

**3473/AB XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 25.04.2002**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3548/J-NR/2002 betreffend Entfall wichtiger verkehrspolitischer Gestaltungsmöglichkeiten im Zuge der Übertragung der Bundesstraßen an die Länder, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 28. Februar 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Wurde im Zuge der Vorbereitung der Übertragung von Bundesstraßen B an die Länder abgeklärt, welche damit für diese Straßen entfallenden, bisherigen Regelungen des Bundesstraßengesetzes in welchen Ländern keine landesgesetzliche Entsprechung haben, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

**Antwort:**

Die Länder wurden auf das Erfordernis legislativer Maßnahmen hingewiesen. Die erforderlichen legislativen Maßnahmen im Landesbereich wären aber von den Ländern zu veranlassen.

**Frage 2:**

Auf welcher rechtlichen Grundlage können im Zusammenhang mit Projekten im Bundesstraßennetz B Enteignete nach dem 31.3.2002 ihre Ansprüche geltend machen?

**Antwort:**

Derartige Ansprüche werden nach den auf das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz abgestellten Bestimmungen der jeweiligen Landesgesetze geltend zu machen sein.

**Frage 3:**

Wieviele Verfahren laufen per 31.3.2002, die mit der in den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf betreffend ein Bundesstraßen-Übertragungsgesetz bei Art. 5 §14 enthaltenen Bemerkung zur "nötigen landesgesetzlichen Regelung der Fortführung derzeit nach dem BStG anhängiger Verwaltungsverfahren" angesprochen sind?

**Antwort:**

Die Anzahl der laufenden Verfahren per 31.3.2002 kann derzeit vom BMVIT nicht angegeben werden, da viele derartige Verfahren durch den jeweiligen Landeshauptmann durchgeführt werden und erst nach Abschluss meinem Ressort bekannt werden.

**Frage 4:**

Worin besteht die konkrete Einsparung durch die Übertragung der Bundesstraßen B an die Länder, wenn doch die bisherigen jährlichen Bundesmitteln für diesen Teil des Bundesstraßennetzes in Hinkunft ein um einige dutzend Mio Euro höherer Zweckzuschuss abgelöst werden, und wie lässt sich dieser Einsparungseffekt für die einzelnen Jahre bis 2008 konkret beziffern?

**Antwort:**

Diese Frage ist zuständigkeitshalber an den Herrn Bundesminister für Finanzen zu richten.

**Fragen 5,6 und 7:**

Wie oft wurde seit ihrer Einführung die in §7a Abs. 5 BStG enthaltene Kann-Bestimmung konkret angewendet?

Bei welchen weiteren Projekten wurde seit ihrer Einführung die in §7a Abs. 5 BStG enthaltene Kann-Bestimmung ernsthaft geprüft und was war(en) jeweils die konkrete(n) Ursache(n) für die letztliche Nichtanwendung?

Welche "anderen Maßnahmen" wurden in den einzelnen Fällen der Anwendung der Kann-Bestimmung aus §7a Abs. 5 BStG im einzelnen wann, wo und mit welchem Mittelaufwand gesetzt und welche Baumaßnahmen konnten dadurch vermieden werden?

**Antwort:**

Die Bestimmung des § 7a Abs. 5 BStG wurde im Zuge der parlamentarischen Beratungen über die Regierungsvorlage zur Bundesstraßengesetz-Novelle 1986 in den Gesetzestext aufgenommen. Diese Gesetzesstelle kann nur Anwendung finden, wenn ein konkretes, wirtschaftlich auch realisierbares Straßenprojekt vorhanden und eine Kostenabwägung mit anderen Maßnahmen möglich ist. Derartige Maßnahmen wären zum Beispiel die Grundriss-Umorientierung von Häusern und Förderung des Nutzungswandels, die Errichtung von Park- und Rideanlagen sowie Wohngebietssammelgaragen u.a.

Die Bestimmung des § 7a Abs. 5 BStG ist bisher nicht zur Anwendung gekommen.

Die Prüfung ihrer Anwendung erfolgt bei allen Projekten im Rahmen der Beurteilung ihrer Wirtschaftlichkeit und ist nicht gesondert darstellbar.

**Fragen 8,9 und 10:**

Warum kam der gegenständliche Passus bisher nicht im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Bau der B301/S 1 zur Anwendung, obwohl in diesem Fall eine umfassende und detaillierte Studie der TU Wien belegt, dass die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt in der betroffenen Region und den betroffenen Relationen durch eine ÖV - Initiative zweckmäßiger

und wirtschaftlicher als durch Autobahnbau erfolgen kann, insbesondere wenn reelle Zahlen zu den Gesamtkosten dieses Autobahnbaus inkl. Erfüllung aller UVP-Auflagen angesetzt werden?

Bei welchen bevorstehenden Projekten im verbleibenden Bundesstraßennetz haben Sie eine mögliche Anwendung von §7a Abs. 5 BStG bereits mit welchem Ergebnis geprüft und welche Prüf- und Entscheidungsgrundlagen insbesondere hinsichtlich "anderer Maßnahmen" haben Sie dazu herangezogen?

Bei welchen bevorstehenden Projekten im verbleibenden Bundesstraßennetz werden Sie diese bis wann prüfen, und welche Prüf- und Entscheidungsgrundlagen insbesondere hinsichtlich "anderer Maßnahmen" a) haben Sie dazu bereits beauftragt oder eingeholt, b) werden sie dazu beauftragen oder einholen?

**Antwort:**

Prüfungen hinsichtlich der Anwendbarkeit der Bestimmung des § 7a Abs. 5 BStG erfolgen nur, wenn sich im Einzelfall die Frage nach der Alternativlösung stellt. Die Gesetzesstelle soll die Möglichkeit eröffnen, eine kostengünstigere Ausführung eines konkret vorliegenden Straßenprojektes zu ermöglichen. Die Anwendung dieser Gesetzesstelle kann aber nicht verkehrspolitische Entscheidungen abdecken.