



Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/IVVS3
Rechtsbereich Bundesstraßen
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

| Ihr Zeichen | Unser Zeichen | Bearbeiter/in | Tel 501 65 Fax 501 65 | Datum |
|--|-----------------|----------------------------------|-------------------------------------|------------|
| BMVIT- 324.100/0003- IV/IVVS3/2015 | UV/GSt/HO/FG/SP | Werner Hochreiter Franz Greil | DW 2624 DW 2105 | 12.09.2016 |

Entwurf einer Verordnung gemäß § 7 Abs 2 in Verbindung mit Abs 7 Bundesstraßengesetz 1971 über die Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßenbauvorhaben

Der vorliegende Verordnungsentwurf regelt die Prüfung volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Aspekte bei Vorhaben an Bundesstraßen (va Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn, Ausbaumaßnahmen genereller Art, Neubau) ab einer Höhe von 15 Mio € sowie Erhaltungsmaßnahmen ab einer Höhe von 50 Mio €. Konkret wird die Aufgabenverteilung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) festgelegt. Demnach obliegt der ASFINAG die Erstellung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) von Vorhaben, die vom BMVIT überprüft und in einer Gesamtschau unter Berücksichtigung der langfristigen Nutzbarkeit des ASFINAG-Netzes und den Erfordernissen des Wirtschaftsstandortes Österreich genehmigt werden. Das Verfahren basiert auf einem sogenannten Stand der Technik, der nur in den Gesetzeserläuterungen auf die Richtlinie und Vorschrift für den Straßenverkehr (RVS) 02.01.22 „Nutzen-Kosten-Untersuchung im Verkehrswesen“ der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) referenziert wird. Die Vorgangsweise, Methodik und Tiefe dieser NKU sind durch Dienstweisung zu regeln. Dieser Verordnungsentwurf steht auch in Verbindung mit einer Änderung des Bundesstraßengesetzes, der zeitgleich in Begutachtung gegangen ist und gesondert von einer BAK-Stellungnahme behandelt wird.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) würdigt den Verordnungsvorschlag als Schritt zur Präzisierung der Wirtschaftlichkeit bei der Infrastrukturplanung. Die BAK kritisiert jedoch bei der NKU die fehlende Transparenz dieses Instruments und fordert deren Veröffentlichung etwa als Anhang zur Verordnung.

Es wird Wert auf die Feststellung gelegt, dass große Infrastrukturvorhaben von immanenter Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Österreich sind und von uns klarerweise befürwortet werden. Dies schließt auch Vorhaben (zB Donauquerung) ein, die in der öffentlichen Diskussion nicht unumstritten sind. Deshalb sind für uns Transparenz und Rechtssicherheit Voraussetzung für ein optimiertes Planungs- und Genehmigungsverfahren zur raschen Verwirklichung dieser Projekte. Vor diesem Hintergrund wird der vorliegende Verordnungsvorschlag als Möglichkeit gesehen, dieses Unterfangen auf eine solide Grundlage zu stellen.

Die BAK tritt aus grundsätzlichen Erwägungen für das Prinzip der freien Zugänglichkeit von Normen und technischer Standards ein. Verweisungen auf technische Normen sind nach Lehre und Rechtsprechung verfassungsrechtlich bedenklich, wenn sie nicht den Publizitätsanforderungen genügen, die für die verweisende Norm bestehen. Mit Verweis auf das Rundschreiben des Bundeskanzleramts zur Verbindlicherklärung von ÖNORMEN, elektrotechnischen Sicherheitsvorschriften (GZ: BKA-601.423/0001-V/2/2010) und in Anlehnung an § 9 des Normgesetzes (NormG 2016) sollte auch bei gegenständlichem Verordnungsvorschlag sichergestellt werden, dass die Norminhalte für die Betroffenen in gleicher Weise wie das Gesetz oder die Verordnung zugänglich sind. Die BAK fordert, dass dieser sogenannte Stand der Technik ähnlich wie in Deutschland¹ online frei zugänglich gemacht wird. Der derzeitige Bezugspreis von 54 € stellt dagegen klar eine Barriere zur Nachvollziehbarkeit der Wirtschaftlichkeitsprüfung dar. Eine bessere Nachvollziehbarkeit und Transparenz sollte auch als eine Möglichkeit gesehen werden, die langfristige Akzeptanz von Infrastrukturvorhaben bei betroffenen Bürgern sicherzustellen.

Nicht ganz nachvollziehbar ist, dass in der RVS darauf hingewiesen wird, dass diese sich nur auf die Wirtschaftlichkeit für den Einsatz öffentlicher Mittel, nicht jedoch auf die Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit beziehen.

Zur Begrifflichkeit „Stand der Technik“ wird darauf hingewiesen, dass es einen solchen für eine NKU nicht gibt. Eine NKU ist vielmehr ein Instrument der ökonomischen Wissenschaft, keinesfalls jedoch im naturwissenschaftlich-technischen Bereich angesiedelt. Deshalb ist auch eher „Stand der Wissenschaft“ vorzuziehen. Die BAK ersucht, diese legislativen Verbesserungsvorschläge in den Verordnungstext einzuarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA

¹ siehe „Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030“
http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile