

**3548/J XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 28.02.2002**

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Entfall wichtiger verkehrspolitischer Gestaltungsmöglichkeiten im Zuge der Übertragung der Bundesstraßen an die Länder

Im Zuge der bevorstehenden Übertragung der überwiegenden Mehrzahl der Bundesstraßen B an die Länder werden in mehreren Bereichen gravierende Regelungslücken zum Schaden der Bürgerinnen und Bürger entstehen. Für die übertragenen Bundesstraßen werden unter anderem die Regelungen des Bundesstraßengesetzes ihre Geltung verlieren, andererseits bestehen aber in einigen Bereichen keine oder keine entsprechenden Regelungen auf Landesebene. Diese können wegen der überhasteten Umsetzung dieser wichtigen Angelegenheit durch die Bundesregierung auch nicht mehr fristgerecht erarbeitet werden. Dies machen auch die Erläuterungen zum entsprechenden FPÖVP-Initiativantrag selbst klar, wonach "die Bundesländer zum Bundesstraßen-Übertragungsgesetz korrespondierende landesgesetzliche Regelungen vorzusehen haben" werden. Dabei geht es um wesentliche Anliegen im unmittelbaren Bürgerinneninteresse wie Fragen der Rückübereignung oder die Fortführung anhängiger Verwaltungsverfahren, die ab 1. April 2002 im rechtsfreien Raum hängen werden.

Daneben entfällt auch eine Reihe nützlicher Regelungen des Bundesstraßengesetzes für das den Ländern übertragene Netz von nahezu 10.000 km Straßen. Darunter ist insbesondere die verkehrspolitisch äußerst erfreuliche und sinnvoll nutzbare, leider aber viel zu selten angewandte Bestimmung des §7a Abs. 5, der die Möglichkeit eröffnet, an Stelle von Baumaßnahmen andere Maßnahmen "in der Umgebung von Bundesstraßen" zu treffen, wenn diese sich "für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen". Dies ist nun bei einer Vielzahl von Straßenbauprojekten unterschiedlicher Größenordnung der Fall, dennoch wurde von dieser Kann-Bestimmung insbesondere so gut wie nie "an Stelle dieser (Straßen)Baumaßnahmen" Gebrauch gemacht. Dies ist aus verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitischer Perspektive äußerst bedauerlich, ebenso wie die Tatsache, daß diese Regelung nunmehr für etwa vier Fünftel des bisherigen Bundesstraßennetzes ersatzlos außer Kraft treten wird. Zumindest im Bereich des verbleibenden Bundesstraßennetzes sollte ihre Anwendung jedoch in Hinkunft nicht zuletzt aus Einsparungsgründen intensiv geprüft werden.

Die unferfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

## ANFRAGE:

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?
2. Auf welcher rechtlichen Grundlage können im Zusammenhang mit Projekten im Bundesstraßennetz B Enteignete nach dem 31.3.2002 ihre Ansprüche geltend machen?
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?
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?
5. Wie oft wurde seit ihrer Einführung die in §7a Abs. 5 BStG enthaltene Kann-Bestimmung konkret angewendet?
6. 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?
7. Welche "anderen Maßnahmen" wurden in den einzelnen Fällen der Anwendung der Kannbestimmung aus §7a Abs. 5 BStG im einzelnen wann, wo und mit welchem Mittelaufwand gesetzt und welche Baumaßnahmen konnten dadurch vermieden werden?
8. Warum kam der gegenständliche Passus bisher nicht im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Bau der B301/S1 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 incl. Erfüllung aller UVP-Auflagen angesetzt werden?
9. 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?
10. 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?