

Bachelorarbeit

Vergleichende Untersuchung von Initiativen im Verkehrsbereich auf den politischen Ebenen

Paul Bals

Datum: 23.07.2019

Kurzfassung

Die Arbeit betrachtet, wie Personen selbst eine Initiative mit einem Verkehrsbezug starten können und welche in den letzten Jahren durchgeführt wurden. Hierbei werden die Ebene der Europäischen Union, des Bundes, sowie jene der Länder und Gemeinden (am Beispiel von Wien) betrachtet. Die Kompetenzverteilung von Themen mit einem Verkehrsbezug wird nach AEUV und BVG erläutert. In einem weiteren Teil erfolgt ein Überblick über die Möglichkeiten der Beteiligung mit dem Impuls aus der Bevölkerung, mit einem Fokus auf Erfolgsvoraussetzungen und Ablauf. Bei ausgewählten Beteiligungsinstrumenten erfolgt anschließend eine statistische Untersuchung der eingelangten Initiativen. Diese werden nach durch die hoheitliche Stelle angegebenen oder durch den Autor erstellten Faktoren in Form von Diagrammen dargestellt und interpretiert.

1 Einleitung

Im Laufe der Zeit hat sich das Verständnis der Planung geändert, vom allwissenden Planer im „Gott-Vater-Modell“ hat es sich dazu entwickelt, dass weitere Personen in die Planung einbezogen werden, seien es ein fachlicher Experte oder die Bevölkerung als lokale Experten für ein Gebiet. Der Begriff der „Partizipation“ bzw. „Beteiligung“ hat an Bedeutung gewonnen. Hierzu bieten die Planungswissenschaften verschiedene Möglichkeiten, oft werden diese projektbezogen genutzt. Das Spektrum reicht beispielsweise von den subjektiv öffentlichen Rechten im Zuge des Bauverfahrens bis hin zu großen Befragungen, beispielsweise die Befragung der Bezirksbevölkerung zur Einführung einer Parkraumregelung in den jeweiligen Wiener Gemeindebezirken.

In dieser Arbeit sollen aber die rechtlich vorgesehenen bzw. geregelten Möglichkeiten für die Bevölkerung, selbst bei Themen mit einem Verkehrsbezug initiativ zu werden, analysiert werden. Grundsätzlich passiert dies auf allen rechtlichen Ebenen (Europäische Union, Bund, Land und Gemeinde). Für die letzten beiden werden beispielhaft die Stadt bzw. das Land Wien herangezogen.

2 Kompetenzrechtliche Regelung

Der Aufbau des Staates Österreichs ist föderal geprägt, das heißt, die Aufgaben sind auf die Bundesebene, Landesebene und die Gemeinden aufgeteilt. Zusätzlich kam mit dem Eintritt in die Europäische Union 1995 eine weitere Ebene hinzu. Im Folgenden soll ein Überblick über die kompetenzrechtliche Zuständigkeit im Verkehrsbereich nach BVG und AEUV gegeben werden.

Auf Ebene der europäischen Union werden im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) in den ersten Kapiteln die Grundsätze festgehalten. Unter anderem sind dies in Art. 4 die Hauptbereiche, in denen sich die EU Zuständigkeiten mit den Mitgliedsstaaten aufteilt. Hierbei finden sich unter den elf aufgezählten Punkten auch der Verkehr und die Transeuropäischen Netze.

(Art. 4 Abs. 2 AEUV)

Als konkrete Aufgaben im Verkehr werden in Art. 91 vier Punkte aufgelistet. Es wird der internationale Verkehr oder Durchzugsverkehr in Zusammenhang mit einem oder mehreren Mitgliedsstaaten reglementiert. Die EU legt Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland fest. Es können durch die EU auch *Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit* und *alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften* (Art. 91 Abs. 1 AEUV) erlassen werden.

(Art. 91 Abs. 1 AEUV)

Auf Bundesebene gilt nach BVG zur Aufteilung der Aufgaben zwischen Bund und Ländern in Art. 15 Abs. 1 folgender Passus: *Soweit eine Angelegenheit nicht ausdrücklich durch die Bundesverfassung der Gesetzgebung oder auch der Vollziehung des Bundes übertragen ist, verbleibt sie im selbstständigen Wirkungsbereich der Länder.* (Art. 15 BVG). Die Themen, die im Aufgabenbereich des Bundes liegen und das Verkehrswesen betreffen, sind in den Art. 10 und 11 geregelt.

Im alleinigen Zuständigkeitsbereich des Bundes, sowohl die Gesetzgebung als auch die Vollziehung betreffend, sind Eisenbahn, Luftfahrt und Schifffahrt, mit Ausnahmebestimmungen, im Art. 11 geregelt. Bezüglich der Straßen fallen unter diesen Punkt das Kraftfahrtwesen und als Bundesstraßen festgelegte Straßenzüge, ausgenommen ist auch die Straßenpolizei. Ein Element ist auch die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken, wenn mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen ist. Auch der Erhalt der Wasserstraßen und die Pflege der Gewässer für die Schifffahrt und Flößerei werden durch den Bund durchgeführt, sowie *Maßnahmen zur Abwehr von gefährlichen Belastungen der Umwelt, die durch Überschreitung von Immissionsgrenzwerten entstehen* (Art. 10 BVG). Die sonstige Umweltverträglichkeitsprüfung fällt in Art. 11.

(Art. 10f BVG)

Die Gesetzgebung der folgenden Angelegenheiten im Verkehrsbereich liegt beim Bund, die Vollziehung bei den Ländern. Dies betrifft die Schifffahrt, sowie Grenz- und Schifffahrtspolizei, soweit diese sich nicht auf Donau, Bodensee, Neusiedlersee oder Grenzgewässer beziehen. Die in Art. 10 ausgenommene Straßenpolizei fällt in diesen Artikel. Der Bund kann außerdem zum Emissionsschutz Grenzwerte für Luftschadstoffe festsetzen, diese müssen bei Bundes- und Landesvorschriften, auch im Verkehrsbereich, beachtet werden.

(Art. 11 BVG)

Bezüglich des Bürgerbeteiligungsverfahrens wird außerdem im Art. 11 Abs. 6 festgehalten: *Soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, werden auch das Bürgerbeteiligungsverfahren für bundesgesetzlich zu bestimmende Vorhaben, die Beteiligung an den einem Bürgerbeteiligungsverfahren nachfolgenden Verwaltungsverfahren und die Berücksichtigung der Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsverfahrens bei der Erteilung der für die betroffenen Vorhaben erforderlichen Genehmigungen sowie die Genehmigung der in Art 10 Abs 1 Z 9 genannten Vorhaben durch Bundesgesetz geregelt* (Art. 11 BVG)

Die Zuständigkeiten der Gemeinden sind im Art. 118 geregelt, die allgemeine Beschreibung findet in Abs. 1 und 2 statt. Der zentrale Begriff ist der eigene Wirkungsbereich der Gemeinde, der

neben den im Art. 116 Abs. 2 angeführten Angelegenheiten, die im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft gelegen und geeignet sind, durch die Gemeinschaft innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt zu werden. (Art. 118 BVG). In Abs. 3 werden konkrete Punkte herausgegriffen, für den Verkehr sind dies die Verwaltung der Verkehrsflächen in der Gemeinde und die örtliche Straßenpolizei.

(Art. 118 BVG)

3 Partizipationsmöglichkeiten auf den einzelnen Ebenen

3.1 Beteiligungsmöglichkeiten auf europäischer Ebene

Das europäische Parlament führt auf seiner Internetseite acht Möglichkeiten neben der Wahl an, um als BürgerIn mit dem Parlament inhaltlich zu interagieren. Dies geht von der Würdigung und Unterstützung von Projekten bzw. Personengruppen – „Preise“ und „Schirmherrschaft“- bis zur Meinungsumfrage durch das Parlament – das sogenannte „Eurobarometer“- . Als Vertretung gegen EU-Behörden und deren Entscheidungen dient der „Europäische Bürgerbeauftragte“. Es ist möglich, seine Ideen und Interessen an das Parlament über ein Gespräch mit Verantwortlichen heranzutragen. Auf EU-Ebene passiert dies über den „Dialog mit religiösen und weltanschaulichen Gemeinschaften“. Innerhalb dieser Arbeit soll eine Betrachtung jener Instrumente erfolgen, die bei der Themenwahl eine Initiative der Bevölkerung voraussetzen. Dies sind die „Petition“ und die „Europäische Bürgerinitiative“. Die Petition gibt die Möglichkeit, zu einer bestimmten Angelegenheit, die in den Zuständigkeitsbereich der Union fällt, sich an den Petitionsausschuss zu wenden. Mit dem Vertrag von Lissabon 2012 wurde ergänzend die europäische Bürgerinitiative eingeführt. *Wenn (...) eine Million Bürger aus mindestens einem Viertel der EU-Mitgliedstaaten beteiligen, können diese die Europäische Kommission auffordern, in Bereichen, die in deren Zuständigkeitsbereich fallen, Rechtsvorschriften vorzuschlagen.* (Europäisches Parlament o.J. (1) online)

(Europäisches Parlament o.J. (2))

3.1.1 Petition

Das Europäische Parlament stellt auf seiner Internetseite die Möglichkeit bereit, Petitionen einzureichen. Sobald eine Petition durch die Verwaltung des Parlaments als zulässig erklärt wird, kann eine Unterstützung, wiederum auf der Website, stattfinden. Für die Zulässigkeit eines Antrages sind neben den Anforderungen an den Text wichtig: *Jeder Bürger der Union sowie jede natürliche oder juristische Person mit Wohnort oder satzungsmäßigem Sitz in einem Mitgliedstaat kann allein oder zusammen mit Dritten eine Petition an das Europäische Parlament richten.* (Europäisches Parlament 2019 online) Die Angelegenheit muss die Person unmittelbar betreffen.

(Europäisches Parlament o.J. (4))

Nach der Übermittlung der Petition an das Parlament erfolgt eine Prüfung durch das Sekretariat des Petitionsausschusses des Europäischen Parlaments. Dieses ist nur für die Übersetzung des Textes in die Amtssprachen und für Nachfragen bezüglich des Textes verantwortlich. Die Zulässigkeit des Inhaltes der Petition wird durch den Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments festgestellt. Neben einer Prüfung bezüglich der einreichenden Person wird auch untersucht, ob die Angelegenheit in die Zuständigkeit der europäischen Union fällt. Unzulässige Petitionen werden archiviert, noch bevor sie zur Unterstützung freigegeben werden. Der Petitionsausschuss kann aber einen Rat erteilen, an welche Stelle sich die petitionswerbende Person wenden kann. Bei zulässigen Petitionen hat der Petitionsausschuss die Möglichkeit, die Petition an die Kommission - zur Prüfung und Informationsgewinnung über Einhaltung des EU-Rechts - oder an andere Ausschüsse des europäischen Parlaments zu übermitteln. In Ausnahmefällen erstellt der Petitionsausschuss auch einen Bericht, über den im Parlament abgestimmt wird, oder tätigt Besuche vor Ort. Außerdem können weitere Maßnahmen ergriffen werden, wenn diese angemessen sind.

4 Vergleichende Untersuchung von Initiativen im Verkehrsbereich auf den politischen Ebenen

Es gibt keine Möglichkeit, gegen einen Beschluss des europäischen Parlaments in Berufung zu gehen, aber bei neuen Informationen kann um eine Neubehandlung gebeten werden.

(Europäisches Parlament o.J. (3))

Bei der Analyse der Petitionen wird auf das Internetportal des europäischen Parlaments zurückgegriffen. Dieses bietet die Sammlung der Petitionen seit dem Jahr 2013. Als Problem stellt sich aber dar, dass einige Petitionen aus den Jahren 2014 bis 2016 in der Datenbank auf Grund der damaligen Vertraulichkeitsvorschriften nicht vermerkt sind.

3.1.2 Europäische Bürgerinitiative

Das Instrument der europäischen Bürgerinitiative wurde mit dem Vertrag von Lissabon 2012 eingeführt. Für eine Europäische Bürgerinitiative sind in mindestens sieben Staaten, jeweils mindestens die *Anzahl der im jeweiligen Mitgliedstaat gewählten Mitglieder des Europäischen Parlaments, multipliziert mit 750* (Europäische Union 2011 S.10) Unterschriften zu sammeln. Insgesamt braucht es mindestens eine Million Unterschriften aus mindestens sieben Mitgliedsstaaten, um eine verpflichtende Beschäftigung mit dem Thema durch das europäische Parlament zu erreichen. Dies kann nur zu Themen im Kompetenzbereich der EU erfolgen.

(Verordnung (EU) Nr. 211/2011 2011)

Die Vertretung der Bürgerinitiative wird durch mindestens sieben wahlberechtigte Personen aus ebenso vielen Mitgliedsstaaten übernommen. Für die Registrierung einer europäischen Bürgerinitiative müssen obligatorische und optionale Angaben getätigt werden, aufgelistet auf der Website. Danach können zwölf Monate lang Unterstützungserklärungen gesammelt werden. Bei den online verfügbaren und analogen Formularen müssen spezielle Kriterien eingehalten werden. Die Unterstützungserklärungen werden durch nationale Behörden bescheinigt. Sobald die Voraussetzungen des Unterstützungsprozesses erfüllt werden, kann die Bürgerinitiative der Kommission vorgelegt werden, hierbei muss auch die finanzielle Unterstützung durch Dritte offengelegt werden. Die Organisatoren können die Bürgerinitiative jederzeit zurückziehen. Es wird die Möglichkeit gegeben, die Inhalte der Kommission und dem Parlament vorzustellen. Die Kommission erstellt auch eine Antwort mit den für das Ziel der Initiative nötigen Maßnahmen bzw. mit einer Begründung gegen die Inhalte der Initiative. Für die Kommission besteht keine Verpflichtung einen Gesetzesentwurf zu erstellen. Falls ein Gesetzesentwurf entwickelt wird, erfolgt eine Übermittlung an die gesetzgebenden Organe. Das weitere Vorgehen entspricht dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren, das heißt, es kann eine Verordnung oder eine Richtlinie entstehen.

(Europäische Kommission 2019)

Bei der Analyse wird das Amtliche Register zur europäischen Bürgerinitiative der europäischen Kommission genutzt. Bei diesem sind, sortiert nach Status des Datensatzes, alle Bürgerinitiativen aufgelistet und beschrieben. Die auch dargestellten abgelehnten Registrierungsanträge werden in dieser Analyse nicht einbezogen.

Seit Einführung des Instruments wurden bzw. werden insgesamt 30 Bürgerinitiativen durchgeführt, hiervon hat nur eine europäische Bürgerinitiative eine ausschließliche Verkehrsthematik. Diese wurde im November 2012 registriert, konnte in der Laufzeit aber nicht die notwendige Unterschriftenanzahl erreichen. Es ist aber anzumerken, dass es bei einer Gesamtzahl von 30 Bürgerinitiativen nur vier Datensätze gab, die eine erforderliche Unterschriftenanzahl erreicht haben. Das bedeutet, es scheitern circa 6,5-mal mehr als erfolgreich sind. Die Bürgerinitiative mit Verkehrsbezug setzte sich für die Einführung einer Standardgeschwindigkeit von 30 km/h in städtischen Gebieten und Wohngebieten ein.

Zusätzlich gibt es weitere Bürgerinitiativen, die in den Verkehrsbereich hineinspielen, aber nicht ausschließlich diesen betreffen. Dies sind zwei Initiativen zum Thema der Personenfreizügigkeit, eine auf der Ebene des Arbeitsrechts - Gleichbehandlung aller Verkehrsbeschäftigten - sowie eine, die besondere Vergünstigungen und Aktionen am 9. Mai einführen will, um die Europäische Union zu feiern.

(Europäische Kommission o.J. (1)(2)(3))

3.2 Beteiligungsmöglichkeiten auf Bundesebene

Auf Bundesebene existieren diverse Möglichkeiten für BürgerInnen, um innerhalb der Gesetzgebungsperiode ihre Interessen einzubringen. Das Parlament führt auf seiner Website zehn Möglichkeiten auf, sich an der Gesetzgebung zu beteiligen. Bei vier Instrumenten wird das Thema durch den Nationalrat vorgegeben, die BürgerInnen können hierbei verbindlich oder unverbindlich einbezogen werden. Neben der „Volksbefragung“ und „Volksabstimmung“ sind in den letzten zwei Jahren zwei weitere Instrumente ergänzt worden. Dies sind das „erweiterte Begutachtungsverfahren“ - eine Möglichkeit, zu Gesetzesentwürfen Stellung zu nehmen - und das „Crowdsourcing“ - eingesetzt für die Planung der Ausgestaltung des Parlaments -, beide setzen auf das Wissen der Bevölkerung zu einem vorgegebenen Thema.

Als Kontrollfunktion und Hilfe für die Bevölkerung dient die „Volksanwaltschaft“. Ergänzend führt die Website auch die „Europäische Union und BürgerInnenbeteiligung“ an, diese wird hier aber ausgeklammert, da in diesem Kapitel eine Betrachtung der Bundesebene stattfindet. Innerhalb dieser Arbeit soll die Möglichkeit untersucht werden, wie BürgerInnen selbst Ideen und Initiativen in den Nationalrat, als gesetzgebendes Organ, einbringen können. Diese Möglichkeiten sind das „Gespräch mit ParlamentarierInnen“, die „Petition“, die „parlamentarische Bürgerinitiative“ und das „Volksbegehren“.

(Republik Österreich Parlamentsdirektion o.J. (1))

3.2.1 Volksbegehren

Bei einem „Volksbegehren“ können BürgerInnen erreichen, dass ein Gesetzgebungsverfahren eingeleitet wird, eine Umsetzung des Inhaltes ist nicht nötig. Um dieses zu starten, ist mindestens ein Versprechen der wahlberechtigten Bevölkerung nötig. Um die Behandlung in Nationalrat zu erreichen, werden mindestens 100.000 Unterstützungen von Wahlberechtigten oder ein Sechstel der Wahlberechtigten aus drei Bundesländern benötigt. Das Volksbegehren hat eine bevorzugte Stellung gegenüber anderen Themen im Nationalrat.

(§3 Volksbegehrensgesetz 2018) (Republik Österreich Parlamentsdirektion o.J. (1))

Die Anmeldung erfolgt durch ein gesetzlich vorgegebenes Formular mit sieben Pflichtangaben, eine davon ist die Bestätigung über die Einzahlung von 500 Euro. Das Volksbegehren kann eine Gesetzesänderung oder eine Anregung zum Ziel haben, das Thema muss im Kompetenzbereich des Bundes liegen. Eine Unterstützung kann durch eine wahlberechtigte Person als Unterschrift in einer beliebigen Gemeinde, die die Unterlagen selbstständig besorgen muss, auf einem Formular oder mit der elektronischen Signatur digital abgegeben werden. Dem Innenministerium wird nur die Gesamtzahl an Unterstützenden übermittelt. Ab Erreichen der nötigen Unterschriftenanzahl (abhängig vom Ergebnis der letzten Volkszählung) ist es möglich, einen Einleitungsantrag mit einem gesetzlich geregelten Formular zu stellen. Beim achttägigen Eintragungsverfahren, das vom Bundesministerium verlautbart wird, können, zusätzlich zu den in der Unterstützungsphase erhaltenen, weitere Unterschriften gesammelt werden. Die verantwortliche Person muss einen Kostenbeitrag leisten, dieser wird bei Erfolg zurückerstattet. Bei Erreichen der notwendigen 100.000 Unterschriften wird das Volksbegehren in einem fachlich zuständigen Ausschuss besprochen, gegebenenfalls wird ein eigener Ausschuss gegründet. Ziel in diesem ist es, Informationen, unter anderem von Experten und Vertretern des Volksbegehrens zu gewinnen. Der Ausschuss übermittelt einen Bericht an den Nationalrat, der im Anschluss darüber berät. Die Inhalte des Volksbegehrens sind für den Nationalrat aber nicht bindend, es muss nicht automatisch ein Gesetz entstehen oder eine Umsetzung durchgeführt werden. Das Volksbegehren gelangt in das Verfahren für ein Bundesgesetz wie eine Regierungsvorlage, ein selbstständiger Antrag oder ein Gesetzesantrag des Bundesrates. Es folgt dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren mit einer Behandlung, je nach Thema, im Bundesrat und einer Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt.

(Bundesministerium für Inneres o.J.)(Republik Österreich o.J. (2))(Republik Österreich o.J. (3))

Insgesamt weist das zuständige Innenministerium mit der Liste, Stand November 2018, 42 Volksbegehren aus, davon eines mit Verkehrsbezug. Jenes mit dem Namen „Pro Motorrad“ wurde 1995 durchgeführt. Es gab 75.525 Eintragungen, aus heutiger Sicht ist dies das dritt schlechteste Ergebnis, damals war es das schlechteste. Es blieb unter den nötigen 100.000 Unterstützungssunterschriften. Auslöser dafür waren die geplante Erhöhung der KFZ-Steuer und die Sperrung einer Straße in Salzburg für Motorradfahrer.

(Bundesministerium für Inneres 2018) (Peter Mayr/STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H 2013)

3.2.2 Petition

Eine „Petition“ steht unter der Leitung eines Abgeordneten des Nationalrats, dieser übergibt diese auch in schriftlicher Form. BürgerInnen aus dem zugehörigen Wahlkreis wird die Möglichkeit gegeben, eine Unterstützungserklärung zur Petition des Abgeordneten abzugeben, um so auch spezielle Angelegenheiten, die in Bundeskompetenz fallen, aus einem Wahlkreis behandeln zu können. Die Petition wird an den „Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen“ überwiesen.

(§100 Geschäftsordnungsgesetz des Nationalrates)

Der Ablauf einer Petition an den Nationalrat ist identisch wie jener einer parlamentarischen Bürgerinitiative. Eine Ausführung hierzu ist im Kapitel zur parlamentarischen Bürgerinitiative zu finden.

Neben der Petition im Nationalrat existiert auch die Petition im Bundesrat. Diese hat ähnliche Voraussetzungen, es bedarf aber nicht, dass die Thematik in der Zuständigkeit des Bundes liegt. Das Ergebnis der Behandlung im Bundesrat kann ein Auftrag an ein Regierungsmitglied sein, eine Maßnahme zu setzen.

(Republik Österreich Parlamentsdirektion o.J. (4))

Um eine Zusammenfassung und Vergleichbarkeit mit den parlamentarischen Bürgerinitiativen zu schaffen, werden in dieser Arbeit die Petitionen im Nationalrat betrachtet.

3.2.3 Parlamentarische Bürgerinitiative

Die „parlamentarische Bürgerinitiative“ ähnelt im Ablauf und in der Behandlung im Nationalrat der Petition, hat aber keine Unterstützung durch einen Abgeordneten. Damit eine Behandlung im Nationalrat bzw. im Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen stattfindet, braucht es mindestens 500 Unterschriften von wahlberechtigten Personen. Als Vertretung dient die erstunterzeichnende Person, die in der Wählerevidenzliste vermerkt sein muss.

(§100 Geschäftsordnungsgesetz des Nationalrates)

Nach dem Einbringen einer Petition bzw. Bürgerinitiative in den Nationalrat wird die Möglichkeit zur Zustimmung durch wahlberechtigte Personen gegeben. Eine elektronische Zustimmung ist möglich bis zum Abschluss der Beratungen im Ausschuss. Ziel des Verfahrens im Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen ist es, möglichst umfassende Informationen mit Stellungnahmen der Ministerien, Hearings von WissenschaftlerInnen und Statements der erstunterzeichnenden Person zu gewinnen. Das Arbeitsergebnis des Ausschusses kann mit einer Kenntnisnahme der Inhalte abgeschlossen werden. Bei einer inhaltlichen Relevanz erfolgt eine Weiterleitung an einen anderen Fachausschuss oder an die Volksanwaltschaft. Auch kann von einer weiteren Verhandlung, *wenn der Gegenstand zur weiteren parlamentarischen Behandlung nach mehrheitlicher Auffassung des Ausschusses offenkundig ungeeignet ist* (Republik Österreich Parlamentsdirektion 2018 (1) S. 4), abgesehen werden. Die einzelnen Petitionen bzw. Bürgerinitiativen, zusammengefasst in einem Sammelbericht, werden auch im Nationalrat diskutiert, mit der Möglichkeit, für die Mitglieder des Nationalrates inhaltliche Aspekte herauszuheben. Entscheidend für das weitere Vorgehen ist der Entschluss im Nationalrat, der nur Gesetze zu Themen in eigenen Kompetenzbereich erlassen kann.

(Republik Österreich Parlamentsdirektion 2018 (1))

3.3 Beteiligungsmöglichkeiten auf Ebene der Stadt bzw. des Landes Wien

Auf der Ebene der Stadt Wien werden auf ihrer Website als Beteiligungsmöglichkeiten die „Petition“, die „Volksbefragung“ und die „Wiener Gemeinderats- und Bezirksvertretungswahl“ angeführt.

(Stadt Wien o.J. (1))

Die Volksbefragung ist organisatorisch mit einer Wahl zu vergleichen und findet geheim statt. Auf Ebene der Stadt Wien fanden zwei Volksbefragungen statt, in den Jahren 2010 und 2013. In diesen Befragungen wurden vier bzw. fünf Fragen aus verschiedensten Themenbereichen gestellt. Einen Verkehrsbezug gab es bei der Befragung 2010 durch die Fragen: „Soll in Wien eine Citymaut eingeführt werden?“ (Stadt Wien 2010 online) und „Sind Sie dafür, dass die U-Bahn am Wochenende auch in der Nacht fährt?“ (Stadt Wien 2010 online). Bei der Befragung im Jahr 2013 gab es eine Frage nach dem Schutz von städtischen Betrieben, unter anderem der Verkehrsbetriebe, vor einer Privatisierung. Weiters wurde nach der Art der Regelung der Parkraumbewirtschaftung gefragt.

(MA62/Stadt Wien 2013 S.1)

3.3.1 Petition

Das Instrument der Petition wurde in Wien im Jahr 2013 durch das „Gesetz über Petitionen in Wien“ eingeführt. Die Angelegenheit muss in der Zuständigkeit der Gemeinde einschließlich der Bezirke liegen. Für eine Behandlung im Petitionsausschuss bedarf es nach einer Prüfung, ob Land bzw. Stadt, inklusive der Bezirke, zuständig sind, der verifizierten Unterschriften von 500 WienerInnen, die das 16. Lebensjahr vollendet haben. Bei Erreichen dieser Grenze müssen sich Vertretungen von allen Fraktionen mit dem Thema beschäftigen.

(Stadt Wien (2) o.J.) (Art. 1 Gesetz über Petitionen in Wien 2019)

Eine Petition kann analog auf Papier oder online auf der Website eingebracht werden, die einbringende Person muss in Wien wahlberechtigt sein. Noch bevor die Petition öffentlich sichtbar ist, muss die Zulässigkeit, unter anderem, ob es in den Kompetenzbereich fällt, untersucht werden. Beim Überschreiten der Hürde entsteht die Verpflichtung der Behandlung im Petitionsausschuss und der Befassung mit der Petition durch die im Gemeinderat vertretenen Fraktionen. Innerhalb des ersten Termins des Petitionsausschusses soll der Inhalt behandelt bzw. ausgearbeitet werden, dies kann durch die Einladung der petitionswerbenden Person, eine mündliche oder schriftliche Information bereitzustellen, geschehen, sowie durch Stellungnahmen von diversen Stellen. Meist wird eine Petition beim zweiten Termin beendet. Der Petitionsausschuss kann eine Empfehlung für weitere Schritte geben, kann die Petition aber auch begründet abschließen. Bei Angelegenheiten im Kompetenzbereich der Stadt muss der/die zuständige StadträtIn eine Antwort an die petitionswerbende Person schicken. Einmal im Jahr erfolgt ein Bericht des/der amtsführenden StadträtIn an den Gemeinderat. Bei Angelegenheiten im Kompetenzbereich des Landes erfolgt eine Antwort durch das zuständige Mitglied der Landesregierung und jedes Jahr ein Bericht an die Landesregierung. Gesetze können nur erlassen werden zu Themen in Kompetenzbereich des Landes bzw. der Gemeinde.

(Gesetz über Petitionen in Wien 2019) (Stadt Wien o.J. (2))

Die statistische Analyse von Initiativen mit Verkehrsbezug auf Wien-Ebene findet auf Grundlage der Petitionen statt. Hierbei wird auf die „Petitionsplattform“ der Stadt Wien zurückgegriffen.

4 Analyse der eingereichten Beteiligungsinstrumente

4.1 Beschreibung der Arbeitsweise

Im Folgenden soll eine genauere Betrachtung von Petitionen (auf EU-, Bundes- und Wien-Ebene) und parlamentarischen Bürgerinitiativen (auf Bundesebene) stattfinden. Von den entsprechenden Webseiten wurden die Petitionen bzw. Bürgerinitiativen mit einem Verkehrsbezug herausgegriffen und deren Informationen ergänzt. Bei der Auswahl wird darauf geachtet, dass die einzelnen Initiativen einen direkten Zusammengang zum Verkehr haben bzw. eine Änderung des Verkehrs und dessen Infrastruktur herbeiführen möchten. Innerhalb der Untersuchung werden aus diesem Grund nicht Thematiken, wie zum Beispiel Standortwahl von Ausbildungsorten (beispielsweise die Situierung einer Bundesflugschule in Langenlebarn), Steuerrecht (beispielsweise der Vorsteuerabzug für betriebliche Kraftfahrzeuge), Arbeitsrecht (beispielsweise die Schwarzarbeit im Transportsektor), behandelt. Außerdem werden jene, die einen verkehrlichen Aspekt beinhalten, aber im Grundlegenden ein anderes Ziel haben, nicht einbezogen (beispielsweise die Schaffung eines neuen Lärmschutzgesetzes).

Die Petitionen und Bürgerinitiativen sollen sich an das gesetzgebende Organ/ die Legislative wenden, im Österreichischen Staat sind das der Bundesrat und der Nationalrat. Innerhalb dieser Untersuchung werden die Anträge an das zweitgenannte Organ behandelt. Auf europäischer Ebene werden die Petitionen an das europäische Parlament beurteilt, die europäische Bürgerinitiative wird hier auf Grund der geringen Datensatzanzahl nicht einbezogen. Das seit 2013 in der Stadt Wien gültige neue Organ der Petition richtet sich an den Petitionsausschuss, ein Gremium, bestehend aus Mitgliedern der Fraktionen des Gemeinderats.

Die Daten werden sowohl aus den einzelnen Datenbanken von EU, Bund und Stadt Wien übernommen, aber es werden aus dem Inhalt auch neue Informationen abgeleitet bzw. generiert. Die Sammlung aller Datensätze befindet sich im Anhang dieser Arbeit. Zu sehen ist im Spaltenkopf auch, ob die Information übernommen oder durch den Autor generiert wurde.

Wie schon im vorherigen Kapitel bei der Beschreibung der Theorie der Beteiligungsmöglichkeiten zu erfahren war, hat jede politische Ebene ihre eigenen Instrumente und Regelungen, beispielsweise die Anzahl der nötigen Unterstützungserklärungen. Dies wird zusätzlich komplexer durch die verschiedenen kompetenzrechtlichen Regelungen. Aus diesem Grund wird nicht der Fokus darauf gelegt, zwischen den Ebenen zu vergleichen, sondern innerhalb der einzelnen Ebenen einen Vergleich zu schaffen. Hierbei wurde bei der Datenbeschaffung primär darauf geachtet, viele Datensätze zu erhalten, die aber nicht verfremdet werden sollten (beispielsweise durch eine große Anzahl an unzulässigen Petitionen oder Datensätze aus Jahren, in denen nicht alle Petitionen auf EU-Ebene veröffentlicht wurden). Für eine Struktur der Arbeit werden auf den einzelnen Ebenen die gleichen bzw. ähnliche Analysen durchgeführt.

4.2 Analyse der Datensätze auf europäischer Ebene

4.2.1 Anzahl der Petitionen zu allgemeinen Themen und zum Verkehrsbereich

Es wird die Bedeutung des Verkehrsthemas beim Beteiligungsinstrument der Petition über eine Gegenüberstellung der Anzahl an Petitionen mit Verkehrsbezug pro Jahr mit der Gesamtzahl an Petitionen des jeweiligen Jahres dargestellt. Auf Grund anderer Vertraulichkeitsvorschriften für Petitionen zwischen den Jahren 2014 und 2016 müssen diese Daten bei der Analyse ausgeklammert werden. In die Betrachtung fallen nur Petitionen, deren Zulässigkeitsprüfung positiv ausgefallen ist. Der Vergleich ist in **Abb. 1** zu sehen.

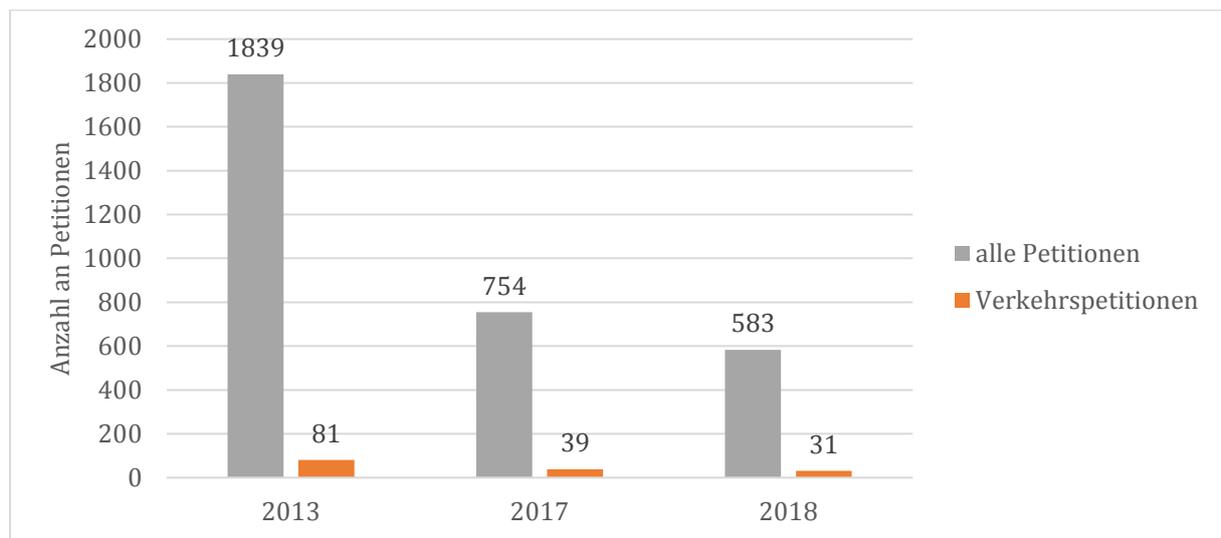


Abb. 1: Anzahl der Petitionen zu allgemeinen Themen und zum Verkehrsbereich (EU)

Die Petitionen zum Thema Verkehr nehmen nur einen geringen Anteil aller Petitionen ein, durchschnittlich 4,8 Prozent. Im Jahr 2013 waren es 4,4 Prozent, in den anderen beiden Jahren 5,2 Prozent. Es ist sowohl die Gesamtzahl an Petitionen als auch die Anzahl an Verkehrspetitionen über die Jahre gesunken. In den vier Jahren zwischen 2013 und 2017 hat sich die Anzahl aller Petitionen um circa 59 Prozent reduziert, das bedeutet durchschnittlich um knapp 15 Prozent pro Jahr. Die Anzahl der Verkehrspetitionen ist auch stark gesunken, wenn auch etwas weniger, mit circa 52 Prozent, das heißt um circa 13 Prozent pro Jahr. Auch von 2017 auf 2018 hat sich die Anzahl reduziert. Im Jahr 2018 wurden 152 Petitionen, das sind circa 21 Prozent weniger als im Jahr 2017, eingereicht. Gerechnet auf die Bevölkerungszahl der Europäischen Union, nach Daten der Eurostat, ergibt sich eine Anzahl von circa 6,1 Petitionen pro eine Million EinwohnerInnen und 0,3 Verkehrspetitionen pro eine Million EinwohnerInnen.

4.2.2 Verkehrspetitionen nach momentanem Status

Bei der Analyse der Petitionen mit Verkehrsbezug werden alle Datensätze von der Website des Europäischen Parlaments zum Zeitpunkt Ende März 2019 verwendet. Hierbei wird in einem ersten Schritt der momentane Stand der Petition nicht beachtet. Deshalb soll über diesen Umstand in diesem Unterkapitel ein Überblick gegeben werden. Petitionen, die nicht in den Zuständigkeitsbereich bzw. Kompetenzbereich der Europäischen Union fallen, sind in einem vorherigen Schritt aussortiert worden, sie werden in der Arbeit nicht betrachtet. Es kann daraus aber keine Aussage bezüglich Verwirklichung des Inhaltes der Petition getätigt werden. Das entsprechende Diagramm ist in **Abb. 2** zu sehen.

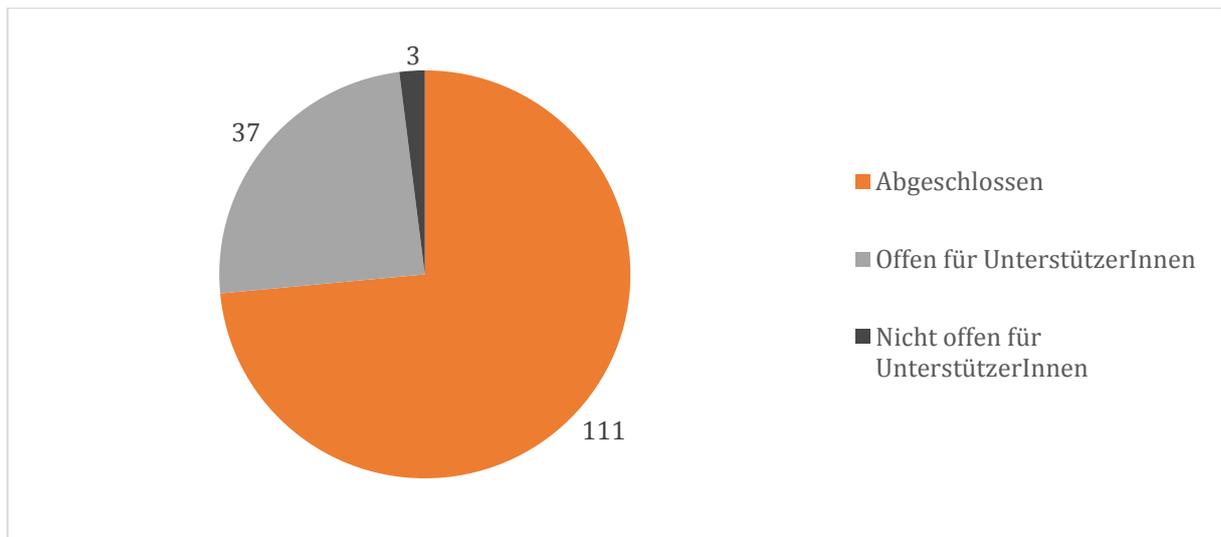


Abb. 2: Verkehrspetitionen nach momentanem Status (EU)

Der überwiegende Teil, 111 der 151 Datensätze der betrachteten Petitionen, ist abgeschlossen. Dies ist ein relativer Wert von circa 74 Prozent. Circa 26 Prozent der Petitionen sind noch nicht abgeschlossen, hierbei unterscheidet das Europäische Parlament, ob die Petition offen für UnterstützerInnen ist oder nicht. In die zweitgenannte Kategorie fallen drei Petitionen aus Deutschland, zwei aus dem Jahr 2018 und eine aus dem Jahr davor. Zum Zeitpunkt der Aufnahme der Datensätze in die Datenbank dieser Arbeit konnten 37 Petitionen unterstützt werden, diese stammen aus allen drei betrachteten Jahren.

4.2.3 Verkehrspetitionen nach Verkehrsträger

In einer Analyse soll eine Betrachtung der in den Petitionen angesprochenen Verkehrsarten erfolgen. Dies zeigt das Diagramm in **Abb. 3**. Ein Datensatz beschäftigt sich sowohl mit dem Straßenverkehr als auch mit der Schifffahrt, aus diesem Grund erfolgt eine doppelte Zählung.

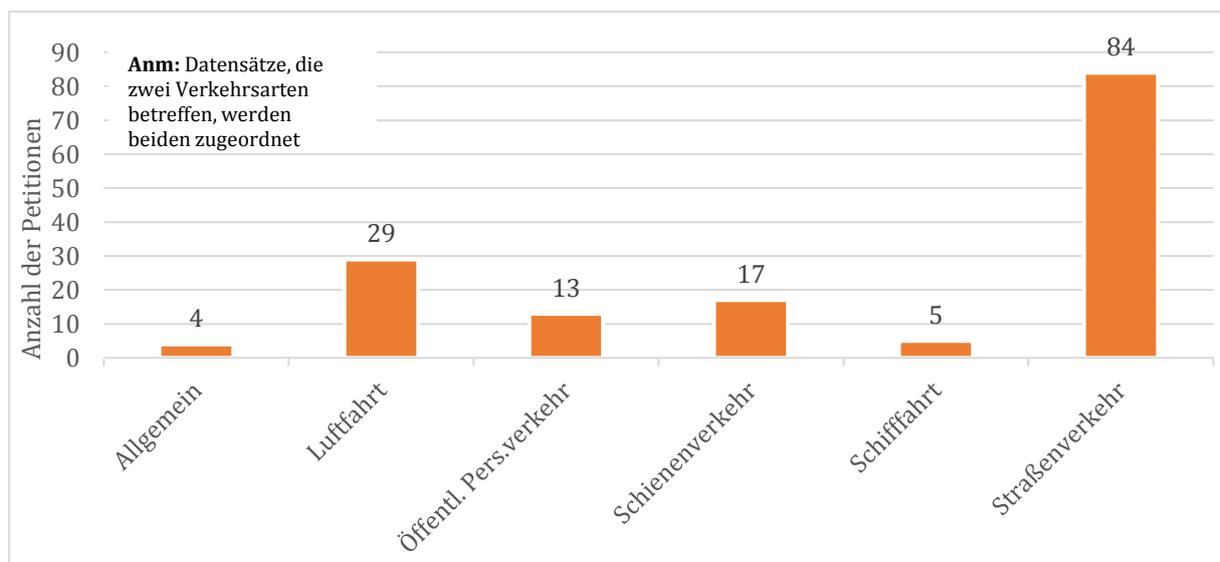


Abb. 3: Verkehrspetitionen nach Verkehrsträger (EU)

Jene Petitionen, die den Straßenverkehr ansprechen, sind mit 84 Datensätzen dominierend. Das bedeutet, circa 55 Prozent der Petitionen streben als Ziel ein Vorhaben im Straßenverkehr an. Die Anzahl der zweitstärksten Kategorie, die Luftfahrt mit 29 Petitionen, liegt etwas über einem

Drittel der Anzahl von jener des Straßenverkehrs. Bei der Summierung der Kategorien „Öffentlicher Personenverkehr (ausg. Eisenbahn)“ und „Schienenverkehr“ würde dies eine Petition mehr als die Luftfahrt ergeben. Hierzu ist aber anzumerken, dass in der Kategorie „Eisenbahn“ nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Güterverkehr enthalten ist. Zusätzlich vereint die Kategorie „Allgemein“ die verschiedenen Verkehrsarten. Die hier angeführten Petitionen streben meist Verkehrskonzepte an, beispielsweise die Förderung von elektrischen Verkehrsmitteln, oder Maßnahmen gegen die Überschreitung von CO₂-Grenzen. Keine Petition beschäftigt sich mit der Thematik des nicht motorisierten Individualverkehrs bzw. nennt diesen explizit.

4.2.4 Verkehrspetitionen nach angestrebter Maßnahme

Die Petitionen an das europäische Parlament mit Verkehrsbezug haben verschiedene Ziele. Es soll eine Analyse der in der Petition angestrebten Maßnahme erfolgen, hierbei werden Kategorien, näher erläutert im Anhang dieser Arbeit, gebildet. Auf Grund der hohen Anzahl an Datensätzen werden auf EU-Ebene aus einzelnen Kategorien, die auf alle drei Ebenen angewendet werden, spezielle Maßnahmenarten herausgehoben. Diese werden mit „Fahrgastrechte“, „Fahrzeugangelegenheiten“ und „Individualfall“ bezeichnet. Es wird eine Unterscheidung zwischen neun Arten von Maßnahmen vorgenommen. Das Diagramm in **Abb. 4** stellt die Mengenverhältnisse dar.

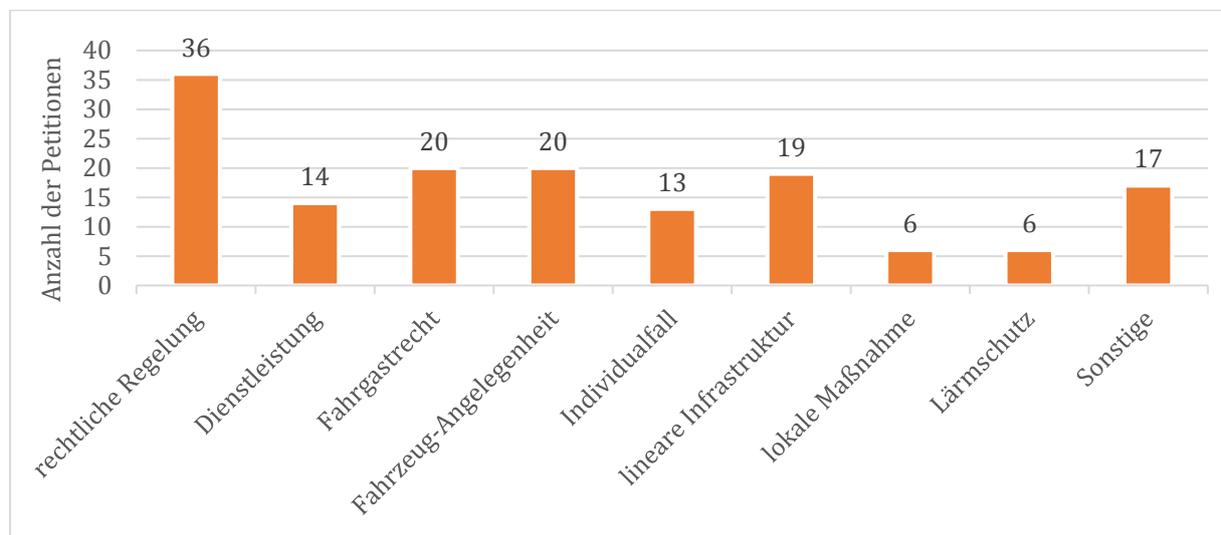


Abb. 4: Verkehrspetitionen nach angestrebter Maßnahme (EU)

Am öftesten werden rechtliche Regelungen durch die Petitionen angestrebt, dies sind 36 Petitionen bzw. circa 24 Prozent. Auf dem zweiten Platz finden sich mit jeweils 20 Petitionen „Fahrgastrechte“ und „Fahrzeug-Angelegenheiten“. 19 Petitionen weist der Themenkreis „lineare Infrastruktur“ auf. Bei der Summenbildung dieser ersten vier Kategorien werden circa 63 Prozent der Datensätze abgedeckt. Die wenigsten Datensätze fallen in die Kategorie „Lärmschutz“ und „lokale Maßnahme“. Die Kategorie „Sonstiges“ vereint Petitionen mit Maßnahmenarten, die auf dieser Ebene in keine andere Maßnahmenkategorie fallen.

4.2.5 Verkehrspetitionen nach physischer Auswirkung auf den Raum

Innerhalb dieser Maßnahmenarten kann wiederum unterschieden werden, ob diese einen sichtbaren bzw. physischen Einfluss auf den Raum haben, also beispielsweise die Infrastruktur anpassen bzw. abändern (siehe hierzu die Übersicht über die Maßnahmenarten). Die Verdichtung aus den Maßnahmenarten ist in **Abb. 5** dargestellt.

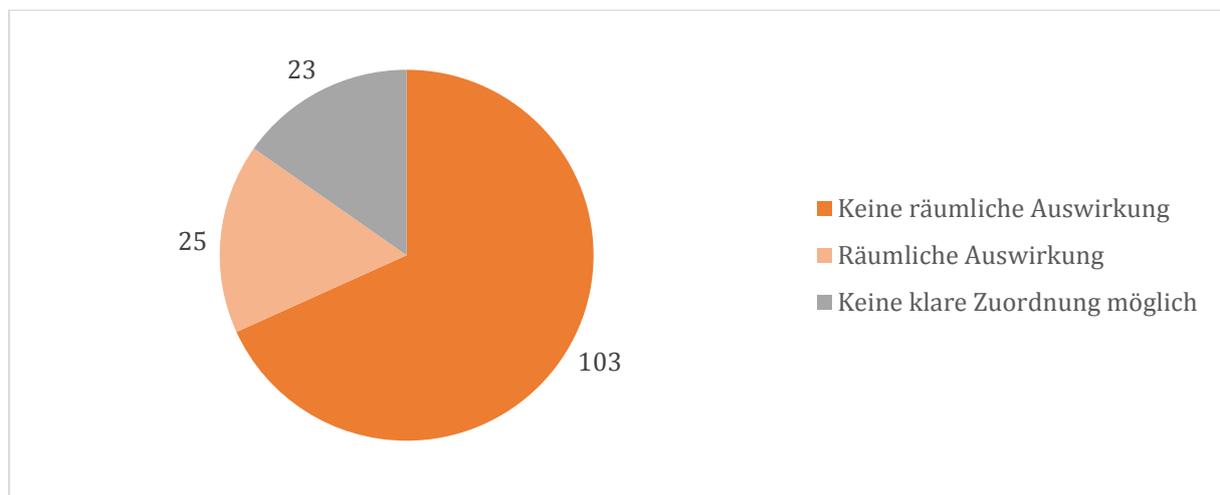


Abb. 5: Verkehrspetitionen nach physischer Auswirkung auf den Raum (EU)

Bei den beiden Maßnahmenarten „Lärmschutz“ und „Sonstiges“ sind auf den Raum materiell und sichtbar wirkende Maßnahmen mit jenen, die nicht wirken, gemischt, sie bilden die Kategorie „keine klare Zuordnung möglich“. 23 Petitionen fallen in diese Kategorie. Der vorwiegende Teil der Verkehrspetitionen auf EU-Ebene in den betrachteten Jahren hat keine sichtbaren und materiellen direkten Auswirkungen auf den Raum. Das bedeutet, die 103 in diese Kategorie fallenden Petitionen bilden circa 68 Prozent der Gesamtzahl der Petitionen mit Verkehrsbezug. Dies ist unter anderem auf den hohen Wert bei den rechtlichen Regelungen sowie die Fahrgastrechte und Fahrzeug-Angelegenheiten zurückzuführen. Es haben 25 Petitionen, dies entspricht circa 17 Prozent, eine Auswirkung auf den Raum. In diese Kategorie fallen „lineare Infrastruktur“ und „lokale Maßnahme“.

4.2.6 Verkehrspetitionen nach Nennung des Ortes

Innerhalb des Inhalts der Petition ist unter anderem die Frage, an welchem Ort das in dieser Petition angestrebte Vorhaben geschehen soll. Aus diesem Grund soll eine Analyse stattfinden, ob der Ort im Titel bzw. im Inhalt genannt wird. Hierbei wird bei einer Bezugnahme auf das gesamte Gebiet der EU dies als keine Ortsnennung angesehen. Die Analyse ist im Diagramm in **Abb. 6** zu sehen.

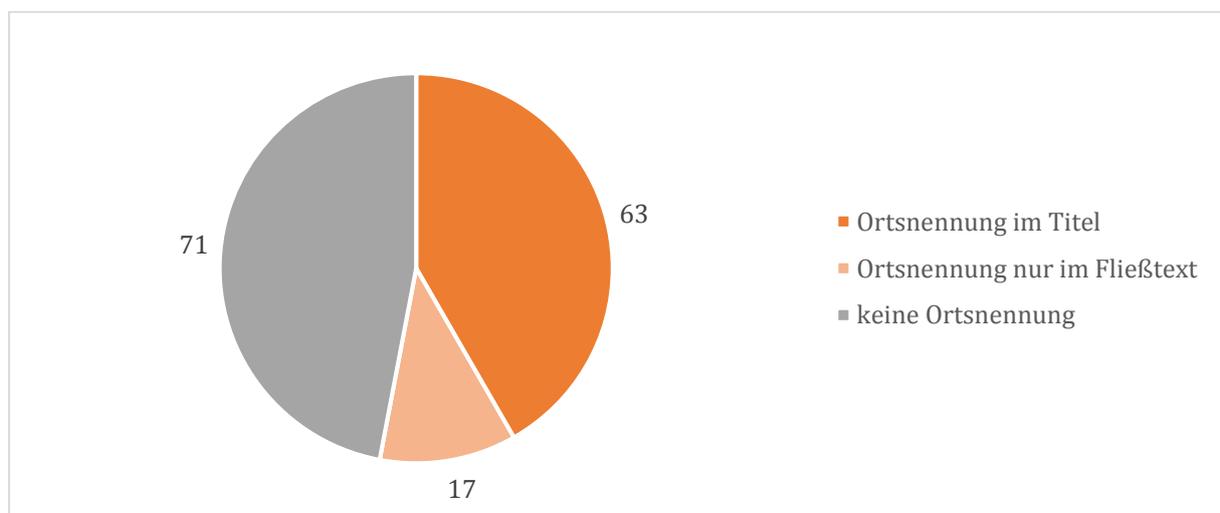


Abb. 6: Verkehrspetitionen nach Nennung des Ortes (EU)

In dieser Untersuchung haben 80 Petitionen, dies sind circa 53 Prozent, einen Ortsbezug. Hier kann wiederum unterschieden werden, ob die Nennung des Ortes im Titel erfolgt, oder ob der Ort aus dem Inhalt herausgelesen werden muss. Der erstgenannte Fall überwiegt mit einer Anzahl von 63 Petitionen zu 17 Petitionen, das bedeutet circa 79 Prozent der Datensätze mit einer Ortsnennung haben diese im Titel. Die Petitionen ohne eine konkrete Ortsnennung bzw. das gesamte EU-Gebiet betreffende Petitionen haben mit 71 Petitionen einen prozentuellen Anteil an allen Petitionen mit Verkehrsbezug auf EU-Ebene von circa 47 Prozent.

4.2.7 Verkehrspetitionen bezogen auf den Gültigkeitsbereich

Als zweites Kriterium für die Verbindung mit dem Raum kann der angestrebte Gültigkeitsbereich in der Petition untersucht werden. So soll eine grundlegende Unterscheidung zwischen der Gültigkeit für die gesamte Europäische Union und nur für einzelne Staaten getätigt werden, bei zweitgenannten kann eine weitere Unterscheidung nach der Anzahl der Mitgliedsstaaten getroffen werden. Die Analyse erfolgt an Hand des auf der Website des Parlaments bei den Petitionen in der Kategorie „Land“ eingetragenen Wertes. Die Ergebnisse sind in **Abb. 7** zu sehen.

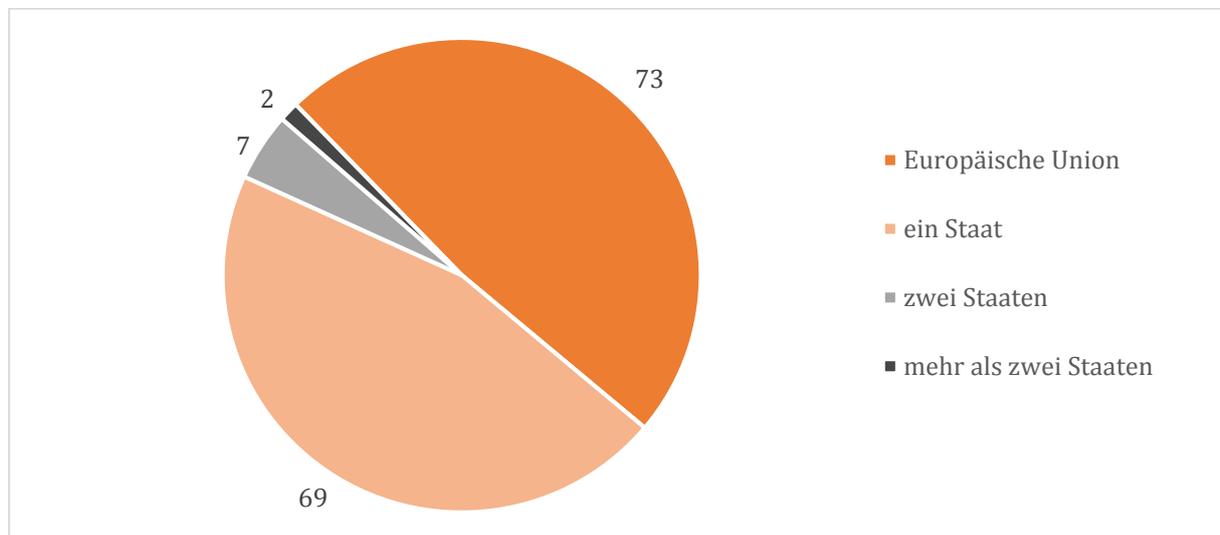


Abb.7: Verkehrspetitionen bezogen auf den Gültigkeitsbereich (EU)

Es haben knapp die Hälfte, exakt 48 Prozent der Petitionen die gesamte Europäische Union als Gültigkeitsbereich. Zwei Prozent weniger, also 46 Prozent der Verkehrspetitionen, beziehen sich auf einen einzelnen Staat. Auf mehr als einen Staat, aber nicht auf das gesamte Gebiet der europäischen Union beziehen sich neun Petitionen, in dieser Untersuchung ist dies ein relativer Wert von circa sechs Prozent, gemessen an der Gesamtzahl der Petitionen mit Verkehrsbezug.

4.2.8 Verkehrspetitionen nach Nationalität der einreichenden Person

Eine weitere zu analysierende Frage bei den Petitionen ist die Herkunft der Person, die eine Einreichung tätigt. Hierzu wird auf der Petitionswebseite des Europäischen Parlaments die Staatsangehörigkeit der Antragstellerin/des Antragstellers angegeben. Innerhalb der Analyse werden zwei Petitionen ausgeschlossen, dies ist eine ohne Angabe der Herkunft des Antragstellers und eine Petition eines türkischen Staatsbürgers. Die statistische Auswertung ist in **Abb. 8** dargestellt.

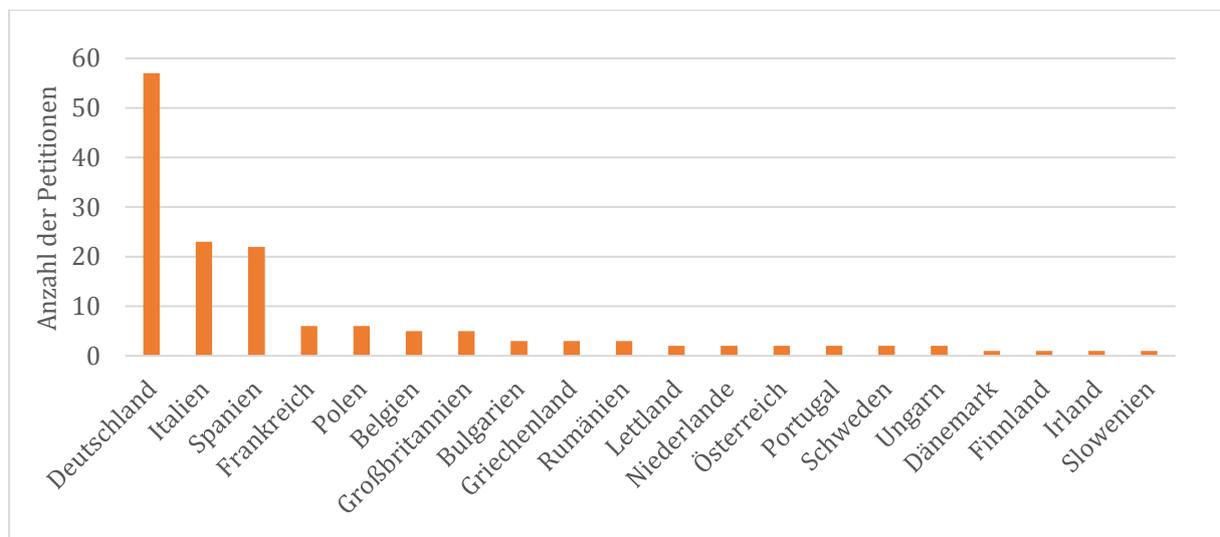


Abb. 8: Verkehrspetitionen nach Nationalität der einreichenden Person, absolut (EU)

Auffällig ist die hohe Anzahl, 57 Stück, an Petitionen von Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit. Dahinter sind mit 23 bzw. 22 Petitionen Italien bzw. Spanien, das sind bei beiden gerundet circa 15 Prozent. Gleichzeitig wurde aus acht Staaten keine Petition beim Europäischen Parlament eingereicht, das sind rund 29 Prozent der Mitgliedsstaaten. Aus knapp der Hälfte der Mitglieder, also circa 46 Prozent, stammt maximal eine Petition. Bei einer Ausdehnung auf maximal zwei Petitionen in den drei betrachteten Jahren fallen 19 von 28 Staaten in diese Charakteristik, das sind circa 68 Prozent, also mehr als zwei Drittel.

In einem nächsten Schritt soll eine Normierung auf die EinwohnerInnenzahl der Staaten, basierend auf den Daten der Eurostat mit Jänner 2019, erfolgen. Ziel ist es den Umstand, dass ein Staat mit mehr EinwohnerInnen eine höhere Wahrscheinlichkeit hat, dass jemand eine Petition einreicht, auszugleichen. Die Angabe erfolgt in Anzahl der Petitionen pro 10 Mio. EinwohnerInnen. In **Abb. 9** sind die normierten Werte zu sehen.

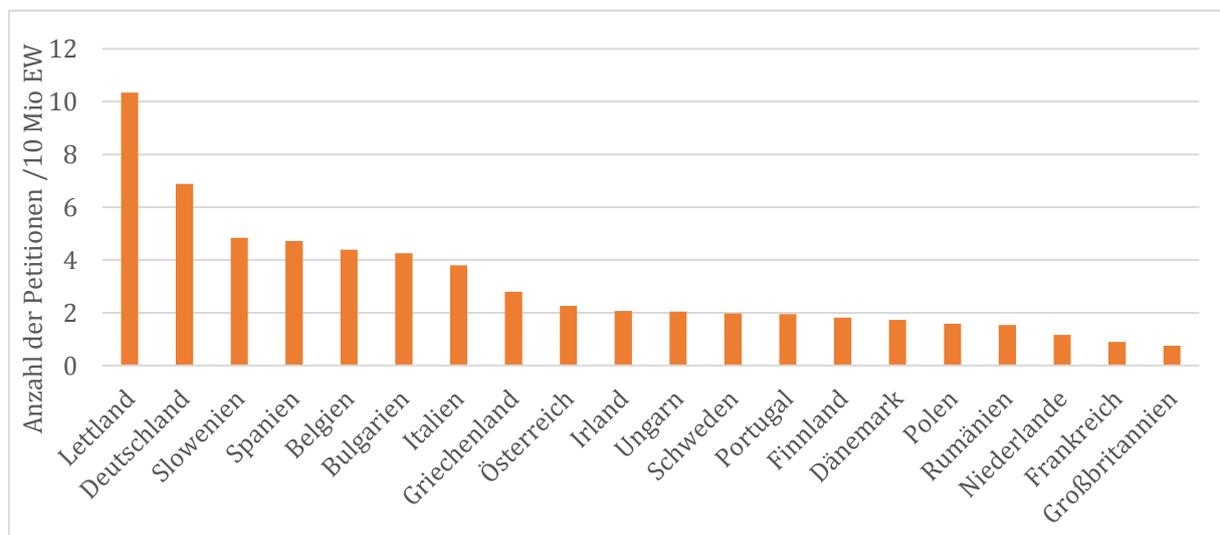


Abb. 9: Verkehrspetitionen nach Nationalität der einreichenden Person, relativ (EU)

Deutschland belegt, trotz Division durch die höchste EinwohnerInnenzahl der EU, den zweiten Platz. Nach dieser Berechnung weist Lettland den höchsten Wert auf, aus diesem Staat wurden nur zwei Petitionen eingereicht. (Auf Grund der geringen Fallzahlen ist diese Aussage nicht sehr relevant.) Deutschland und Lettland sind die einzigen beiden Staaten mit mehr als fünf Einreichungen pro 10 Mio. EinwohnerInnen, also mehr als ein zweitausendstel Promill bezogen auf die EinwohnerInnenzahl. In 21 Staaten, also 75% der Staaten, wurden weniger als drei Petitionen

pro 10 Mio. EinwohnerInnen beim Europäischen Parlament eingereicht. Österreich liegt auf dem neunten Platz von den betrachteten 28 Staaten. Durch die Normierung auf die Bevölkerungsanzahl hat sich die Platzierung von Frankreich markant geändert, vom vierten auf den 19. Platz.

4.3 Analyse der Datensätze auf Bundesebene

4.3.1 Anzahl der Initiativen zu allgemeinen Themen und zum Verkehrsbereich

In einer ersten Betrachtung soll ein mengenmäßiger Vergleich der verkehrsbezogenen Datensätze zur Gesamtzahl der Petitionen bzw. Bürgerinitiativen erfolgen, dies soll nach Gesetzgebungsperioden aufgeschlüsselt werden. Die Einteilung nach Legislaturperioden wurde gewählt, da eine Petition bzw. Bürgerinitiative innerhalb dieser behandelt werden muss. Falls es zu keinem Abschluss kommt, wird sie in der nächsten Gesetzgebungsperiode als neue angeführt. In den **Abb. 10** und **Abb. 11** ist die Gegenüberstellung zwischen Gesamtzahl an Einreichungen und jenen mit einem Verkehrsbezug für die Petitionen bzw. Bürgerinitiativen zu sehen.

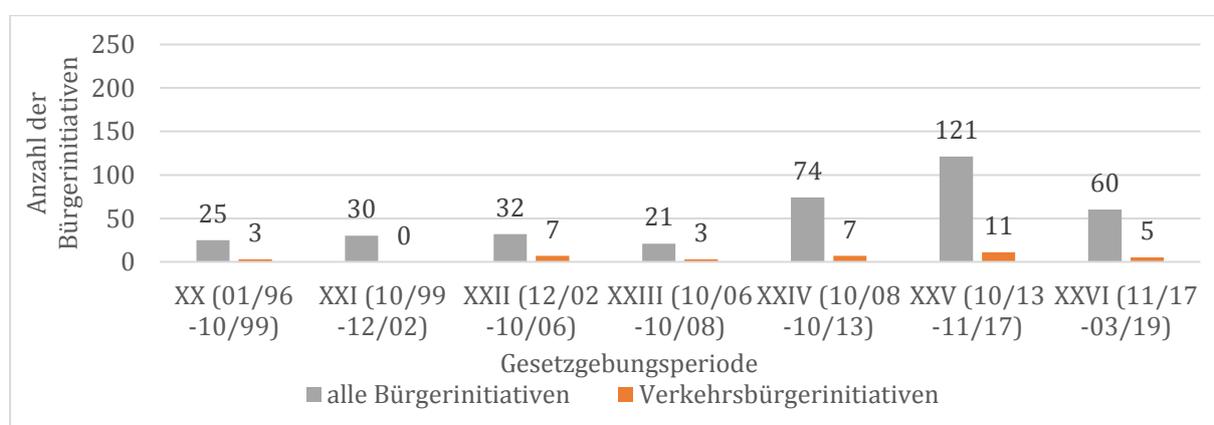


Abb. 10: Anzahl der Bürgerinitiativen zu allgemeinen Themen und zum Verkehrsbereich, abs. (Bund)

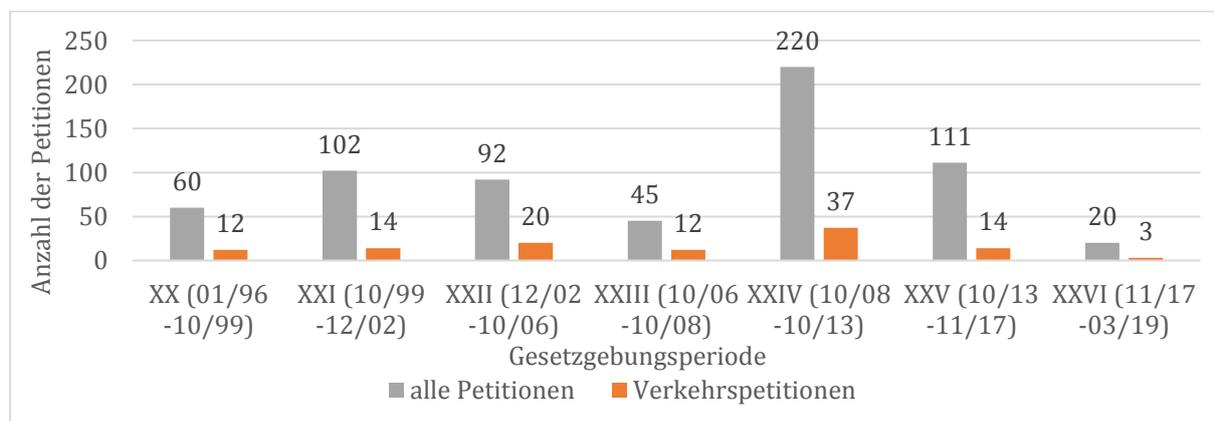


Abb. 11: Anzahl der Petitionen zu allgemeinen Themen und zum Verkehrsbereich, abs. (Bund)

Beim Vergleich der beiden Diagramme ist zu sehen, dass es insgesamt mehr Petitionen als Bürgerinitiativen gibt. Einzig bei der zur Untersuchung noch bis September 2019 laufenden Periode und der vorhergehenden ist es umgekehrt. Bei fast allen der anderen Perioden (Nummer XX bis XXIV) beträgt die Anzahl aller Petitionen circa das Doppelte bis knapp über das Dreifache der Anzahl aller Bürgerinitiativen. Das Bild der Verkehrsinitiativen stellt sich ähnlich dar. Das bedeutet, bis inklusive Periode XXIV ist die Anzahl der Petitionen circa das Dreifache bis Vierfache, dies ändert sich dann mit der Gesetzgebungsperiode XXV, hier sind die beiden circa gleich. In der bis September 2019 laufenden Gesetzgebungsperiode seit November 2017 gibt es mehr Verkehrsbürgerinitiativen als Verkehrspetitionen. Der Verkehrsbereich nimmt bei beiden eine sichtbare

16 Vergleichende Untersuchung von Initiativen im Verkehrsbereich auf den politischen Ebenen

Rolle ein. Dies ist bei den Petitionen, mit ca. 18,1 Prozent über alle Perioden gerechnet, etwas stärker als bei den Bürgerinitiativen, mit ca. 9,9 Prozent. In **Tab. 1** befindet sich eine Aufbereitung über das Verhältnis von der Anzahl an Verkehrspetitionen/Verkehrsbürgerinitiativen zur Gesamtzahl der Petitionen/Bürgerinitiativen.

Tab.1: statistische Werte des Anteils der Verkehrsinitiativen an der Gesamtzahl der Initiativen

	Petitionen	Bürgerinitiativen
Mittelwert (insg.)	18,1%	10,7%
Median (d. Jahre)	16,8%	9,5%
Minimum (d. Jahre)	12,6%	0,0%
Maximum (d. Jahre)	26,7%	21,9%

Durch die Einteilung nach Gesetzgebungsperioden ergibt sich das Problem, dass sich die absoluten Anzahlen der Petitionen und Bürgerinitiativen auf eine verschieden lange Zeit beziehen. Die Dauer der Perioden liegt zwischen 486 Tagen (laufende Gesetzgebungsperiode Nummer XXVI) und 1827 Tagen (XXIV). Aus diesem Grund soll die Anzahl auf eine einheitliche Zeit bezogen werden, als Referenz wird die Amtsdauer von fünf Jahren (davon ein Schaltjahr) - also insgesamt 1826 Tage- angenommen. Die normierten Zahlen sind in **Abb. 12** und **Abb. 13** zu sehen.

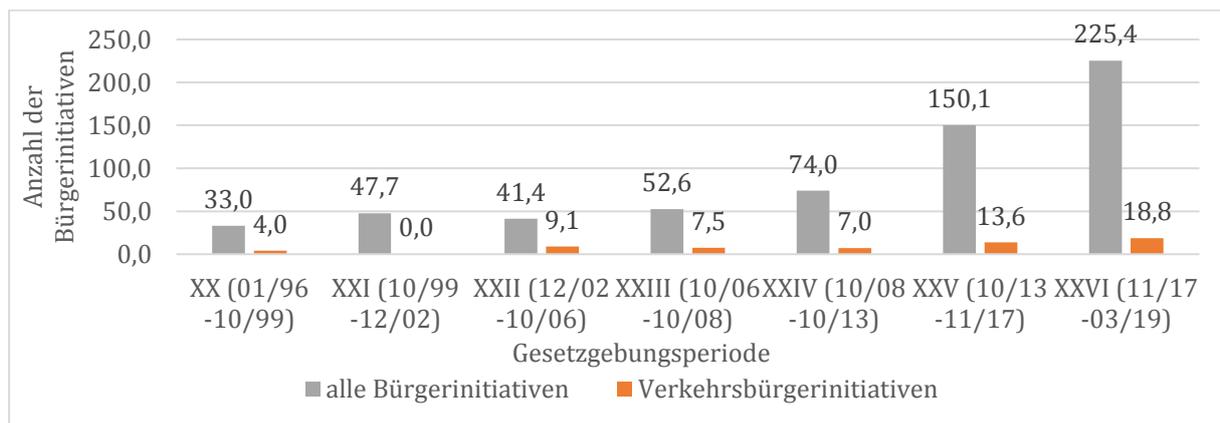


Abb. 12: Anzahl der Bürgerinitiativen zu allgemeinen Themen und zum Verkehrsbereich, relativ auf Zeit (Bund)

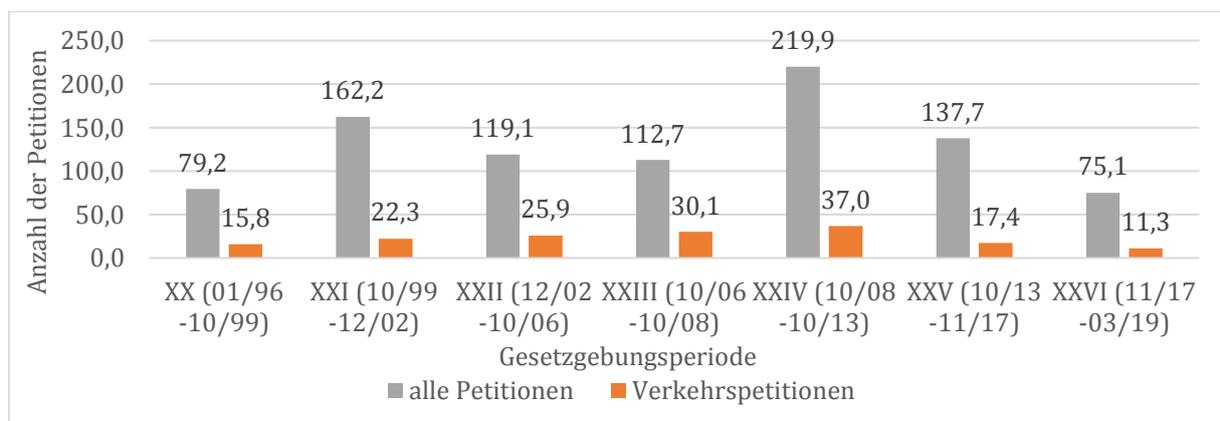


Abb. 13: Anzahl der Petitionen zu allgemeinen Themen und zum Verkehrsbereich, relativ auf Zeit (Bund)

Bei der Normierung der Gesetzgebungsperioden auf eine einheitliche Dauer fällt auf, dass die Anzahl der Bürgerinitiativen konstant gestiegen ist. Jener Wert von Gesetzgebungsperiode XXVI stellt eine Prognose dar. Die Summe der Verkehrsbürgerinitiativen folgt diesem Trend etwas schwächer. Bei den Petitionen ist kein Trend bzw. regelmäßiges Muster erkennbar. Im Gegensatz hierzu kann beim Verkehr die Interpretation getätigt werden, dass sich die Anzahl an jene den Verkehr betreffenden von Perioden XX bis XXIV relativ konstant gesteigert haben, in der letzten Gesetzgebungsperiode ist die Anzahl gesunken. Die hochgerechnete Anzahl für die bis September 2019 laufende Periode prognostiziert eine noch geringere Anzahl. In weiterer Folge soll diese Anzahl auf die EinwohnerInnenanzahl bezogen werden. Hierfür wird auf Eurostat-Daten zurückgegriffen. Aus der Division der Initiativen-Anzahl durch die Bevölkerungszahl ergibt sich, dass pro 10.000 EinwohnerInnen es circa 1,73 Petitionen bzw. Bürgerinitiativen gibt. Bei Herausgreifen des Verkehrsbereichs sind es pro 10.000 EinwohnerInnen circa 0,25 Petitionen bzw. Bürgerinitiativen.

4.3.2 Verkehrsinitiativen nach momentanem Status

Es werden die Petitionen, die an den Nationalrat gerichtet sind, analysiert. Die Initiativen werden dem Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen zugewiesen. Nach der Besprechung im Ausschuss erfolgt die Behandlung im Parlament. Der Stand der einzelnen Petitionen im Prozess soll in einer Analyse gezeigt werden, hierbei wird auf die Informationen des Parlaments zurückgegriffen. Durch den Umstand, dass Petitionen und Bürgerinitiativen nur innerhalb einer Periode laufen, kann es sein, dass diese (zwangswise) beendet werden, obwohl der Prozess noch nicht fertig gelaufen ist, dies findet sich unter einer eigenen Kategorie. Die Ergebnisse sind in **Abb. 14** zu sehen.

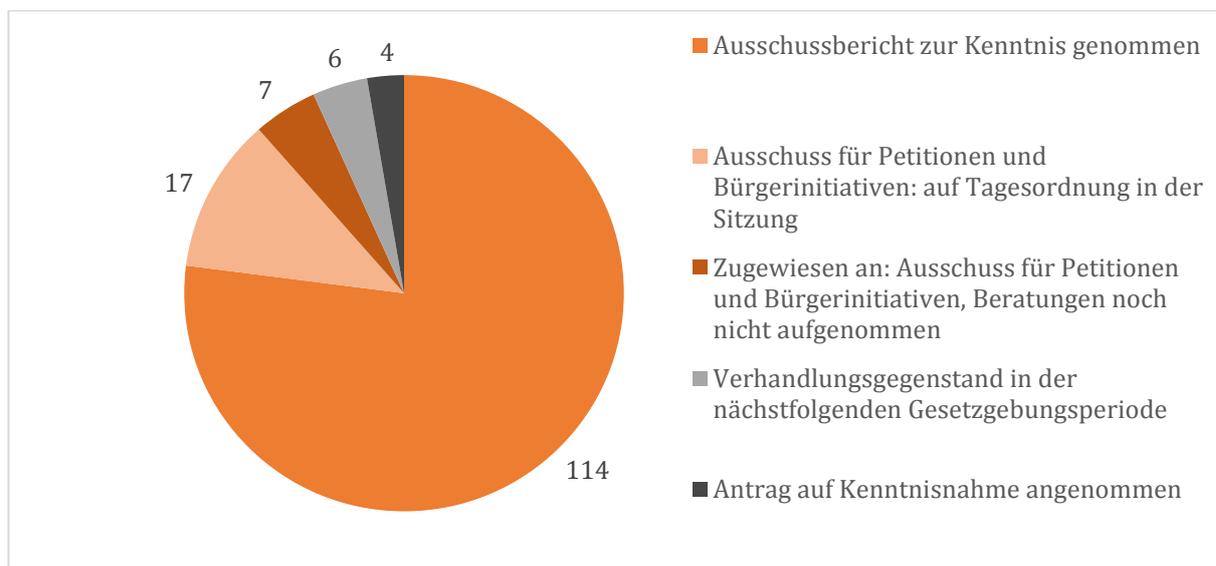


Abb. 14: Verkehrsinitiativen nach momentanem Status (Bund)

Bei über drei Viertel, circa 77 Prozent der Datensätze, wurde der Ausschussbericht zur Kenntnis genommen, dies sind 148 Initiativen. Nach der Datenquelle der Analyse wurden 30 Bürgerinitiativen bzw. Petitionen (noch) nicht abgeschlossen. Wie schon erklärt, können dies unabhessene aus beendeten Gesetzgebungsperioden sein, dies betrifft sechs Initiativen, relativ sind dies circa 4,0 Prozent. In vier Fällen kommen jeweils zwei Datensätze mit gleichem Titel vor, in zwei Fällen drei mit gleichem Titel. Es wurden drei Petitionen und eine Bürgerinitiative auf Kenntnisnahme angenommen, dies sind circa 2,7 Prozent.

4.3.3 Verkehrsinitiativen nach Verkehrsträger

Die verschiedenen Verkehrsarten in den Anträgen sollen in einer Analyse abgebildet werden. Bei Datensätzen, die zwei Verkehrsarten ansprechen, wurden diese beiden Arten zugeordnet. Die Auswertung auf Bundesebene ist in **Abb. 15** zu finden.

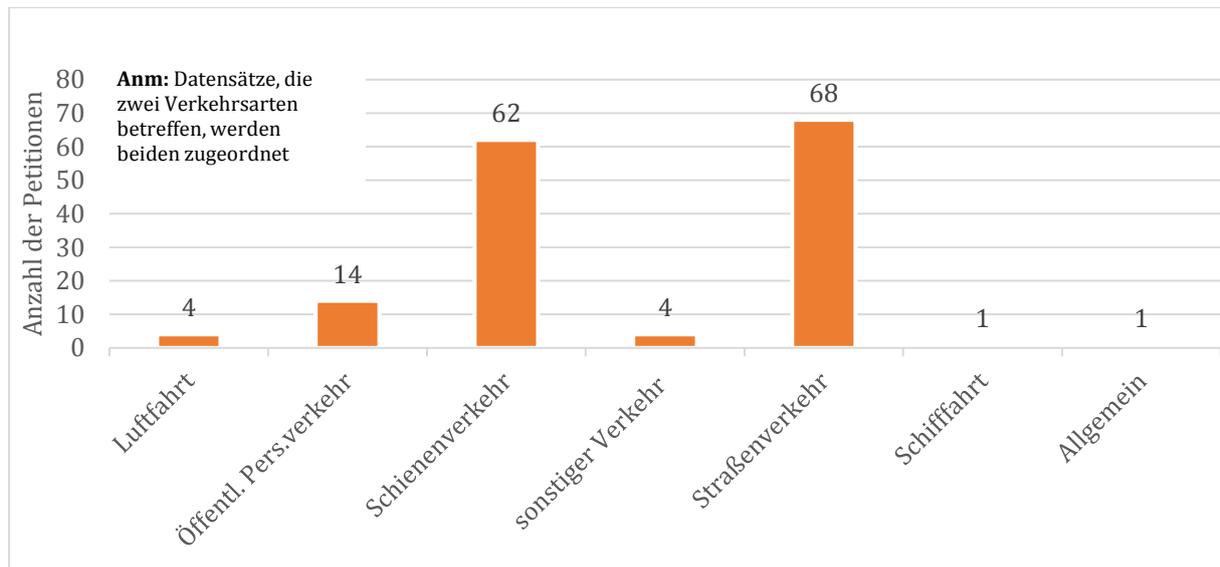


Abb. 15: Verkehrsinitiativen nach Verkehrsträger (Bund)

Bei den fünf vorkommenden Kategorien dominieren der Schienenverkehr und der Straßenverkehr. Diese machen in Summe 130 von 154 Initiativen aus, das bedeutet, die anderen fünf Kategorien haben einen Anteil von circa 16 Prozent. Fünf Datensätze fallen in „Straßenverkehr“ und „Schienenverkehr“, diese kommen daher doppelt vor. Beim Vergleich dieser beiden ist der Straßenverkehr mit 68 Petitionen um sechs Petitionen stärker. Die Luftfahrt weist vier Petitionen auf, das heißt circa ein Vierzigstel der Datensätze. Jeweils nur einen Datensatz gibt es zu „Schifffahrt“, ein Wunsch der Verhinderung der Nutzung von Waterbikes, und „Allgemein“, eine Petition zur Veröffentlichung der Lärmkarten der Stadt Schwechat. Die Kategorie mit den meisten Datensätzen unter den fünf am wenigsten genannten ist der öffentliche Personenverkehr mit 14 Petitionen bzw. Bürgerinitiativen. In diesem ist der Eisenbahnpersonenverkehr aber ausgenommen. Die Verkehrsart „sonstiger Verkehr“ vereint auf dieser Ebene vier Petitionen, die sich mit der Nutzung von Fahrrädern auf Forststraßen auseinandersetzen.

4.3.4 Verkehrsinitiativen nach angestrebter Maßnahme

Das Ziel einer Petition bzw. einer Bürgerinitiative kann sehr unterschiedlich sein. Es soll eine Analyse durchgeführt werden, welche Maßnahme durch den Inhalt der Petition durchgeführt werden soll. Hierbei erfolgt die Einteilung in selbst gewählte Kategorien. Eine Beschreibung befindet sich im Anhang dieser Arbeit. Die Gegenüberstellung der Anzahl an Datensätzen pro Maßnahmenart ist in **Abb. 16** dargestellt.

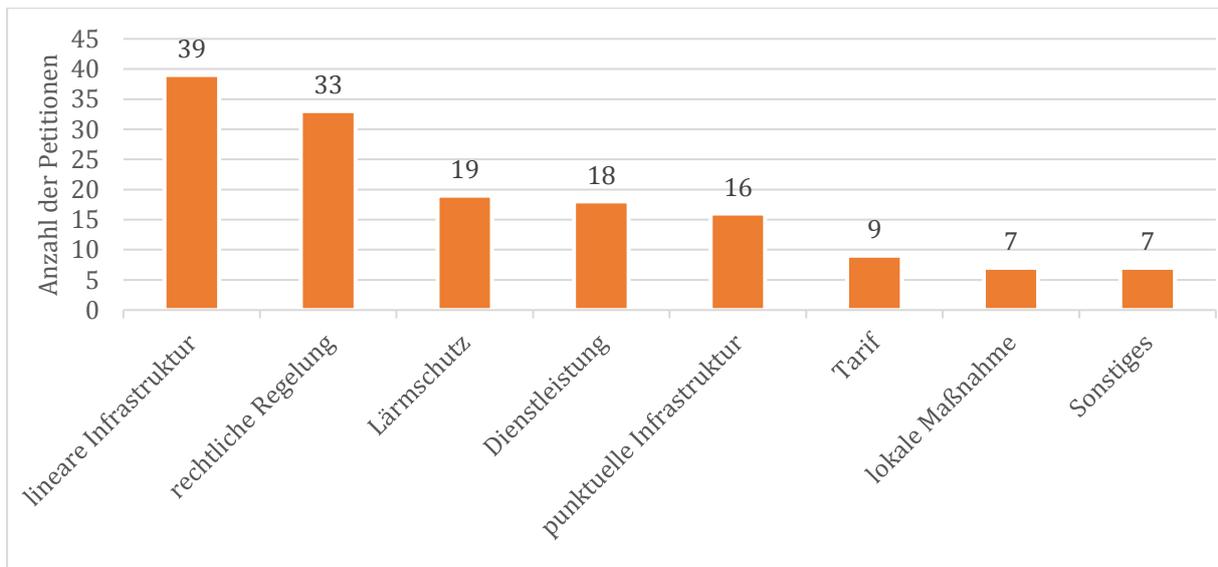


Abb. 16: Verkehrsinitiativen nach angestrebter Maßnahme (Bund)

Die Initiativen, die sich mit linearer Infrastruktur auseinandersetzen, sind, mit einer Anzahl von 39, auf dem ersten Platz. Der zweite Platz wird, mit einer Anzahl von 33, belegt durch Maßnahmen zur Änderung der rechtlichen Regelungen. Die beiden ersten Kategorien machen circa 49 Prozent der Gesamtzahl an Petitionen aus. Die restlichen sechs auf dieser Ebene vorkommenden Kategorien lassen sich in zwei Gruppen einteilen. Dies sind einerseits „Lärmschutz“, „Dienstleistung“ und „punktuelle Infrastruktur“, diese haben eine Anzahl zwischen 16 und 19 Initiativen. Andererseits bilden „Tarife“, „lokale Maßnahme“ und „Sonstiges“ die zweite erkennbare Gruppe, diese Kategorien haben eine Anzahl von sieben bzw. neun Petitionen bzw. Bürgerinitiativen.

4.3.5 Verkehrsinitiativen nach physischer Auswirkung auf den Raum

Als ein Unterscheidungsfaktor für die Petitionen bzw. Bürgerinitiativen sollen die Auswirkungen der Inhalte genommen werden. Es wird festgestellt, ob eine direkte bzw. physische Einwirkung oder Veränderung des Raumes angestrebt wird. Die Analyse erfolgt durch Zusammenfassen der Maßnahmenarten der einzelnen Petitionen bzw. Bürgerinitiativen. Ob eine Maßnahmenart eine Auswirkung auf den Raum hat, ist in dessen Beschreibung im Anhang dieser Arbeit nachzulesen. Die Ergebnisse der Analyse sind in **Abb. 17** zu finden.

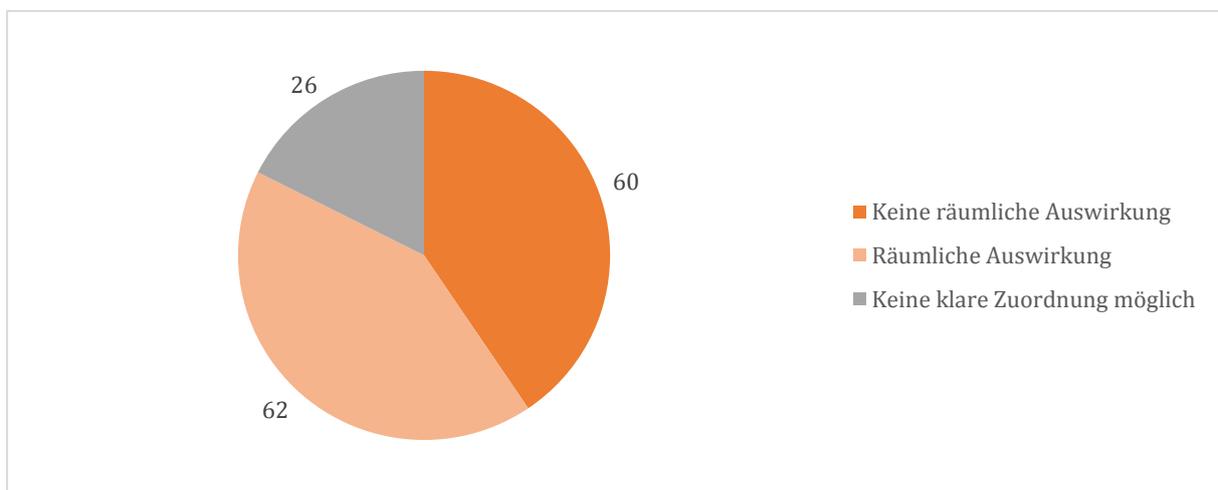


Abb. 17: Verkehrsinitiativen nach physischer Auswirkung auf den Raum (Bund)

Wie auch schon beim Vergleich der beiden meistvorkommenden Kategorien bei den Maßnahmenarten zu sehen ist, herrscht auf Ebene des Bundes relative Ausgeglichenheit zwischen Bürgerinitiativen bzw. Petitionen mit Auswirkungen auf den Raum und jenen ohne direkte Auswirkungen auf den Raum, beide weisen 62 bzw. 60 Datensätze auf. Bei einer Betrachtung ohne die zwei größten Kategorien („lineare Infrastruktur“ und „rechtliche Regelung“) kehrt sich die Reihenfolge um, mit 27 Datensätzen bei „keine räumlichen Auswirkungen“ und 23 Datensätzen bei „räumliche Auswirkungen“. Die Anzahl der Kategorie „keine klare Zuordnung möglich“ setzt sich größtenteils, mit einer Anzahl von 19, aus Datensätzen zum Lärmschutz zusammen, die Maßnahmenart „Sonstiges“ beinhaltet nur sieben Petitionen bzw. Bürgerinitiativen.

4.3.6 Verkehrsinitiativen nach Nennung des Ortes

Als ein Indiz für die Rolle des Raumes bzw. des Ortes in der Petition bzw. der Bürgerinitiative wird die Nennung der Örtlichkeit, an der die Maßnahme stattfinden soll, herangezogen. Wenn als Gültigkeitsbereich Gesamtösterreich angestrebt wird, ist dies als nicht-ortsbezogen anzusehen. Die statistische Analyse ist in **Abb. 18** zu sehen.

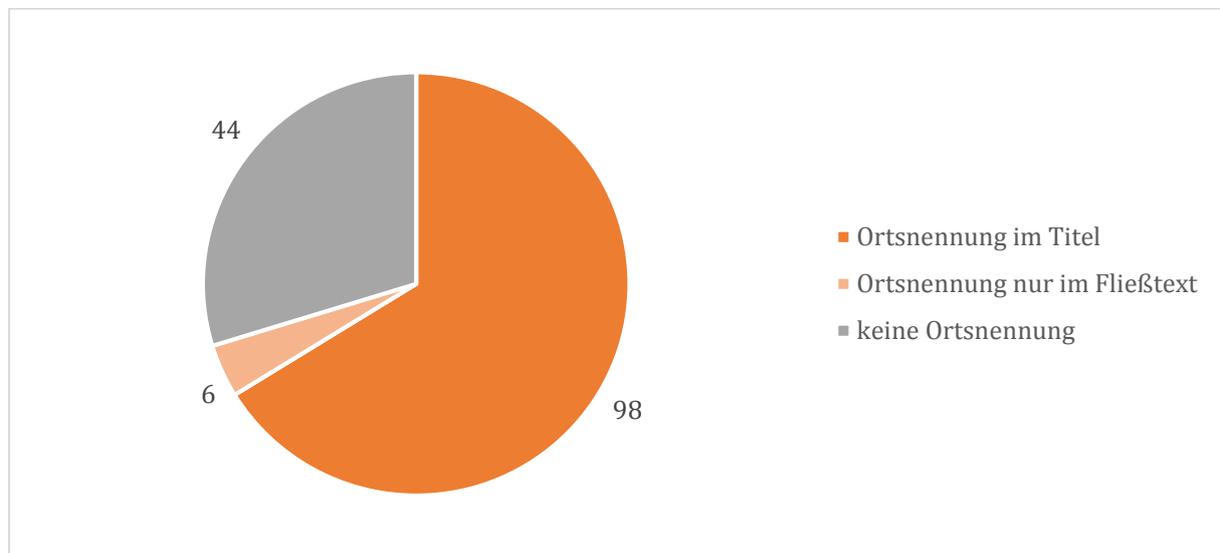


Abb. 18: Verkehrsinitiativen nach Nennung des Ortes (Bund)

Es beziehen sich 104 Datensätze auf einen konkreten Ort, dies sind circa 70 Prozent. Hier kann wiederum unterschieden werden, ob der Ort nur aus dem Inhalt herauslesbar oder direkt im Titel zu finden ist. Beim überwiegenden Teil, 98 von 104 Datensätzen, wird der Ort im Titel genannt. Nur bei sechs Petitionen bzw. Bürgerinitiativen, das sind circa 5,8 Prozent der Datensätze mit Ortsnennung, muss im Fließtext nachgelesen werden. Petitionen ohne eine Bezugnahme auf einen Ort im Text bzw. Titel nehmen circa 30 Prozent der Datensätze auf Bundes-Ebene, das sind absolut 44 Petitionen, ein. Datensätze dieser Kategorie fallen bei der Maßnahmenart vorwiegend in die Kategorie „rechtliche Regelung“, von 44 Petitionen betrifft dies 32 Datensätze. Weitere vorkommende Maßnahmenarten sind „Dienstleistung“, „Tarife“ und „Sonstiges“. Diese Kategorien kommen auch bei Petitionen mit Ortsnennung vor. Bei diesen Datensätzen ist die Kategorie „lineare Infrastruktur“ dominierend.

4.3.7 Verkehrsinitiativen bezogen auf den Gültigkeitsbereich

Als Spezialisierung der reinen Betrachtung der Nennung eines Ortes, soll bei den Datensätzen mit einer Ortsnennung eine Verortung der Vorhaben stattfinden. An dieser Verortung wird eine statistische Analyse der Raumeinheiten und der Anzahl der Petitionen und Bürgerinitiativen, die

ihren Handlungsraum in diesen haben, angeschlossen. Als Gebietsgröße werden NUTS3-Regionen gewählt. Die Ergebnisse sind in **Abb. 19** zu sehen.

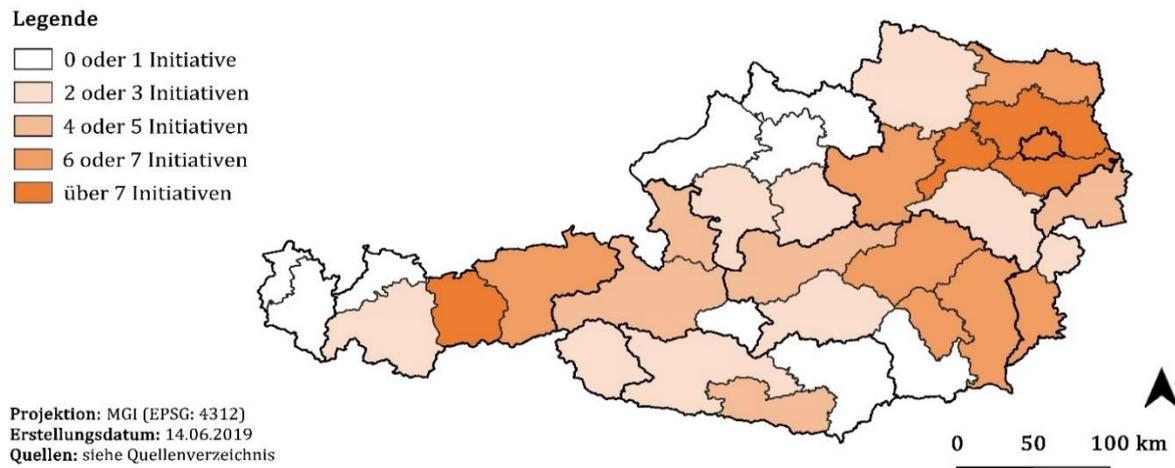


Abb. 19: Verkehrsinitiativen bezogen auf den Gültigkeitsbereich, absolut (Bund)

Besonders viele Petitionen betreffen den Raum um Wien, das bedeutet, einen Raum, an dem eine besonders hohe Bevölkerungsdichte herrscht. Die NUTS3-Region „Wien“ stellt mit 17 Petitionen auch den Extremwert dar. In die höchste Kategorie, mit acht Datensätzen aber weniger als „St.Pölten“, „Wiener Umland/Nordteil“ und „Wiener Umland/Südteil“, fällt auch die Region „Innsbruck“. Hierbei ist die hohe Datensatzanzahl aber nicht auf die Stadt zurückzuführen, sondern auf Petitionen bzw. Bürgerinitiativen zur „Brennerbahn“ und „A13-Brenner Autobahn“. In den beiden NUTS3 Regionen von Vorarlberg findet sich in Summe nur eine Petition. In den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Burgenland und Steiermark gibt es insgesamt mehr Petitionen als in den anderen Bundesländern, mit den Ausnahmen „Innsbruck“ und „Tiroler Unterland“. Im nördlichen Teil von Oberösterreich finden sich jeweils nur eine Initiative.

Wie schon angedeutet, kann die Annahme getroffen werden, dass in Bereichen mit einer höheren Bevölkerungsdichte mehr Interessen zusammentreffen und daher möglicherweise auch mehr Datensätze den Raum betreffen. Daher soll eine Normalisierung mit der Bevölkerungsanzahl stattfinden. Bei der Bevölkerungsanzahl wird als Bezugsgröße, zur besseren Erkennbarkeit, „pro 100.000 EinwohnerInnen“ gewählt. Die Darstellung der Ergebnisse ist in **Abb. 20** zu sehen.

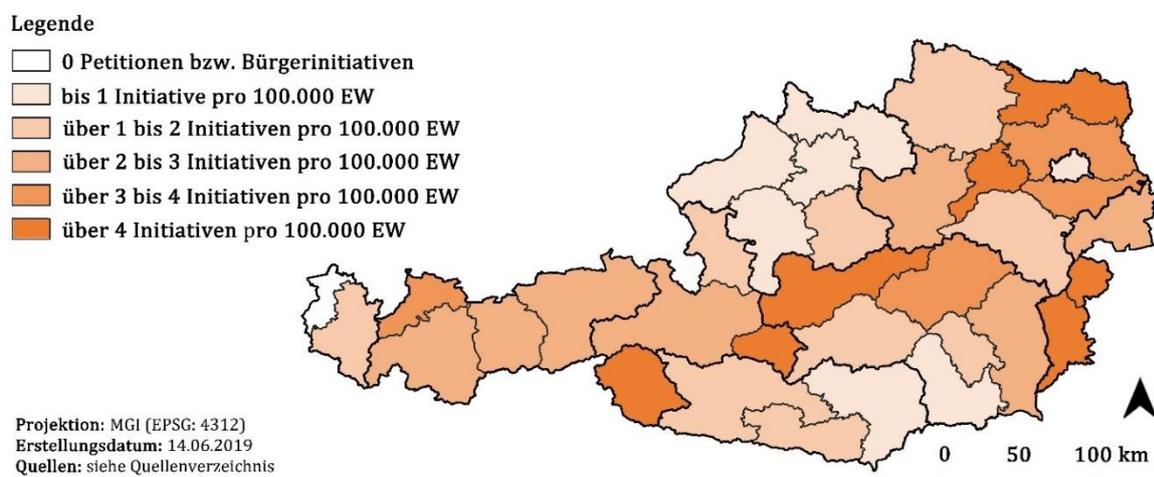


Abb. 20: Verkehrsinitiativen bezogen auf den Gültigkeitsbereich, relativ auf EinwohnerInnenzahl (Bund)

In dieser Analyse sind besonders starke Bereiche Weinviertel, Mittel- und Südburgenland, Osttirol, St. Pölten, Liezen und Lungau. Die Stadt Wien, in der vorigen Analyse der Maximalwert, hat bezogen auf 100.000 EinwohnerInnen 0,9 Petitionen bzw. Bürgerinitiativen. Die Regionen um Wien „Wiener Umland/Nordteil“ und „Wiener Umland/Südteil“ weisen einen höheren Wert auf als die Stadt. In die niedrigste Klasse fällt nur noch ein Datensatz, die Region „Rheintal-Bodenseegebiet“, ganz im Westen von Österreich. Durch die Bezugnahme auf die Bevölkerungsanzahl hebt sich der Unterschied zwischen West und Ost auf. Auffällig ist die Veränderung in Tirol. Die Regionen „Innsbruck“ und „Tiroler Unterland“ stellen keine lokalen Maxima in Westösterreich mehr dar, der Höchstwert des Bundeslands Tirol ist in dieser Analyse „Osttirol“.

4.4 Analyse der Datensätze auf Ebene der Stadt bzw. des Landes Wien

4.4.1 Anzahl der Petitionen zu allgemeinen Themen und zum Verkehrsbereich

Von der Stadt Wien wurde im Jahr 2013 eine neue Beteiligungsmöglichkeit geschaffen, die Einreichung und Unterstützung von Petitionen. Dieses Datum wurde als Anfangszeitpunkt für die Analyse gewählt. Die statistische Auswertung erfolgt nach dem Zeitpunkt des Einlangens der Petition. Für das laufende Jahr 2019 werden die bis Ende März eingelangten Petitionen mit dargestellt, eine Prognose würde auf Grund des unregelmäßigen Einlangens von Petitionen keinen Sinn ergeben. Die Analyse über die Zeit ist in **Abb. 21** zu finden.

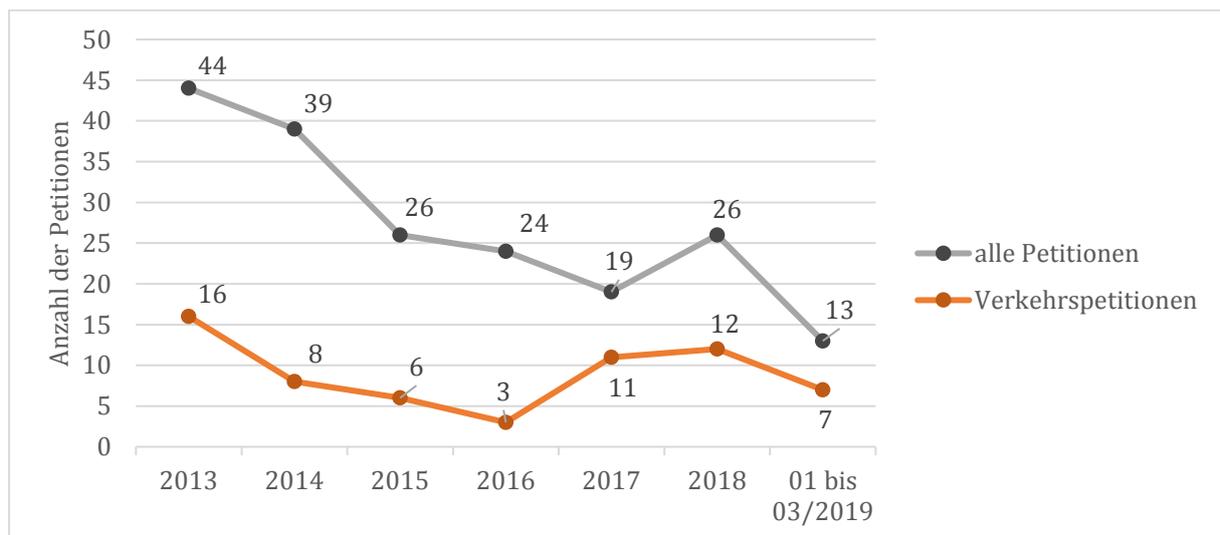


Abb. 21: Anzahl der Petitionen zu allgemeinen Themen und zum Verkehrsbereich (Wien)

Wie im Diagramm zu sehen ist, gab es mit der Einführung der Beteiligungsmöglichkeit eine große Anzahl von Einreichungen. Die Anzahl nahm bei der Gesamtzahl und bei den Petitionen mit Verkehrsbezug über die Zeit hinweg ab. Ein besonders hoher Anteil an Verkehrsthemen war im Jahr 2017, es hatten 11 von 19 Petitionen einen Verkehrsbezug, das sind circa 58 Prozent. Der geringste Anteil war im Jahr 2016. Nur drei von 24 Petitionen, also ein Achtel, haben sich mit dem Verkehr beschäftigt. Insgesamt wurden bis zum Stand Ende März 2019 eine Anzahl von 191 Petitionen, davon circa ein Drittel, absolut 63 Stück, Verkehrspetitionen, eingereicht. Gerechnet auf die durch die Statistik Austria bereitgestellte EinwohnerInnenzahl von Wien bedeutet dies: Pro 10.000 EinwohnerInnen wurden circa 1,01 Petitionen eingereicht, der Wert für jene mit Verkehrsbezug liegt bei einer Drittel Petition pro 10.000 EinwohnerInnen.

4.4.2 Verkehrspetitionen nach momentanem Status

Die Analyse in dieser Arbeit bezieht sich auf alle Petitionen mit einem Verkehrsbezug, es wird nicht unterschieden, ob diese erfolgreich sind oder nicht. Daher soll eine Untersuchung über den jeweiligen Stand der Petitionen stattfinden. Es wird zwischen vier Kategorien unterschieden. Im Gegensatz zur EU-Ebene werden hier die unzulässigen Petitionen einbezogen. Über die Umsetzung des Inhaltes kann hier keine Aussage getätigt werden. Das Diagramm befindet sich in **Abb. 22**.

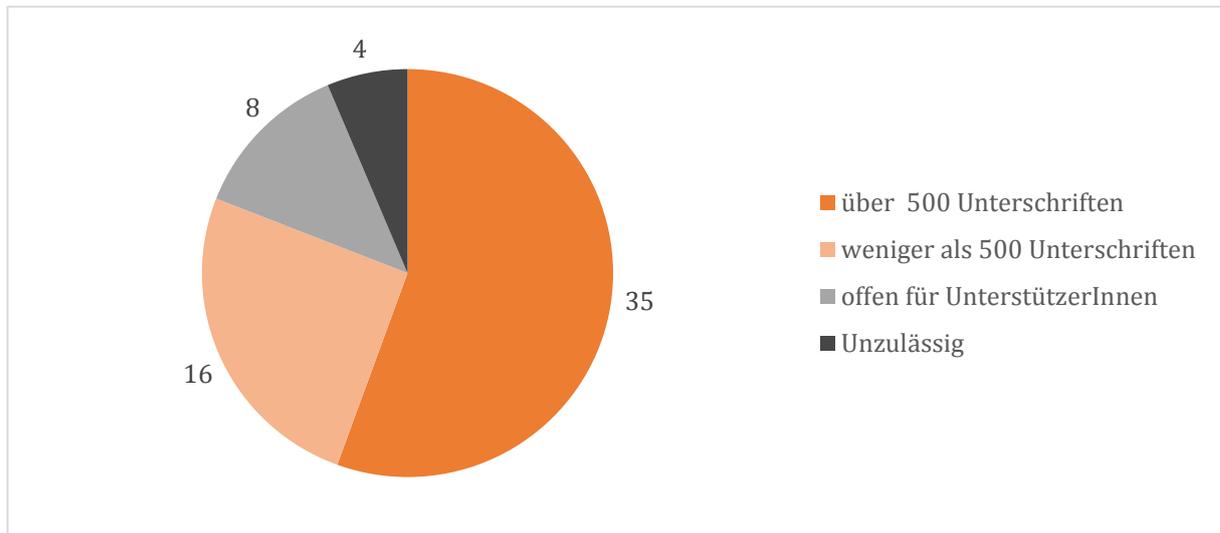


Abb. 22: Verkehrspetitionen nach momentanem Status (Wien)

Mehr als die Hälfte, in etwa 56 Prozent der Petitionen, haben mehr als die nötigen 500 Unterschriften erhalten. In diesem Fall gelangt die Petition in den Gemeinderatsausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen. Der Vergleich der zu behandelnden und nicht zu behandelnden Petitionen ergibt circa 2,2 Mal mehr zu behandelnde als nicht zu behandelnde Petitionen. Bei 16 Datensätzen, dies ist circa ein Viertel, wurden die Petitionen zur Unterstützung von der Behörde freigegeben, die erforderliche Anzahl von 500 wahlberechtigten UnterstützerInnen konnten aber nicht in der Zeit erreicht werden. Bei diesen Petitionen, bis auf eine mit 235 Unterstützungen („Zweite Radverkehrsanlage auf der Lassallestraße“), ist die UnterstützerInnenanzahl jeweils bloß zweistellig. Eine wurde vor Veröffentlichung zurückgezogen. Zum Zeitpunkt der Zusammenstellung der Datenbank, Ende März 2019, waren acht Petitionen offen für Unterstützungsunterschriften. Noch vor dem Beginn der Unterstützungsphase wurden vier Petitionen für ungültig erklärt. Dies betrifft drei zum öffentlichen Personenverkehr und eine mit dem Ziel der Förderung eines Vermittlungsdienstes für Personenbeförderung.

4.4.3 Verkehrspetitionen nach Verkehrsträger

Die einzelnen Petitionen auf Wien-Ebene sprechen unterschiedliche Verkehrsarten an, dies soll in einer statistischen Analyse abgebildet werden. Eine Petition, die sowohl den Straßenverkehr als auch den öffentlichen Personenverkehr behandelt, wird beiden Verkehrsarten zugerechnet. So erhöht sich die Grundmenge auf 64 Petitionen, dargestellt in **Abb. 23**.

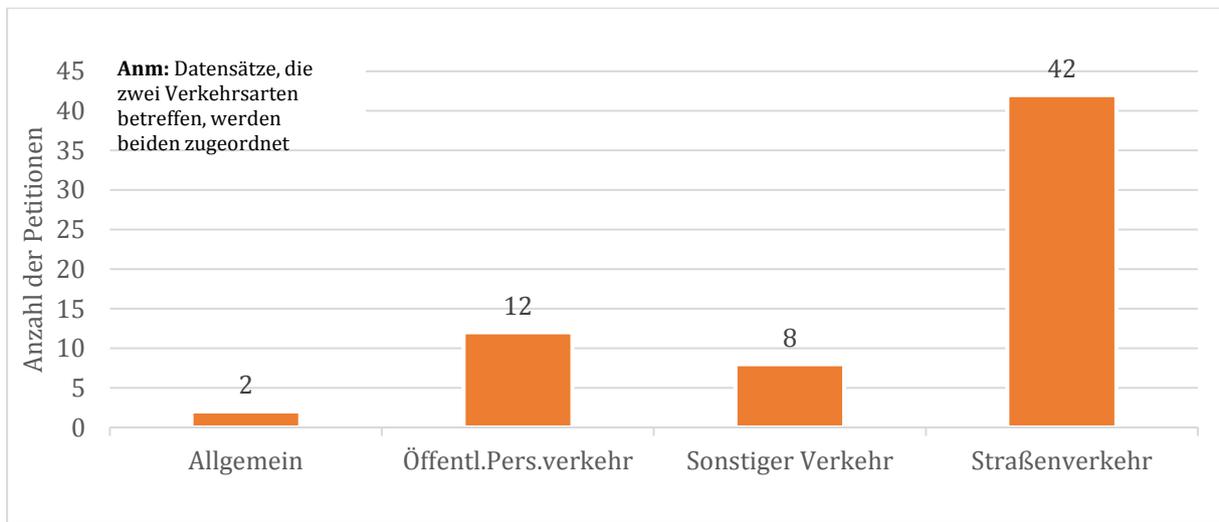


Abb. 23: Verkehrspetitionen nach Verkehrsträger (Wien)

Der größte Anteil an Datensätzen betrifft den Straßenverkehr. In diese Kategorie fallen 42 von 64 Petitionen, das sind circa zwei Drittel. Hierbei ist anzumerken, dass der Straßenverkehr auch inhaltlich einen großen Bereich darstellt, er verbindet den motorisierten und den nicht motorisierten Individualverkehr. Zum öffentlichen Personenverkehr existieren zehn Petitionen, also circa 19 Prozent. In dieser Kategorie ist der Eisenbahnverkehr, wegen der Untrennbarkeit des Personenverkehrs vom Güterverkehr, ausgenommen. Die beiden Petitionen in der Kategorie „Allgemein“ sprechen sich für die Erhaltung bestimmter Räume bzw. Gebiete und eine generelle Regelung des Verkehrs an diesen Orten aus. Die Kategorie „Sonstiges“ vereint acht, also ein Achtel der Datensätze, wobei sich in dieser Kategorie fünf Petitionen mit dem nicht motorisierten Verkehr abseits der Straßen beschäftigen.

4.4.4 Verkehrspetitionen nach angestrebter Maßnahme

In einer Analyse soll untersucht werden, welche Veränderung die einzelnen Petitionen anstreben. Hierfür erfolgt eine Einteilung in durch den Autor selbst gewählte Kategorien. Diese sind im Anhang nachzulesen. Auf der Wien-Ebene stellt die Kategorie „Parken“ eine Sonderform dar. Sie wurde auf Grund der Menge der Petitionen, die hier hineinfallen, aus „lokale Maßnahme“ bzw. „punktuelle Infrastruktur“ herausgegriffen. **Abb. 24** zeigt die Maßnahmen, welche in Wien eingereichte Petitionen verfolgen.

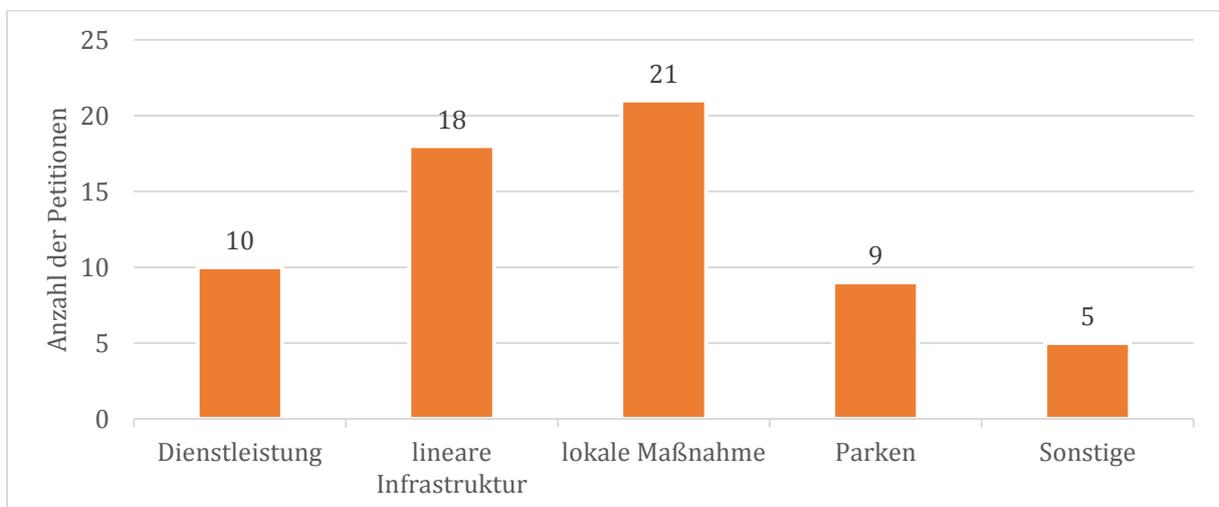


Abb. 24: Verkehrspetitionen nach angestrebter Maßnahme (Wien)

Hierbei werden fünf Kategorien dargestellt. Die meisten Datensätze fallen in Maßnahmenarten, die eine Auswirkung auf den Raum haben. Dies ist einerseits mit 21 Petitionen die „lokale Infrastruktur“, andererseits, mit 18 Petitionen, die Kategorie „lokale Maßnahme“. Das bedeutet, gemeinsam machen diese ca. 62 Prozent der Gesamtzahl der Petitionen aus. Bei einer Summierung des Wertes der Kategorie „Parken“ mit jenem der „lokalen Maßnahme“ kann geschlossen werden, dass fast die Hälfte aller Petitionen, 30 von 63 Datensätzen, sich auf einen vergleichsweise kleinen Raum beziehen. Die Maßnahmenart „Dienstleistung“ weist zehn Datensätze auf.

4.4.5 Verkehrspetitionen nach physischer Auswirkung auf den Raum

Die angestrebten Maßnahmen haben eine unterschiedliche Wirkung auf den Raum. Das reicht von einer Wirkung rein durch eine rechtliche Regelung bis hin zu großen Bauvorhaben, wie einer Bahnstrecke. Um dies besser abzubilden, soll die Frage nach Auswirkungen der in den Petitionen angestrebten Inhalte auf den Raum untersucht werden. Aus der Kategorisierung der Maßnahmen werden in **Abb. 25** die Auswirkungen der Vorhaben auf den Raum abgeleitet.

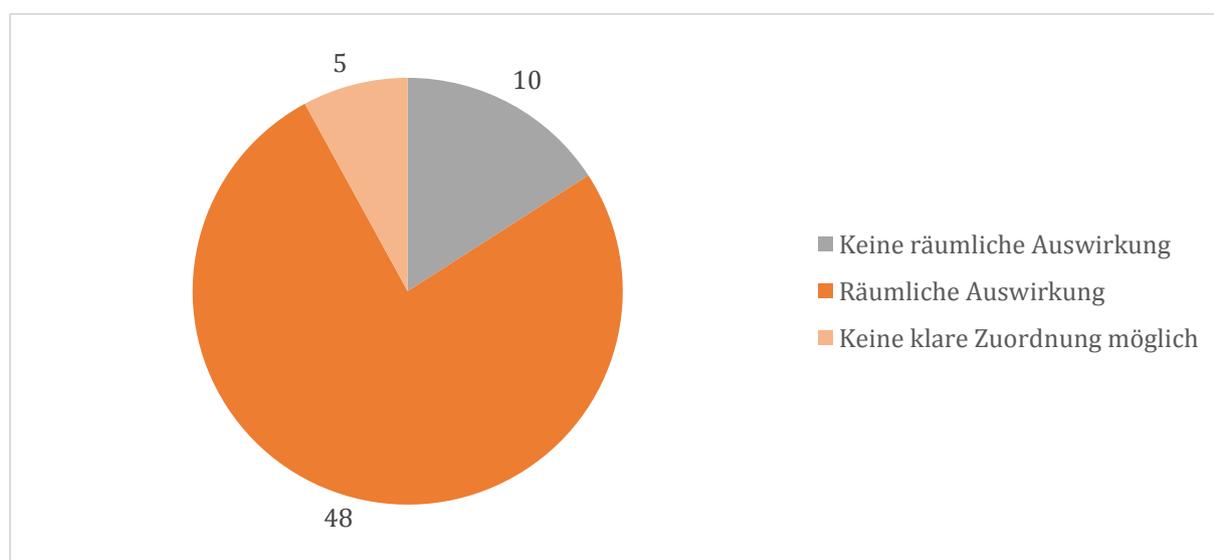


Abb. 25: Verkehrspetitionen nach physischer Auswirkung auf den Raum (Wien)

Wie schon bei der Analyse der Maßnahmenarten angedeutet, ist vor allem die Anzahl jener Petitionen, die eine physische Veränderung des Raumes anstreben, besonders hoch. Diese machen einen Wert von 48 Petitionen aus, dies sind circa 76 Prozent. In die Kategorie „Räumliche Auswirkungen“ fallen drei auf der Wiener Ebene vorkommende Maßnahmenarten hinein. Die beiden anderen Kategorien enthalten jeweils nur eine Maßnahmenart. Das bedeutet, auf der Wien-Ebene kommen einige Maßnahmenarten, wie beispielsweise „rechtliche Regelung“ nicht vor. Die Kategorie „keine räumlichen Auswirkungen“ besteht ausschließlich aus Petitionen zur Thematik der Dienstleistungen. In etwa 16 Prozent der Petitionen beziehen sich auf Dienstleistungen.

4.4.6 Verkehrspetitionen nach Nennung des Ortes

Die Rolle des Ortes in den Petitionen soll in der Analyse mittels des Faktors einer Nennung des Raumes, in dem die Änderung stattfinden soll, untersucht werden. Die statistische Auswertung, ob ein bestimmter Ort im Titel der Petition, oder nur im Fließtext, genannt wird, ist in **Abb. 26** zu sehen.

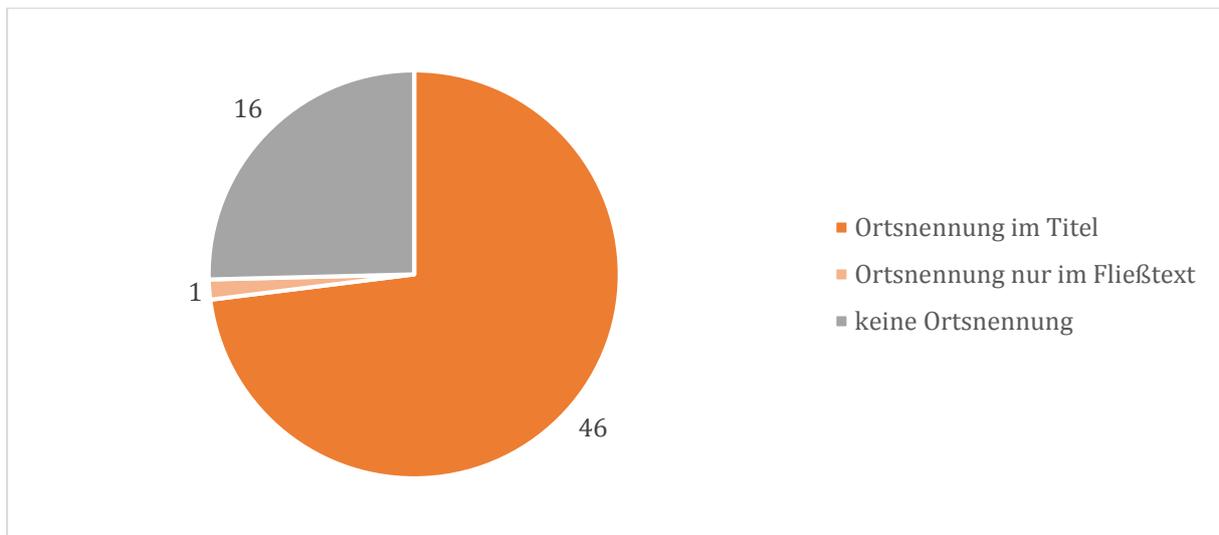


Abb. 26: Verkehrspetitionen nach Nennung des Ortes (Wien)

Der überwiegende Teil, dies sind circa 73 Prozent der Datensätze, ist auf einen bestimmten Ort bezogen. Bei einer weiteren Aufteilung dieser Kategorie nach der Frage, ob der Ort im Titel der Petition genannt wird, fällt nur ein Datensatz in die Kategorie, dass der genaue Ort aus dem Fließtext herausgelesen werden muss, eine Petition aus dem Jahr 2013 zur Verhinderung einer vierspurigen Straße durch Hirschstetten. Die 16 Datensätze ohne eine Nennung eines konkreten Ortes machen circa ein Viertel der Petitionen aus. Diese Datensätze haben verschiedene Maßnahmenarten zum Thema. Die Petitionen mit räumlichen Auswirkungen betreffen als Maßnahme meist „lokale Maßnahme“ oder „Infrastruktur“, mit der Maßnahmenart „Parken“ als eine Sonderform. Von den 47 Datensätzen fallen 37 in eine dieser Kategorien. Bei den Petitionen ohne Ortsnennung teilen sich diese in die Maßnahmen „Dienstleistung“, „lokale Maßnahme“ und „Parken“ auf, nur ein Datensatz fällt unter „Sonstiges“.

4.4.7 Verkehrspetitionen bezogen auf den Gültigkeitsbereich

In einem weiteren Schritt sollen die Petitionen mit Ortsnennung, unabhängig ob im Namen oder Inhalt, räumlich verortet werden. Daraus wird dann abgeleitet, wie viele Petitionen in die einzelnen Wiener Bezirke fallen. Zu sehen ist dies in **Abb. 27**.

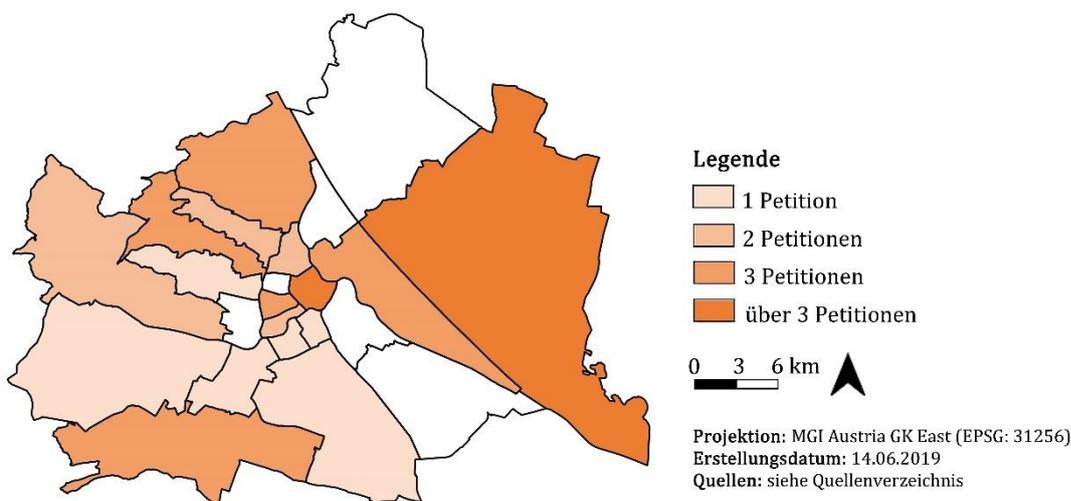


Abb. 27: Verkehrspetitionen bezogen auf den Gültigkeitsbereich, absolut (Wien)

Die meisten Petitionen, absolut sind dies sechs Datensätze, betreffen den ersten Bezirk, das sind circa 13 Prozent der verortbaren Petitionen mit Verkehrsbezug. Dahinter kommt der flächenmäßig größte Bezirk Donaustadt mit vier Petitionen bzw. circa neun Prozent der verortbaren Petitionen auf Wien-Ebene. Das Gebiet der Bezirke Landstraße, Josefstadt, Simmering, Rudolfsheim-Fünfhaus, Brigittenau und Floridsdorf wird von keiner der Petitionen behandelt. In der Struktur ist kein Unterschied zwischen den Innenbezirken und den Außenbezirken erkennbar.

In einem nächsten Schritt soll eine Bezugnahme der Anzahl an Petitionen pro Bezirk auf eine statistische Größe, die den Bezirk bzw. dessen Struktur beschreibt, erfolgen. Hierfür wurde die Bevölkerungsanzahl gewählt. Zu sehen ist dies in **Abb. 28**.

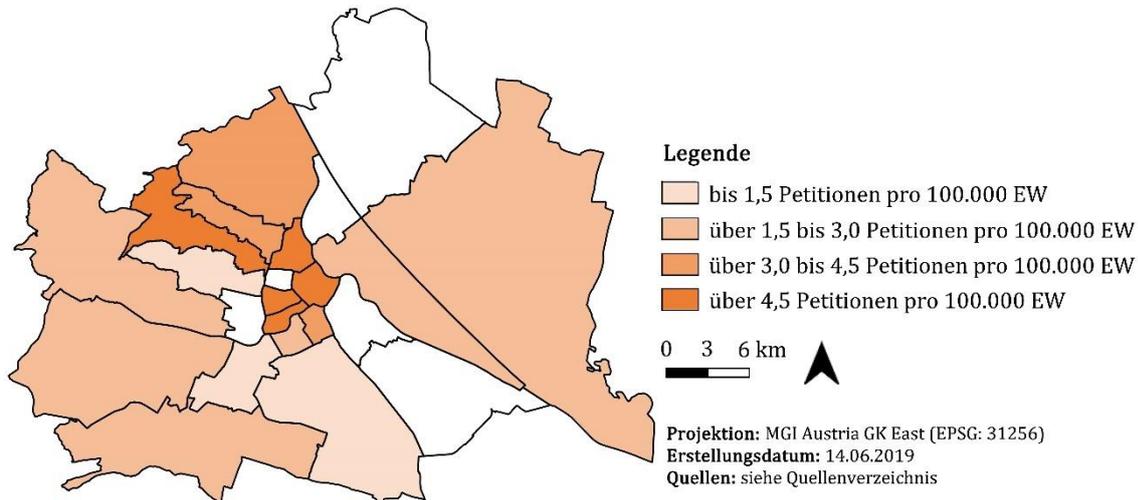


Abb. 28: Verkehrspetitionen bezogen auf den Gültigkeitsbereich, relativ auf EinwohnerInnenzahl (Wien)

Die westlichen Innenbezirke, mit Ausnahme des Achten, mit dem sich keine Petition beschäftigt, weisen einen hohen Wert auf. Der erste Bezirk gehört auch nach der Normierung auf die Bevölkerungsanzahl in die höchste Kategorie, die Donaustadt nicht mehr. Zurückzuführen ist dies auf den Unterschied bei den EinwohnerInnen, die Donaustadt hat circa 190.000 EinwohnerInnen, die Innere Stadt nur 16.000 EinwohnerInnen. Zu den Bezirken mit den meisten Petitionen pro EinwohnerIn gehört Hernals. Die westlichen Außenbezirke weisen in etwa den gleichen Wert an Petitionen pro EinwohnerIn auf wie die Leopoldstadt oder Donaustadt. Es bilden die Bezirke Favoriten, Meidling und Ottakring eine Gruppe, mit Werten unter 1,5 Petitionen pro 100.000 EinwohnerInnen. Die Bezirke ohne eine Petition bleiben aus statistischen Gründen auch nach der Normierung auf dem gleichen Wert.

5 Conclusio

Durch den föderalen Aufbau des österreichischen Staates als Bundesstaat, mit der EU seit 1995 als weitere Instanz, ergibt sich generell eine komplexe Kompetenzverteilung. Auch bei der Thematik des Verkehrs ist die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen den Ebenen EU, Bund, Land und Gemeinden nicht Teil des Allgemeinwissens eines Laien, so muss gegebenenfalls in den Rechtstexten oder in der Literatur nachgelesen werden. Die bei den Beteiligungsinstrumenten involvierten Stellen prüfen dies und verweisen gegebenenfalls auf andere Stellen, leiten dort aber kein Verfahren ein. Grundsätzlich ist es so, dass auf Ebene der europäischen Union und Bundesebene Punkte aufgelistet werden, nach der Generalklausel fällt der Rest den Ländern zu, worin wiederum der eigene Wirkungsbereich der Gemeinde herausgegriffen wird. Die Komplexität wird erhöht durch die Tatsache, dass die Gesetzgebung und die Vollziehung nicht in der Kompetenz derselben Stelle sein müssen.

Die einzelnen Ebenen bieten eine Vielzahl an Beteiligungsinstrumenten, wobei mehr als die Hälfte von einer hoheitlichen Stelle ausgehen. Auf Wiener Ebene existiert nur die Petition, um selbst initiativ zu werden. Die Instrumente haben individuelle Voraussetzungen und individuelle Abläufe, mit Ausnahme der parlamentarischen Bürgerinitiative und der Petition an den Nationalrat. Nachdem eine potenziell (petitions-)werbende Person die kompetenzrechtliche Einordnung vollzogen hat, muss sie sich über die Voraussetzungen informieren. Weitere Hürden sind Aufwand und Kapital, die in den Prozess gesteckt werden müssen. Die einzelnen Instrumente haben unterschiedliche Schwellen an nötigen Unterstützungsunterschriften, die erreicht werden müssen, hierfür muss Zeit für die Bewerbung und Sammlung investiert werden. Gleichzeitig entstehen auch Kosten im Prozess (Bsp. die Kosten beim Volksbegehren über momentan 2.750 Euro bis zum Eintragungsverfahren, die nur bei Erreichen der notwendigen Unterschriften zurückerstattet werden).

Alle Beteiligungsinstrumente finden ihren Abschluss bei einer gesetzgebenden Stelle bzw. einem Ausschuss von dieser (bei der europäischen Bürgerinitiative mit einem Zwischenschritt in der Kommission in Form eines Gesetzesentwurfs). Sobald die Instrumente die erforderliche Unterschriftenanzahl erreicht haben, bedarf es einer Behandlung. Eine Umsetzung des Inhaltes muss aber nicht erfolgen. In den in dieser Arbeit genutzten Datenquellen wird keine Aussage, in wie weit eine Initiative eine Veränderung gebracht hat, getätigt. Auch weil es eine Teilumsetzung von Inhalten geben kann, wird in dieser Arbeit kein Schluss zu einem etwaigen Erfolg gezogen.

Ein Vergleich zwischen den Datensätzen der Beteiligungsinstrumente der drei in dieser Arbeit behandelten Ebenen ist, wie schon im Kapitel der Arbeitsweise ausgeführt, auf Grund der unterschiedlichen Voraussetzungen schwierig. Dennoch sind Tendenzen erkennbar. Bei der Unterscheidung der Initiativen nach Verkehrsart ist bei allen drei Ebenen der Straßenverkehr dominierend. Nur beim Bund ist der Schienenverkehr ähnlich hoch, das ist auf die Kompetenzverteilung zurückzuführen. Das zweite auffällige Phänomen ist, dass, je größer der betrachtete Maßstab ist, desto konkreter bzw. raumbezogener werden die Datensätze. Folglich haben auf Wiener Ebene mehr Petitionen eine physische Auswirkung auf den Raum und mehr Petitionen nennen einen konkreten Ort für das Anliegen als dies auf EU-Ebene der Fall ist.

Literaturverzeichnis

Bez. Kapitel „2. Kompetenzrechtliche Regelung“:

Rechtstexte:

Bez. BVG und AEUV:

Doralt, W.; Lanner C. (2019) KODEX Verfassungsrecht 2019, LexisNexis, Wien

Bez. Kapitel 3: „Partizipationsmöglichkeiten auf den einzelnen Ebenen“

Rechtstexte:

Bez. Verordnung (EU) Nr. 211/2011:

Europäische Union (2011) Amtsblatt der Europäischen Union. Verordnung (EU) Nr. 211/2011 des europäischen Parlaments und des Rates von 16. Februar 2011 über die Bürgerinitiative, o.O., Beziehbar:

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:065:0001:0022:DE:PDF>

Bez. Volksbegehrengesetz:

Republik Österreich Parlamentsdirektion (2018) (2) Volksbegehrengesetz 2018, Volksabstimmungsgesetz 1972, Volksbefragungsgesetz 1989, Europäische-Bürgerinitiative-Gesetz, proLIBRIS Verlagsgesellschaft, Linz

Bez. Gesetz über Petitionen in Wien:

Stadt Wien (2019) Landesrecht konsolidiert Wien: Gesamte Rechtsvorschrift für Petitionen in Wien, Fassung vom 12.07.2019, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000324>, Zugriff: 12.07.2019

Bez. Geschäftsordnungsgesetz des Nationalrates:

Republik Österreich Parlamentsdirektion (2014) Geschäftsordnungsgesetz des Nationalrates in der Fassung der seit 08. Februar 2014 geltenden Novelle, Parlamentsdirektion, Wien

Internetquellen:

Bundesministerium für Inneres (o.J.) Volksbegehren, <https://www.bmi.gv.at/411/>, Zugriff: 19.07.2019

Europäische Kommission (2019) Das Verfahren Schritt für Schritt, <https://ec.europa.eu/citizens-initiative/public/how-it-works>, Zugriff: 19.07.2019

Europäisches Parlament (2019) Petitionsrecht, <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/148/the-right-of-petition>, Zugriff: 13.04.2019

Europäisches Parlament (o.J.) (1) Europäische Bürgerinitiative, <http://www.europarl.europa.eu/at-your-service/de/be-heard/citizen-s-initiative>, Zugriff: 13.04.2019

Europäisches Parlament (o.J.) (2) Sich Gehör verschaffen, <http://www.europarl.europa.eu/at-your-service/de/be-heard>, Zugriff: 13.04.2019

Europäisches Parlament (o.J.) (3) Petitionen. FAQ, https://petiport.secure.europarl.europa.eu/petitions/de/faq#_Toc222033, Zugriff: 13.04.2019

Republik Österreich Parlamentsdirektion (o.J.) (1) Parlament und Beteiligung der BürgerInnen, <https://www.parlament.gv.at/PERK/BET/index.shtml>, Zugriff: 11.04.2019

Republik Österreich Parlamentsdirektion (o.J.) (2) Volksbegehren, <https://www.parlament.gv.at/PERK/BET/VOLKBG/>, Zugriff 19.07.2019

Republik Österreich Parlamentsdirektion (o.J.) (4) Petition, <https://www.parlament.gv.at/PERK/BET/PET/>, Zugriff 11.04.2019

Stadt Wien (2010) Ergebnis der Volksbefragung 2010, <https://www.wien.gv.at/presse/2010/02/21/ergebnis-der-volksbefragung-2010>, Zugriff: 12.07.2019

Stadt Wien (o.J.) (1) Wahlen und direkte Demokratie, <https://www.wien.gv.at/politik/wahlen/>, Zugriff: 12.07.2019

Stadt Wien (o.J.) (2) Ablauf - Was passiert mit einer eingereichten Petition und wann kann sie etwas bewirken?, <https://www.wien.gv.at/politik/wahlen/petitionen/ablauf.html>, Zugriff: 12.07.2019
STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H./Mayr, P. (2013) Nicht nur das Volk begehrt gern, <https://www.derstandard.at/story/1358304021660/nicht-nur-das-volk-begehrt-gern>, Zugriff: 14.04.2019

Einzelne Dokumente:

MA 62/Stadt Wien (2013) Kundmachung über die Ausschreibung einer Volksbefragung in der Bundeshauptstadt Wien, Wien, Beziehbar: <https://www.wien.gv.at/politik/wahlen/voelksbefragung/2013/pdf/kundmachung.pdf>

Republik Österreich Parlamentsdirektion (2018) (1) BürgerInnen und Bürger bringen Themen ein, Wien, Beziehbar: https://www.parlament.gv.at/ZUSD/DLFolder/Petitionen-Folder-D_100x210_WEB.PDF

Republik Österreich Parlamentsdirektion (o.J.) (3) Der Weg eines Bundesgesetzes, Wien, Beziehbar: https://www.parlament.gv.at/ZUSD/PDF/Weg_der_Bundesgesetzgebung.pdf

Datenquellen:

Bundesministerium für Inneres (2018) Volksbegehren. Alle Volksbegehren der zweiten Republik https://www.bmi.gv.at/411/Alle_Volksbegehren_der_zweiten_Republik.aspx, Zugriff: 21.03.2019

Europäische Kommission (o.J.) (1) Laufende Initiativen, <https://ec.europa.eu/citizens-initiative/public/initiatives/open>, Zugriff: 14.04.2019

Europäische Kommission (o.J.) (2) Erfolgreiche Initiativen, <https://ec.europa.eu/citizens-initiative/public/initiatives/successful>, Zugriff: 20.03.2019

Europäische Kommission (o.J.) (3) Archivierte Initiativen <https://ec.europa.eu/citizens-initiative/public/initiatives/obsolete>, Zugriff: 20.03.2019

Bez. Kapitel 4: „Analyse der eingereichten Beteiligungsinstrumente“

Datenquellen der Initiativen:

(Anm.: Quellen der einzelnen Datensätze sind jeweils einzeln in den Tabellen angegeben)

Europäisches Parlament (o.J.) (4), <https://petiport.secure.europarl.europa.eu/petitions/de/show-petitions>, Zugriff: 01.04.2019

Stadt Wien (o.J.) (3) Petitionsplattform, <https://www.wien.gv.at/petition/online/>, Zugriff 01.04.2019

Republik Österreich Parlamentsdirektion (o.J.) (5) Beteiligung der BürgerInnen, <https://www.parlament.gv.at/PAKT/BB/>, Zugriff: 01.04.2019

Weitere Datenquellen:

STATISTIK AUSTRIA Bundesanstalt Statistik Österreich (2019) Bevölkerung zu Jahresbeginn 2002-2019 nach Politischen Bezirken, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand_und_veraenderung/bevoelkerung_zu_jahres-_quartalsanfang/080907.html, Zugriff: 24.04.2019

Europäische Kommission, Eurostat (2018) Population on 1 January by age group, sex and NUTS 3 region, <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>, Zugriff: 24.04.2019

Kartengrundlage:

Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort (2019) Katalog Gliederung Österreichs in NUTS-Einheiten, <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/bec16f39-2f2f-375a-aa6c-f122d15245d7>, Zugriff: 03.05.2019

Anhang

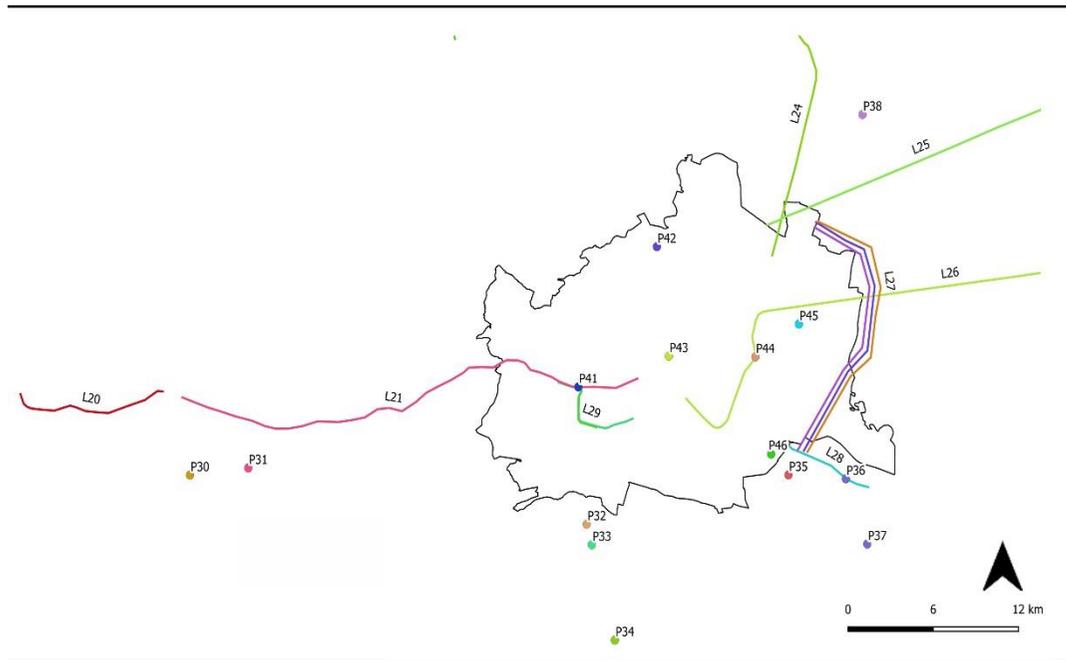
Auf Grund der Größe der Tabellen mit den Datensätzen auf EU-, Bundes- und Wien-Ebene werden diese digital zur Verfügung gestellt.

32 Vergleichende Untersuchung von Initiativen im Verkehrsbereich auf den politischen Ebenen

Bezeichnung	Beschreibung	physische Auswirkung	Vorkommen und Zugehörigkeit
Dienstleistung	Diese Art der Maßnahmen ist mit einem höheren Materialeinsatz bzw. Personaleinsatz durchzuführen, es wird hierbei aber keine Infrastruktur im Raum gebaut. Angelegenheiten die in die europäischen Fahrgastrechte fallen werden nicht in diese Kategorie gezählt. (Bsp. Anzahl der Nachtzüge)	Keine physische Auswirkung auf den Raum	
Fahrgastrechte	Hierzu gehören alle Angelegenheiten der europäischen Fahrgastrechte. Diese Kategorie wird nur auf Europäischer Ebene aus den Fahrgastrechten herausgehoben und kommt nur auf dieser Ebene vor. (Bsp. Entschädigung bei Verspätung)	Keine physische Auswirkung auf den Raum	Gültigkeit: Europäische Ebene Teil der Kategorie: Dienstleistung
Fahrzeug-Angelegenheit	Diese Kategorie beschäftigt sich mit Maßnahmen, die sich mit der Fahrzeugtechnik auseinandersetzen. Hierbei sind Maßnahmen zum Lärmschutz ausgenommen. Diese Maßnahmenart wird nur auf europäischer Ebene behandelt. (Bsp. Scheinwerferlicht von Kraftfahrzeugen)	Keine physische Auswirkung auf den Raum	Gültigkeit: Europäische Ebene Teil der Kategorie: Straßenverkehr
Individualfall	Bei manchen Petitionen wird das europäische Parlament für Individualfälle, der Petent gegen eine Verwaltungsstelle oder ein Unternehmen, herangezogen. Hierbei werden Fälle zu den Fahrgastrechten ausgenommen. Diese Kategorie kommt nur auf europäischer Ebene vor. (Bsp. Verweigerung des Austausches eines Führerscheins)	Keine physische Auswirkung auf den Raum	Gültigkeit: Europäische Ebene Teil der Kategorie: Dienstleistung
Lineare Infrastruktur	Es werden in diese Kategorie alle Vorhaben einbezogen, die eine Verbindungsfunktion einnehmen und sich physisch im Raum abbilden. (Bsp. Neubau einer Bahnstrecke)	Auswirkung auf den Raum	
Lokale Maßnahme	Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die zwar im Raum sichtbar sind, aber nur geringe Investitionen benötigen, es entsteht keine Infrastruktur. (Bsp. Geschwindigkeitsbeschränkung)	Auswirkung auf den Raum	
Lärmschutz	Dies stellt eine Zusammenfassung aller Maßnahmen, die dem Lärmschutz für Bevölkerung und Natur dienen, dar. (Bsp. Nachtflugverbot)	Keine klare Zuordnung möglich	
Parken	Diese Kategorie wird auf Grund der Größe auf Ebene der Stadt Wien herausgehoben. Hierbei werden alle Angelegenheiten, die sich mit dem ruhenden MIV-Verkehr auseinandersetzen, behandelt.	Auswirkung auf den Raum	Gültigkeit: Wien-Ebene Teil der Kategorien: punktuelle Infrastruktur bzw. lokale Maßnahme
Punktuelle Infrastruktur	Diese Kategorie fasst den Bau von Infrastruktur zusammen, die lokal eine Funktion erfüllen und sich physisch im Raum abbilden. (Bsp. Bahnhofsgebäude)	Auswirkung auf den Raum	
Rechtliche Regelung	Bei dieser Kategorie soll eine Zusammenfassung aller Petitionen erfolgen, die eine Änderung bzw. einen Erlass von einer Verordnung oder einer Richtlinie anstreben. (Bsp. Einheitliche Verkehrsregeln)	Keine physischen Auswirkungen auf den Raum	
Sonstige	In dieser Kategorie werden alle Verkehrspetitionen gesammelt, die in der Betrachtungsebene auf Grund der geringen Anzahl keine eigene Kategorie bilden.	Keine klare Zuordnung möglich	
Tarif	Bei dieser Kategorie handelt es sich um einen Sonderfall auf Ebene des Bundes. Hierbei werden finanzielle Aspekte zur Nutzung einer Infrastruktur bzw. Dienstleistung behandelt.	Keine physische Auswirkung auf den Raum	Gültigkeit: Bundesebene Teil der Kategorien: Dienstleistung bzw. lineare/punktuelle Infrastruktur

Tab. 2: Überblick über die Kategorien zur Analyse der angestrebten Maßnahmen

Verortung der ortsbezogenen Petitionen bzw. Bürgerinitiativen auf Bundesebene

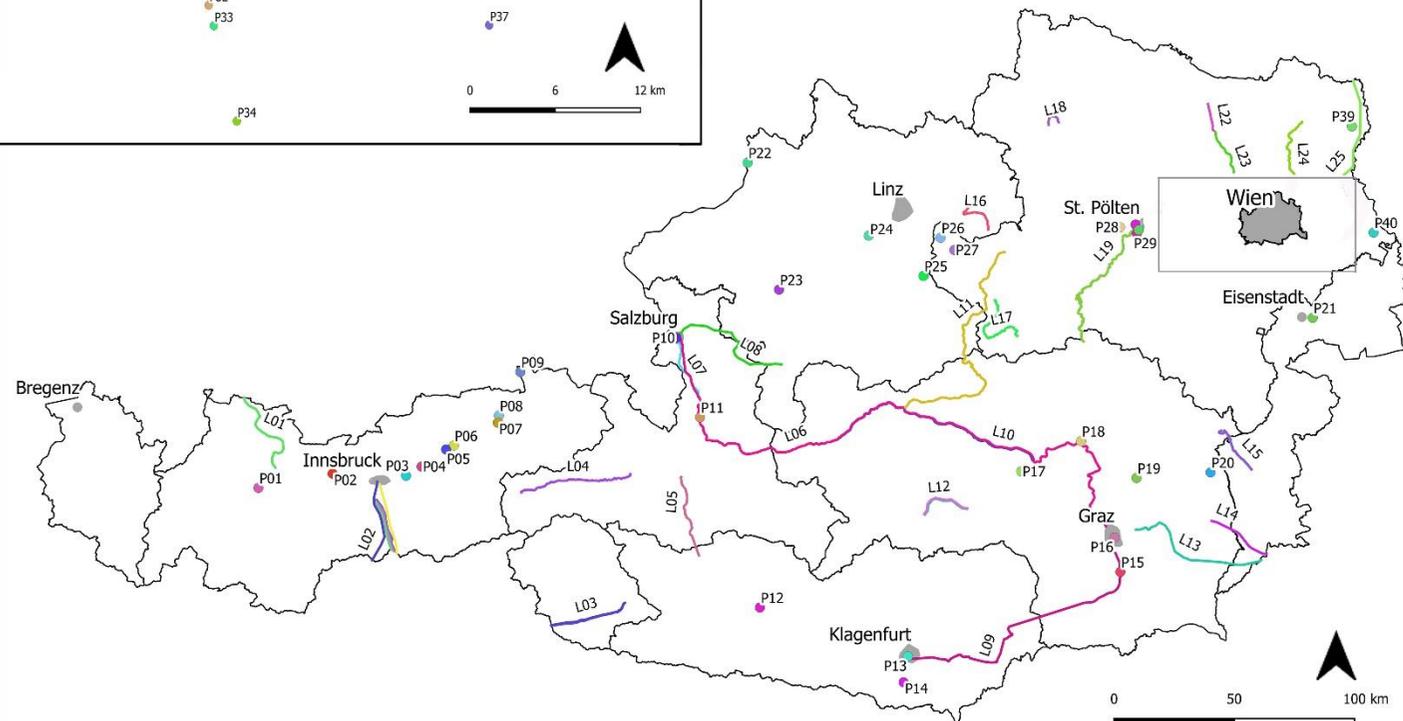


Legende

- Kleinräumige Ausdehnung
- (große) lineare Ausdehnung
- P01** Markierung eines Punktes
- L01** Markierung einer Linie

In der Karte werden die Petitionen bzw. Bürgerinitiativen auf Bundesebene (gerichtet an den Nationalrat) dargestellt. Es wurden die verortbaren Datensätze herausgefiltert. Für eine bessere Darstellung werden Initiativen mit einer räumlichen kleinen Ausdehnung als Punkt und Initiativen mit einer sehr großen flächigen Ausdehnung (Bsp. über drei Bundesländer) nicht dargestellt.

Die Nummerierung der Elemente ist in der zugehörigen Tabelle zu finden.



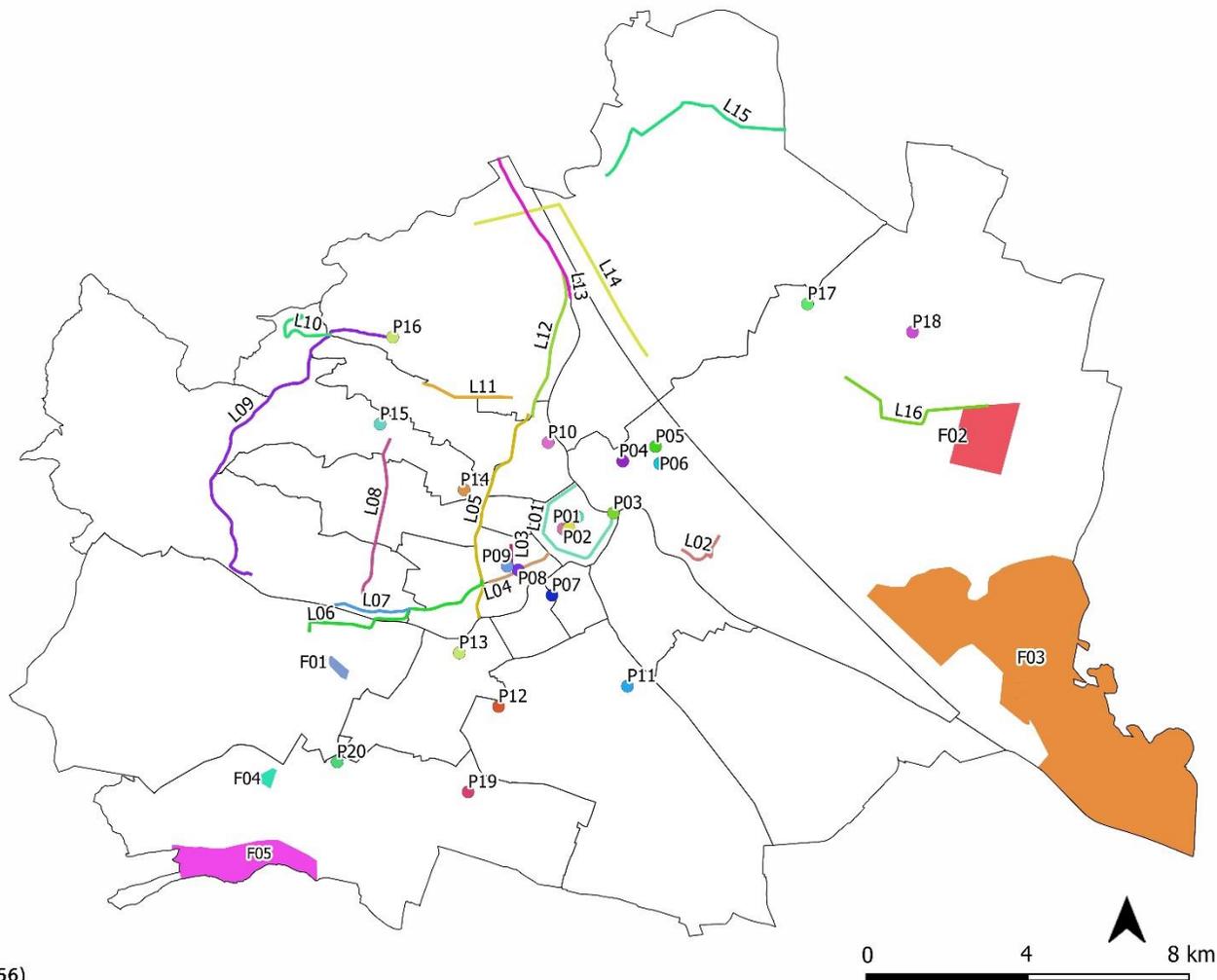
Projektion: MGI (EPSG: 4312)
 Erstellungsdatum: 14.06.2019
 Autor: Paul Bals
 Quellen: siehe Quellenverzeichnis

Verortung der ortsbezogenen Petitionen bzw. Bürgerinitiativen auf Ebene der Stadt bzw. des Landes Wien

Legende

- Kleinräumige Ausdehnung
- (große) lineare Ausdehnung
- (große) flächige Ausdehnung
- P01** Markierung eines Punktes
- L01** Markierung einer Linie
- F01** Markierung einer Fläche

In der Karte werden die Petitionen auf Ebene der Stadt bzw. des Landes Wien dargestellt. Es wurden die verortbaren Datensätze herausgefiltert. Für eine bessere Darstellung werden Initiativen mit einer räumlichen kleinen Ausdehnung als Punkt und Initiativen mit einer sehr großen flächigen Ausdehnung (Bsp. ein ganzer Bezirk) nicht dargestellt. Die Nummerierung der Elemente ist in der zugehörigen Tabelle zu finden.



Projektion: MGI Austria GK East (EPSG: 31256)
 Erstellungsdatum: 14.06.2019
 Autor: Paul Bals
 Quellen: siehe Quellenverzeichnis