

II- 4231 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT
ZL. 11.633/43-I 1/78

WIEN, 1978-09-05

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Anton Benya
Parlament
1010 Wien

2036/AB

1978-09-07

zu 2027/J

Gegenstand: Schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dipl. Ing. Riegler und Genossen (ÖVP), Nr. 2027/J, vom 7. Juli 1978, betreffend Verkehrserschließung der Bergbauernbetriebe

Die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dipl. Ing. Riegler und Genossen (ÖVP), Nr. 2027/J, betreffend Verkehrserschließung der Bergbauernbetriebe, beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu 1):

Mit Stichtag 31. Dezember 1977 hatten in Österreich 14.021 Bergbauernbetriebe keine ganzjährig mit Lkw befahrbare Zufahrt. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf verweisen, daß in der Zeit von 1970 bis 1977 rund 21.000 bäuerliche Betriebe an das Wegennetz angeschlossen wurden.

Zu 2):

Am 1. Jänner 1978 lagen 7.918 Ansuchen um die Förderung des Ausbaues von insgesamt rund 9.400 km Wegen vor. Die durchschnittlichen Baukosten je Kilometer werden im Jahre 1978 rund 950.000,- S betragen.

Zu 3):

Die vom Bund und den Bundesländern zur Verfügung gestellten Mittel sowie die diesen Mitteln entsprechenden Kilometerleistungen sind aus nachfolgender Aufstellung zu ersehen:

	Abgerechnete Mittel in Mio. S		Gesamt- bauaufwand in Mio. S	Fertige Weg- kilometer	Kilometer	
	Bund	Land			Bund	Land
1974	189,8	309,6	892,7	1.341	285	465
1975	327,5	288,2	1.004,2	1.486	485	426
1976	420,3	355,5	1.252,0	1.639	550	465
1977	282,9	372,6	1.117,7	1.321	334	440

Für Neubauten, Fortführungsbauten und Fahrbahnumbauten stehen der Verkehrserschließung AIK-Mittel zur Verfügung. Ihre Höhe ist aus der nachstehenden Aufstellung zu ersehen:

	A I K - Mittel in Mio. S		Landesmittel in Mio. S
	insgesamt	Fahrbahnumbau	
1974	118,1	39,5	37,9
1975	117,7	58,2	32,1
1976	182,6	94,9	46,2
1977	222,6	97,6	88,8

Im Bundesfinanzgesetz 1978 sind gleich hohe Mittel wie 1977 für die Verkehrserschließung ländlicher Gebiete vorgesehen.

- 3 -

Die starke Schwankung der in den Jahren 1974 bis 1977 zur Verfügung gestellten Förderungsmittel sind auf konjunkturpolitische Maßnahmen zurückzuführen. So wurden beispielsweise zur Konjunkturbelebung 1976 aus der Stabilisierungsquote zusätzlich Mittel für den Güterwegebau freigegeben. Wenn man ein objektives Bild über die Leistungen des Bundes für die Verkehrserschließung in den Jahren 1974 bis 1977 erhalten will, empfiehlt es sich daher, sich an einem Jahresdurchschnitt zu orientieren. Demnach stellte der Bund 1974 - 1977 jährlich im Durchschnitt 305 Millionen Schilling für die Verkehrserschließung zur Verfügung. Zum Vergleich dazu: 1969 waren es rund 186 Millionen Schilling.

Erfreulicherweise wurde den Bundesländern immer mehr bewußt, daß auch sie ihre Bemühungen um den Ausbau des ländlichen Wegenetzes verstärken müssen, sie steigerten daher ihre Leistungen entsprechend.

Zu 4):

Die Verkehrserschließung des ländlichen Raumes stellt einen wesentlichen Faktor zur Verbesserung der Infrastruktur dar. Da eine ausreichende Erschließung der landwirtschaftlichen Betriebe die Grundlage für eine moderne und dauernde Bewirtschaftung bildet, wird die Verkehrserschließung auch künftig einen Schwerpunkt der Förderung bilden.

Zu 5):

Das Zweite Bergbauernsonderprogramm wird es ermöglichen, die Mittel für die Verkehrserschließung zu erhöhen. Angaben über die Höhe der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel dürfen gemäß Artikel 51 Absatz 1 BVG nicht vor Beginn der Beratungen im Nationalrat veröffentlicht werden.

Zu 6):

Die Wegeerhaltung ist landesgesetzlich geregelt, deshalb haben auch die Länder für eine entsprechende Förderung zu sorgen.

- 4 -

Der Umstand, daß das ländliche Wegenetz in sehr starkem Maß auch von Nichtlandwirten benutzt wird, sollte zum Anlaß genommen werden, um Überlegungen darüber anzustellen, in welcher Form andere Interessentengruppen zur Leistung von Beiträgen zur Erhaltung dieser Wege herangezogen werden können.

Abschließend darf ich darauf hinweisen, daß das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Fahrbahnumbauten, wie den Ersatz einer Schotterdecke durch eine Asphaltdecke, durch die Bereitstellung von Zinsenzuschüssen zu Agrarinvestitionskrediten fördert.

Der Bundesminister:

