

**AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG Landesamtsdirektion-
Verfassungsdienst 7001 Eisenstadt, Europaplatz**

1 _____

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Sektion II – Infrastruktur
Stubenring 1
1010 Wien

Eisenstadt, am 24. Oktober 2005
E-Mail: post.vd@bgld.gv.at
Tel.: 02682/600 DW 2221
Mag.^a Sandra Steiner

Zahl: LAD-VD-B254-10009-4-2005

Betr: 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

Bezug: GZ. BMVIT-324.100/0003-II/ST3/2005

Zu dem mit obbez. Schreiben übermittelten 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, erlaubt sich das Amt der Burgenländischen Landesregierung folgende Stellungnahme abzugeben:

1) Grundsätzliches

In den Erläuterungen wird zu den finanziellen Auswirkungen des vorliegenden Gesetzesentwurfes ausgeführt, dass lediglich eine geringfügige Erhöhung der Personal- und Verwaltungssachkosten für die Länder zu erwarten ist. Diese Kosten sind für den Bund mit etwa 4.500 Euro und für die Länder mit etwa 17.400 Euro beziffert.

Diese Ausführungen entsprechen weder der Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus noch den Vorgaben des § 14 Abs. 3 BHG. Insbesondere werden die massiven finanziellen Belastungen die auf die Länder, die Gemeinden und andere juristische Personen im Rahmen des § 10 Abs. 2 des vorliegenden Entwurfes überwältzt werden sollen, verschwiegen.

In § 10 Abs. 2 des Entwurfes soll nämlich vorgesehen werden, dass Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen, bei denen der überwiegende Nutzen für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nicht erwiesen werden kann, nur errichtet werden dürfen, wenn das betroffene Land oder die betroffene Gemeinde oder eine andere juristische Person einen angemessenen Beitrag zu Finanzierung des Bundesstraßenvorhabens leistet.

Diese Bestimmung ist äußerst unklar. So wäre zu definieren, welche Art von Nutzen vorliegen muss. (Ist auch an den volkswirtschaftlichen oder betriebswirtschaftlichen Nutzen gedacht oder spielen auch der Naturschutz, Abgasemissionen oder der Schutz der Anrainer eine Rolle, wem werden diese Faktoren zugerechnet?) Unklar ist auch, wie der angemessene Beitrag zu errechnen ist und worauf die Formulierung „dürfen nicht errichtet werden“ abstellt (auf die Erlassung des Bescheides oder dürfen auch jene bereits verordneten oder bescheidmäßig vorgeschriebenen Maßnahmen nicht mehr gesetzt werden).

Abgesehen von all diesen Unklarheiten ist aber festzuhalten, dass diese Bestimmung seitens des Landes Burgenland schon aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt wird. Es ist wohl die Aufgabe des Bundes für ein dem Verkehrsaufkommen entsprechendes hochrangiges Straßennetz zu sorgen, unabhängig davon, wem der Nutzen zukommt. Es ist nicht akzeptabel, dass in denjenigen Fällen, in denen der regionale Verkehr auch über Bundesstraßenteilstücke abgewickelt werden kann, Länder und Gemeinden eine Mitfinanzierung zu leisten hätten, obwohl für die Benutzung dieser Strecken die ASFINAG die Maut einhebt.

Im Übrigen ist die Finanzierung der von den Ländern übernommenen Bundestrassen B für die Periode nach 2008 bis dato nicht geklärt, seitens des Bundes wurden noch nicht einmal Verhandlungen zu diesem Thema aufgenommen. Eine weitere Festschreibung einer Mitfinanzierung – nun im Bereich des hochrangigen Straßennetzes – wird daher mit Nachdruck abgelehnt.

Weiters fällt auf, dass für die Übernahme von Straßenzügen als Bundesstraßen neben ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr auch ihre Eignung zur Bemautung ausschlaggebend sein soll. In § 1 Abs. 3 des Entwurfes ist überdies vorgesehen, dass die Übertragung in das Eigentum des Bundes erst ab dem Zeitpunkt wirksam werden soll, in dem die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf den mautpflichtigen Strecken mit der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut beginnt. Hierzu ist festzuhalten, dass ha. davon ausgegangen wird, dass die erforderlichen Kosten für die Vorbereitung zur Bemautung keinesfalls von dem Träger der bisherigen Straßenbaulast (also im Regelfall vom Land) getragen werden. Jede andere Kostentragung ist aus Sicht des Landes Burgenland nicht akzeptabel und wird entschieden abgelehnt. Um Unklarheiten zu vermeiden wird daher verlangt, dass ebenso wie für den Fall einer Rückstufung eines als Bundesstraße aufgelassenen Straßenzuges dessen Übergabe „in einem seiner Benützung entsprechenden guten Zustand“ verlangt wird, auch für den Fall der Übernahme eines Straßenzuges als Bundesstraße kein qualifizierterer Ausbaulevel verlangt wird.

Auf Grund dieser oben dargestellten finanziellen Auswirkungen wird daher seitens des Landes Burgenland gemäß Artikel 2 der Vereinbarung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einem künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften beantragt, dass Verhandlungen in einem Konsultationsgremium über die dem Land Burgenland durch den vorliegenden Gesetzesentwurf entstehenden Mehrkosten, einschließlich zusätzlicher Personalkosten, aufgenommen werden.

Darüber hinausgehende Anmerkungen zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971):

Zu Ziffer 4 (§1 Abs. 3):

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso die Bemaubarkeit einer Straße eine Voraussetzung für die Übernahme durch den Bund sein soll. Nach ho. Ansicht darf auch weiterhin nur die Verkehrsbedeutung eine Rolle spielen.

Zu Ziffer 5 (§ 2):

In Absatz 2 wäre zu ergänzen, dass die ASFINAG zur Finanzierung dieser Straßenbestandteile verpflichtet ist.

Zu Ziffer 13 (§ 7a):

Der Nachbarbegriff erscheint ausgesprochen weit. Nachdem sich Bundesstraßen im Regelfall über eine Strecke von mehreren Kilometern erstrecken, wird dies im Burgenland aufgrund der Kleinstrukturiertheit der landwirtschaftlichen Flächen zu einer kaum überschaubaren Anzahl von Parteien führen.

Zu Ziffer 26 (§ 25):

In § 84 Abs. 2 bis 4 StVO ist ohnehin geregelt, dass innerhalb einer Entfernung von 100 Meter zum Fahrbahnrand Werbung grundsätzlich verboten ist, die Behörde entsprechende Ausnahmen bewilligen kann, und bei Werbung entgegen diesen Bestimmungen die Entfernung der Werbung aufzutragen ist. Eine Ergänzung des Bundesstraßengesetzes im vorgesehenen Sinn erscheint daher entbehrlich.

Zu Artikel 2 – Änderung des Bundesstraßen – Mautgesetzes 2002:

Unabhängig von dem zur Begutachtung entsendeten Entwurf wird vorgeschlagen, dass aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung die Bestellung der Mautaufsichtsorgane nicht von den Bezirkshauptmannschaften bzw. den Bundespolizeidirektionen, sondern zentral vom Landeshauptmann des jeweiligen Landes erfolgen sollte. Dies würde Doppelgleisigkeiten bei den Behörden reduzieren.

Weiters sollte im Gesetz normiert werden, dass die Mautaufsichtsorgane auch die Abwicklung der Sondertransporte (überbreite, überschwere und überlange Transporte) beaufsichtigen sollen. Es ist im Interesse des Straßenerhalters gelegen, dass im Hinblick auf die besondere Beanspruchung der Straße durch solche Verkehrsteilnehmer die Einhaltung der Auflagen der Genehmigungsbescheide genau kontrolliert wird. Auch für die Behörden wäre dies mit einigen Vorteilen verbunden.

Im Zusammenhang mit der geplanten Novellierung des Mautgesetzes 2002 wird darauf hingewiesen, dass es seit Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut Probleme im Zusammenhang mit der Finanzierung der Linienverkehre gibt. Seit Einführung dieser Maut wurden die Autobahnmautkosten für Buslinien auf den Pendlerstrecken vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) über die Verkehrsverbünde in Form einer Rückerstattung abgegolten, sodass es im Zuge der Einführung der Maut zu keiner Tarifierhöhung für die Fahrgäste gekommen ist.

Zunächst hat das BMVIT in einem Schreiben an die Verkehrsverbünde festgehalten, dass diese Mautkostenrückerstattung nur mehr bis 31. Dezember 2005 erfolgen wird. Kurzzeitig hatte sich das BMVIT sogar außerstande gesehen, die Mautkosten für Linienverkehre des zweiten Halbjahres 2005 aus budgetären Gründen zu refundieren.

Nunmehr wurde von Seiten des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) mitgeteilt, dass vereinbart wurde, dass die fahrleistungsabhängige Maut für Linienverkehre auch weiterhin vom BMVIT getragen wird, und zwar solange, bis die Regionalisierung des ÖPNRV erfolgt ist.

Da die Verkehrsunternehmen nicht in der Lage sind, die Kosten für die fahrleistungsabhängige Maut zu übernehmen, ist davon auszugehen, dass für den Fall des Zurückziehens des BMVIT, diese einen Sondertarif für Autobahn benutzende Linienverkehre einführen müssten, was gerade in den pendlerreichen Regionen unseres Bundesgebietes zu einer zusätzlichen Belastung für die Bevölkerung führt und dem öffentlichen Verkehr die Attraktivität nimmt. So würde dies beispielsweise für die Strecke Oberwart – Wien (ca. 120 km) zu einer Verteuerung um mindestens 15% des Fahrpreises führen.

Es wird daher eine gesetzliche Absicherung dahingehend gefordert, dass der Bund die Kosten für eine fahrleistungsabhängige Maut für Linienverkehre trägt.

Zu Artikel 3 – Änderung des ASFINAG-Gesetzes:

Zu § 8a:

Durch diese Bestimmung werden weniger finanzielle Mittel für Infrastrukturvorhaben im Burgenland zur Verfügung stehen. Es ist daher zu fordern, dass Infrastrukturvorhaben im Burgenland aus diesem Grund nicht aufgeschoben oder verhindert werden dürfen.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme ergeht an die e-mail Adresse „begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at“.

Für die Landesregierung:
Der Landeshauptmann:
Niessl

Zl.u.Betr.w.v.

Eisenstadt, am 24. Oktober 2005

1. Präsidium des Nationalrates, Dr. Karl Renner-Ring 3, 1017 Wien
2. Präsidium des Bundesrates, Dr. Karl Renner-Ring 3, 1017 Wien
3. Allen Ämtern der Landesregierungen (z.H. der Herren Landesamtsdirektoren)
4. Der Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ. Landesregierung,
Schenkenstraße 4, 1014 Wien

zur gefälligen Kenntnis.

Für die Landesregierung:
Der Landeshauptmann:
Niessl