der Festlegung des Straßenverlaufs einer Bundesstraße von der Verordnungs- auf die Bescheidform genannt.

Die nur im Vorblatt enthaltene Anmerkung, dass für die Übernahme der B 317 Friesacher Straße in das Bundesstraßenverzeichnis und für die künftige Übernahme weiterer Straßen und Straßenteile in das Eigentum des Bundes „die gesetzlichen Rahmenbedingungen erforderlich“ seien, macht jedoch deutlich, dass mit der gegenständlichen Regelung eine massive Kostenüberwälzung beabsichtigt ist. Nachdem in der Darstellung der finanziellen Auswirkungen des Entwurfes zum Bundesstraßengesetz 1971 lediglich von einer „geringfügige(n) Erhöhung der Personal- und Verwaltungssachkosten“ die Rede ist, entsteht der Eindruck, dass diese finanziellen Auswirkungen des Entwurfes offensichtlich verschleiert werden sollten. Aus Landessicht ist der vorliegende Gesetzentwurf jedenfalls in Anbetracht dieser Auswirkungen abzulehnen.

Während nach der bisherigen Rechtslage die Übernahme von Straßenzügen als Bundesstraßen ausschließlich von ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr abhängig gemacht wurde, soll künftig – jedenfalls zusätzlich – auch deren Eignung zur Bema- tung Übernahmevoraussetzung sein. Nachdem die Übernahme erst ab dem Zeitpunkt wirksam werden sollte, ab dem die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft mit der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut beginnt, wird offensichtlich erwartet, dass die erforderlichen Kosten für die Vorbereitung zur Bema- tung vom Träger der bisherigen Straßenbaulast, also im Regelfall dem jeweiligen Land getragen werden. Im Sinne einer Ausgewogenheit muss aus Landessicht aber verlangt werden, dass ebenso wie für den Fall einer Rückstufung eines als Bundesstraße aufgelaassenen Straßenzuges dessen Übergabe „in einem seiner Benützung entsprechenden guten Zustand“ verlangt wird, auch für den Fall einer Übernahme eines Straßenzugs als Bundesstraße kein qualifizierterer Ausbaulevel verlangt wird.

In eine ähnliche, aus Landessicht nicht akzeptable Richtung geht die vorgeschlagene Ergänzung des § 10, der nunmehr nicht nur für Unternehmungen, die durch ihre Nutzung der Bundesstraße eine kostspieligere Ausbauleise erfordern, eine Mehrkostenvergütung anlastet, sondern auch das betroffene Land oder die betroffene Gemeinde oder eine andere juristische Person zu einer angemessenen Beitragsleistung für Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen verpflichtet, wenn „der überwiegende Nutzen für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nicht erwiesen werden kann“. Dieser Regelungsvorschlag hätte das absurde Ergebnis zur Folge, dass in Fällen, wo auch der regionale Verkehr über Bundesstraßenteilstücke abgewickelt werden kann und der überwiegende Nutzen für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nicht nachweisbar ist, Land und Gemeinden sowohl zum Ausbau wie zur Errichtung von Anschlussstellen eine Mitfinanzierung zu leisten hätten, obwohl für die Benutzung dieser Strecken durch die ASFINAG eine Maut eingehoben wird.

Es muss auch festgehalten werden, dass dem Regelungsvorschlag, wonach der Beginn der Übernahme einer Bundesstraße zeitlich mit dem Beginn der Einhebung der fahrleistigen Maut verknüpft wird, verfassungsrechtliche Bedenken begegnen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, der zur Kundmachung der Übernahme verpflichtet wird, würde damit als oberstes Organ in seiner Entscheidungsautonomie beeinträchtigt und vom Handeln einer Aktiengesellschaft abhängig, also eines Zivilrechtsträgers, welcher in dieser Hinsicht auch in keinerlei Weisungszusammenhang mit diesem obersten Organ steht.

Die im gegenständlichen Entwurf vorgesehene zusätzlichen Bedingungen für die Übernahme von Straßen oder Straßenteilen in das Bundesstraßennetz, erscheinen aus Landessicht verzichtbar, zumal im Rahmen des Gesetzes über die „strategische Prüfung – Verkehr“ ohnehin die Auswirkungen einer solchen Übernahme zu untersuchen sind und es letztlich

einer übereinstimmenden Gesetzgebung des Bundes (Aufnahme in das Straßennetz) und des Landes (Ausscheidung aus dem Landesstraßennetz) bedarf.

Die beispielhafte Erwähnung der Übernahme der B 317 Friesacher Straße in das Bundesstraßenverzeichnis im Vorblatt des Entwurfes erscheint aber auch überholt zu sein, weil bereits ein Übereinkommen mit der ASFINAG und dem Bund über die Übernahme abgeschlossen wurde.

Zu den einzelnen Entwurfstexten:

Zu Art. 1 (Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971):

Zu Z 4 (§ 1 Abs. 3):

Abgesehen von der legistisch problematischen Formulierung einzelner Sätze (zB der Bund kann ...; die Übertragung ins Eigentum des Bundes erfolgen ...) und den verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die Bindung des Bundesministers an eine Entscheidung der ASFINAG, bleibt auch die Rechtsform, mit der der Bundesminister die Übernahme und die nähere Beschreibung der übernommenen Straßen oder Straßenteilen normiert, unklar. Obwohl auch in den Erläuterungen zu dieser Frage eine nähere Klarstellung vermisst wird, wird im Hinblick auf die rechtsbegründende Wirkung wohl davon auszugehen sein, dass die Entscheidung des Bundesministers in Verordnungsform zu ergehen hat.

Zu Z 5 (§ 2):

In dieser Bestimmung (Abs. 2) sind zwar Regelungen, die Anschlussstellen betreffend enthalten, es wird jedoch eine Verpflichtung der ASFINAG zur Mitfinanzierung dieser im niederrangigen Straßennetz vermisst.

Zu Z 12 (§ 7 Abs. 3 bis 7):

In der gegenständlichen Regelung fällt auf, dass sich die vorgesehenen Bestimmungen über die Vorsorge vor Beeinträchtigungen ausschließlich auf den Schutz von Nachbarn bezieht, während die Ergreifung von Maßnahmen, die über den im zusätzlich vorgesehenen § 7a definierten subjektiven Schutz der Nachbarn hinausgehen, mit der Wortfolge, im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden" relativiert werden. Dies wird insofern für nicht vertretbar erachtet, als auch für die besonders emmissionsträchtige Phase der Errichtung von Straßen ein Stand der Technik definiert ist, um vor allem die Feinstaubfreisetzungen hintanzuhalten. Im Hinblick auf die generelle Problematik der Feinstaubbelastung weiter Gebiete Österreichs und aus bisherigen Erfahrungen über Bildung, Verfrachtung und Aufenthaltsdauer von Feinstaubpartikeln in der Luft erscheint es erforderlich, die Einhaltung des Standes der Technik bei der Durchführung von Bauvorhaben

prinzipiell zu verankern. Ebenso erscheint die Formulierung nicht geeignet, die allenfalls für den Betrieb von Bundesstraßen zu ergreifenden Maßnahmen im Falle der Überschreitung von nach dem IG-L festgelegten Grenzwerten durchsetzbar zu machen. Eine dezidierte Bezugnahme in der Formulierung auf das IG-L (unter Berücksichtigung der derzeitigen Begutachtung stehenden Novellierung) als Anknüpfungspunkt für einen objektiven Schutz der Umwelt“ (und nicht alleine der Nachbarn) wird für notwendig erachtet.

Klargestellt werden müsste auch, dass es sich bei der im 2. Satz von Abs. 3 erwähnten „Widmung“ um die Flächenwidmung jenes Gebietes handelt, auf das sich der Nachbarnschutz bezieht.

Zu Z 16 (§ 10):

Zur Festschreibung einer Beitragspflicht für Unternehmungen, Länder und Gemeinden in dieser Bestimmung ist festzuhalten, dass der Errichtungs- und Erhaltungsaufwand grundsätzlich durch die Maut gedeckt ist und in der Mautgestaltung enthalten ist. Dies wurde auch vor allem im Hinblick auf die Benützung der A10 Tauern Autobahn gegenüber der EU und der dort vorgesehenen Sonderbemaunung nachgewiesen. Es besteht offensichtlich die Absicht, mit dieser Bestimmung auf Grund der Vielzahl der überbreiten, überschweren und überlangen Sondertransporte für die Möglichkeit zusätzlicher Einnahmen der ASFINAG Sorge zu tragen. Dies muss aber für ein Unternehmen, welches im Eigentum der Republik Österreich steht und gemeinwirtschaftliche Leistungen erfüllt, ungeachtet des Bestandes als Aktiengesellschaft abgelehnt werden.

Im Zusammenhang mit dieser Bestimmung ist aus Landessicht anzumerken, dass im Zuge von Verkehrssperren des Autobahnnetzes der Verkehr regelmäßig auf das niederrangige Straßennetz abgeleitet wird und dort immer wieder durch die Zusatzbelastung immense Schäden verursacht. Im Hinblick darauf, dass die ASFINAG wesentliche Mauteinnahmen lukriert und eine zivilrechtliche Vereinbarung mit dem Autofahrer über die Benützung der Straßen abschließt, sollte die ASFINAG ermächtigt werden, auf Grund der verursachten, wesentlich höheren Verkehrsfrequenzen im niederrangigen Straßennetz und der sich daraus ergebenden Schäden eine bestimmte Beitragsleistung aus den Mauteinnahmen an die Länder abzuführen um einen Ausgleich für die eingangs erwähnten Schäden zu bieten. Die ASFINAG verknüpft ihre Ablehnung solcher Ersatzleistungen mit dem Hinweis auf die gesetzlichen Aufträge des Bundesstraßengesetzes und des Bundesstraßen-Mautgesetzes, die es verhindern, dass die ASFINAG solche Beitragsleistungen als Aktiengesellschaft tätigt.

Ergänzend muss aus Landessicht verlangt werden, dass die ASFINAG dazu verpflichtet wird, den Ländern kostenfrei die entsprechenden Verkehrsdaten im Autobahnnetz sowie an den Anschlussstellen einschließlich der bezughabenden Verkehrsströme zur Verfügung zu stellen, um den Ländern entsprechende Planungsgrundlagen im niederrangigen Straßennetz

zu sichern. Der Bedarf dafür besteht vor allem auch für allfällige verkehrstelematische Maßnahmen im Zuge von Wegweisungskonzepten und Umweltentlastungsmaßnahmen.

Zu Z 26 (§ 25):

Diese Bestimmung soll der ASFINAG ein Monopol hinsichtlich akustischer Werbungen und Vorrichtungen zur Abgabe akustischer Ankündigungen für einen Bereich von 100m entlang der Bundesstraßen sichern. Mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) dürften nämlich solche Maßnahmen gesetzt werden, wenn diese Ankündigungen und Werbungen dem spezifischen Interesse der Verkehrsteilnehmer dienen und dem Stand der Technik entsprechen. Die Behörde hätte allerdings keinerlei Eingriffsmöglichkeiten gegen solche Werbungen, wenn diese mit Zustimmung der ASFINAG nicht dem spezifischen Interesse der Verkehrsteilnehmer dienen, da die Bewilligungskriterien des § 84 Abs. 3 StVO andere Umstände als Bewilligungsvoraussetzung definieren als im Bundesstraßengesetz vorgesehen sind. Es sollte in diesem Zusammenhang jedenfalls vermieden werden, dass das Interesse der Einnahmenmaximierung den Interessen der Flüssigkeit, Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs übergeordnet wird.

Es ist auch die Bestimmung, wonach die Behörde auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung solcher Werbungen und Ankündigungen zu veranlassen hat, überflüssig. Dies deshalb, da die StVO im § 82 Abs. 5 ohnedies vorsieht, dass Bewilligungen unter Befristungen Auflagen und Bedingungen möglich sind und die Bewilligung zu widerrufen ist, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung weggefallen sind. Diese Bestimmung gilt auch sinngemäß für Werbungen und Ankündigungen innerhalb einer Entfernung von 100m vom Fahrbahnrand auf Autobahnen. Es erscheint daher die Bestimmung des Abs. 3 überflüssig und sollte vielmehr die zivilrechtliche Zustimmungsverpflichtung der ASFINAG an die Bestimmungen der StVO angelehnt werden.

Zu Z 32 (Verzeichnis 2 – Bundesstraßen S – Bundesschnellstraßen):

In diesem Verzeichnis wird die Aufnahme der B 317 Friesacher Straße und ihre Unterkategorisierung vermisst. Im Hinblick auf das zwischenzeitlich abgeschlossene Übereinkommen mit der ASFINAG und dem Bund wäre diese Straße in das Verzeichnis aufzunehmen. Der Verlauf ist auf Grund der allgemein gehaltenen Beschreibung und der Tatsache, dass es sich um eine Bestandsstrecke handelt, die nur in geringen Ausbaubereichen Abweichungen vorsieht sowie auch der sonst sehr allgemein gehaltenen Beschreibung der Strecke im Verzeichnis II des Bundesstraßengesetzes problemlos möglich.

Zu Art. 2 – Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetz 2002:

Seitens Kärntens wurde bereits wiederholt die Forderung deponiert, dass die Mautaufsichtsorgane der ASFINAG in das System der Organe der öffentlichen Straßenaufsicht bei der Bundespolizei integriert werden müssten, da es widersinnig erscheint, nach der Zusammenführung der Wachkörper in der Bundespolizei weiterhin einen eigenen uniformierten Wachkörper zu betreiben. Sollte dieses Ansinnen nicht aufgegriffen werden, so ist jedenfalls die Bestimmung über die Bestellung der Mautaufsichtsorgane dahingehend zu ändern, als die Bestellung nicht mehr von den Bezirkshauptmannschaften bzw. Bundespolizeidirektionen erfolgen sollte, sondern zentral vom Landeshauptmann des jeweiligen Landes.

Überdies wird die Ausdehnung der Zuständigkeiten in den Bereich der straßenpolizeilichen Maßnahmen, welche in Vollziehung Landeszuständigkeit darstellen, abgelehnt. Dies deshalb, weil die straßenpolizeilichen Maßnahmen ausschließlich für Kontrollzwecke der Maut getroffen werden und hier verfassungsrechtliche Bedenken bestehen, diese straßenpolizeilichen Maßnahmen durch Mautaufsichtsorgane, die in einem privatrechtlichen Dienstverhältnis zur ASFINAG stehen, zu setzen.

Erstaunlicherweise wird jedoch in einem anderen Bereich, welcher auch in einem maßgeblichen Interesse des Straßenerhalters, nämlich der ASFINAG liegt, diese Zuständigkeit nicht angetastet. Im Bereich der Sondertransporte (überbreite, überschwere und überlange Transporte) wäre es nämlich ein Leichtes, die Zuständigkeit für die Mautaufsichtsorgane zu statuieren. Die Ausnahmegenehmigungen für solche Transporte werden auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes, welches in mittelbarer Bundesverwaltung vollzogen wird, erteilt und ist es auch im Interesse des Straßenerhalters gelegen, dass im Hinblick auf die besondere Beanspruchung der Straßen durch solche Verkehrsteilnehmer die Mautaufsichtsorgane verpflichtet werden, die Einhaltung der Auflagen solcher Genehmigungsbescheide zu kontrollieren. Es könnten durch solche Kontrolltätigkeiten wesentliche Folgekosten für die ASFINAG als Straßenerhalter und Fruchtgenussberechtigter vermieden werden.

Zu Art. 3 – Änderung des ASFINAG-Gesetzes:

Bereits zum letzten Entwurf eines ASFINAG-Gesetzes wurde gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bekannt gegeben, dass die Bestimmung des § 15a Abs. 1 von Seiten des Amtes der Kärntner Landesregierung abgelehnt wird. Inhaltlich ist in dieser Bestimmung eine Zweckwidmung für bestimmte Mauteinnahmen enthalten, die eine wesentliche Einschränkung der Vorläuferbestimmung enthält. Nunmehr ist es lediglich zulässig, dass das den Ländern zur Verfügung gestellte Geld zur Verbesserung der Umweltsituation „in der Umgebung der von den oben genannten Finan-

zierungsgesetzen erfassten Strecken" zur Verfügung gestellt wird. In Kärnten sind davon die A10 Tauern Autobahn und die A11 Karawanken Autobahn betroffen. Es sind jedoch keinerlei Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituationen im Bereich der A2 Süd Autobahn oder im niederrangigen Straßennetz daraus finanzierbar.

Diese Zweckwidmung ist eine deutlich zu eng gefasste Vorgabe und sollte die bisherige Formulierung in der ASFINAG-Gesetznovelle 1991 („für Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation in der Umgebung von Transitstrecken“) wieder in Geltung gesetzt werden. Es müsste wohl auch ein Anliegen des Bundes sein, im Bereich von Transitstrecken im gesamten Bundesland den Schutz der Bevölkerung vor Umweltauswirkungen zu unterstützen. Es wird daher darum gebeten, im Zuge der geplanten Änderung des ASFINAG-Gesetzes diesen Punkt zu berücksichtigen.

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

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Glantschnig

FdRdA

Glantschnig