

---

**561 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXII. GP**


---

# Sammelbericht

## des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen

über die Petitionen Nr. 1, 8, 11, 12, 14 bis 16, 18, 22, 29, 31 und 34 sowie über die Bürgerinitiativen Nr. 5, 6, 8, 16 und 17

### Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>Der Berichtspflicht unterliegende Bürgerinitiativen</b>	
	Erledigung durch Kenntnisnahme des Ausschussberichtes .....	Seiten 3 bis 12
<b>II.</b>	<b>Sonstiges</b>	
	1. Petitionen .....	Seiten 12 bis 19
	2. Bürgerinitiativen .....	Seiten 19 bis 20

### VERZEICHNIS

#### der im Bericht enthaltenen Petitionen und Bürgerinitiativen

<b>Petition Nr. 1</b>	überreicht von den Abgeordneten Dr. Johannes <b>Jarolim</b> und Kurt <b>Eder</b> betreffend "Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen für MotorradfahrerInnen" .....	Seite 18
<b>Petition Nr. 8</b>	überreicht vom Abgeordneten Dipl.-Ing. Uwe <b>Scheuch</b> betreffend „Wer ist Eigentümer des Staatswaldes?“ .....	Seite 3
<b>Petition Nr. 11 (inhaltlich gleich mit Bürgerinitiative Nr. 5)</b>	überreicht von den Abgeordneten Theresia <b>Haidlmayr</b> , Mag. Christine <b>Lapp</b> , Dr. Franz-Joseph <b>Huainigg</b> und Dr. Helene <b>Partik-Pablé</b> betreffend „Chancengleichheit gehörloser Menschen im österreichischen Bildungssystem“ .....	Seiten 16 bis 17
<b>Petition Nr. 12</b>	überreicht vom Abgeordneten Mag. Johann <b>Maier</b> betreffend „Frächterskandale“ .....	Seiten 14 bis 15
<b>Petition Nr. 14</b>	überreicht von der Abgeordneten Erika <b>Scharer</b> betreffend „Handelsware Wasser“ .....	Seiten 3 bis 4
<b>Petition Nr. 15</b>	überreicht vom Abgeordneten Dr. Robert <b>Rada</b> betreffend „gegen die geplante Fahrplanänderung für die Zugverbindung Marchegg-Wien Südbahnhof“ .....	Seiten 4 bis 6
<b>Petition Nr. 16</b>	überreicht vom Abgeordneten Anton <b>Heinzl</b> betreffend „für den Erhalt der Mariazellerbahn“ .....	Seiten 6 bis 7

**Petition Nr. 18**

überreicht vom Abgeordneten Anton **Heinzl** betreffend „Erhaltung des Personalstandes der Kriminalpolizei St. Pölten“ .....Seiten 7 bis 9

**Petition Nr. 22**

überreicht von den Abgeordneten Mag. Johann **Maier**, Stefan **Prähauser**, Mag. Hans **Langreiter**, Konrad **Steindl**, Franz **Ebl**, Franz Xaver **Böhm**, Peter **Haubner**, Mag. Eduard **Mainoni**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Erika **Scharer** betreffend „Plattform gegen den Gebührennepp“ .....Seiten 15 bis 16

**Petition Nr. 29**

überreicht vom Abgeordneten Mag. Kurt **Gaßner** betreffend „zur Unterstützung der Mobilfunkpetition vom 7. Mai 2003 der WHO und der Europäischen Kommission“ .....Seiten 18 bis 19

**Petition Nr. 31**

überreicht vom Präsidenten des Nationalrates sowie von den Abgeordneten Helga **Machne**, Dr. Michael **Spindelegger**, Mag. Dr. Alfred **Brader**, Mag. Karin **Hakl**, Klaus **Wittauer**, Johann **Ledolter**, Hermann **Krist** und Gerhard **Reheis** betreffend „Unterstützung für die gemeinsamen Probleme in der Europa-Region-Tirol“ ..... Seite 13

**Petition Nr. 34**

überreicht vom Abgeordneten Anton **Heinzl** betreffend „für die Erhöhung des amtlichen Kilometergeldes“ .....Seiten 13 bis 14

**Bürgerinitiative Nr. 5 (inhaltlich gleich mit Petition Nr. 11)**

eingebracht von Mag. Helene **Jarmer** betreffend „Chancengleichheit gehörloser Menschen im österreichischen Bildungssystem“ ..... Seite 19

**Bürgerinitiative Nr. 6**

eingebracht von Mag. Dr. **Vrtala** betreffend „Rückstellung des Ausbaus der Schnellstraße S1 (Abschnitt B8, Angerer Straße bis zur B7, Brünnner Straße) und Neuplanung dieses Abschnitts mit Neubewertung der untersuchten Varianten auf der Grundlage der von der Gemeinde Wien vorgelegten neuen Daten (SUPER NOW)“ .....Seiten 9 bis 11

**Bürgerinitiative Nr. 8**

eingebracht von Michael **Zieger** betreffend „Rückstellung des Ausbaus der Hochleistungsstraßen, die im Generalverkehrsplan vorgesehen sind, insbesondere des Ausbaus der S1 und der darin einmündenden Hochleistungsstraßen sowie Umsetzung von Alternativen“ .....Seiten 11 bis 12

**Bürgerinitiative Nr. 16**

eingebracht von Karl **Honeder** betreffend „das Bundes-Tierschutzgesetz und die Zukunft unseres ländlichen Raums“ ..... Seite 12

**Bürgerinitiative Nr. 17**

eingebracht von Johann **Takacs** betreffend „gegen den Ausbau der B 303 als Schnellstraße und in Folge als zukünftige Autobahn“ .....Seiten 19 bis 20

Der Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen hat sich zur Vorbereitung der Entscheidungen über die einzelnen Anliegen an die Bundesministerien und andere Behörden bzw. Organisationen mit dem Ersuchen um Stellungnahmen gewandt.

## **I. Der Berichtspflicht unterliegende Petitionen und Bürgerinitiativen**

### **Erledigung durch Kenntnisnahme des Ausschussberichtes**

#### **Petition Nr. 8**

überreicht vom Abgeordneten Dipl.-Ing. Uwe **Scheuch** betreffend „Wer ist Eigentümer des Staatswaldes?“

Der Abgeordnete Dipl.-Ing. Uwe **Scheuch** überreichte dem Nationalrat folgende vom Österreichischen Unabhängigen Bauernverband initiierte Petition:

„Der ÖUBV hat bei seinem Bundesverbandstag einstimmig beschlossen, dass bezüglich der dringenden Anfrage - wer der wahre und redliche Eigentümer des derzeit in der Bundesforste AG verbliebenen Waldes ist - eine Petition einzubringen:

Der ÖUBV schlägt zur Klärung dieser Problematik vor, eine Rechtshistoriker -Kommission einzusetzen. Dieser Kommission sollte auch ein Vertreter des Petitionswerbers angehören. Grundlage für die Einreichung der Petition ist beiliegende Kundmachung vom 4. Dez. 1849 (hier nicht abgedruckt), welche die Grundlage dafür war, dass zB. in Salzburg 14.000.ha unrechtmäßig beschlagnahmter erarischer Wald in 14 Gemeinden des Pinzgaues und Pongaus kostenlos in agrar-gemeinschaftliches Eigentum rück-übereignet wurde. Durch den Sieg der Konterrevolution wurde schließlich dieser Prozess der Wald-rückgabe unterbrochen.“

In seiner Sitzung am 22. Mai 2003 hat der Ausschuss beschlossen, eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft einzuholen.

Diese Stellungnahme hat folgenden Inhalt:

„Mit dem Bundesforstegesetz 1996, BGBl. Nr. 793 i.d.F. BGBl. I Nr. 142/2000, wurden die Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesforste neu geordnet. Durch die Verfassungsbestimmung des § 1 Abs. 1 ist das Eigentumsrecht des Bundes an den Liegenschaften der Österreichischen Bundesforste festgeschrieben und die Verpflichtung vorgesehen, das Eigentum des Bundes an diesen Liegenschaften zu erhalten.

Der durch § 2 Abs. 1 errichteten Österreichischen Bundesforste AG obliegt die Fortführung des Betriebes ‚Österreichische Bundesforste‘ und die Verwaltung des weiterhin im Eigentum des Bundes befindlichen Liegenschaftsbestandes für den Bund. Die als Betriebsgesellschaft konzipierte Österreichische Bundesforste AG hat ein gesetzliches Fruchtgenussrecht an den genannten Liegenschaften des Bundes, ist jedoch nicht Eigentümerin.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass nach der geltenden Rechtslage die Liegenschaften der Österreichischen Bundesforste unzweifelhaft im Eigentum des Bundes stehen.“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 10. März 2004:

Erledigung durch Kenntnisnahme des Ausschussberichtes.

#### **Petition Nr. 14**

überreicht von der Abgeordneten Erika **Scharer** betreffend „Handelsware Wasser“

Die Abgeordnete Erika **Scharer** überreichte dem Nationalrat folgende Petition:

„Die heimische Wasserkraft, der größte Energieträger Österreichs wird in zunehmenden Maße zur Handelsware. Im Zuge der ÖBB-Reform ist naheliegend, dass auch die Wasserkraftwerke zur Erzeugung von ÖBB-eigenem Strom mehr und mehr vom ‚Handel mit Wasser‘ betroffen sein werden.

Für die MitarbeiterInnen und die Bevölkerung der Regionen sowie für die Ökonomie Österreichs sind die Kraftwerke von großer Bedeutung. Über 3000 Unterschriften betreffend die Kraftwerksgruppe Stubachtal gegen unüberlegte Veränderungen sollen mit Nachdruck verhindern, dass im Zuge von weiteren Reformen der Schwarzblauen Regierung heimisches ‚Wasser an Kraft verliert‘.

Ein Ziel dieser Petition ist die Erhaltung der funktionierenden Einheit der ÖBB und deren ÖBB-eigenen Stromerzeuger aus der heimischen Wasserkraft. Darüber hinaus sei der Thematik ‚Handelsware Wasser‘

entsprechend der Bedeutung für Österreich ein Platz zur öffentlichen Diskussion im Parlament einzuräumen.“

In seiner Sitzung am 4. November 2003 hat der Ausschuss beschlossen, eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen.

Diese Stellungnahme lautet wie folgt:

„Bezugnehmend auf die Petition Nr. 14 muss von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie grundsätzlich festgestellt werden, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1. Jänner 1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen- und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen worden ist. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen- und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht-Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich).

Einflussnahmen durch den Verkehrsminister sind daher nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im Falle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (= Bund) in jedem Einzelfall anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Die ÖBB wurden dennoch mit der gegenständlichen Petition befasst und teilen dazu mit, dass gegenwärtig für die bahneigenen Kraftwerke keine Verkaufsabsichten bestehen.“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 10. März 2004:

Erledigung durch Kenntnisnahme des Ausschussberichtes.

#### **Petition Nr. 15**

überreicht vom Abgeordneten Dr. Robert **Rada** betreffend „gegen die geplante Fahrplanänderung für die Zugverbindung Marchegg-Wien Südbahnhof“

Der Abgeordnete Dr. Robert **Rada** überreichte dem Nationalrat folgende Petition:

„Der Personenzugverkehr auf der Strecke Wien Süd - Marchegg soll laut Hauptfahrplan ab Ende 2003 drastisch eingeschränkt werden.

Diese Einschränkung beruht auf der Reduzierung der Zugsequenzen und der Verringerung der Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für Reisende. So werden zum Beispiel in Breitensee die Zughalte um nahezu 25% gestrichen. Für die infrastrukturelle Anbindung der Region Marchfeld/Bezirk Gänserndorf wäre diese Maßnahme eine bedeutende Verschlechterung, die zum Zeitpunkt der EU-Osterweiterung ein Zeichen in die falsche Richtung darstellt.

Grenznahe Regionen, die wirtschaftlich ohnehin nicht zu den stärksten zählen, würden eigentlich jetzt verstärkte Unterstützung benötigen, um im internationalen Wettbewerb standhalten zu können. Bei einem praktisch Nichtvorhandensein von Buslinien stellt der Zugverkehr für den Pendlerdienst eine unabdingbare Notwendigkeit dar. Auch für die individuell Reisenden, die die Zugverbindung zur Abdeckung ihrer persönlichen Lebensbedürfnisse wie Arzt, Spitalsbesuche, Nahversorgung und Schülerfahrten benötigen, bedarf es der bahnmäßigen Basisversorgung.

Durch die sich durch die geplanten Fahrplanänderungen ergebenden Zeitfenster ist die verkehrsmäßige Nahversorgung durch die öffentliche Hand nicht mehr gegeben. Die Bevölkerung steht dieser Entwicklung mehr als negativ gegenüber und hat auch kein Verständnis für die Argumentation der Fahrplanersteller, zumal von diesen für die Verringerung der Halte das Zeitargument durch Zollmaßnahmen ins Treffen geführt wird. Zollbedingte Aufenthalte an den Grenzen fallen ohnehin zum Großteil weg.

Wir fordern den Herrn Bundesminister für Infrastruktur Dr. Hubert Gorbach und den Landeshauptmann von Niederösterreich Dr. Erwin Pröll auf, von allen ihnen zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln Gebrauch zu machen, eine weitere fahrplanmäßige Einschränkung auf der Strecke Wien Süd - Marchegg zu verhindern. Die Aufrechterhaltung des Zugverkehrs im bestehenden Ausmaß ist als volkswirtschaft-

lich sinnvolle Notwendigkeit zu erachten, die als sinngebende österreichische Begleitmaßnahme im Zuge der EU-Osterweiterung zu betrachten ist und letztendlich entscheidend zur Wahl der ansässigen Bevölkerung entscheidend beiträgt.“

In seiner Sitzung am 10. März 2004 hat der Ausschuss beschlossen, eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen.

Folgende Stellungnahme wurde übermittelt:

„Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie muss zur gegenständlichen Petition Nr. 15 grundsätzlich festgestellt werden, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1. Jänner.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen- und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen worden ist. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen- und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht-Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich).

Einflussnahmen durch den Verkehrsminister sind daher nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden. Durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 und die nunmehrige ÖBB-Holding AG ändert sich daran nichts.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im Falle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (= Bund) in jedem Einzelfall anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Die gegenständliche Petition wurde dennoch den Österreichischen Bundesbahnen übermittelt, die dazu Folgendes mitteilen:

„Vor einigen Monaten haben 15 Bürgermeister des Marchfeldes in einer Petition die Attraktivierung des Marchegger Astes der Ostbahn gefordert. Diesem Ansinnen wurde seitens der ÖBB mit der Gestaltung des Fahrplanes für das Jahr 2004, der am 14. Dezember 2003 in Kraft trat, entsprochen.

Die Gestaltung erfolgte unter Berücksichtigung folgender Faktoren:

- Forderung nach Schaffung einer schnelleren Zugverbindung zwischen den europaweit am nächsten zusammen liegenden Hauptstädten Wien und Bratislava.
- Die von der Stadt Wien in Aussicht gestellte Bestellung eines 20 min-Taktes der Schnellbahnlinie S80 zwischen Südbahnhof und Hausfeldstraße.
- Einbeziehung des Regionalverkehrs für Pendler und Schüler des Marchfeldes.
- Zugtrassen auf slowakischer Seite und Grenzübertrittszeiten.
- Eingleisigkeit und fehlende Elektrifizierung zwischen Hausfeldstraße und Marchegg, bzw. Devinska Nova Ves.
- Der auf dem Wiener Streckenabschnitt starke Güterverkehr inklusive der mehrmals täglich stattfindenden Bedienfahrten zu Opel Austria.

In Anbetracht dieser Voraussetzungen stellt der Fahrplan eine optimale Kombination dar, die einerseits den Ansprüchen einer raschen internationalen Verbindung und andererseits den Erfordernissen der Reisenden des Binnenverkehrs entspricht.

Die Attraktivierung der Strecke dokumentiert sich in einer bedeutenden Verkürzung der Fahrzeit der grenzüberschreitenden EURegio-Züge. Das Potenzial an Fahrgästen in beiden Hauptstädten würde spätestens nach dem Beitritt der Slowakei zur EU auch die Führung von Nonstop-Zügen rechtfertigen. Die EURegio-Züge kommen aber auch den größeren Orten des Marchfeldes zu Gute. Ich ersuche jedoch um Verständnis, dass Haltestellen mit wenigen Reisenden, wie beispielsweise Raasdorf, Glinzendorf und Breitensee, nicht von den internationalen Zügen bedient werden können.

In den Morgen- und Nachmittagsstunden bleiben die Regionalzüge jedoch in allen Haltestellen der Strecke stehen.

Nach Verhandlungen mit den Eisenbahnunternehmen und Grenzorganen beider Staaten ist es gelungen, den Grenzaufenthalt eines Zuges um drei Minuten zu kürzen. Ab Montag, 3. Mai 2004, fährt der um

11.04 Uhr von Marchegg Richtung Wien abfahrende EURegio-Zug bereits um 11.01 Uhr ab und hält um 11.04 Uhr in der Haltestelle Breitensee.

Von der Einführung eines Haltes bei einem zwei Stunden vorher Richtung Wien fahrenden Zug wurde Abstand genommen, da Breitensee zu diesem Zug einen Busanschluss in Marchegg besitzt.“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 29. Juni 2004:

Erledigung durch Kenntnisnahme des Ausschussberichtes.

### **Petition Nr. 16**

überreicht vom Abgeordneten Anton **Heinzl** betreffend „für den Erhalt der Mariazellerbahn“

Der Abgeordnete Anton **Heinzl** überreichte dem Nationalrat folgende Petition:

„PETITION für den Erhalt der Mariazellerbahn betreffend Maßnahmen für die langfristige finanzielle Absicherung der Infrastruktur und des Wagenmaterials der schönsten Spur ins Alpenland

Die Mariazellerbahn darf nicht sterben!

Petition für den Erhalt der Mariazellerbahn

Die Mariazellerbahn ist ein Kulturgut ersten Ranges in Österreich. Der Erhalt der schönsten Spur ins Alpenland ist uns deshalb ein Anliegen.

Vom damaligen Verkehrsminister Streicher wurde Mitte der neunziger Jahre die Anschaffung neuer und moderner Triebwagen für diese Schmalspurbahn ermöglicht. Weitere Investitionen in den Wagenpark und in die Infrastruktur der Mariazellerbahn sind seither aber nicht erfolgt.

Für den Erhalt der Mariazellerbahn wurden von Seiten der Bundesregierung seit dem Jahr 2000 von den Ex-Infrastrukturministern Schmid und Forstinger (beide FPÖ) wiederholt Versprechen abgegeben. Bei einer Veranstaltung im September 2000 in Kirchberg a. d. Pielach hat der damalige Infrastrukturminister Dipl.Ing. Schmid (FPÖ) vor Bürgermeistern, Gemeindevertretern und zahlreich erschienenen Bevölkerung ein Bekenntnis zum Erhalt der Mariazellerbahn abgegeben. Dipl.Ing. Forstinger hat in der 75. Sitzung des Nationalrates in der 21. Gesetzgebungsperiode ebenfalls ein klares Bekenntnis zum Erhalt der Mariazellerbahn abgegeben.

Trotzdem ist seit damals weder Geld des Bundes noch des Landes Niederösterreich unmittelbar in die Infrastruktur investiert worden noch sind langfristige Staatsverträge des Bundes mit dem Land Niederösterreich über den Erhalt der Mariazellerbahn geschlossen worden.

Mittlerweile ist höchste Eile geboten, da ohne neue Investitionen in Infrastruktur und/oder Wagenmaterial der fahrplanmäßige Betrieb der Mariazellerbahn langfristig nicht aufrecht erhalten werden kann. Bereits jetzt müssen Fahrgäste an Spitzentagen wegen Überbelastung der vorhandenen Transportkapazitäten zurückgewiesen werden.

Wir fordern daher Infrastrukturminister Gorbach und Landeshauptmann Pröll auf, die für den Erhalt der Mariazellerbahn notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen und die technische Restaurierung der fast hundert Jahre alten Bahn unverzüglich in die Wege zu leiten.“

In seiner Sitzung am 10. März 2004 hat der Ausschuss beschlossen, Stellungnahmen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung einzuholen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie führt in seiner Stellungnahme Folgendes aus:

„Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wird zur gegenständlichen Petition grundsätzlich festgestellt, dass auch bei Herrn Vizekanzler ein klares Bekenntnis zum Erhalt der Mariazellerbahn vorhanden ist.

Um die laufende Erhaltung der Gleisanlagen, Brücken, Tunnels und Signalanlagen dauerhaft sicher zu stellen, haben Herr Landeshauptmann Pröll und der Herr Vizekanzler am 19. Dezember 2003 in Gössing den Infrastrukturvertrag unterzeichnet, in welchem vereinbart wurde, dass der Bund die Finanzierung des derzeitigen Infrastruktur-Ausbaustandards der Mariazellerbahn zur Gänze übernimmt unter der Voraussetzung, dass die Schienenverkehrsleistungen wie zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses erbracht werden.

Im Rahmen dieses Vertrages wurde auch vereinbart, dass bezüglich des ins Auge gefassten Teilumbaus der Mariazellerbahn auf Normalspur eine Projektgruppe die Voraussetzungen zu klären und zu erarbeiten hat. Sollte dieses Projekt umgesetzt werden, dann gilt für die Infrastrukturinvestitionen ein Finanzierungsschlüssel von 80 % Bund und 20 % Land.

Hinsichtlich der Fahrbetriebsmittel gibt es eine klare Haltung des Bundes, dass aus Wettbewerbsgründen eine Mitfinanzierung durch den Bund nicht erfolgen kann.

Der Vorwurf, dass weder Gelder des Bundes noch des Landes Niederösterreich unmittelbar in die Infrastruktur investiert wurden, ist nicht nachvollziehbar, da für den Erhalt der Mariazellerbahn laufend Aufwendungen getätigt werden. Bezüglich des Projektes ‚Umspurung der Mariazellerbahn‘ können erst dann investive Aktivitäten gesetzt werden, wenn die eingesetzte Projektgruppe, die bereits ihre Tätigkeit aufgenommen hat, die notwendigen Voraussetzungen erarbeitet hat. Die dafür notwendigen Geldmittel werden zum Zeitpunkt des tatsächlichen Bedarfs auch zur Verfügung stehen.

Es wurden gemeinsam mit dem Land Niederösterreich alle Weichen gestellt, um den Erhalt der Mariazellerbahn zu gewährleisten. Die Region ist aufgefordert, ihren Teil zu dieser Weichenstellung beizutragen, indem sie die Mariazellerbahn langfristig bewirbt und deren Nutzung forciert.“

Vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung langte folgende Stellungnahme ein:

„Die Mariazellerbahn stellt ein wichtiges verkehrs- und wirtschaftspolitisches Rückgrat der Regionen Pielachtal/Mariazellerland dar. Die Aufrechterhaltung eines dauerhaften fahrplanmäßigen Regelbetriebes auf dieser Bahnstrecke ist für die Bevölkerung der betroffenen Regionen, die Wirtschaft und den Tourismus inklusive der in diesen Branchen Beschäftigten zweifellos ein wichtiges Anliegen.

Ebenso stellt die Schmalspurstrecke der Mariazellerbahn eine umweltfreundliche regionale Verkehrsachse und erhaltenswertes Kulturgut dar. Demgegenüber ist es in den letzten Jahren seitens der verantwortlichen Stellen des Bundes bzw. des ÖBB-Managements verabsäumt worden, notwendige Instandhaltungen, Investitionen und Attraktivierungsmaßnahmen zu finanzieren und durchzuführen.

Das Land Niederösterreich hat gegenüber den Verantwortlichen im Bund und bei den ÖBB mehrfach die notwendigen Maßnahmen zur Sicherung eines dauerhaften fahrplanmäßigen Regelbetriebes auf der Mariazellerbahn und Ybbstalbahn eingefordert und angeboten, gemeinsame Lösungen zu erreichen.

Einen wesentlichen Schritt dazu stellt der am 19. Dezember 2003 abgeschlossene Infrastruktur-Vertrag zwischen dem BMVIT (vertreten durch Bundesminister Gorbach) und dem Land Niederösterreich (vertreten durch Landeshauptmann Dr. Pröll) dar, der eine Bestandsgarantie des Bundes für die nächsten fünf Jahre enthält. Gleichzeitig wurde die Einsetzung einer Arbeitsgruppe vereinbart (BMVIT, Land Niederösterreich, NÖVOG und ÖBB), die einen Teilumbau der Strecken St. Pölten – Obergrafendorf - Mariazell bzw. Mank sowie Waidhofen/Ybbs - Ybbsitz auf Normalspur inkl. Elektrifizierung zu erarbeiten hat, wobei sowohl technische als auch ökonomische Aspekte untersucht werden sollen. Die Arbeitsgruppe wurde bereits eingerichtet und hat schon mehrmals getagt. Die Gemeinden und Verbände in der Region sind in diese Arbeit eingebunden. Zwischenzeitlich wurden die Gespräche zwischen dem Land Niederösterreich und den ÖBB zur Gründung einer Betriebsgesellschaft für die Niederösterreichischen Schmalspurbahnen auf der Basis des Letters of Intent vom 16. Mai 2002 weitergeführt.

Seitens des Bundes wurde klargestellt, dass der Bund keinen Beitrag für die Finanzierung neuer Fahrbetriebsmittel der Mariazellerbahn leistet.

Es ist daher notwendig, die Untersuchungen zur teilweisen Umspurung der Mariazellerbahn zu Ende zu führen, um eine gesicherte Entscheidungsgrundlage für Investitionen zu haben.“

**Beschluss mit Stimmenmehrheit** in der Sitzung des Ausschusses am 29. Juni 2004:

Erledigung durch Kenntnisnahme des Ausschussberichtes.

### **Petition Nr. 18**

überreicht vom Abgeordneten Anton **Heinzl** betreffend „Erhaltung des Personalstandes der Kriminalpolizei St. Pölten“

Der Abgeordnete Anton **Heinzl** überreichte dem Nationalrat folgende Petition:

„Petition zur Erhaltung des Personalstandes der Kriminalpolizei St. Pölten vom 26. November 2003

Der ‚Team 04‘-Entwurf zur Auflösung der Polizei und Gendarmerie in der derzeitigen Organisationsstruktur ist eine Fortsetzung der verfehlten Personalpolitik des Innenministers seit dem Februar 2000.

Es ist beispielsweise vorgesehen, den Kriminaldienst in St. Pölten von derzeit 28 Planstellen (Stand Ende 1999: 33 Planstellen) auf 16 Planstellen zu reduzieren, in Steyr statt 22 Planstellen nur mehr 16 vorzusehen, Schwechat von 64 Planstellen auf 35 zu verringern, in Wiener Neustadt statt 25 Beamten nur mehr 17 einzusetzen und so weiter. Die verbleibenden Planstellen werden im Vergleich zum Gehalt der Kripo-Beamten auch weitaus schlechter bewertet als dies jetzt der Fall ist.

Der Kriminalpolizei St. Pölten wurde aufgrund von Arbeitsüberlastung zu den bestehenden 28 Kripo-Beamten ein weiterer kürzlich zugeteilt. Jetzt sind also bereits 28 Beamte nicht genug, in ein paar Monaten sollen dann 16 Beamte ausreichen. Das ist nicht nachvollziehbar.

Durch die Reform entstehen beispielsweise für die Verbrechensbekämpfung in St. Pölten folgende Nachteile:

- Der selbständige Exekutivwachkörper Kriminaldienst wird aufgelöst
- Der Personalstand wird fast halbiert und damit die Aufklärungskapazität massiv eingeschränkt
- Die Arbeitskraft von voll ausgebildeten Spezialisten geht dem Sicherheitsgefüge der Landeshauptstadt St. Pölten verloren

Für Gewaltdelikte (Raub, schwere Körperverletzung etc.) stehen dann beispielsweise nur mehr zwei Beamte zur Verfügung. Wenn von diesen einer Urlaub hat oder krank wird, ist für diese nicht unerheblichen Delikte niemand mehr da, um sie aufzuklären. Vermögensdelikte (Diebstahl, Wirtschaftsdelikte, Betrug etc.) sollen nur mehr von vier Beamten aufgeklärt werden, obwohl in diesem Bereich die Anzahl der Delikte rasant ansteigt und darüber hinaus enormes Spezialwissen der Beamten (z.B. Kenntnisse im Buchhaltungs- und Rechnungswesen für die Aufklärung von Wirtschaftsdelikten) notwendig ist.

Da aber laut ‚Team 04‘ und Ihren eigenen Angaben zufolge alle Beamten alles können sollen und alles erledigen werden müssen, ist nicht damit zu rechnen, dass mit Produktivitätsvorteilen aufgrund von derzeit noch vorhandenem Spezialwissen gerechnet werden kann. Ein Generalist kann zwar alles, aber dies im Detail eben nicht so gut wie ein Spezialist. Es ist absehbar, dass damit die Qualität der Aufklärungsarbeit und weiters die Aufklärungsrate weiter sinken wird.

Die bereits erfolgten Personaleinsparungen im Kriminaldienst St. Pölten, die durch die Nicht-Nachbesetzung von Planstellen erfolgt ist, hat dazu geführt, dass beispielsweise die Einbrüche in der niederösterreichischen Landeshauptstadt von Jänner bis Oktober 2003 um mehr als 30 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres zugenommen haben.

Darüber hinaus werden die 12 in St. Pölten von der Planstellenstreichung betroffenen Kriminalbeamten im unklaren über ihr weiteres Dasein gelassen, ohne zu berücksichtigen, dass die betroffenen Mitarbeiter auch Familie haben, für die sie verantwortlich sind.

Hier wird auf Kosten der Sicherheit der Bevölkerung und auf dem Rücken der Exekutivbeamten die Umfärbungspolitik Strasser'scher Prägung exekutiert.

Ich fordere den Innenminister auf, die geplanten Stellenkürzungen bei der Kriminalpolizei St. Pölten zurückzunehmen und im Gegenteil den Personalstand wieder auf das Niveau von 1999 anzuheben.

Alles andere ist eine vorsätzliche Gefährdung der Sicherheit im niederösterreichischen Zentralraum angesichts eines ständig steigenden Gefährdungspotentials.“

In seiner Sitzung am 10. März 2004 hat der Ausschuss beschlossen, eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Inneres einzuholen.

Diese Stellungnahme hat folgenden Wortlaut:

„Derzeit sind für Kriminaldienstangelegenheiten in der Stadt St. Pölten ausschließlich die Kriminalbeamten der BPD St. Pölten mit einem derzeitigen Personalstand von 19 Beamten zur Bekämpfung der Kriminalität vorgesehen. Die Kriminalabteilung des Landesgendarmeriekommandos für Niederösterreich (Personalstand von derzeit 203 Bediensteten) hat grundsätzlich keine Zuständigkeit.

In der neuen Struktur sind künftig 16 Planstellen (1 Offizier und 15 dienstführende Beamte) für den operativen Kriminaldienst im Stadtpolizeikommando St. Pölten bzw. koordinierten Dienst mit dem Bezirk St. Pölten Land vorgesehen. Ebenfalls sind für die Bekämpfung der Kriminalität dann erstmals die Spezialisten des Landeskriminalamtes Niederösterreich für die Stadt St. Pölten zuständig. Der Personalstand des Landeskriminalamtes wird 247 Planstellen aufweisen.

Aufgrund spezieller sachlicher und örtlicher Voraussetzungen werden Stadt- und Bezirkspolizeikommanden unter Beibehaltung der jeweiligen verantwortlichen Kommandofunktion räumlich zusammengefasst,

dienstrechtliche und administrative Aufgaben dem Stadtpolizeikommando übertragen, um die besonders aufgrund der geografischen Verhältnisse erforderliche permanente überörtliche Koordination der Aufgabenbewältigung zu gewährleisten.

Weiters ist es möglich und auch gewünscht, dass anlassbezogen von den Verantwortlichen sowohl im Stadt- als auch im Bezirksbereich auf Inspektionsebene sogenannte Kriminaldienstgruppen temporär eingerichtet werden.

Durch diese Umstrukturierungen kommt es nicht, wie befürchtet, zu einer Kürzung des Personalstandes bzw. gehen die Arbeitskräfte von voll ausgebildeten Spezialisten dem Sicherheitsgefüge der Landeshauptstadt St. Pölten verloren.

Die Meinung, dass für Gewaltdelikte künftig in St. Pölten nur mehr zwei Beamte zur Verfügung stehen werden, entspricht nicht den Tatsachen. Neben den Beamten des Stadtpolizeikommandos St. Pölten sind auch 22 Beamte im Referat 1 (Leib/Leben, Raub, Sittlichkeitsdelikte) des Landeskriminalamtes für die Bekämpfung derartiger Delikte in St. Pölten zuständig.

Zur Bekämpfung der Vermögensdelikte kommen neben den von Ihnen genannten vier Beamten aus dem Stadtpolizeikommando St. Pölten noch insgesamt 60 Beamte des Landeskriminalamtes Niederösterreich, Referat 2, bzw. können Beamte anlassbezogen zur speziellen Bekämpfung dieser Deliktsart verwendet werden.

Wie von Ihnen bereits angeführt, ist es im neuen Modell auch vorgesehen, dass die Beamten auf Inspektionsebene verstärkt in die Bekämpfung der Kriminalität eingebunden werden. Dadurch sollen Synergien künftig noch besser genutzt werden und alle Exekutivbeamten zur Bekämpfung der Kriminalität vermehrt herangezogen werden.“

**Beschluss mit Stimmenmehrheit** in der Sitzung des Ausschusses am 29. Juni 2004:

Erlidigung durch Kenntnisnahme des Ausschussberichtes.

### **Bürgerinitiative Nr. 6**

eingbracht von Mag. Dr. **Vrtala** betreffend „Rückstellung des Ausbaus der Schnellstraße S1 (Abschnitt B8, Angerer Straße bis zur B7, Brünner Straße) und Neuplanung dieses Abschnitts mit Neubewertung der untersuchten Varianten auf der Grundlage der von der Gemeinde Wien vorgelegten neuen Daten (SUPer NOW)“

Mag. Dr. Aharon **Vrtala** hat als Erstunterzeichner folgende Bürgerinitiative dem Nationalrat unterbreitet:

„Der Nationalrat wird ersucht, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufzufordern, den Ausbau des Abschnitts B8 bis B7 der Schnellstraße S1 zurückzustellen, bis der Abschnitt B8 - 6. Donauquerung - Schwechat fertig gestellt ist, sowie eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung dieses Abschnitts zu veranlassen, welche die neuen, von der Gemeinde Wien in der ‚SUPerNOW‘-Studie publizierten Daten berücksichtigt.

Wir fordern außerdem, dass den Bürgern in einem echten Mediationsverfahren die Möglichkeit zur Mitgestaltung gegeben wird.

Begründung:

1. Der verkehrsanziehende Effekt durch die S1 ohne die Möglichkeit eines Abflusses auf eine 6. Donauquerung birgt die Gefahr, dass die A23 - Südosttangente einer zusätzlichen unzumutbaren Belastung ausgesetzt wird.
2. Im vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung eingereichten Vorprojekt zur S1 (vormals B305, Wiener Nordostrand Straße) werden für die Nutzen-Kosten-Untersuchung 30.000 KFZ/24h (2015) zugrunde gelegt. Die im April 2003 von der Gemeinde Wien vorgelegte Abschlussstudie zur Strategischen Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wien (SUPer NOW) prognostiziert dagegen für ebendiesen Abschnitt der S1 zwischen 80.000 und 90.000 KFZ/24h (2021). Der offensichtlich nicht mehr aktuelle Wert aus dem Vorprojekt führt zu einem völlig verzerrten Ergebnis in der Nutzen-Kosten-Untersuchung insbesondere bei den Lärmwerten, wo bei Einsetzen des neuen Wertes der Grenzwert in der Intensität um das Dreifache überschritten wird.“

In seiner Sitzung am 9. Juli 2003 hat der Ausschuss beschlossen, Stellungnahmen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, des Bundesministeriums für Gesundheit und Frauen, des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung sowie des Amtes der Wiener Landesregierung einzuholen.

Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der gegenständliche Abschnitt der S 1 ist Teil einer umfassenden Netzerweiterung für das hoch-rangige Straßennetz in der Ostregion, die aufgrund der EU-Erweiterung im Jahr 2004 so rasch wie möglich zur Verfügung stehen muss.

Die gesamte Netzerweiterung, die in Wien eine 6. Donauquerung und die Nordostumfahrung bis zur B 8 sowie die Verlängerung der Donauferautobahn bis zum Knoten Lobau und die S 2 Wiener Nordrand-schnellstraße Umfahrung Stüssenbrunn umfasst, ist zeitlich so abzustimmen, dass das gesamte Netz inklusive Nordostumfahrung spätestens 2011/12 verkehrswirksam werden kann. Damit soll sichergestellt werden, dass der Nord-Süd-Verkehr maximal weitere zwei bis drei Jahre über die A 23 abgewickelt werden muss, weil deren Kapazitäten für einen längeren Zeitraum nicht ausreichen.

Eine Evaluierung der Verkehrsprognosen hat ergeben, dass die in der SUP angegebene Prognose für 2021 von mehr als 80.000 Kfz/Tag auf überhöhte Annahmen bei der Wirtschaftsentwicklung sowie der Betriebsansiedlung und dem Mobilitätsverhalten zurückzuführen ist. Die aktuellsten Prognosen für das Jahr 2021 liegen bei etwa 37.000 Kfz/Tag. Diese Werte werden auch dem UVP-Verfahren zugrunde gelegt. Das heißt auch, dass die dem Vorprojekt zugrunde gelegten Werte von ca. 32.000 Fahrzeuge/Tag im Jahr 2015 den aktuellen Prognosen weitgehend entsprechen.

Die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Erklärung eines Bundesstraßenplanungsgebietes im Bereich der Gemeinden Deutsch-Wagram, Gerasdorf bei Wien, Pöchlendorf, Wolkersdorf im Weinviertel und Großbersdorf gemäß § 14 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 86, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 50/2002 (BStG 1971), ist bereits ergangen (siehe BGBl. II Nr. 354/2003 vom 6. August 2003).“

Die vom Bundesministerium für Gesundheit und Frauen übermittelte Stellungnahme hat folgenden Wortlaut:

„Grundsätzlich ist festzuhalten, dass seriöse Aussagen zu den gesundheitlichen Auswirkungen der in Rede stehenden Straßenprojekte nur auf der Grundlage von eingehenden technischen Unterlagen über die Lärm- und Schadstoffmissionen bei den betroffenen Anrainern möglich sind, solche Unterlagen dem Bundesministerium für Gesundheit und Frauen jedoch nicht zur Verfügung stehen.

Im Übrigen darf auf das geltende Bundesstraßengesetz (insbesondere § 7) sowie das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 verwiesen werden, wonach bei der Planung von Bundesstraßen auf die Umweltverträglichkeit Rücksicht zu nehmen ist bzw. größere Straßenbauvorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind. Demnach wären in der Planungsphase auch die Lärm- und Schadstoffauswirkungen durch einschlägige Sachverständigengutachten zu beurteilen. Das Bundesministerium für Gesundheit und Frauen geht davon aus, dass dies von den dafür zuständigen Behörden auch so gehandhabt wird.“

Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung gab folgende Stellungnahme ab:

„Bei der von der Gemeinde Wien beauftragten Studie SUPER NOW handelt es sich hinsichtlich der Bearbeitungstiefe und des Projektstatus um eine Machbarkeitsstudie, welche inhaltlich und methodisch (es wurde in der SUPER NOW keine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt) nicht mit dem Vorprojekt zur S1 im Abschnitt B7 - B8, welches im Auftrag des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung im Jahr 2002 erstellt wurde, vergleichbar ist.

Wie den Unterlagen zur SUPER NOW zu entnehmen ist, wurden bei dieser Studie keinerlei Verkehrserhebungen (weder Zählungen noch Befragungen) durchgeführt. Die dem Verkehrsmodell zugrunde liegenden Matrixdaten dürften somit synthetisch und ohne empirische Grundlagen erzeugt worden sein.

Die in der SUPER NOW errechneten täglichen Kfz-Fahrten auf der S1, Wiener Außenring-Schnellstraße (je nach Szenario zwischen ca. 83.000 und 89.000 Kfz/24 h) können nicht nachvollzogen werden, zumal auch die Verkehrsstärke der benachbarten Straßenzüge (A5 Nord-Autobahn und die S1 im Abschnitt zwischen B7 und B6) deutlich geringere Werte aufweist. Aus der Verkehrserzeugung der Umlandgemeinde können diese Zahlen ebenfalls nicht begründet werden.

Die von der Bürgerinitiative Nr. 6 angeführte Befürchtung der Überlastung der A23 Südosttangente (Begründung 1) wurde weder in der SUPER NOW noch im Vorprojekt des Landes Niederösterreich bestätigt. Im Gegenteil, sowohl A23 und vor allem das untergeordnete Straßennetz im Planungsraum werden in beiden Arbeiten in allen vergleichbaren und maßgebenden Varianten deutlich entlastet.“

Das Amt der Wiener Landesregierung legte folgende Stellungnahme vor:

„Der gegenständliche Abschnitt der S1 ist Teil einer umfassenden Netzerweiterung für das hochrangige Straßennetz in der Ostregion, das aufgrund der EU-Erweiterung im Jahr 2004 so rasch wie möglich zur Verfügung stehen muss. Aus der Sicht der Stadt Wien ist die gesamte Netzerweiterung, die in Wien die Errichtung einer 6. Donauquerung und die Nordostumfahrung bis zur B8 sowie die Errichtung der Verlängerung der Donauuferautobahn bis zum Knoten Lobau und die S2 Wiener Nordrandschnellstraße Umfahrung Süßenbrunn umfasst, zeitlich so abzustimmen, dass das gesamte Netz einschließlich Nordostumfahrung spätestens 2011/12 verkehrswirksam werden kann. Damit soll sichergestellt werden, dass der Nord-Süd-Verkehr nach Fertigstellung der A5 maximal weitere zwei bis drei Jahre über die A23 abgewickelt werden muss, weil deren Kapazitäten für einen längeren Zeitraum nicht ausreichen.

Eine Evaluierung der Verkehrsprognosen von Dr. Snizek hat ergeben, dass die in der SUP angegebene Prognose für 2021 (mehr als 80.000 Kfz/Tag) auf überhöhte Annahmen bei der Wirtschaftsentwicklung und Betriebsansiedlung sowie beim Mobilitätsverhalten zurückzuführen sind. Die aktuellsten Prognosen für das Jahr 2021 liegen bei etwa 37.000 Kfz/Tag. Diese Werte werden auch dem UVP-Verfahren zugrunde gelegt. Das heißt auch, dass die dem Vorprojekt zugrunde gelegten Werte (ca. 32.000 Kfz/Tag im Jahr 2015) den aktuellsten Prognosen weitgehend entsprechen.

Zusammenfassung:

Es ist daher auch im Interesse Wiens, dass der in Rede stehende - ca. 10 km lange - Abschnitt der S1 in der geplanten Form realisiert wird, weil andernfalls bei Realisierung der A5 Nordautobahn, die im Jahr 2009 in Betrieb gehen soll, eine massive Überlastung der Brünner Straße auf Wiener Gebiet in Floridsdorf entstehen würde. Von Seiten Wiens wird daher die plangemäße Realisierung der S1 zwischen B7 und B8, für die bereits eine Umweltverträglichkeitserklärung vorbereitet wird, und eine Verordnung nach § 14 BStG (Planungsgebiet) erlassen wurde, sehr befürwortet.“

**Beschluss mit Stimmenmehrheit** in der Sitzung des Ausschusses am 10. März 2004:

Erledigung durch Kenntnisnahme des Ausschussberichtes.

### **Bürgerinitiative Nr. 8**

eingebracht von Michael **Zieger** betreffend „Rückstellung des Ausbaus der Hochleistungsstraßen, die im Generalverkehrsplan vorgesehen sind, insbesondere des Ausbaus der S1 und der darin einmündenden Hochleistungsstraßen sowie Umsetzung von Alternativen“

Von Michael **Zieger** als Erstunterzeichner wurde folgende Bürgerinitiative dem Nationalrat unterbreitet:

„Der Nationalrat wird ersucht, den Ausbau der Hochleistungsstraßen, die im Generalverkehrsplan vorgesehen sind, insbesondere den vierspurigen Ausbau der S1 und der darin einmündenden Hochleistungsstraßen (Nordautobahn, Marchfeld-Schnellstraße, Donauuferautobahn) zurückzustellen. Stattdessen sollen die jetzt schon vom Verkehr stark beeinträchtigten Gemeinden entlang dieser geplanten Straßen durch zweispurige Ortsumfahrungen entlastet werden. Vorhandene Mittel für den Ausbau der Infrastruktur sollen in den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel fließen. Um die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu unterstützen sind noch zahlreiche Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu setzen. Besonders die Verbindungen zu den künftigen EU-Mitgliedsländern Tschechien und Slowakei müssen rasch ausgebaut werden, um mit der Bahn eine attraktive Alternative zum LKW zu schaffen. Wir fordern, bereits jetzt in einem Mediationsverfahren (Strategische Umweltprüfung, SUP) auch die Bürger in die Planungsarbeiten einzubinden.

Begründung:

Die Lebensqualität in Korneuburg ist bereits jetzt durch die B3 und die A22 schwer durch den Verkehr beeinträchtigt. Durch den 4spurigen Ausbau der S1 und das erhöhte Verkehrsaufkommen durch die Schaffung einer Transitstrecke würde die Bevölkerung einer enormen Belastung ausgesetzt. Neueste Studien belegen die erhöhte Gesundheitsgefährdung von Autobahnanrainern (Abgase, Lärm, etc.). Wir fordern Sie daher auf, das Bestmögliche zum Schutz unserer Gesundheit zu unternehmen und uns nicht mit weiteren Hochleistungsstraßen zu gefährden.“

In seiner Sitzung am 4. November 2003 hat der Ausschuss beschlossen, eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen, welche folgenden Inhalt aufweist:

„Der Generalverkehrsplan wurde auf der Grundlage umfassender Studien, Erhebungen und Untersuchungen erstellt, wobei die Sicherung des Wirtschaftsstandorts Österreich, die Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs, der berechtigte Schutz von Anrainern und des Lebensraums und die Effizienz der eingesetzten Mittel gleichrangige Ziele waren. Im Zuge dieser Überlegungen, die durchaus bereits Elemente einer Strategischen Umweltprüfung mit einschlossen, war insbesondere auch der Lage Österreichs in der Mitte Europas Rechnung zu tragen.

Des Weiteren haben diese Untersuchungen aufgezeigt, dass der private Straßenpersonen- und Güterverkehr unter den gegebenen Rahmenbedingungen auch mit extrem verbesserten Alternativangeboten in nur vergleichsweise geringem Umfang tatsächlich auf die Schiene oder zum Öffentlichen Verkehr hin verlagert werden kann.

Zur Abdeckung des künftigen Anforderungsprofils und einer geregelten Führung der zu erwartenden Verkehrsströme in der erweiterten Europäischen Union ist die Schaffung der gegenständlichen Hochleistungsstraßen unabdingbar.

Das Verkehrsressort und alle Gebietskörperschaften, Infrastrukturbetreiber und Interessensvertreter, die an der Erstellung des GVP-Ö mitgewirkt haben, sind sich ihrer Verantwortung für die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger bewusst. Im Sinne einer tatsächlich auf Nachhaltigkeit orientierten Verkehrspolitik muss es daher das gemeinsame Ziel sein, auf gesamteuropäischer Ebene jene Überzeugungsarbeit zu leisten, die nötig ist, um über eine verursachergerechte Kostenanlastung faire und effiziente Bedingungen auf dem Verkehrsmarkt zu schaffen und eine auf Dauer nicht verträgliche Verkehrsentwicklung von ihren Wurzeln her zu verhindern.“

**Beschluss mit Stimmenmehrheit** in der Sitzung des Ausschusses am 10. März 2004:

Erledigung durch Kenntnisnahme des Ausschussberichtes.

### **Bürgerinitiative Nr. 16**

eingebracht von Karl **Honedler** betreffend „das Bundes-Tierschutzgesetz und die Zukunft unseres ländlichen Raums“

Der Abgeordnete zum Niederösterreichischen Landtag Karl **Honedler** hat als Erstunterzeichner dem Nationalrat folgende Bürgerinitiative unterbreitet:

„Die landwirtschaftliche Nutztierhaltung in Österreich ist durch die natürlichen Produktionsbedingungen im ländlichen Raum und die bäuerliche Besitzstruktur geprägt. In den Bergregionen stellt die Haltung von Nutztieren für viele Betriebe die einzige Nutzungsmöglichkeit des Grünlands dar. Diese naturnahe Bewirtschaftung ist Lebensgrundlage von 141000 bäuerlichen Betrieben und deren Familien sowie Ausgangspunkt für nachhaltigen Tourismus in sogenannten ‚wirtschaftlichen Ungunstlagen‘. Die Haltung landwirtschaftlicher Nutztiere und die Veredelung tierischer Produkte als Arbeitsplatz - und Einkommensfaktor für rund 400 000 Menschen ist daher für die Erhaltung des ländlichen Raums in seinen vielfältigen Funktionen als Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum unabdingbar.

Der Nationalrat wird daher ersucht, dafür Sorge zu tragen, dass folgende Anliegen im Bundes-Tierschutzgesetz Berücksichtigung finden:

- Regelung der konkreten Haltungsanforderungen im Gesetz und nicht auf Verordnungsebene, damit Planungssicherheit für die landwirtschaftlichen Betriebe gewährleistet ist
- Abwägung der Tierschutzinteressen mit den wirtschaftlichen Auswirkungen, damit der Fortbestand der bäuerlichen Familienbetriebe, die ihr Einkommen aus der tierischen Produktion beziehen, sichergestellt ist
- Bemessung von Übergangsfristen derart, dass die landwirtschaftlichen Betriebe nicht überfallsartig neue Investitionen tätigen müssen oder sich bereits getätigte Investitionen nicht mehr rechnen
- Tierschutz auf der Basis der einschlägigen EU-Regelungen, denn noch höhere Tierschutzstandards bringen keine Vorteile für den Tierschutz, sondern nur handfeste Nachteile für die österreichische Nahrungsmittelproduktion“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 29. Juni 2004:

Erledigung durch Kenntnisnahme des Ausschussberichtes.

## **II. Sonstiges**

Nachstehend werden jene Petitionen und Bürgerinitiativen aufgezählt, die der Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen in Verhandlung genommen hat und die nicht unter dem Abschnitt I anzuführen sind. Dies betrifft diesfalls jene Petitionen und Bürgerinitiativen, die auf Grund eines Ersuchens des Ausschusses vom Präsidenten des Nationalrates einem anderen Ausschuss zugewiesen worden sind. Für diese Petitionen und Bürgerinitiativen sieht das Geschäftsordnungsgesetz keine Berichtspflicht des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen vor. Eine Darstellung der Verhandlungsgegenstände erscheint allerdings sinnvoll.

## **1. Petitionen:**

### **Außenpolitischer Ausschuss:**

#### **Petition Nr. 31**

überreicht vom Präsidenten des Nationalrates sowie von den Abgeordneten Helga **Machne**, Dr. Michael **Spindelegger**, Mag. Dr. Alfred **Brader**, Mag. Karin **Hakl**, Klaus **Wittauer**, Johann **Ledolter**, Hermann **Krist** und Gerhard **Reheis** betreffend „Unterstützung für die gemeinsamen Probleme in der Europa-Region-Tirol“

Der Präsident des Nationalrates Dr. Andreas **Khol** sowie die Abgeordneten Helga **Machne**, Dr. Michael **Spindelegger**, Mag. Dr. Alfred **Brader**, Mag. Karin **Hakl**, Klaus **Wittauer**, Johann **Ledolter**, Hermann **Krist** und Gerhard **Reheis** haben dem Nationalrat folgendes Anliegen des Bundes der Tiroler Schützenkompanien, des Südtiroler Schützenbundes und des Welschtiroler Schützenbundes als Petition überreicht:

„In der Meinung, dass Probleme der Bevölkerung in der Europa-Region-Tirol (Bundesland Tirol, Südtirol und Trentino) gegenüber Brüssel oder den angrenzenden Nachbarstaaten nur in der gemeinsamen Zusammenarbeit mit den in dieser Region befindlichen Regierungen und den angrenzenden Nachbarn (Österreich, Italien, Bayern - BRD) gelöst werden können, ersuchen die anwesenden Schützenbünde das österreichische Parlament um Unterstützung für die gemeinsamen Probleme in der Europa-Region-Tirol.

#### 1. Transitproblematik:

Die Vertreter der Schützenbünde sind Realisten und wissen, dass in Europa eine starke Wirtschaft gebraucht wird, um Arbeitsplätze zu sichern und den erreichten Wohlstand der Bevölkerung zu halten bzw. zu verbessern. Gleichzeitig ist es aber auch in höchstem Ausmaß geboten, den Lebensraum der Bevölkerung im Rahmengebiet der Alpenkonvention sowie speziell entlang der Transitrouten dauernd und nachhaltig zu schützen, damit unsere schöne Heimat nicht nur für uns als Wirtschafts- und Lebensraum erhalten bleibt, sondern auch noch für unsere Kinder lebenswert bleibt. Wir ersuchen daher alle Politiker, sofort darauf einzuwirken, dass im Rahmengebiet der Alpenkonvention die im EU-Beitrittsvertrag (Protokoll Nr. 9) verankerte NOx-Emissionsreduktion dauerhaft und nachhaltig erreicht wird, der überflüssige Transit verboten wird, die Schiene als konkurrenzfähiges Unternehmen ausgebaut wird und bestimmte Güter gesetzlich nur mehr auf der Schiene transportiert werden dürfen. Gleichzeitig sind sofortige Maßnahmen vorzunehmen, die die infolge Lärm und Luftverschmutzung bereits aufgetretenen gesundheitlichen Probleme der Bevölkerung entlang der Transitrouten beseitigen und in Zukunft verhindern (wie z.B. Vorschreibung eines Dieselfilters durch die Südtiroler Landesregierung; Verhinderung der Mautflucht des LKW-Verkehrs durch Vorgabe der Benützung der Autobahnen und nicht der Bundes- und Landesstraßen in den Ortsbereichen).

#### 2. Trageverbot von historischen Waffen in Südtirol und im Trentino:

Mit Staatsvertrag zwischen der BRD und Österreich ist es gelungen, die traditionellen historischen Waffen der Schützen bzw. die Sportwaffen zu kulturellen Veranstaltungen bzw. Sportveranstaltungen in den jeweiligen Vertragsstaat problemlos mitzunehmen. Den Schützen aus dem Bundesland Tirol sowie aus Bayern ist es jedoch nach wie vor verboten, ihr Offizierssäbel und historische Waffen zu den kulturellen Veranstaltungen nach Südtirol und in das Trentino mitzunehmen. Wir ersuchen daher das Hohe Haus - in Anlehnung an den Mustervertrag mit der BRD - ein derartiges Abkommen mit der Republik Italien zu vereinbaren, damit die Tiroler Schützen (wie auch die Bayerischen Gebirgsschützen) - wie seit vielen hundert Jahren - wieder in allen Tiroler Landesteilen traditionell mit den zur Tracht gehörenden historischen Waffen ausrücken können.

#### 3. Toponomastikprobleme in Südtirol:

Die Schutzmacht Österreich wird ersucht, sich des Problems der Toponomastik in Südtirol anzunehmen und die historische Lösung der Schützenbünde (Absicherung der historisch gewachsenen ladinischen, deutschen und italienischen Orts- und Flurnamen unter gleichzeitiger Abschaffung der faschistischen Ortsnamen) zu unterstützen.“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 29. Juni 2004:

Ersuchen um Zuweisung an den Außenpolitischen Ausschuss.

### **Finanzausschuss:**

#### **Petition Nr. 34**

überreicht vom Abgeordneten Anton **Heinzl** betreffend „für die Erhöhung des amtlichen Kilometersgeldes“

Der Abgeordnete Anton **Heinzl** hat folgendes Anliegen des ARBÖ Niederösterreich dem Nationalrat als Petition überreicht:

„Seit 1997 hält das amtliche Kilometergeld, durch das entstandene Autokosten (Benzin, Steuer, Versicherung etc.) für die berufliche Nutzung des privaten Pkw bzw. Kombi abgegolten werden, unverändert bei 36 Cent pro Kilometer. Durch meine Unterschrift fordere ich die Regierung auf, diesen Satz auf mindestens 45 Cent zu erhöhen bzw den heutigen Erfordernissen anzupassen.“

**Beschluss mit Stimmenmehrheit** in der Sitzung des Ausschusses am 29. Juni 2004:

Ersuchen um Zuweisung an den Finanzausschuss.

#### **Justizausschuss:**

##### **Petition Nr. 12**

überreicht vom Abgeordneten Mag. Johann **Maier** betreffend „Frächterskandale“

Der Abgeordnete Mag. Johann **Maier** überreichte dem Nationalrat folgende Petition:

„Petition Frächterskandale: Illegale Beschäftigung darf kein Kavaliersdelikt bleiben! Sozialbetrug ist Diebstahl und Diebstahl muss strafrechtlich verfolgt werden!

Bis heute hat die österreichische Bundesregierung aus den nationalen und internationalen ‚Frächterskandalen‘ offensichtlich nicht viel gelernt. Die zuletzt vorgenommenen gesetzlichen Änderungen (zB. Konjunkturbelebungsgesetz 2002) haben nicht ausgereicht, das Schwarzunternehmertum in Österreich effektiv zu bekämpfen, um vor Verstößen gegen das Fremdenrecht, vor illegaler Beschäftigung, Steuerhinterziehung und Sozialbetrug in der Speditionswirtschaft abzuschrecken. Ein umfassendes Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz wurde trotz öffentlicher Bekenntnisse bis heute nicht vorgelegt und beschlossen. Schätzungen über das Volumen der Wertschöpfung aus der Schwarzarbeit in Österreich bewegen sich zwischen €7,3 Milliarden und €22,5 Milliarden. Ziel eines Gesetzesvorschlages ist es daher, Beschäftigungsmöglichkeiten zu ordnungsgemäßen Entgelt- und Arbeitsbedingungen sicherzustellen und Schwarzarbeit weitgehend auszuschließen. Nicht zu Erwerbszwecken erfolgende Hilfeleistungen, wie die gegenseitige Unterstützung im Familien-, Freundes- oder Nachbarschaftskreis fallen nicht darunter und sollen durch neue gesetzliche Regelungen nicht beeinträchtigt werden.

So wurden beispielsweise in den letzten Monaten in Österreich weiterhin LKW-Fahrer nicht wie vorgeschrieben nach Stunden, sondern nach gefahrenen Kilometern bezahlt. Überstunden wurden als Diäten abgegolten. Speditionsunternehmer ersparten sich damit Millionenbeträge an vorenthaltenen Sozialversicherungsabgaben und Lohnsteuer. Die persönlichen Nachteile haben die LKW-Fahrer spätestens mit Pensionsantritt zu tragen, weil nun auch der Durchrechnungszeitraum für den Pensionsanspruch ausgedehnt wurde. Auch das Modell der stillen Gesellschafter, beispielsweise der Spedition Karl Augustin, ist ein klares Umgehungsgeschäft zu Lasten der Fahrer und des österreichischen Steuer- und Sozialversicherungsbeitragszahlers. Dasselbe gilt für die bilateralen Grenzgänger- und Praktikantenabkommen (z.B. Ungarn).

Illegale Beschäftigung in der Transportwirtschaft gilt in der österreichischen Rechtsordnung weiterhin als Kavaliersdelikt, weil dieses Delikt auch in Zukunft mit einem zahnlosen Verwaltungsstrafverfahren und nicht gerichtlich nach dem Strafgesetzbuch verfolgt wird. Die zuletzt erfolgte ‚moderate‘ Erhöhung der Verwaltungsstrafsätze um ein Drittel, nämlich von €700,- auf €1.000,- werden diese Schwarzunternehmer auch in Zukunft aus der Portokassa bezahlen.

Zudem sind bis heute noch keine Abschöpfungsregelungen des aus dieser sozial- und rechtswidrigen Tätigkeit gewonnenen wirtschaftlichen Vorteils- und Regressmöglichkeiten für geschädigte Mitkonkurrenten gesetzlich festgelegt worden. Dies ist ebenfalls völlig unverständlich.

Während Betrug (§§146-148 StGB) nach dem Strafgesetzbuch einen Tatbestand darstellt, der gerichtlich zu verfolgen ist, ist organisierter ‚Sozialbetrug‘ in Österreich weiterhin ein Verwaltungsstrafdelikt. Der österreichische Frachter Karl Kralowetz wurde am 12. Juni 2003 in einem Strafprozess in München rechtskräftig verurteilt. In diesem wurde ihm vorgeworfen, im Laufe von etwa drei Jahren 3.427 osteuropäische LKW-Lenker illegal ohne Sichtvermerk oder Aufenthaltstitel in die EU geschleust und diese ohne Sozialversicherung eines EU-Landes unter katastrophalen Arbeitsbedingungen beschäftigt zu haben. Er wurde zu drei Jahren und 8 Monaten Gefängnis verurteilt, aber nur wegen ‚Einschleusens‘. In Deutschland ist dieses Delikt mit bis zu 10 Jahren Haft bedroht. In Österreich wäre dies nur ein Verwaltungsstrafdelikt, allerdings wird nun ein Finanzstrafverfahren nicht ausgeschlossen.

Wenn jemand seinen Arbeitnehmern bewusst und vorsätzlich Arbeitsentgelt und durch Nichtanmeldung zur Sozialversicherung die soziale Sicherheit vorenthält, was ist denn das anderes als Betrug im strafrechtlichen Sinn? ‚Sozialbetrug‘ ist Diebstahl und Diebstahl ist gerichtlich zu bestrafen!

Auch nach Ansicht des Bundesministers für Justiz, Dr. Dieter Böhmdorfer, sollte die gewerbsmäßige Organisation von Schwarzarbeit und auch die führende Tätigkeit im Rahmen der Verhinderung einer größeren Zahl von illegal erwerbstätigen Personen gerichtlich strafbar sein (XXII. GP Nr. 266/AB). Daneben wird auch zu prüfen sein, ob die Nichtanmeldung von Arbeitnehmern oder Arbeitnehmerinnen zur Sozialversicherung derzeit ausreichend sanktioniert ist (vgl. etwa § 111 ASVG: maximal € 3.630 Geldstrafe), so der Justizminister.

Die Übertragung der Kontrollkompetenzen an die Zollbehörden (BMF) war grundsätzlich zu begrüßen. Völlig unverständlich bleibt aber, dass die Zollorgane nur für die Kontrolle der illegalen Beschäftigung nach dem Ausländerbeschäftigungsgesetz zuständig sind. Kontrollen jeder illegalen Beschäftigung von In- wie Ausländern und jede Form von Umgehungshandlungen, die darauf abzielen, arbeitsrechtliche Vorteile zu erzielen, Steuer- und Beitragshinterziehung zu begehen, sollte daher von den Zollorganen des BMF kontrolliert werden müssen.

Auch die Erhöhung der diesbezüglichen Planposten im BMF von vorerst 38 auf 98 wird kaum zu einer wesentlichen Verbesserung der Kontrolleffizienz führen. Im Vergleich zu 400 Zöllnern, die in Bayern die illegale Beschäftigung bekämpfen, liegt Österreich weiterhin zurück. Die Maßnahmen, die zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Behörden, die bei der Kontrolle der illegalen Beschäftigung tätig sind, gesetzt wurden, bedeuten zwar einen kleinen Fortschritt, können aber die fehlenden strafrechtlichen Bestimmungen und Sanktionen nicht ersetzen.

Befürchtet wird, dass mit der Erweiterung der Europäischen Union sich die Probleme verstärken und verlagern werden.

Die Unterzeichner dieser Petition sowie die Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr (HTV) fordern daher die Mitglieder des Österreichischen Nationalrats auf, nachstehende Maßnahmen legislativ umzusetzen:

1. Die Einführung eines gerichtlichen Strafrechtstatbestandes ‚Sozialbetrug‘ analog zur Regelung in Deutschland.
2. Abschreckende Strafsätze im (Verwaltungs-)Strafrecht beim Nachweis gewerbsmäßiger organisierter illegaler Beschäftigung von Dienstnehmer/innen.
3. Gesetzliche Regelung zur Abschöpfung des wirtschaftlichen Vorteils bei jenen Unternehmen, die Vorteile aus illegaler Beschäftigung und Sozialbetrug gezogen haben.
4. Erweiterung des Sanktionenkataloges, so dass in Extremfällen auch Arbeitsgegenstände und andere Arbeitsmittel beschlagnahmt werden können (z.B. LKW).
5. Die Zollorgane müssen mit umfassenden Kompetenzen bei der Bekämpfung der illegalen Beschäftigung von In- und Ausländern und bei der wirksamen Bekämpfung des Sozialbetruges (z.B. durch Umgehung abgabenrechtlicher Bestimmungen) ausgestattet werden.
6. Ein Schwarzunternehmerbekämpfungsgesetz unter Berücksichtigung der geschilderten Problemstellungen zu beschließen.“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 10. März 2004:

Ersuchen um Zuweisung an den Justizausschuss.

#### **Petition Nr. 22**

überreicht von den Abgeordneten Mag. Johann **Maier**, Stefan **Prähauser**, Mag. Hans **Langreiter**, Konrad **Steindl**, Franz **Eßl**, Franz Xaver **Böhm**, Peter **Haubner**, Mag. Eduard **Mainoni**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Erika **Scharer** betreffend „Plattform gegen den Gebührennepp“

Die Abgeordneten Mag. Johann **Maier**, Stefan **Prähauser**, Mag. Hans **Langreiter**, Konrad **Steindl**, Franz **Eßl**, Franz Xaver **Böhm**, Peter **Haubner**, Mag. Eduard **Mainoni**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Erika **Scharer** haben folgende Petition dem Nationalrat überreicht:

„Was uns bewegt

Salzburgs Familien, Wohnungskaufende und Wohnbauförderungsbezieher der letzten fünf Jahre sind ob der sozialen Kälte des Justizministeriums sprachlos und verärgert.

- > Ja, manche sind auch verzweifelt und wissen nicht, wie sie die plötzlichen Forderungen begleichen sollen!
- > Unerwartete Gebührennachforderungen bis € 7000,- bringen die meisten Familien in finanzielle Schwierigkeiten!
- > Über 4000 Betroffene fordern eine unbürokratische Sofortlösung durch den Justizminister!
- > Keine rückwirkenden Vorschreibungen mehr, kein Gebührennepp!
- > Unbürokratische Rückzahlung bereits einbezahlter Beträge (einige Familien ziehen bereits vor den VwGH, VfGH, weil sie in zweiter Instanz verloren haben!)
- > Was ist ein Vertrag zwischen Land und Bund noch wert?
- > Die Gültigkeit des Bund/Land-Vertrages (Art. 15a ) muss bleiben.
- > Verankerung der einheitlichen Gebührenbefreiung im Wohnbauförderungsgesetz (§53 Abs3).
- > Die derzeitige Vorgangsweise des Justizministeriums wird als willkürlich und als Ungleichbehandlung empfunden.
- > Die Rechtssicherheit sowie der Vertrauensgrundsatz sind gefährdet!

Daher hat sich die Bürgerinitiative ‚Plattform gegen den Gebühren-Nepp‘ formiert.

Im Land Salzburg unterstützen bereits Vertreter aller im Landtag vertretenen Parteien, also von ÖVP, SPÖ, FPÖ und Bürgerliste die berechtigten Anliegen.

Das Land Salzburg hat ebenfalls bereits reagiert und diesbezüglich eine Klage beim Verfassungsgerichtshof eingebracht.“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 29. Juni 2004:

Ersuchen um Zuweisung an den Justizausschuss.

#### **Verfassungsausschuss:**

##### **Petition Nr. 11**

überreicht von den Abgeordneten Theresia **Haidlmayr**, Mag. Christine **Lapp**, Dr. Franz-Joseph **Huainigg** und Dr. Helene **Partik-Pablé** betreffend „Chancengleichheit gehörloser Menschen im österreichischen Bildungssystem“

Die Abgeordneten Theresia **Haidlmayr**, Mag. Christine **Lapp**, Dr. Franz-Joseph **Huainigg** und Dr. Helene **Partik-Pablé** haben folgende der Bürgerinitiative Nr. 5 gleichlautende Petition dem Nationalrat überreicht:

„BürgerInneninitiative für Chancengleichheit gehörloser Menschen im österreichischen Bildungssystem

Die Unterzeichneten setzen sich für die Gleichbehandlung aller Menschen ein, das bedeutet insbesondere den gleichberechtigten Zugang zu Bildung und Wissen auch für Gehörlose. Das Recht auf eine Muttersprache ist Grundvoraussetzung und Schlüssel für Bildung, Ausbildung und Wissenserwerb und damit für die Gesamtheit aller Chancen in der eigenen Lebensplanung. Nur die österreichische Gebärdensprache (ÖGS) ermöglicht es gehörlosen Menschen in Österreich, jene Sprachkompetenz zu entwickeln, die hörende Menschen in Lautsprachen, zB. Deutsch, erreichen.

Das Abdrängen von gehörlosen Menschen in die für sie nicht einmal durchschnittlich erlernbare Lautsprache ist eine Diskriminierung und macht tausende gehörlose Menschen unnötigerweise zu lebenslangen ‚Sozialfällen‘. Auf jeden Fall schränkt sie deren Bildungs- und somit soziale Aufstiegschancen drastisch ein.

Die Unterzeichneten halten deshalb weiterhin die Anerkennung der österreichischen Gebärdensprache als nicht-ethnische Minderheitensprache für unbedingt notwendig. Darüber hinaus ist eine umfassende Neuorientierung im Bereich der Gehörlosenbildung notwendig. Dies betrifft die Bereiche Frühförderung, Schulen, Berufsausbildung und Universitäten.

Die Unterzeichneten unterstützen und fordern folgende konkrete Maßnahmen:

Frühförderung:

- Früherkennung von gehörlosen Babies und Kleinkindern sowie Elternschulung;
- Errichtung von neutralen Beratungsstellen unter Einbeziehung qualifizierter gehörloser Mitarbeiter für Eltern von gehörlosen Kindern (die existierenden Beratungseinrichtungen beschränken sich auf die einseitige, oft rein medizinische Darstellung der Gehörlosigkeit als ‚Defekt‘ und versprechen deren - in Wahrheit nie zufriedenstellend mögliche - Behebung durch medizinische Maßnahmen. Bera-

tung über Gebärdensprache, Gehörlosenkultur und Bildungschancen wird derzeit überhaupt nicht angeboten);

- rechtzeitige kostenlose Gebärdensprachkurse für Eltern und Kinder mit gehörlosen Fachleuten als wesentliche Grundlage für den geeigneten vorschulischen Spracherwerb;
- Förderung im Kindergarten und in der Volksschule: Einsatz bilingualer Förderungs- und Bildungsmaßnahmen unter Einbeziehung der Gebärdensprache.

Schule:

- Hörende LehrerInnen, die gehörlose SchülerInnen unterrichten, müssen die Gebärdensprache beherrschen und nach gebärdensprachlichen Standards beurteilt werden. Gehörloses Fachpersonal sollte Prüfungsfunktionen ausüben. (Nach aktueller Rechtslage müssen in Österreich LehrerInnen an Gehörlosenschulen die Gebärdensprache NICHT können. Ein überwiegender Teil hat nicht einmal Grundkenntnisse der Gebärdensprache!);
- Die Qualität der Gehörlosenbildung, geschehe sie nun integrativ oder speziell, muss auf den Standard der Regelschulausbildung angehoben werden. Der Lehrplan an Schulen muss die Fächer ‚Gehörlosenstudien‘ und ‚Gebärdensprachstudien‘ sowie bilinguale Methoden (Einsatz von Gebärdensprache und Schrift-/Lautsprache sowohl als Unterrichtssprache als auch Unterrichtsgegenstand) einschließen. Gehörloses Fachpersonal soll diese Fächer unterrichten;
- Die Adaptierung von völlig sinnlosen Unterrichts- und Prüfungsformen ist notwendig (z.B. schriftliche Englischprüfung statt wie bisher mündliche, keine Musikerziehung für gehörlose SchülerInnen, statt dessen spezielle Gebärdensprache für gehörlose LehramtsanwärterInnen und KindergärtnerInnen, sie beinhaltet Vermittlung der Gebärdensprache als Kunstform wie Gebärdenlieder, -poesie etc.);
- Angleichung des Sonderschullehrplanes an den Regellehrplan mit Schwerpunkt auf bilingualem Unterricht und der Gebärdensprache als eigenem Unterrichtsfach;
- Themen wie z.B. Gehörlosenkunst, Gehörlosen-Geschichte müssen verpflichtend in den Lehrplan eingebaut werden;
- Entwicklung und Förderung von visuellen Lehrmitteln (siehe z.B. das Angebot des Dänischen Lehrmittelzentrums Døveskolerner Materialcenter);
- Neuorientierung des ‚Ausbildungslehrganges zum Lehramt für gehörlose und schwerhörige Kinder‘ mit Erhöhung des Besuchs des Gebärdensprachkurses von derzeit 40 auf 510 Stunden mit Prüfung, (siehe z.B. das in Schweden praktizierte Modell).

Berufsausbildung:

- Gehörlose müssen die Möglichkeit haben, eine Berufsausbildung IHRER Wahl zu treffen, und dürfen an diesem selbstgewählten Weg nicht durch Sprachbarrieren gehindert werden. In Ausbildung stehende Jugendliche müssen ein Recht auf kostenfreie Begleitung durch DolmetscherInnen haben;
- Gehörlose ArbeitnehmerInnen müssen bei wichtigen Besprechungen, Teamsitzungen etc. eine Dolmetscherin/einen Dolmetscher zu Verfügung gestellt bekommen;
- Der diskriminierende Ausschluss von gehörlosen PädAk-Studierenden muss beseitigt werden. (Derzeit erhalten PädAk-AbsolventInnen - mit Begründungen wie die Unfähigkeit, Musikunterricht durchzuführen - nur ein ‚Zertifikat‘, aber kein Lehramtszeugnis. Diese AbsolventInnen bleiben so in der Hierarchie von Gehörlosenschulen immer nur ‚HelferInnen‘, obwohl gerade sie für die Kinder unersetzliche Ansprechpersonen sind.)
- Gehörlose müssen in Berufen, die besonders gehörlosenrelevant sind und in denen es derzeit ein großes Defizit an gehörlosen SpezialistInnen gibt, besonders gefördert werden (LehrerInnen, SprachwissenschaftlerInnen, ÄrztInnen etc.)

Universitäten:

- Der Zugang zu höherer Bildung muss auch für Gehörlose möglich sein. Das vom Bundessozialamt bereitgestellte Budget für DolmetscherInnen reicht nicht, um den durchgängigen Besuch und die aktive Teilnahme an Vorlesungen und Seminaren zu sichern. Studierende müssen ein Recht auf DolmetscherInnen haben, wo sie es als notwendig empfinden.“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 10. März 2004:

Ersuchen um Zuweisung an den Verfassungsausschuss.

**Verkehrsausschuss:****Petition Nr. 1**

überreicht von den Abgeordneten Dr. Johannes **Jarolim** und Kurt **Eder** betreffend "Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen für MotorradfahrerInnen"

Die Abgeordneten Dr. Johannes **Jarolim** und Kurt **Eder** überreichten dem Nationalrat folgende Petition:

„Konkret liegen folgende Anliegen der Plattform ‚MotorradfahrerInnen für Veränderungen‘ vor:

1. Verwendung eines Wechselkennzeichens zwischen Auto und Motorrad soll zulässig sein
2. Busspuren sollen von Motorrädern befahren werden dürfen
3. Anbau- und Zubehör-Teile mit EU-/CE- Zertifikat sollen ohne neuerliche Typisierung verwendet werden dürfen.

Ziel dieser Forderungen soll sein, die sachlich nicht gerechtfertigte Unterscheidung zwischen Auto und Motorrad zu beseitigen. Weiters eine Verwaltungsvereinfachung durch die Zulassung von bereits durch die EU geprüfte und als verkehrstauglich empfundene Zusatzteile, ohne nochmalige Typisierung in Österreich.

**Beilage:**

Die Plattform ‚Motorradfahrer/Innen für Veränderungen‘ wendet sich, stellvertretend für 480.000 angemeldete Motorräder und deren Besitzer/-innen mit folgenden Anliegen an Sie:

- Die Verwendung eines Wechselkennzeichens zwischen Auto und Motorrad soll zulässig sein  
Wer z.B. im Sommer Motorrad fährt und im Winter Auto, soll nicht beide Fahrzeuge einzeln anmelden müssen. Das ergibt auch weniger verstellte Parkplätze durch die nicht benutzten Fahrzeuge.
- Busspuren sollen von Motorrädern befahren werden dürfen  
Ein Befahren der Busspuren verbessert den Verkehrsfluss und erhöht die Sicherheit der gefährdeten Einspurigen im Stau. Wir erhoffen uns dadurch auch eine Senkung der Unfallzahlen.
- Anbau- und Zubehör-Teile mit EU-/CE-Zertifikat sollen ohne neuerliche Typisierung verwendet werden dürfen  
Teile, die in anderen EU-Staaten als verkehrssicher deklariert werden, können in Österreich nicht verkehrsgefährdend sein. Es geht nicht darum, übermäßig laute Auspuffanlagen zu legalisieren. Verwaltungsvereinfachung bedeutet aber, dass im EU-Raum zugelassene Austausch- oder Zubehörteile mit EEC/ECE-Prüfzertifikat unbürokratisch, also ohne besondere Eintragung in den Fahrzeugpapieren, am Motorrad verwendet werden dürfen.

Die große Anzahl an Motorradfahrer/-innen gibt Ihnen diese Anliegen und Wünsche mit auf Ihren Weg zur kommenden Wahl zum Österreichischen Nationalrat. Wir ersuchen Sie, diesen berechtigten Forderungen zur Umsetzung zu verhelfen. DANKE!“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 10. März 2004:

Ersuchen um Zuweisung an den Verkehrsausschuss.

**Petition Nr. 29**

überreicht vom Abgeordneten Mag. Kurt **Gaßner** betreffend „zur Unterstützung der Mobilfunkpetition vom 7. Mai 2003 der WHO und der Europäischen Kommission“

Der Abgeordnete Mag. Kurt **Gaßner** hat dem Nationalrat folgende Petition überreicht:

„Der Gemeinderat der Marktgemeinde Schwertberg hat in seiner Sitzung vom 15. April 2004 einstimmig beschlossen, die Mobilfunkpetition vom 7. Mai 2003 der WHO und der Europäischen Kommission zu unterstützen und stellt den Antrag auf Behandlung im Petitionsausschuss des Landes Oberösterreich. und der Bundesregierung.

Die zentralen Forderungen lauten:

1. Unverzüglicher Start des bereits seit langem in Aussicht gestellten interministeriellen und interdisziplinären ‚Runden Tisches‘ mit Beteiligung der Plattform Mobilfunk-Initiativen zur Erarbeitung eines Gesetzes zum Schutz vor elektromagnetischen Feldern;

2. Erstellung eines auch für die Öffentlichkeit zugänglichen Immissionskatasters für Mobilfunksender (z.B. Vorbild Italien);
3. Industrieabhängige Überprüfung und Monitoring nach Errichtung von Anlagen (z.B. Vorbild Italien);
4. Interdisziplinäre Abklärung der von der Bevölkerung berichteten und mit der Errichtung von Mobilfunksendern in Zusammenhang gebrachten Störungen des Wohlbefindens und akuter gesundheitlicher Reaktionen und Störungen (mit Einbeziehung niederfrequenter Körperschallmessungen);
5. Maßnahmen bis zur Realisierung des Gesetzes zum Schutz vor nicht-ionisierender Strahlung;
6. Sanierungsmaßnahmen für bereits bestehende Anlagen;
7. Klärung der Haftungsfrage;
8. Intensivierung der Anstrengungen auf nationaler und internationaler Ebene, um unverzüglich, basierend auf der derzeitigen wissenschaftlichen Datenlage massive Forschungen in Richtung technischer Minimierung der Strahlenbelastung sowohl der Handybenutzer als auch der passiven Konsumenten (Gesamtbevölkerung) und der Anrainer von Mobilfunksendern einzuleiten;
9. Musterverträge für Mobilfunk-Bestandsverträge mit Verpflichtung der Mobilfunkbetreiber zur Abklärung typischer Anrainerbeschwerden und Verzicht auf die einseitige 20-jährige Unkündbarkeit;
10. Verpflichtende Gewerbeberechtigung (Maklerkonzession) für die Akquisiteure von Mobilfunk-Bestandsverträgen zwischen Bestandsgebern (Grundstücksbesitzer) und Bestandsnehmern (Mobilfunkbetreiber). Wir wollen an dieser Stelle ausdrücklich festhalten, dass die Unterzeichner dieser Petition nicht prinzipiell gegen mobile Kommunikation auftreten. Wir treten jedoch für eine gesundheitsverträgliche Errichtung der erforderlichen Infrastruktur unter Wahrung demokratischer Rechte und Verantwortung für die Volksgesundheit ebenso ein wie für die Klärung weiterer offener Fragen wie z.B. Arbeitnehmerschutz (Handys als Betriebsmittel, ungeklärte Fragen bei Dacharbeiten etc.) und die Intensivierung der nationalen und internationalen Forschungsbemühungen für eine Minimierung der Strahlenbelastung für die Gesamtbevölkerung, die Anrainer von Mobilfunksendern und die Handybenutzer;
11. Benutzung der Sendemasten durch mehrere Mobilfunkbetreiber.

Nachdem auch die Bevölkerung in der Gemeinde Schwertberg davon betroffen ist und die Betreiber der Sendeanlagen in vielen Fällen nicht einmal der mit dem Gemeindebund vereinbarten Informationspflicht nachkommen, ist ein gemeinsamer Appell an die Landes- und Bundesregierung im Sinne der Mobilfunkpetition nötig.“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 29. Juni 2004:

Ersuchen um Zuweisung an den Verkehrsausschuss.

## **2. Bürgerinitiativen:**

### **Verfassungsausschuss:**

#### **Bürgerinitiative Nr. 5**

eingbracht von Mag. Helene **Jarmer** betreffend „Chancengleichheit gehörloser Menschen im österreichischen Bildungssystem“

Mag. Helene **Jarmer** hat als Erstunterzeichnerin die mit der Petition Nr. 11 wortgleiche Bürgerinitiative, welche vom Österreichischen Gehörlosenbund getragen wurde, eingebracht. Der Text der Bürgerinitiative ist der Petition Nr. 11 zu entnehmen.

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 10. März 2004:

Ersuchen um Zuweisung an den Verfassungsausschuss.

### **Verkehrsausschuss:**

#### **Bürgerinitiative Nr. 17**

eingbracht von Johann **Takacs** betreffend „gegen den Ausbau der B 303 als Schnellstraße und in Folge als zukünftige Autobahn“

Johann **Takacs** hat als Erstunterzeichner folgende Bürgerinitiative dem Nationalrat unterbreitet:

„Der Nationalrat wird ersucht, gegen diese Verkehrspolitik in Ost-Österreich lenkend einzugreifen.

Durch den Ausbau von mehreren hochrangigen Straßen durch Niederösterreich wird der Transit in Ost-Österreich um ein vielfaches ansteigen.

Damit wird eine Situation geschaffen, die für die Bevölkerung eine unzumutbare und bedrohliche Belastung bedeuten würde.

Die gesundheitlichen, wirtschaftlichen, umweltpolitischen und kulturellen Schäden sind nicht absehbar. Die Verkehrsplanung für diese Region bedarf einer völlig neuen, zukunftsweisenden Konzeption.

Ein ausreichender Schutz der Gesundheit der Bewohner ist zwingende Aufgabe eines modernen Verkehrs- und Gesundheitswesens.

Wir ersuchen daher den Nationalrat, den Gestaltungsauftrag der Politiker zum Schutz der Bevölkerung zu erfüllen.“

**Einstimmiger Beschluss** in der Sitzung des Ausschusses am 29. Juni 2004:

Ersuchen um Zuweisung an den Verkehrsausschuss.

Der Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen hat die gegenständlichen Petitionen und Bürgerinitiativen in seinen Sitzungen am 22. Mai, 11. Juni, 9. Juli, 4. November 2003, 10. März und 29. Juni 2004 in Verhandlung genommen.

An den Debatten beteiligten sich die Abgeordneten Dipl.-Ing. Uwe **Scheuch**, Dipl. Ing. Dr. Wolfgang **Pirkhuber**, Erwin **Spindelberger**, Johann **Ledolter**, Karl **Freund**, Theresia **Haidlmayr**, Erika **Scharer**, Mares **Rossmann**, Dipl. Ing. Mag. Roderich **Regler**, Klaus **Wittauer**, Helga **Machne**, Anton **Heinzl**, Dr. Robert **Rada**, Johann **Kurzbauer**, Dr. Alfred **Brader**, Mag. Hans **Langreiter** sowie die Vorsitzende des Ausschusses Mag. Gisela **Wurm**.

Zum Berichterstatter für das Haus wurde Klaus **Wittauer** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle den gegenständlichen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2004 06 29

**Klaus Wittauer**

Berichterstatter

**Mag. Gisela Wurm**

Obfrau