

II- 577 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK  
Zl. 43.260-Präs. A/72

Anfrage Nr. 167 der Abg. Regensburger  
u. Gen. betr. die Planung und Projektie-  
rung sowie die Bauführung bei Arbeiten  
an Bundesstrassen.

198 / A. B.  
ZU 167 / J.  
Präs. am 15. März 1972

Wien, am 9. März 1972

An den  
Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton B e n y a  
Parlament  
W i e n  
-----

Auf die Anfrage Nr. 167, welche die Abgeordneten  
Regensburger und Genossen in der Sitzung des Nationalrates  
am 21. Jänner 1972 an mich gerichtet haben, beehre ich mich  
folgendes mitzuteilen:

Gemäß Artikel 20 B. VG. erfolgt die gesamte Voll-  
ziehung des Bundes durch dessen oberste Organe und nach deren  
Weisungen. Der Bundesminister hat dafür Sorge zu tragen und  
sicherzustellen, dass die gesamte Vollziehungstätigkeit im Bereich  
seines Ressorts den Gesetzen entsprechend durchgeführt wird. Er  
ist dafür dem Nationalrat gemäß Artikel 76 Abs. 1 B. VG. verant-  
wortlich, und zwar sowohl hinsichtlich der allgemeinen Art der  
Geschäftsführung als auch jedes einzelnen, von ihm selbst oder  
jedes einzelnen seiner untergeordneten Organe gesetzten konkre-  
ten Aktes der Verwaltung, also Ministerverantwortlichkeit für die  
Amtsführung aller ihm unterstellten Organe.

Eine solche Verantwortung verlangt ein demgemäßes  
Verhalten, d. h. das Recht und die Pflicht zur Kontrolle und Ein-  
flußnahme auf das Verhalten der untergeordneten Organe, was be-  
sonders im Bereich der Auftragsverwaltung als notwendig erach-  
tet werden muß, da eine selbständige Verantwortlichkeit des Lan-  
deshauptmannes nicht gegeben ist. Würde das Weisungsrecht des  
Ministers auch nur in einer der Sparten in Abrede gestellt, würde  
daraus resultieren, dass er allein für Maßnahmen die Verantwortung  
zu tragen hat, die er gar nicht beeinflussen kann.

zu Zl. 43.260-Präs. A/72

Diese Rechtslage, die verfassungsmässig statuiert ist, kann durch ein einfaches Gesetz nicht geändert werden, es ist ihr vielmehr Rechnung zu tragen.

Die Durchführungsbestimmungen zu den Bauprogrammen der Bundesstrassenverwaltung sehen sinngemäss eine ähnliche Regelung für die Abwicklung von Strassenbauvorhaben wie der aufgezeigte Vorgang bei der Projektverwirklichung des Schutzwasserbaues vor.

Für das technisch genehmigte Projekt werden die Gesamtbaukosten vom Amt der Landesregierung ermittelt, bei der Vergabegenehmigung beantragt und normalerweise dementsprechend bewilligt (finanzielle Genehmigung). Für unvorhergesehene, baubedingte, geringe Änderungen im Rahmen des Projektes wurden dem Landeshauptmann zusätzlich begrenzte Ermächtigungen eingeräumt. Sofern daher das Projekt ordnungsgemäss erstellt ist und dieses im wesentlichen unverändert bleibt, die Ausschreibung alle notwendigen Belange und die Ausmaße des Projektes richtig erfasst hat, ferner die Gesamtbaukosten maximal nur im Rahmen der Ermächtigung überschritten werden, wird auch in der Verwaltung der Bundesstrassen das Bundesministerium für Bauten und Technik erst wieder bei der Kollaudierung des Bauvorhabens tätig. Insoweit bringt der geäusserte Vorschlag, die Einhaltung der erteilten Richtlinien durch das Amt der Landesregierung vorausgesetzt, keine grundsätzlich neue Vereinfachung.

Der zitierte Vergleich mit dem Schutzwasserbau erscheint <sup>auch</sup> aber/in anderer Hinsicht nur zum geringen Teil stichhältig, da die Unterschiede in der Materie und in der Größe des finanziellen Aufwandes zwischen den beiden Bundesverwaltungen sehr wesentlich sind.

Der Wasserbau dient vornehmlich einem einheitlichen meistens unveränderlichen Kriterium, dem Schutz der Liegenschaften und Objekte des Staates, des Landes, der Gemeinden und bestimmter Körperschaften gegen den Angriff der Naturgewalten in alltäglicher Form (Uferschutzmaßnahmen, Flußregulierungen etc.) wie auch im Verlaufe von Naturkatastrophen.

Der Bundesstrassenbau hat demgegenüber wesentlich andere Aufgaben, Bedingungen und Interessen zu erfüllen, nämlich Herstellung und Verbesserung der Verkehrswege für den ständig wachsenden Durchzugsverkehr in nationaler und internationaler Sicht, aber auch für den weiter expandierenden Regionalverkehr in den Ballungsräumen. Schliesslich sind

zu Zl. 43.260-Präs.A/72

Entwicklungsgebieten innerhalb des Staatswesens durch neue Verkehrswege zu erschliessen und damit zu unterstützen. Diese Mannigfaltigkeit der Forderungen ergibt naturgemäß einen grösseren Anfall von Problemen zwischen der Vergabegenehmigung und der Kollaudierung eines Bauvorhabens.

Die Bundesstrassenverwaltung war bemüht, auch dem steigenden Anfall an Problemen Rechnung zu tragen und hat in mehrfachen Ergänzungen Durchführungsbestimmungen zur Abwicklung der in den Bauprogrammen erfassten Bauvorhaben verfügt. Ihre Einhaltung sollte nicht nur den Verwaltungsablauf koordinieren, sondern würde auch eine effektive echte Verwaltungseinfachung bringen.

Die bisherigen Erfahrungen bestätigen diese Erwartungen leider nur zum Teil. Unter anderem erfordern zahlreiche nachträgliche Projektänderungen immer wieder erneute Bearbeitungen. Ungenügende Erfassungen der notwendigen Leistungen und der Vorausmaße bedingen zahlreiche Nachtragsanbote und Kostenüberschreitungen, etc.

Darüber hinaus stehen der Autobahnbau, der Bau der Bundes-schnellstrassen sowie der übrigen Bundesstrassen nicht nur im Blickpunkt der Öffentlichkeit, sondern sind auch von vitalster Bedeutung für die Bauwirtschaft des gesamten Bundesgebietes. Schon deshalb ist es unerlässlich, dass dem Bundesministerium für Bauten und Technik eine, über die blosse Projektgenehmigung und Geldmittelzuteilung hinausgehende Einflußnahme gewahrt bleiben muß.

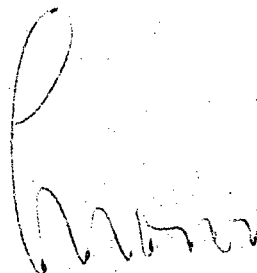
Die rasante Entwicklung auf verkehrstechnischem Gebiet zwingt zu immer neuen Initiativen, die nur zentral erfasst und gesteuert werden können, da die letzte Verantwortung - wie einleitend ausgeführt - beim zuständigen Ressortminister liegt, eine Tatsache, die in vieler Hinsicht auch für die Länder von Vorteil ist.

In Bezug auf den gemachten Vorschlag, der einer generellen, uneingeschränkten Ermächtigung des Landeshauptmannes für den Bau und die Erhaltung der Bundesstrassen gleichkäme, bedürfte es nicht nur einer Klärung der Kompetenzen, sondern auch der damit eng zusammenhängenden Frage der Verantwortlichkeit. In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, dass viele Unzukömmlichkeiten, die durch administrative Mängel der Auftragsverwaltung dem Rechnungshof Anlaß zu Beanstandungen geboten haben, zu vermeiden gewesen wären, hätten die verantwortlichen Organe den vom Bundesministerium für Bauten und Technik gemäß Verordnung BGBl.Nr. 131/1963

-4-

zu Zl. 43.260-Präs.A/72

vom 17. 5. 1963 aufgestellten Grundsätzen und erteilten Dienstanweisungen entsprochen. Einer Realisierung des gemachten Vorschlages kann unter diesen Umständen nicht nähergetreten werden.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. Müller', written in a cursive style.