

215 J

2004 -09- 15

ANFRAGE

der Abgeordneten Mag. Maier

und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend " Bundesstraßen-Übertragungsg und Zentrale Koordinationsstelle "

Mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz BGBl I Nr. 50/2002 wurden die ehemaligen Bundesstraßen „B“ in das Eigentum der Länder übertragen (01.04.2002). Damit verzichtete der Bund auf seine Bedarfskompetenz zur Regelung bestimmter Straßen und auf Landesebene wird die Verwaltung dieser Straßen mit den bisherigen Landesstraßen in einer Hand vereinigt. Ziel war u.a. auch Doppelgleisigkeiten zu beseitigen und Synergieeffekte zu erzielen. Damit sollten auch Einsparungen in den Zentralstellen des Bundes ermöglicht werden (s. Vorschläge der Aufgabenreformkommission).

Allerdings war dies realistischerweise nicht zu erwarten. Der Vorschlag zur Schaffung einer zentralen Koordinationsstelle für den Straßenbau – auf Basis einer EntschlieÙung des Nationalrates vom 28.02.2002 – führte dazu, dass nach den vorliegenden Informationen Doppelgleisigkeiten nicht abgebaut wurden, sondern in anderer Form weiter bestehen blieben. Mit dieser EntschlieÙung sollte natürlich auch das von den Ländern getragene Österreichische Institut für Bautechnik konkurrenziert werden. Absolut unverständlich und nicht nachvollziehbar war auch, dass der Bund i.S. der Parlamentarischen EntschlieÙung für die Schaffung dieser zentralen Koordinationsstelle eine Kostenteilung mit den Ländern anstrebte (125/E 21.GP – Schaffung einer zentralen Koordinationsstelle).

Der Text der mehrheitlich angenommenen EntschlieÙung lautete:

„Der Nationalrat ersucht den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, seine Bemühungen hinsichtlich einer Koordination der Fragen des übergeordneten StraÙennetzes zwischen Bund und den Ländern fortzusetzen und eine Vereinbarung darüber anzustreben. Hiebei möge insbesondere auf die Angelegenheiten der übergeordneten umfassenden Verkehrspolitik, die Erfassung überregionaler statistischer Daten und die Angelegenheiten technischer Richtlinien und des Zulassungswesens Bedacht genommen werden und sichergestellt werden, dass die für die Bauwirtschaft und den StraÙenbenützer erforderlichen Regelungen und Standards weiterhin zur Verfügung stehen, international ein zentraler Ansprechpartner vorhanden ist und das BMVIT als zentrale Koordinationsstelle fungiert. In den Verhandlungen über die Vereinbarung möge eine

Kostenteilung angestrebt werden, wobei davon ausgegangen wird, dass dem BMVIT insgesamt keine zusätzlichen Kosten entstehen. “

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr.

Innovation und Technologie nachstehende Anfrage:

1. 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?
2. Welche konkreten Aufgaben hatten diese Planstelleninhaber vor der Übertragung der Bundesstraßen an die Länder zu erfüllen?
3. Welche Einsparungen im Personal- und im Sachaufwand wurden mit dieser Übertragung in Ihrem Bundesministerium lukriert?
4. Wie viele Planstellen wurden aufgrund des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes in Ihrem Bundesministerium (damals Sektion III) eingespart? Wurde der Personenstand von ca. 90 Mitarbeitern in der Bundestrassensektion tatsächlich um 45 Mitarbeitern verringert? Wenn ja, wann?
5. Welche Aufgaben sind mit der Übertragung der Bundesstraßen B an die zuständigen Stellen der Bundesländer gewandert?
6. 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?
7. Oder: Welche Doppelgleisigkeiten in der Verwaltung zwischen Bund und Länder wurden durch das Bundesstraßen-Übertragungsgesetz konkret beseitigt?
8. Wurden die Verhandlungen mit den zuständigen Stellen der Bundesländern über die genauen Aufgaben dieser “zentralen Koordinationsstelle” erfolgreich abgeschlossen? Wenn ja, wann? Mit welchen Ansprechpartnern und mit welchen Ergebnissen?
9. Welche konkreten Aufgaben übt nun diese “zentrale Koordinationsstelle” in Ihrem BM exakt aus?

10. Über wie viele Planstellen verfügt derzeit diese "zentrale Koordinationsstelle" bzw. wie viele Planstelleneinhaber arbeiten in bzw. für diese zentrale Koordinationsstelle ?
11. Gibt es bereits einen exakten Dienststellenplan dafür? Wenn ja, wie lautet dieser?
Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?
12. Welches Ergebnis wurde über die Fragen der Finanzierung dieser "zentralen Koordinationsstelle" mit den zuständigen Stellen der Bundesländer erzielt?
13. 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?
14. Welche Ergebnisse erbrachten die Besprechungen im „Round Table Straße“ durch die Straßenbaudirektoren? Wie viele derartiger Besprechungen fanden statt?
15. Sind die Bundesländer bereits in den Verein Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV) einbezogen?
16. Wenn nein, woran ist diese Einbindung gescheitert?
17. Inwieweit betrifft die Umsetzung des Generalverkehrswegeplans auch das veränderte B-Netz?
Welche Bundesstraßen sind davon betroffen?
18. Welche Straßen des ehemaligen Bundesstraßen B-Netzes müssen ausgebaut bzw. verlängert werden (ersuche um Bekanntgabe der einzelnen Straßen)? Wann soll dies erfolgen?
19. Mit welchen geschätzten Kosten ist dies verbunden? Sind diese Kosten durch den Abgeltungsbeitrag an die Länder gedeckt?

Handwritten signatures and notes:
Aufgabenstellung
Pöschl
Kunz
Bekanntgabe