

*F ü r u n s e r L a n d !*

LEGISLATIV-

UND

VERFASSUNGSDIENST

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Stubenring 1
1011 Wien
E-Mail: st3@bmvit.gv.at

ZAHL

2001-BG-205/9-2005

DATUM

31.10.2005

CHIEMSEEHOF

✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG

landeslegistik@salzburg.gv.at

FAX (0662) 8042 - 2164

TEL (0662) 8042 - **2290**

Herr Mag. Feichtenschlager

BETREFF

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundesstraßen-
Mautgesetz und das ASFINAG-Gesetz geändert werden; Stellungnahme

Bezug: ZI BMVIT-324.100/0003-II/ST3/2005

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem im Gegenstand bezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

1. Zum Bundesstraßengesetz 1971:

Zu § 1:

Gemäß dem geplanten Abs 3 kann der Bund seiner Aufgabe zur Errichtung von Bundesstraßen auch durch die Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile nachkommen, soweit diese zur Bemautung geeignet sind. Unklar ist, wer die Kosten für die Herstellung der Einrichtungen zur Einhebungen der fahrleistungsabhängigen Maut zu tragen hat. Die Erläuterungen geben darüber keine Auskunft. Eine Belastung der übertragenden, bisherigen Träger der Straßenbaulast auch mit den Kosten der Herstellung dieser Einrichtungen wird abgelehnt.

Zu § 10:

Das geplante Vorhaben enthält im § 10 Abs 2 folgende Bestimmung:

DAS LAND IM INTERNET: www.salzburg.gv.at

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG • LANDESAMTSDIREKTION

✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG • TEL (0662) 8042-0* • FAX (0662) 8042-2160 • MAIL post@salzburg.gv.at • DVR 0078182

„Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen, bei denen der überwiegende Nutzen für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nicht erwiesen werden kann, dürfen nur errichtet werden, wenn das betroffene Land oder die betroffene Gemeinde oder eine andere juristische Person einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Bundesstraßenbauvorhabens leisten.“

Diese Bestimmung entspricht nicht dem Art 18 Abs 1 B-VG: Eine exakte Definition des Begriffs „Nutzen“ fehlt, so dass zunächst unklar ist, ob dabei auf eine Betrachtung in wirtschaftlicher, infrastruktureller oder umweltpolitischer (Verringerung des Schadstoffausstoßes) abgestellt wird. Eine Festlegung der Parameter, die den Nutzen als für den Bund „überwiegend“ erscheinen lassen, die Festlegung jener Stelle, die die Nutzenanalyse durchführt, sowie die Berechnungsgrundlagen und -methoden dafür sowie für den, von den Ländern, Gemeinden oder juristischen Personen zu leistenden „angemessenen Beitrag“ fehlt ebenfalls. Unklar ist auch, worauf die Wortfolge „dürfen nicht errichtet werden“ abstellt. Auf Grund des unklaren Wortlauts des geplanten § 10 Abs 2 ist es dem Bund möglich, bei allen künftigen Bundesstraßenbauvorhaben auf die, gemäß den Erläuterungen „verlangte und ermöglichte Beteiligung von Unternehmen, Ländern oder Gemeinden an der Finanzierung der Planung und des Baus von Bundesstraßen“ zu verweisen und die Realisierung eines Bundesstraßenbauvorhabens von der Mitfinanzierung durch eine andere Gebietskörperschaft ohne nähere Bindung an gesetzliche Vorgaben abhängig zu machen. Im Ergebnis würde es der geplante § 10 Abs 2 dem Bund erlauben, auf geradezu schrankenlose und nicht vorhersehbare Weise seine Finanzlasten auf die Länder und auf die Gemeinden abzuwälzen. Letztlich ist auch unklar, welches Land oder welche Gemeinde von einer Ausbaumaßnahme „betroffen“ ist und daher den „angemessenen Beitrag“ letztlich zu leisten hätte: Hier ist an Fallkonstellationen zu denken, in denen die Ausbaumaßnahme zwar im Bundesland Salzburg, etwa auf der Tauernautobahn, gesetzt wird, der Nutzen jedoch den Ländern Kärnten und Oberösterreich zukommt.

Der geplante § 10 Abs 2 wird daher abgelehnt.

2. Zum Bundesstraßen-Mautgesetz 2002:

Zu § 18:

Gemäß dem geplanten Abs 2 sind die Mautaufsichtsorgane auch berechtigt, Verkehrsbeschränkungen anzuordnen und durch Straßenverkehrszeichen kund zu machen. Diese Maßnahmen erfordern eine entsprechend fundierte Ausbildung und Erfahrung. Gemäß § 17 Abs 2 des Bundesstraßen-Mautgesetzes werden die Mautaufsichtsorgane von der Bezirksverwaltungsbehörde auf Vorschlag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft bestellt und vereidigt. Das Verhalten, und damit auch ein allfälliges Fehlverhalten der Mautaufsichtsorgane wird daher der Bezirksverwal-

tungsbehörde zugerechnet. Es wird daher gefordert, entweder im Gesetz selbst oder im Weg einer Verordnungsermächtigung fachliche und persönliche Voraussetzungen festzulegen, denen eine Person entsprechen muss, um überhaupt als Mautaufsichtsorgan bestellt werden zu können.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen ue an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen, 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates und an das Präsidium des Bundesrates.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Landesregierung:

Dr. Heinrich Christian Marckhgott
Landesamtsdirektor

Ergeht nachrichtlich an:

1. – 8. E-Mail an: Alle Ämter der Landesregierungen
9. E-Mail an: Verbindungsstelle der Bundesländer vst@vst.gv.at
10. Präsidium des Nationalrates
11. E-Mail an: Präsidium des Bundesrates peter.michels@parlament.gv.at
12. E-Mail an: Bundeskanzleramt ypost@bka.gv.at
13. E-Mail an: Institut für Föderalismus institut@foederalismus.at
14. E-Mail an: Parlament begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at
15. E-Mail an: Abteilung 5 zu do Zl 20504-33/251-2005
16. E-Mail an: Abteilung 8 zu do Zl 20801-4841/79-2005

zur gefl Kenntnis.