

Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte



Präsidium des Nationalrates
Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

Leodolter

<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	<i>DW</i>	<i>2423</i>	<i>Datum</i>
-	UV-GSt	Mag Ruziczka	<i>FAX</i>	<i>2105</i>	<i>17.05.99</i>

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Bundesstraßenge-
setz 1971 geändert wird

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte übersendet 25 Exemplare ihrer Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetz zur gefälligen Information.

Der Präsident:

Mag Herbert Tumpel



Der Direktor:

iA

Mag Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter

Beilagen

Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte

*A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534*

Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten
Stubenring 1
1011 Wien

<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	 <i>DW</i>	2423	<i>Datum</i>
808.110/5-VI/11-99	UV/GSt	Mag Ruziczka	FAX	2105	04.05.1999

Betreff:

**Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Bundesstraßen-
gesetz 1971 geändert wird**

Der ob Gesetzentwurf einer Novelle des Bundesstraßengesetzes wurde aufgrund der Ergebnisse der im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten durchgeführten Studie über die „Gestaltung des Straßennetzes im Donaeuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich (GSD)“ erstellt. Die wesentlichsten Änderungen betreffen die Zusammenfassung einiger Bundesstraßen B mit den Autobahnen und Schnellstraßen zum hoch- und höchstrangigen Straßennetz, Anpassungen an die geänderten Bestimmungen der EG-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung, Änderungen betreffend die Kostentragung für Maßnahmen an Bundesstraßen, den Entfall eines Beschlußerfordernisses der Bundesregierung sowie die Anpassung des Bundesstraßenverzeichnisses an die Ergebnisse der GSD-Studie.

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte begrüßt jene Änderungsvorschläge, die sich auf die Errichtung von Mautstellen bzw Mautanlagen beziehen, der übrige Entwurfstext wird jedoch zur Gänze abgelehnt.

Bereits im Vorblatt zum Gesetzesentwurf wird auf die Alternative zum Novellierungsvorhaben hingewiesen, das Bundesstraßenverzeichnis in seiner bisherigen Form bestehen zu lassen. Die Notwendigkeit der Novellierung ist damit in den Hintergrund gedrängt. Die Absicht, die GSD-Studie möglichst schnell umzusetzen, entspricht nicht den Ergebnissen der Arbeitsgruppensitzungen, an der auch Vertreter der Bundesarbeitskammer mitgewirkt haben. Dabei wurde seitens der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte immer wieder kritisch angemerkt, dass beim GSD-Projekt, das eine rein funktionelle Bewertung des Straßennetzes vornehmen sollte, keine verkehrsträgerübergreifende Betrachtungsweise angestellt wurde sowie umweltbezogene, regionale, verkehrspolitische, finanzielle sowie sozialpolitische Aspekte gänzlich außer Acht gelassen wurden. Zur Verdeutlichung dieser Kritik wird die Stellungnahme der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte zum GSD-Projekt beigefügt.

Es darf darauf verwiesen werden, dass hinsichtlich besonders strittiger Straßenabschnitte (es handelt sich dabei um verkehrspolitische Widersprüchlichkeiten zum Bundesverkehrswegeplan des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr) seitens des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten mehrfach zugesagt wurde, verkehrsträgerübergreifende Netz- bzw Korridoruntersuchungen anzustellen. Dies ist auch an mehreren Stellen des Schlussberichts zur GSD-Studie festgehalten. Da die Ergebnisse dieser Untersuchungen noch nicht vorliegen, erscheint die derzeitige Novelle des Bundesstraßengesetzes als verfrüht.

Darüber hinaus wurde vom Ministerrat das GSD-Ergebnis zur gemeinsamen Behandlung mit dem Bundesverkehrswegeplan dem parlamentarischen Bauten- und Verkehrsausschuss zugewiesen. Eine Änderung bzw Festlegung des Bundesstraßenverzeichnisses erscheint erst sinnvoll, wenn hinsichtlich der Projekte für die Straßen- und Schieneninfrastruktur Abstimmungen getroffen wurden, die Aspekte des Umweltschutzes, der Finanzierung, der Dimensionierung der verkehrspolitischen Bedeutung aber auch der sozialpolitischen Auswirkungen berücksichtigen.

In Bezug auf die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und die Anpassung an eine EG-Richtlinie spricht sich die Bundesarbeitskammer gegen die Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie in den einzelnen Materien aus. Auch insoweit es sich hier um

Infrastrukturvorhaben handelt, sollten diese nicht in einzelnen Materiengesetzen umgesetzt werden, da die verfahrensrechtlich und materiellrechtlich etwas differierende Umsetzung zu einer unakzeptablen Aufsplitterung des UVP-Rechts und einer entsprechenden Unübersichtlichkeit führt. Alle Bestrebungen im Umweltschutz gehen derzeit in Richtung einer Konzentration und Vereinheitlichung. Die Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung bei Erlassung des Gesetzes ist selbstverständlich zu begrüßen.

Die Bundesarbeitskammer lehnt auch den Entfall des § 4a ab, wonach die Bundesregierung für bestimmte Bauvorhaben nach Vorliegen einer Verordnung nach § 4 zustimmen muß. In Analogie zum Schienenbereich, wo es eines Regierungsbeschlusses bedarf, um eine Eisenbahnstrecke zur Hochleistungsstrecke zu erklären, sollte dies auch für noch nicht bestehende Autobahn- und Schnellstraßen erhalten bleiben.

Weitere Bedenken bestehen auch gegen die Streichung von § 25. Nach dem Entwurf soll das absolute Verbot von optischen Werbungen innerhalb einer Entfernung von 100 m entlang der Bundesautobahnen aufgehoben werden. Dies ist keinesfalls der Hebung der Verkehrssicherheit dienlich; das Verbot sollte daher aufrecht bleiben.

Der Präsident:



Mag Herbert Tumpel



Der Direktor:

iv



Mag Werner Muhm

Beilage