

---

**4917/J XXV. GP**

---

**Eingelangt am 05.05.2015**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **Anfrage**

**der Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

### **betreffend Bericht zur Wirkungsorientierung 2013 UG 41**

Die Haushaltsrechtsreform und insbesondere die zweite Etappe derselben ist mit der Einführung der Wirkungsorientierung als eine der wichtigsten Verwaltungsreformen der vergangenen Jahrzehnte zu verstehen. Mit dieser Reform kommt der Bund dem Anspruch der Bürger\_innen nach transparenter Budgetierung einen großen Schritt näher, weil nämlich erstmals konsequent evaluiert werden kann, wie erfolgreich die einzelnen Unternehmungen der Ministerien umgesetzt werden. Außerdem ermöglicht die Wirkungsorientierung maßgeblich einschätzen zu können, wo die einzelnen Ministerien sowie die Obersten Organe ihre Schwerpunkte setzen. Der erste Bericht zur Wirkungsorientierung, vorgelegt vom Bundeskanzleramt, eröffnet in Bezug auf das Screening der Prioritätensetzung der Ministerien und Obersten Organe sowie die Umsetzung dieser Prioritäten neue Möglichkeiten zur Evaluierung der politischen Verantwortlichkeit.

So folgt Österreich einem internationalen Trend, nämlich weg von einer inputorientierten hin zu einer wirkungsorientierten Verwaltungssteuerung, wie im Bericht ebenfalls angeschnitten wird. Ebenfalls wird thematisiert, dass sich die österreichische Verwaltung erst im Anfangsstadium dieses Prozesses befindet, was insofern relevant ist, als dass gerade jetzt kritisch betrachtet werden sollte, in welcher Hinsicht hier noch Optimierungsbedarf besteht. Die einzelnen Ministerien sowie die Obersten Organe sind sowohl für die Vorlage als auch für die Evaluierung der jeweiligen Wirkungsziele verantwortlich. Dementsprechend ist es essentiell, im Sinne einer konsequenten Kontrolle, die Ergebnisse des Berichts im Detail zu monitorieren. Jedoch ist nicht nur die jeweilige Evaluierung für eine kritische Betrachtung relevant, sondern außerdem die konkreten Wirkungsziele, die dieser zu Grunde liegen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde auf Basis der Budgetuntergliederungen UG 41 evaluiert. In fast allen Bereichen wurden die Wirkungsziele zur Gänze erreicht. Zwar stellt der erste Bericht zur Wirkungsorientierung dem BMVIT somit ein ausgesprochen gutes Zeugnis aus, jedoch ergeben sich sowohl hinsichtlich der Wirkungsziele, als auch der dazu evaluierten Indikatoren weiterführende Fragen, die sich insbesondere auf die Qualität der Indikatoren beziehen.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## Anfrage:

1. In Bezug auf die UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie und das zugehörige Wirkungsziel 41.1 "Verbesserung der Verkehrssicherheit" und die zugehörigen Kennzahlen "Anteil bewusstseinsbildender Sicherheitsempfehlungen, die umgesetzt werden in %" sowie "Anzahl der technischen Unterwegskontrollen mit mobilen Prüfzügen" wurde festgestellt, dass dieses Ziel zur Gänze erreicht wurde. Bezüglich der Berechnungsmethode der Kennzahlen sowie den dazugehörigen Maßnahmen leiten sich folgende Fragen ab:
  - a. Ist geplant, die Kampagnen, die als Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit genannt wurden, systematisch auf ihre Wirksamkeit zu evaluieren?
  - b. Wenn nein, weswegen ist das BMVIT der Meinung, dass die reine Umsetzung der entsprechenden Kampagnen zur Evaluierung ausreichend ist?
  - c. Wenn eine solche Evaluierung erfolgt ist: Kann das BMVIT die Evaluierung der einzelnen Kampagnen vorlegen?
  - d. Sollte es nicht möglich sein, die Wirksamkeit der erfolgten Maßnahmen zu überprüfen, wäre es anzudenken, auf alternative Kennwerte zurückzugreifen?
  - e. In Bezug auf die "Anzahl der technischen Unterwegskontrollen": Inwiefern liefern diese eine Grundlage für die Evaluierung der Verbesserung der Verkehrssicherheit?
    - i. Ist das Ministerium der Ansicht, dass diese Kennzahl in der Ausgaskraft optimiert werden sollte?
2. In Bezug auf die UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie und das zugehörige Wirkungsziel 41.2 "Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" und die zugehörigen Kennzahlen "Anteil schadstoffarmer Lastkraftwagen (LKW) an der Gesamtfahrleistung in %" sowie "Personenkilometer im Schienen-PV der ÖBB-Personenverkehr (PV) AG" wurde festgestellt, dass dieses Ziel zur Gänze erreicht wurde. Bezüglich der Berechnungsmethode der Kennzahlen sowie den dazugehörigen Maßnahmen leiten sich folgende Fragen ab:
  - a. Bezüglich "Anteil schadstoffarmer Lastkraftwagen (LKW) an der Gesamtfahrleistung in %": Können Sie die Berechnungsmethode dieser Kennzahl darlegen?
  - b. Denkt das Ministerium an, angesichts der wohl enorm komplexen Berechnungsmethode des Kennwertes, die es erschwert, die Kennzahl eindeutig zu interpretieren, auf alternative Daten / Berechnungsmethoden zurückzugreifen?
  - c. Die jährliche Zuwachsrate von 10% ist enorm ambitioniert. Auf Grundlage welcher Annahmen kommt das Ministerium zu diesem Zielwert?
  - d. In Bezug auf "Personenkilometer im Schienen-PV der ÖBB-Personenverkehr (PV) AG": Inwiefern kann in diesem Zusammenhang von einem Zielwert gesprochen werden, wenn derselbe schlicht den Status Quo abdeckt? Welches normative Konzept kommt hier zu tragen?

3. In Bezug auf die UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie und das zugehörige Wirkungsziel 41.3 "Sicherstellung der Gendergerechtigkeit in der Mobilität u. eines gleichen Zugangs von Frauen und Männern zu allen Verkehrsdienstleistungen" und die zugehörige Kennzahl "Anzahl durchgeführter Genderanalysen" wurde festgestellt, dass dieses Ziel zur Gänze erreicht wurde. Bezüglich der Berechnungsmethode der Kennzahlen sowie den dazugehörigen Maßnahmen leiten sich folgende Fragen ab:
- a. In Bezug auf die Anzahl der durchgeführten Genderanalysen stellt sich die Frage, inwiefern die Ergebnisse dieser Analysen verarbeitet werden. Welche Konsequenzen und darauf aufbauende Maßnahmen werden getroffen?
  - b. Welche Stelle führt diese Analysen durch?
  - c. Welche Stelle führt eine Bewertung der Ergebnisse durch?
  - d. Sind die betreffenden Studien online abrufbar?
  - e. Können Sie die Studienergebnisse der durchgeführten Analysen 2013 vorlegen?
  - f. Wird im Ministerium angedacht, statt des rein deskriptiven Kennwertes auf einen qualitativen Kennwert umzusteigen, der inhaltlich abbilden kann, welche Entwicklungen es in diesem Bereich gibt?