
2091/AB XXII. GP

Eingelangt am 12.11.2004

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.000/0006-I/CS3/2004 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, am

2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2115/J-NR/2004 betreffend Bundesstraßen-ÜbertragungsgG und Zentrale Koordinationsstelle, die die Abgeordneten Mag. Maier und GenossInnen am 15. September 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 4:

Wie viele Planstelleninhaber in Ihrem Ministerium waren bis 31.03.2002 für die Verwaltung etc., der durch das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz übertragenen Bundesstraßen "B" an die Länder zuständig?

Welche konkreten Aufgaben hatten diesen Planstelleninhaber vor der Übertragung der Bundesstraßen an die Länder zu erfüllen?

Welche Einsparungen im Personal- und im Sachaufwand wurden mit dieser Übertragung in Ihrem Bundesministerium lukriert?

Wie viele Planstellen wurden aufgrund des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes in Ihrem Bundesministerium (damals Sektion III) eingespart? Wurde der Personenstand von ca. 90 Mitarbeitern in der Bundesstraßensektion tatsächlich um 45 Mitarbeiter verringert? Wenn ja, wann?

Antwort:

Wie ich schon in der Beantwortung der schriftlichen Anfrage (2070/J-BR/2003) festgestellt habe, waren zum Zeitpunkt der Übertragung der Bundesstraßen B an die Länder (1.4.2002) in der damaligen Sektion III insgesamt 96 Personen beschäftigt, welche in 10 Abteilungen mit allen Aufgaben des gesamten Straßennetzes befasst waren. Abteilungen oder Personen, welche sich ausschließlich mit den übertragenen Bundesstraßen B befassten, gab es nicht.

Von der Übertragung der Bundesstraßen B an die Länder waren in erster Linie die Planungsabteilung und die für die UVP-Verfahren zuständige Abteilung betroffen. In beiden Abteilungen wurden und werden auch weiterhin die Aufgaben für das verbliebene Autobahn- und Schnellstraßennetz (ASFINAG-Netz) behandelt. Alle anderen Abteilungen behandelten Sachmaterien, die für den gesamten Straßenbau relevant sind und deren Arbeitsumfang nur zum geringen Teil vom Umfang des Netzes beeinflusst war.

Mit Wirkung vom 16. September 2002 wurde die damalige Straßenbausektion im wesentlichen als Gruppe Straße der Sektion Infrastruktur eingegliedert.

Die Abteilungen für Planung, Bundesstraßenrecht und UVP-Verfahren sowie für die technischen Sachmaterien wurden in 3 Abteilungen zusammengefasst. Die Maut-, Finanzierungs- und verkehrspolitischen Agenden wurden den Koordinationsabteilungen des Präsidiums zugeordnet; Teile der Budgetabteilung in einer Stabsabteilung für Finanzcontrolling in der Infrastruktursektion integriert.

Von den seinerzeit 96 Mitarbeitern der Sektion III nahmen 31 Personen das Angebot zum Vorruhestand an bzw. gingen in den Ruhestand (Stand Ende 2003). 14 Personen fanden neue Aufgaben im Ressort, so dass der Personalstand tatsächlich um 45 Mitarbeiter verringert wurde.

Die Einsparungen im Personal- und Sachaufwand liegen in einer Größenordnung von € 2,05 Mio.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass der Gruppe Straße im Zuge dieser Strukturreform jene 5 Abteilungen, die sich mit den rechtlichen und technischen Aufgaben des Straßenverkehrs befassen, zugeordnet wurden. Weiters wurden die Aufgaben der Straßenverkehrssicherheit und die Verwaltung des Verkehrssicherheitsfonds in die Gruppe Straße integriert.

Fragen 5 bis 16:

Welche Aufgaben sind mit der Übertragung der Bundesstraßen B an die zuständigen Stellen der Bundesländer gewandert?

In welcher Weise blieben durch die Schaffung einer "zentralen Koordinationsstelle" Doppelgleisigkeiten mit bestehenden Einrichtungen der Länder bestehen bzw. wurden neue geschaffen? Kam es dadurch überhaupt zu einer Effizienzsteigerung in der öffentlichen Straßenverwaltung?

Oder: Welche Doppelgleisigkeiten in der Verwaltung zwischen Bund und Ländern wurden durch das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz konkret beseitigt?

Wurden die Verhandlungen mit den zuständigen Stellen der Bundesländer über die genauen Aufgaben dieser "zentralen Koordinationsstelle" erfolgreich abgeschlossen? Wenn ja, wann? Mit welchen Ansprechpartnern und mit welchen Ergebnissen?

Welche konkreten Aufgaben übt nun diese "zentrale Koordinationsstelle" in Ihrem BM exakt aus?

Über wie viele Planstellen verfügt derzeit diese "zentrale Koordinationsstelle" bzw. wie viele Planstelleninhaber arbeiten in bzw. für diese zentrale Koordinationsstelle?

Gibt es bereits einen exakten Dienststellenplan dafür? Wenn ja, wie lautet dieser? Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?

Welches Ergebnis wurde über die Fragen der Finanzierung dieser "zentralen Koordinationsstelle" mit den zuständigen Stellen der Bundesländer erzielt?

Wer trug bislang die Kosten für diese "zentrale Koordinationsstelle"? Welche Kosten sind 2002 und 2003 dafür angefallen (Aufschlüsselung auf Jahre)? Wie wurden diese Kosten zwischen Bund und Ländern aufgeteilt?

Welche Ergebnisse erbrachten die Besprechungen im "Round Table Straße" durch die Straßenbaudirektoren? Wie viele derartiger Besprechungen fanden statt?

Sind die Bundesländer bereits in den Verein Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV) einbezogen?

Wenn nein, woran ist diese Einbindung gescheitert?

Antwort:

Von der Übertragung der Bundesstraßen B an die Länder sind das Eigentum und die Straßenbaulast, d.h. sämtliche Aufgaben der Planung, des Baues und der Erhaltung dieses Straßennetzes betroffen. Die Kosten dafür werden durch den Abgeltungsbeitrag abgegolten.

Wie bereits mein Amtsvorgänger Herr Bundesminister Mathias Reichhold in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 4045/J-NR/2002 ausgeführt hat, ist die in der Entschließung des Nationalrates vom 28.2.2002 (E 125-NR/XXI.GP) angeführte „zentrale Koordinationsstelle“ keineswegs als eigener Verwaltungskörper mit entsprechendem Dienststellenplan etc. zu sehen. In der Entschließung bezog sich die zentrale Koordinationsstelle in erster Linie auf technische Angelegenheiten des Richtlinien- und Zulassungswesens, da es gegenüber der Bauwirtschaft und dem Straßenbenutzer nicht vertretbar gewesen wäre, wenn künftig die Standards hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Bauverfahren und der Bauprodukte zwischen den Bundes- und Landesverwaltungen im hoch- und höchstrangigen Straßennetz grundsätzlich voneinander abgewichen wären.

Koordinierungsbedarf ergibt sich auch in Fragen der internationalen Vertretung Österreichs, der Harmonisierung der Europäischen Richtlinien und der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms des Ressorts.

Die geplante stärkere Einbeziehung der Bundesländer in den Verein Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV), der mit ehrenamtlichen Mitgliedern arbeitet, ist bereits erfolgt. Die FSV stellt heute eine wichtige Plattform für die Lösung gemeinsamer technischer Aufgaben und Fragen aus dem Straßenbereich dar. Die in den Gremien erarbeiteten Richtlinien, Merkblätter und sonstigen Publikationen dienen gleichermaßen Bund und Ländern. Doppelgleisigkeiten werden somit vermindert.

Um die Arbeit der FSV professionell und effizient abwickeln zu können, wurde ein Generalsekretariat geschaffen, das vom Bund, ASFINAG und den Ländern mit einem Gesamtbetrag von jährlich € 100.000,-- unterstützt wird. Davon entfallen auf das bmvit jährlich € 25.000,--.

Der „Round-Table-Straße“ erfüllt auf der Ebene der Baudirektoren Koordinierungsaufgaben.

In der Anfangsphase wurden hier die wesentlichen Entscheidungen über die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Ländern getroffen. In der Folge tritt der „Round-Table Straße“ bei Bedarf zusammen, um Koordinationsprobleme zu lösen und Erfahrungen auszutauschen.

Bisher haben 3 Besprechungen des „Round-Table-Straße“ stattgefunden, eine 4. Besprechung ist in Vorbereitung.

Frage 17:

Inwieweit betrifft die Umsetzung des Generalverkehrswegeplans auch das veränderte B-Netz? Welche Bundesstraßen sind davon betroffen?

Antwort:

Der Generalverkehrsplan bezieht sich im Bereich der Straße ausschließlich auf das hochrangige Netz, welches von der ASFINAG ausgebaut und betrieben wird. Das sind die Bundesstraßen A und S, während das ehemalige B-Netz zur Gänze an die Bundesländer übertragen wurde.

Fragen 18 und 19:

Welche Straßen des ehemaligen Bundesstraßen B-Netzes müssen ausgebaut bzw. verlängert werden (ersuche um Bekanntgabe der einzelnen Straßen)? Wann soll dies erfolgen?

Mit welchen geschätzten Kosten ist dies verbunden? Sind diese Kosten durch den Abgeltungsbeitrag an die Länder gedeckt?

Antwort:

Das ehemalige Bundesstraßen-B-Netz wurde am 1.4.2002 zur Gänze den Bundesländern übertragen. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kommt daher keine Kompetenz für dieses Netz zu.

Mit freundlichen Grüßen

Hubert Gorbach