

Antrag

der Abgeordneten Böhacker, Dr. Stummvoll
und Kollegen

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Zweckzuschussgesetz 2001, das Finanzausgleichsgesetz 2001, das Katastrophenfondsgesetz 1996, das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-Gesetz, das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997, das Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, die Straßenverkehrsordnung 1960 und das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 geändert werden und das Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen erlassen wird (Bundesstraßen-Übertragungsgesetz).

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Zweckzuschussgesetz 2001, das Finanzausgleichsgesetz 2001, das Katastrophenfondsgesetz 1996, das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-Gesetz, das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997, das Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, die Straßenverkehrsordnung 1960 und das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 geändert werden und das Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen erlassen wird (Bundesstraßen-Übertragungsgesetz).

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Änderung des Zweckzuschussgesetzes 2001

Das Zweckzuschussgesetz 2001, BGBl. Nr. 691/1988, zuletzt geändert mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 3/2001, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 4 wird folgender § 4a samt Überschrift eingefügt:

„Zweckzuschuss für die Finanzierung von Straßen

„§ 4a. (1) Der Bund gewährt den Ländern für Zwecke der Finanzierung von Straßen einen jährlichen Zweckzuschuss in Höhe von 522,5 Millionen Euro in den Jahren 2002 und 2003, 540,7 Millionen Euro in den Jahren 2004 bis 2006 und 545,0 Millionen Euro ab dem Jahr 2007. Der Zweckzuschuss wird im Jahr 2002 zu gleichen Teilen bis spätestens 31. Mai und 30. September 2002, in den weiteren Jahren zu gleichen Teilen bis spätestens 31. März und 30. September eines jeden Jahres überwiesen. Dem Bund ist es vorbehalten, die widmungsgemäße Verwendung des Zweckzuschusses zu überprüfen und diesen bei widmungswidriger Verwendung zurückzufordern.

(2) Der Zweckzuschuss wird auf die Länder wie folgt verteilt:

| | |
|------------------|----------|
| Burgenland | 5,13 vH |
| Kärnten | 10,21 vH |
| Niederösterreich | 21,80 vH |
| Oberösterreich | 14,08 vH |
| Salzburg | 9,19 vH |
| Steiermark | 15,49 vH |
| Tirol | 11,32 vH |
| Vorarlberg | 5,49 vH |
| Wien | 7,29 vH |

(3) In den Jahren 2005 bis 2008 wird der Anteil des Landes Vorarlberg in acht gleichen Halbjahresraten um insgesamt 39,97 Millionen Euro zu Lasten aller anderen Länder zur Finanzierung der Umfahrung Feldkirch-Süd erhöht. Dieser Vorweganteil verringert die Zweckzuschüsse der anderen Länder im Verhältnis ihrer Anteile gemäß Abs. 2. Sollte dieses Vorhaben nicht realisiert werden, entfällt der Vorweganteil. Sollten die vorgesehenen Mittel nicht zur Gänze gebraucht werden, verringert sich der Vorweganteil des Landes Vorarlberg entsprechend.

(4) Die am 31. Mai 2002 billige Teilzahlung wird länderweise um die im Haushaltsjahr 2002 angefallenen Ausgaben des Bundes für Bau- und Erhaltungsmaßnahmen an den vom Bund mit 1. April 2002 an die Länder übertragenen Straßen einschließlich der Ausgaben für die Beseitigung von Schäden und für Vorbeugungsmaßnahmen gemäß § 3 Z 1 und § 3 Z 4 lit. a des Katastrophenfondsgesetzes 1996, BGBl. Nr. 201 in der jeweils geltenden Fassung, und einschließlich des Kostenersatzes nach § 1 Abs. 2 des Finanzausgleichsgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 3 in der jeweils geltenden Fassung, gekürzt.

(5) Der Bund leistet in den Jahren 2002 bis 2008 Zuschüsse in der Höhe von 62,135 Millionen Euro an das Land Kärnten und in der Höhe von 72,67 Millionen Euro an das Land Vorarlberg.“

2. Nach § 5 Abs. 4c wird folgender Abs. 4d eingefügt:

„(4d) § 4a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/xxxx tritt mit 1. April 2002 in Kraft.“

3. Dem § 6 wird folgender Satz angefügt:

„§ 4a Abs. 2 tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2008 außer Kraft.“

Artikel 2

Änderung des Finanzausgleichsgesetzes 2001

Das Finanzausgleichsgesetz 2001, BGBl. Nr. 3/2001, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 27/2002, wird wie folgt geändert:

1. In § 10 Abs. 2 Z 1 wird die Wortfolge „1,12 vH für Zwecke des Katastrophenfonds“ durch die Wortfolge „im Jahr 2002: 1,15 vH sowie in den Jahren 2003 und 2004: 1,1 vH für Zwecke des Katastrophenfonds“ ersetzt

2. Nach § 27 Abs. 1b wird folgender Abs. 1c eingefügt:

„(1c) § 10 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/xxxx tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.“

Artikel 3

Änderung des Katastrophenfondsgesetzes 1996

Das Katastrophenfondsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996, zuletzt geändert mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 160/2001, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Z 1 wird der Prozentsatz „6,25 vH“ durch „im Jahr 2002: 2,66 vH und in den Jahren ab 2003: 1,23 vH“, der Prozentsatz „2,79 vH“ durch „im Jahr 2002: 3,16 vH und in den Jahren ab 2003: 3,31 vH“ und der Prozentsatz „7,67 vH“ durch „im Jahr 2002: 8,69 vH und in den Jahren ab 2003: 9,09 vH“, in § 3 Z 2 wird der Prozentsatz „7,16 vH“ durch „im Jahr 2002: 8,11 vH und in den Jahren ab 2003: 8,49 vH“, in § 3 Z 3 der Prozentsatz „3,55 vH“ durch „im Jahr 2002: 4,02 vH und in den Jahren ab 2003: 4,21 vH“ und in § 3 Z 4 der Prozentsatz „72,58 vH“ durch „im Jahr 2002: 73,36 vH und in den Jahren ab 2003: 73,67 vH“ ersetzt.

2. In § 3 Z 1 wird folgender Satz angefügt:

„Schäden an Straßen, die mit Wirkung vom 1. April 2002 oder zu einem späteren Zeitpunkt vom Bund an die Länder übertragen wurden, sind nicht anzuerkennen.“

3. Nach § 7 Abs. 2e wird folgender Abs. 2f eingefügt:

„(2f) § 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/xxxx tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.“

Artikel 4

Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 142/2000, wird wie folgt geändert:

1. Im § 1 Abs. 1, § 4 Abs. 1, 2, 4 und 5, § 7 Abs. 2, § 14 Abs. 1, § 20 Abs. 3, § 21 Abs. 5, § 32 und § 33 Abs. 4 werden die Wortfolgen "Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten" und "Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten" durch die Wortfolgen "Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie" und "Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie" ersetzt.

2. Im § 2 Abs. 1 wird der Strichpunkt nach lit. b durch einen Punkt ersetzt und es entfällt lit. c.

Begründung Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ist die Gesetzgebung und Vollziehung im Bereich der Bundesstraßen Aufgabe des Bundes. Die gesetzliche Grundlage bildet das Bundesstraßengesetz 1971. Im § 2 des Bundesstraßengesetzes wird eine Unterteilung in Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), S (Bundesschnellstraßen) und B vorgenommen. Die Bundesstraßen A und S sowie einige Bundesstraßen B werden als Mautstrecken durch die ASFINAG betreut, mit der Verwaltung der restlichen Bundesstraßen sind gemäß einer Verordnung auf Grundlage des Art. 104 Abs. 2 B-VG (Auftragsverwaltung) die Landeshauptmänner betraut. Behördenverfahren nach dem Bundesstraßengesetz werden vom Landeshauptmann im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung durchgeführt.

Diese Zersplitterung von Aufgaben auf mehrere Ebenen führt tendenziell zu suboptimalen Verhältnissen. Bund und Länder haben sich daher nach langen Verhandlungen darauf geeinigt, alle Bundesstraßen B in die vollständige Verantwortung der Länder zu übertragen. Behördenverfahren für diese Straßen werden in Zukunft von den Landesstraßenbehörden durchgeführt werden. Die verbleibenden Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen werden als Mautstraßen von der ASFINAG betreut. Diesbezügliche Behördenverfahren werden weiterhin vom Landeshauptmann im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung durchgeführt werden.

Diese Reform ist ein wichtiges Signal für den Föderalismus und bringt mehr Entscheidungsspielraum bei Infrastrukturmaßnahmen für die Länder. Sie ermöglicht eine flexiblere, raschere und nach regionalen Bedürfnissen abgestimmte Umsetzung von Straßenbauprojekten. Damit wird ein wesentliches Ergebnis der Beratungen zwischen dem Bund und den Ländern im Rahmen der Verwaltungsreform realisiert.

Finanzielle Auswirkungen:

Den Ländern entsteht durch diese zusätzlichen Aufgaben ein Mehraufwand, der durch einen Zweckzuschuss des Bundes in der Größenordnung des bisherigen Bau- und Erhaltungsbudgets und der bisher aus dem Katastrophenfonds für diese Straßen verwendeten Mitteln berücksichtigt wird.

Eines der Ziele der Übertragung der Bundesstraßen B auf die Länder ist es, die Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung auf einer Ebene zusammenzuführen. Um die damit verbundenen positiven Anreize für einen wirtschaftlichen Einsatz der Mittel nicht zu konterkarieren, umfasst die Zweckbindung des neuen Zweckzuschusses generell die "Finanzierung von Straßen", also nicht nur der übertragenen Bundesstraßen B.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch den Abbau von Doppelgleisigkeiten in der Verwaltung und den erhöhten Entscheidungsspielraum für die Länder wird es zu einer Beschleunigung des Infrastrukturausbaus am Straßensektor und dadurch auch zu einer Verbesserung der Standortqualität Österreichs kommen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der vorliegende Entwurf widerspricht keinen europarechtlichen Vorgaben.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 und Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG sowie auf § 12 F-VG 1948.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Artikel 1, 2 und 3

Änderung des Zweckzuschussgesetzes 2001, des Finanzausgleichsgesetzes 2001 und des Katastrophenfondsgesetzes 1996

Ab dem 1. April 2002 werden die Bundesstraßen B in die vollständige Verantwortung der Länder übertragen. Zur Finanzierung dieser zusätzlichen Aufgaben gewährt der Bund den Ländern einen Zweckzuschuss in der Größenordnung des bisherigen Bau- und Erhaltungsbudgets und der bisher aus dem Katastrophenfonds für diese Straßen verwendeten Mitteln.

Dieser Zweckzuschuss wird im Zweckzuschussgesetz 2001 normiert (Artikel 1). Die Vereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Höhe des Zweckzuschusses gilt zunächst bis 2008. Über die Höhe in den weiteren Jahren werden im Jahr 2008 Verhandlungen mit den Ländern zu führen sein, wobei der Finanzausgleich aber jedenfalls so zu regeln sein wird, dass die Lasten der Länder aus der Übertragung der Bundesstraßen B berücksichtigt werden. Die Verteilung des Zweckzuschusses innerhalb der Länder beruht auf deren einvernehmlichen Vorschlag und ist bis Ende 2008 befristet (§ 4a Abs. 2 und § 6).

§ 4a Abs. 3 sieht als Bestandteil dieser Vereinbarung einen einmaligen, auf vier Jahre aufgeteilten Vorweganteil für das Land Vorarlberg zur Finanzierung der Umfahrung Feldkirch-Süd vor. Sollte dieses Vorhaben nicht realisiert werden, entfällt der Vorweganteil. Sollten die vorgesehenen Mittel nicht zur Gänze gebraucht werden, verringert sich der Vorweganteil des Landes Vorarlberg entsprechend.

§ 4a Abs. 5 normiert einen Sonderzuschuss des Bundes an die Länder Kärnten und Vorarlberg. Diese Sonderzuschüsse werden vom Bund vereinbarungsgemäß für die Errichtung der B 100 Drautal Straße in den Abschnitten km 50,0 bis km 53,0 und km 57,5 bis km 76,7 bzw. für die Errichtung der B 200 Bregenzerwald Straße in den Abschnitten km 0,0 bis km 5,4 und km 21,3 bis km 23,7 geleistet. Die gesetzliche Regelung selbst sieht einen pauschalen Beitrag des Bundes vor, sodass höhere Baukosten von den Ländern zu tragen sein werden, umgekehrt Einsparungen aus günstigeren Bauführungen von den Ländern für andere Straßenbauvorhaben verwendet werden können.

Die Dotierung des Katastrophenfonds wird zugleich in dem Ausmaß gekürzt, in dem die Mittel nunmehr als Zweckzuschuss den Ländern zufließen:

Im Finanzausgleichsgesetz 2001 (Artikel 2) wird die Dotierung im Jahr 2002 auf 1,15 % und in den weiteren Jahren auf 1,10 % der maßgeblichen Abgabenaufkommen reduziert. Im Vergleich zur letzten Änderung dieses Prozentsatzes mit der FAG-Novelle BGBl. I Nr. 27/2002 war einerseits zu berücksichtigen, dass die Übertragung der Bundesstraßen nicht bereits mit Jahresbeginn erfolgt, andererseits aber auch, dass nunmehr alle Bundesstraßen B übertragen werden.

Mit der Novelle zum Katastrophenfondsgesetz 1996 (Artikel 3) werden die jeweiligen Anteile der Verwendungszwecke an die geänderte Dotierung so angepasst, dass im Ergebnis nur die von der Übertragung betroffenen Verwendungszwecke gekürzt werden.

Artikel 4

Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971

Zu Art. 4 Z 1:

Die mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 16/2000 bewirkte Kompetenzänderung wird berücksichtigt.

Zu Art. 4 Z 2, 5, 11 bis 15, 17, 19, 21, 22 und 23:

Da das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, entfällt, sind alle materiellen Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971, die auf Bundesstraßen B Bezug nehmen oder diese voraussetzen, zu ändern.

Zu Art. 4 Z 3:

Es entfallen Bundesstraßenbestandteile, da sie Bundesstraßen B voraussetzen. Der Begriff "Mautanlagen" wird näher spezifiziert. Flächen, auf denen Betriebe gemäß § 27 errichtet werden, sollen nach internationalem Vorbild Bundesstraßenbestandteile werden.

Zu Art. 4 Z 4:

Die vorgesehene Neuregelung erfolgt im Zusammenhang mit der in Artikel 11 bewirkten Änderung des § 23a des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000.

Zu Art. 4 Z 6:

Da im Artikel 6 alle Bundesstraßen als Mautstraßen festgelegt werden und der ASFINAG an allen Bundesstraßen das Fruchtgenussrecht gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 eingeräumt wurde, erscheint die Notwendigkeit der Herbeiführung eines Beschlusses der Bundesregierung über das gesamtwirtschaftliche Interesse am Bau einzelner Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen gerade auch im Hinblick darauf als nicht mehr gerechtfertigt, dass die zur Erlassung einer Trassenverordnung führenden Planungen der Gesellschaft