

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Abteilung 2V - Verfassungsdienst

**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden; Stellungnahme

Datum: 24. Mai 2007**Zahl:** -2V-BG-4867/4-2007

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Auskünfte: Dr. Glantschnig

Telefon: (0463) 536 – 30201

Fax: (0463) 536 – 30200

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

**An das
Präsidium des Nationalrates**

E-Mail: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at**1017 WIEN**

In der Anlage wird die Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden, übermittelt.

Anlage

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Glantschnig:

FdRdA

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Abteilung 2V - Verfassungsdienst

**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden; Stellungnahme

Datum:	24. Mai 2007
Zahl:	-2V-BG-4867/4-2007

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Auskünfte:	Dr. Glantschnig
Telefon:	(0463) 536 – 30201
Fax:	(0463) 536 – 30200
e-mail:	post.abt2V@ktn.gv.at

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

E-Mail: maria.benedikt@bmvit.gv.at

Zu den mit Schreiben vom 19. April 2007, GZ BMVIT-323.540/0022-I/K2/2007 zur Stellungnahme übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das ASFINAG-Gesetz geändert werden, nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

- Die in Artikel 1 vorgesehene Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 dient der Umsetzung der Richtlinie 2006/38/EG, mit der die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Wegekostenrichtlinie) geändert wurde. Es werden die Kriterien für die Bemautbarkeit von Bundesstraßen neu geregelt und die Bestimmungen über die Bildung der Mauttarife geändert, wie auch der in der Wegekostenrichtlinie enthaltene Verpflichtung zur Differenzierung der Mauttarife nach EURO-Emmissionsklassen bis zum Jahr 2010 entsprochen. Insbesondere wird die Ermächtigung der Wegekostenrichtlinie und die Festsetzung erhöhter Mauttarife und die Aufnahme einer solcher Bestimmung über Mauttarife einzuheben durch eine Ergänzung der Verordnungsermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen erweitert.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt zielt das Bundesstraßen-Mautgesetz darauf ab, dass durch Verordnung Bundesstraßen oder Bundesstraßenstrecken, die den Anforderungen der Richtlinie 1999/62/EG vom 20. Juli 1999 nicht entsprechen, von der Mautpflicht ausgenommen sind, sofern nicht eine Ausnahme entsprechend dieser Richtlinie zum Tragen kommt.

Es sind in dieser Richtlinie Kriterien enthalten, die Straßenzüge erfüllen müssen, um ei-

ner Bemaunung unterworfen zu werden, wie zB Autobahnen (oder mehrspurige Straßen mit ähnlichen Merkmalen). Es ist eine Bemaunung nur für Straßenzüge

- * für die für beide Verkehrsrichtungen (außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend) besondere Fahrbahnen aufweisen, die voneinander getrennt sind
- * keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen oder Gehwegen hat und
- * speziell als Autobahn gekennzeichnet sind, möglich.

In der Richtlinie 2006/38/EG, welche bis zum 10. Juni 2008 umzusetzen ist, sind keine Kriterien für die Bemaunbarkeit von Straßen mehr vorgesehen. Grundsätzlich ist lediglich das transeuropäische Straßennetz bemaunbar. Entsprechend der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Juli 1996 ist in Kärnten davon lediglich die A10 Tauern Autobahn, A2 Süd Autobahn und die A11 Karawanken Autobahn vom transeuropäischen Netz umfasst. Allerdings sieht die neue Wegkostenrichtlinie auch vor, dass auf nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Straßen, ua. auf parallel verlaufenden Straßen, auf die der Verkehr von transeuropäischen Straßennetz ausweichen kann und/oder die im direkten Wettbewerb mit bestimmten Teilen dieses Netzes stehen, eine Maut dann eingehoben werden kann, sofern die Einhebung der Maut den internationalen Verkehr nicht diskriminiert und nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führt (Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 2006/38/EG).

Im vorliegenden Gesetzesentwurf sind als Kriterien lediglich enthalten

- * Bundesstraßenstrecken, die mindestens zwei Mautabschnitte haben,
- * die Ausführung aller Zu- und Abfahrten durch niveaufreie Anschlussstellen.

Diese Regelung hat entscheidende Auswirkungen auf Kärnten. Die B317 Friesacher Straße scheint im Bundesstraßengesetz zwar bereits als Bundesstraße auf, welche jedoch erst durch die „Feststellung der Bemaunbarkeit“ als Bundesstraße S (S37 – Klagenfurter Schnellstraße) in das Bundesstraßennetz wirksam wird. Mit dem nunmehrigen Gesetzesentwurf bräuchten lediglich einige, der nicht als niveaufreie Anschlussstellen ausgeführten Straßenteilen umgebaut werden. Beinahe der gesamte Verlauf der B317 könnte so einer Bemaunung zugeführt werden, ohne dass wesentliche Ausbaumaßnahmen erfolgen müssten, die jedoch wesentliche Grundlage für die schrittweise Übertragung der B317 Friesacher Straße in das Bundesstraßennetz im Rahmen der Vereinbarung zwischen dem Land Kärnten, dem Bund und der ASFINAG vom 14. Juli 2005 waren. Die Verkehrssicherheitsaspekte würden durch den Entwurf zur Gänze unberücksichtigt bleiben können.

Es ist daher der vorliegende Gesetzesentwurf auf das Schärfste abzulehnen, da er zum Schaden der Verkehrssicherheit ist, und zum Nachteil der Kärntner Bevölkerung und Wirtschaft, welche mit zusätzlichen Mautabschnitten rechnen müssen, ohne dass nach den bisherigen Kriterien dafür eine Bemautung möglich gewesen wäre.

Dies ergibt sich zwingend allein daraus, als bislang lediglich ein Mautabschnitt der bisher als mögliche S37 – Klagenfurter Schnellstraße ausgewiesenen Strecke, nämlich von Klagenfurt Nord bis St. Veit Nord besteht. Dies hätte zur Folge, dass die ASFINAG und der Herr Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zwingend einen zweiten Mautabschnitt festlegen müsste, um die bisherige Bemautung aufrecht zu erhalten und mit diesem Argument darüber hinaus zusätzliche Einnahmen lukrieren könnten.

Dass auch seitens der ASFINAG in diese Richtung angedacht wird, geht daraus hervor, dass im bisherigen Infrastrukturrahmenplan des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie lediglich ein „Sicherheitsausbau“ der Strecke Klagenfurt Nord bis St. Veit Nord vorgesehen ist und ein darüber hinaus gehender „Vollausbau“ als Bundesstraße S bislang im Rahmenplan nicht aufscheint, sondern öffentlich erst für die Zeit nach 2011 angekündigt ist. Diese Vorgangsweise kann nicht hingenommen werden.

Es sind daher, auch wenn die EU-Richtlinie die Kriterien gelockert hat, zumindest nachstehende Kriterien in das Bundesstraßen-Mautgesetz aufzunehmen:

- * Bestehen einer Straße mit zweispurigen Richtungsfahrbahn,
- * eine bauliche Mitteltrennung der Richtungsfahrbahn,
- * Einrichtung von mindestens zwei Mautabschnitten, die diesen Kriterien entsprechen,
- * Ausführung aller Zu- und Abfahrten in Form von Anschlussstellen.

Der vom Bund geltend gemachten Argumentation, dass eine vom Verkehrsaufkommen unabhängige Verpflichtung zur Einhaltung eines solchen Ausbaustandards der gebotenen Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit widersprechen würde, ist entgegen zu halten, dass im Rahmen der strategischen Prüfung Verkehr, welche ohnedies auf Grundlage eines Bundesgesetzes zu erfolgen hat, festzustellen ist, ob das Verkehrsaufkommen eine höchstrangige Straße rechtfertigt. Daher geht diese Argumentation des Bundes ins Leere.

Um jedoch gerade die Ausbaumaßnahmen zügig zu finanzieren, ist es vorstellbar, dass, wie bisher in der Wegekostenrichtlinie vorgesehen, vorübergehend auch nicht den Kriterien entsprechende Straßenstücke, mit dem erforderlichen Verkehrsaufkommen vo-

rübergehend mit einem festzulegenden Ausbauzeitplan einer Bemaunung zugeführt werden kann.

Da dem Land aus diesem Gesetzesentwurf durch die Einrichtung zwingend von zwei Mautabschnitten, seiner Bevölkerung und der Wirtschaft zumindest ein jährlicher Schaden in der Höhe von 2,1 Mio. Euro im Rahmen der Bemaunung oder zusätzlich vor der Übernahme in das Bundesstraßennetz ebenfalls vorgesehener Ausbaumaßnahmen durch den bisherigen Straßenerhalter entsteht, wird angeregt, den Konsultationsmechanismus auszulösen.

2. Das Land Kärnten hat wiederholt festgehalten, dass die Mautaufsichtsorgane der ASFINAG in das System der Organe der öffentlichen Straßenaufsicht und der Polizei integriert werden müssen, da es widersinnig ist, auf der einen Seite eine Zusammenlegung von Gendarmerie und Polizei durchzuführen und auf der anderen Seite wiederum einen eigenen uniformierten Wachkörper zu betreiben. Sollte der Bund über Wunsch der ASFINAG dennoch zum Schluss kommen, dass die bisherigen Mautaufsichtsorgane beibehalten werden sollen, ist jedenfalls die Bestimmung über die Bestellung der Mautaufsichtsorgane dahingehend zu ändern, als die Bestellung nicht mehr von den Bezirkshauptmannschaften bzw. Bundespolizeidirektionen zu erfolgen hat, sondern zentral durch den Landeshauptmann eines Landes. Dies würde eine wesentliche Vereinfachung bedeuten und die Vielzahl der Behördenverfahren in konzentrierte Verfahren zusammenführen.
3. Für den Fall der Beibehaltung der Mautaufsichtsorgane der ASFINAG durch den Bund ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der von der ASFINAG stets festgestellten geringen Quote an KFZ-Lenkern, welche die Maut nicht entrichten, offenkundig Kontrollressourcen aufgrund der guten Personalausstattung bestehen. Es sollte daher der Tätigkeitsbereich der Mautaufsichtsorgane auf den Bereich der Sondertransporte (überbreite, überschwere oder überlange Transporte) ausgedehnt werden. Es wäre nämlich zielführend, dass nach dem Rückzug der Polizei aus den Transportbegleitungen die Mautaufsichtsorgane gesetzlich ermächtigt werden, auch das Vorliegen von Ausnahmegenehmigungen und die Einhaltung von behördlichen Auflagen für den Transport bzw. das den Transport begleitende Straßenaufsichtsorgan zu überprüfen. Es wäre im dringenden Interesse der Verkehrssicherheit aber auch im Interesse des Straßenerhalters, dass im Hinblick auf die besondere Beanspruchung der hochrangigen Straßen durch solche Verkehrsteilnehmer die Mautaufsichtsorgane verpflichtet werden, diese Einhaltung der Auflagen solcher Genehmigungsbescheide, wie auch die Straßenaufsichtsorgane, die solche Transporte begleiten, zu kontrollieren. Dadurch wird nämlich im Wesentlichen ein

großer Anteil an Folgekosten für die ASFINAG als Straßenerhalter vermieden werden.

4. Weiters sollte im Bundesstraßen-Mautgesetz eine Bestimmung darüber aufgenommen werden, dass für Sondertransporte (im vorliegenden Fall überschwere Sondertransporte) für den Fall des Bestehens technischer Kontrolleinrichtungen (zB. durch die Anschaffung von Wiegematten, welche Gewichte bis zu 300 t wiegen können, und derzeit von der ASFINAG überlegt wird) zwingend als Voraussetzung für die Benützung der bemauteten Straßen angeordnet werden können. Es sollte daher eine Ermächtigung der ASFINAG in das Bundesstraßen-Mautgesetz aufgenommen werden, in der Mautordnung vorzusehen, dass bei Vorliegen solcher technischer Einrichtungen das tatsächliche Gesamtgewicht und die Achslasten solcher überschwerer Transporte zu ermitteln ist, hiefür entsprechende Benutzungsentgelte für die Inanspruchnahme solcher Einrichtungen zu bezahlen sind und die Benützung von bemauteten Straßenzügen erst nach Durchführung der Feststellung der tatsächlichen Gewichte und Achslast zulässig ist.
5. Das Bundesstraßen-Mautgesetz sieht in seinem Entwurf nunmehr überdies vor, dass für besonders sensible Gebiete bzw. Gebiete, in denen mit deutlich höheren Herstellungs- und Erhaltungskosten von Straßenbauten zu rechnen ist, eine höhere Bemautung vorgesehen werden kann. Aufgrund der im Gesetz genannten Strecken ist zwar auch die Sondermautstrecke auf der A10 Tauern Autobahn erfasst, jedoch ist davon auszugehen, dass es sich dabei im Wesentlichen um die Brennerstrecke durch das Land Tirol handelt. Es muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass aufgrund der Erfahrungen mit den Ausweichverkehren, welche seinerzeit anlässlich der hohen Bemautung der Brennerstrecke stattgefunden haben, auf der A10 Tauern Autobahn mit einem erhöhten Schwerkraftfahrzeugverkehr von zumindest 20 % zu rechnen sein wird. Es ist daher aufgrund der sensiblen geografischen Ausgestaltung des Liesertales mit seinen engen Nebentälern und den dafür erhöhten Schutzaufwendungen von Seiten des Bundes – auch im Bundesstraßenmautgesetz und allfällig dafür erforderlicher Begleitgesetze – dafür Sorge zu treffen, dass die A10 Tauern Autobahn nicht als Ausweichstrecke für die von der ASFINAG vorgesehenen Mautzuschläge auf der Brennerstrecke herangezogen wird. Das bisher vorgelegte Gesetzesvorhaben lässt eine solche Schutzmaßnahme für Ausweichverkehre nicht erkennen und ist auch aus diesem Grund der Gesetzestext abzulehnen.

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Glantschnig:

FdRdA

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

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

www.parlament.gv.at

