



**Der  
Rechnungshof**

Reihe BUND  
2006/5

# Bericht des Rechnungshofes

**Kontrolle der Schwerfahrzeuge**

**Hauptverband der österreichischen  
Sozialversicherungsträger:  
Projekt Chipkarte (e-card)**

**WIEN ENERGIE Bundesforste  
Biomasse Kraftwerk GmbH**

**Abfallwirtschaftskonzept  
im Land Tirol**

**Arbeitsmarktservice Wien**

**Bisher erschienen:**

- Reihe Bund 2006/1 Bericht des Rechnungshofes
- Geologische Bundesanstalt
  - Landesschulrat für Salzburg:  
Ausgewählte Bereiche der Verwaltung
  - Europäischer Ausrichtungs- und Garantiefonds  
für die Landwirtschaft: Zuverlässigkeitserklärung 2004
  - Steweag-Steg GmbH
- Reihe Bund 2006/2 Bericht des Rechnungshofes
- Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk sowie Knoten Wagram
  - Eisenbahnprojekt Semmering-Basistunnel;  
Ausbau der Bestandsstrecke Semmering
  - Österreichische Bundesbahnen: externe Beratungsleistungen
- Reihe Bund 2006/3 Bericht des Rechnungshofes
- Lehrerfortbildung
  - Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik
  - Sicherheitsakademie
  - Beschaffung des Waffensystems Jagdpanzer Jaguar
  - Post- und Fernmeldebehörden
- Reihe Bund 2006/4 Bericht des Rechnungshofes
- Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen  
Arbeitnehmerbeschäftigung
  - Betrugsbekämpfung – Schnelle Eingreiftruppe
  - Energiebesteuerung in Österreich
  - Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB



# **Bericht des Rechnungshofes**

**Kontrolle der Schwerfahrzeuge**

**Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger: Projekt Chipkarte (e-card)**

**WIEN ENERGIE Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH**

**Abfallwirtschaftskonzept im Land Tirol**

**Arbeitsmarktservice Wien**



<b>Vorbemerkungen</b>	<u>Vorlage an den Nationalrat</u>	1
	<u>Darstellung der Prüfungsergebnisse</u>	1
<b>BMI BMVIT</b>	Wirkungsbereich der Bundesministerien für Inneres Verkehr, Innovation und Technologie	
	<u>Kontrolle der Schwerfahrzeuge</u>	3
<b>BMGF BMSG</b>	Wirkungsbereich der Bundesministerien für Gesundheit und Frauen soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz	
	Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger: <u>Projekt Chipkarte (e-card)</u>	49
<b>BMLFUW BMWA</b>	Wirkungsbereich der Bundesministerien für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Wirtschaft und Arbeit	
	<u>WIEN ENERGIE Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH</u>	75
<b>BMLFUW</b>	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft	
	<u>Abfallwirtschaftskonzept im Land Tirol</u>	93
<b>BMWA</b>	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit	
	<u>Arbeitsmarktservice Wien</u>	115
<b>ANHANG</b>	Entscheidungsträger	
	<u>Aufsichtsratsvorsitzende und deren Stellvertreter sowie Vorstandsmitglieder der überprüften Unternehmung</u>	143

# Abkürzungen



Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASVG	Allgemeines Sozialversicherungsgesetz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium...
BMI	für Inneres
BMGF	für Gesundheit und Frauen
BMLF	für Land- und Forstwirtschaft
BMLFUW	für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMSG	für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWA	für Wirtschaft und Arbeit
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
f.	folgende
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
IT	Informationstechnologie
kg	Kilogramm
LGBl.	Landesgesetzblatt
lit.	litera (Buchstabe)
Mill.	Million(en)
MW	Megawatt
RH	Rechnungshof
S.	Seite
t	Tonne(n)

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

# Vorbemerkungen

## Vorbemerkungen

### Vorlage an den Nationalrat

Der RH erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 B-VG nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei mehreren Gebarungsüberprüfungen getroffen hat.

### Darstellung der Prüfungsergebnisse

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den RH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des RH (Kennzeichnung mit 4) aneinander gereiht. Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

Der vorliegende Bericht des RH ist nach der Vorlage über die Website des RH „<http://www.rechnungshof.gv.at>“ verfügbar.





## **Wirkungsbereich der Bundesministerien für Inneres Verkehr, Innovation und Technologie**

### **Kontrolle der Schwerfahrzeuge**

Konkrete, quantifizierte Ziele zur Kontrolle von Schwerfahrzeugen waren trotz des hohen Stellenwertes dieses Themas sowohl auf europäischer wie auch auf nationaler Ebene kaum vorhanden.

Durch die Senkung der Anzahl der Unfälle mit schweren LKW und Personenschaden in Österreich um 20 % könnten bei den Folgekosten Einsparungen von mindestens rd. 42 Mill. EUR jährlich erzielt werden.

#### **Kurzfassung**

Zum Ausgleich des Wegfalls der Kontrollmöglichkeiten an den Grenzen war beabsichtigt, mittelfristig alle Haupttransitrouten des hochrangigen Straßennetzes mit Verkehrskontrollplätzen auszustatten. Ende 2005 waren sechs derartige Einrichtungen in Betrieb; zehn weitere befanden sich in Planung oder im Stadium der Konzeption.

In Niederösterreich war nur ein Verkehrskontrollplatz in Betrieb. Das Kontrollausmaß von 40 Stunden monatlich war im Hinblick auf die hohen Investitionskosten und die nunmehr erheblich verbesserten Kontrollbedingungen zu gering.

Das LKW-Kontrollstellenkonzept des Landes Tirol sah die Errichtung von drei Verkehrskontrollplätzen im hochrangigen Straßennetz (davon zwei bereits in Betrieb) und von vier derartigen Einrichtungen im niederrangigen Straßennetz (davon eine in Betrieb) vor. Das Konzept schuf die Grundlage für eine flächendeckende Kontrolle des Schwerverkehrs.

Die Koordinierung der von den mobilen Prüfzügen des Bundes und der Länder durchgeführten Kontrollen im Rahmen der LKW-Kontrollplattform erhöhte die Effizienz des personellen und technischen Ressourceneinsatzes.

## Kurzfassung

Die Qualität der technischen Unterwegskontrollen von Schwerfahrzeugen in Österreich erfüllte die Vorgaben der Europäischen Union. Vollständige und zuverlässige Daten über die Durchführung der Kontrollen waren allerdings nicht verfügbar.

Die von den mobilen Prüfzügen vorgenommenen technischen Unterwegskontrollen in Niederösterreich wiesen qualitativ und quantitativ einen hohen Standard auf. Die Effizienz der Kontrollen rechtfertigte die dafür eingesetzten Ressourcen.

Das Konzept des Bundeslandes Tirol, technisch weniger zeitaufwendige Kontrollen des Schwerverkehrs in hoher Intensität vorzunehmen, war den regionalen Bedürfnissen angepasst. Das Ausmaß vertiefter technischer Unterwegskontrollen war jedoch gering.

Die Empfehlung der Europäischen Kommission, einen von je 1.000 Gefahrguttransporten auf der Straße zu kontrollieren, wurde bundesweit erfüllt. In den Jahren 2003 und 2004 war dabei indessen ein deutlicher Rückgang zu vermerken.

Die in den Statistiken zur Gefahrgutkontrolle enthaltenen Zahlen hinsichtlich der festgestellten Verstöße hatten keine Aussagekraft für die Beurteilung der tatsächlichen Gefährdung durch mangelhafte Transporte. Mit der Umsetzung einer neuen Richtlinie der Europäischen Kommission sollten die Grundlagen für die Gewinnung aussagekräftiger Daten geschaffen werden.

Die statistische Erfassung der Kontrollen von Lenk- und Ruhezeiten erfolgte durch die befassten Stellen nicht vollständig; die ermittelten Daten waren daher nur eingeschränkt aussagekräftig.

Die auf Grundlage der statistisch erfassten Kontrollen errechnete Kontrolldichte für den Bereich der Lenk- und Ruhezeiten in Österreich übertraf mit einer Kontrollquote von regelmäßig rd. 2 % der gesamten Arbeitstage die von der EU vorgegebene Mindestquote von 1 %.

Der Wert für das Bundesland Niederösterreich lag über dem Bundesdurchschnitt. Die tatsächliche Kontrolldichte befand sich in Tirol noch deutlich über dem gesamtösterreichischen Wert. Bei Kontrollen ohne Mängelfeststellungen unterblieb allerdings in vielen Fällen die statistische Erfassung.



Kurzfassung

BMI BMVIT

Kontrolle der Schwerfahrzeuge

Mit der Einführung des digitalen Tachografen erfordert die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten künftig eine geeignete technische Ausrüstung. Überdies wird die Feststellung der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit nur mit Hilfe entsprechender digitaler Auswertungsgeräte möglich sein.

Wegen fehlender personeller Ressourcen waren die Prüfzüge der Bundesanstalt für Verkehr im Jahr 2004 nur zu rd. 50 % ausgelastet.

## Kenndaten zur Kontrolle von Schwerfahrzeugen in Österreich

### Wesentliche Rechtsgrundlagen

<b>Kompetenzrechtliche Grundlagen</b>	<p>Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG Angelegenheiten des Kraftfahrwesens (Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung)</p> <p>Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG Angelegenheiten der Straßenpolizei (Bundessache Gesetzgebung; Landessache Vollziehung)</p>
<b>Supranationale Rechtsnormen</b>	<p><u>Kontrollen im Allgemeinen:</u></p> <p>Verordnung (EWG) Nr. 4060/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über den Abbau von Grenzkontrollen der Mitgliedstaaten im Straßen- und Binnenschiffverkehr</p> <p><u>Technische Kontrollen:</u></p> <p>Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 vom 29. September 2003</p> <p>Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/26/EG der Kommission</p> <p><u>Bereich Gefahrguttransport:</u></p> <p>Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/111/EG der Kommission</p> <p>Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/112/EG der Kommission</p> <p>Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR); in Österreich BGBl. Nr. 522/1973 i.d.g.F.</p> <p><u>Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten:</u></p> <p>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr</p> <p>Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr</p> <p>Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85</p> <p>Verordnung (EG) Nr. 2135/98 vom 24. September 1998 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und der Richtlinie 88/599/EWG*</p>
<b>Nationale Vorschriften</b>	<p>Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967 i.d.g.F.</p> <p>Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG), BGBl. I Nr. 145/1998 i.d.g.F.</p> <p>Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), BGBl. Nr. 159/1960 i.d.g.F.</p> <p>Führerscheingesetz, BGBl. I Nr. 120/1997 i.d.g.F.</p> <p>Güterbeförderungsgesetz 1995, BGBl. Nr. 593/1995 i.d.g.F.</p>

\* Demnach sind ab 24 Monaten nach dem Datum der Veröffentlichung des Anhanges I B der Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 der Kommission vom 13. Juni 2002 alle in der EU neu zugelassenen Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber auszurüsten.

### Kontrolle der Schwerfahrzeuge

Gebahrung	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	Anzahl					
<b>LKW-Bestand in Österreich<sup>1)</sup></b>						
LKW gesamt	326.784	331.394	319.981	326.087	332.976	338.888
<i>davon LKW über 3,5 t</i>	62.626	60.872	59.298	58.621	57.769	56.820
Sattelzugfahrzeuge	17.682	18.276	18.813	19.534	20.079	19.161
<b>LKW-Bestand in Niederösterreich<sup>1)</sup></b>						
LKW gesamt	71.352	72.091	70.043	71.456	73.356	74.924
<i>davon LKW über 3,5 t</i>	14.758	14.255	13.862	13.624	13.453	13.289
Sattelzugfahrzeuge	3.450	3.441	3.483	3.462	3.519	3.285
<b>LKW-Bestand in Tirol<sup>1)</sup></b>						
LKW gesamt	28.741	29.425	27.284	27.764	28.637	29.213
<i>davon LKW über 3,5 t</i>	5.178	5.031	4.904	4.874	4.792	4.793
Sattelzugfahrzeuge	2.147	2.267	2.272	2.192	2.195	2.187
	in Milliarden Tonnenkilometern					
<b>Schätzung der Transportleistung im Straßengüterverkehr<sup>2)</sup></b>						
Binnenverkehr	12,7	12,8	12,9	13,0	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>
Export/Import	7,7	8,6	8,9	9,5	—	—
Transitverkehr	7,1	7,1	7,7	7,8	—	—
<b>Straßengüterverkehr gesamt</b>	<b>27,5</b>	<b>28,5</b>	<b>29,5</b>	<b>30,3</b>	<b>—</b>	<b>—</b>

<sup>1)</sup> jeweils zum Stichtag 31. Dezember, Quelle: Statistik Austria

<sup>2)</sup> Die Statistik Austria erhob den Straßengüterverkehr von in Österreich angemeldeten Fahrzeugen im Rahmen einer Stichprobe. Das BMVIT nahm eine Schätzung auf Grundlage ergänzender Erhebungen und Analysen weiterer Datenquellen vor.

<sup>3)</sup> Daten nicht verfügbar

<b>Straßengüterverkehr in Österreich 2002*</b>	<b>Transportleistung (in Mill. Tonnenkilometer)</b>	<b>Fahrleistung (in Mill. LKW-Kilometer)</b>
<b>Binnenverkehr</b>		
Österreichische LKW	14.142	2.477
Ausländische LKW	671	121
<b>Gesamt</b>	<b>14.813</b>	<b>2.598</b>
<b>Export/Import</b>		
Österreichische LKW	5.018	344
Ausländische LKW	4.216	353
<b>Gesamt</b>	<b>9.234</b>	<b>697</b>
<b>Transitverkehr</b>		
Österreichische LKW	659	44
Ausländische LKW	7.127	623
<b>Gesamt</b>	<b>7.786</b>	<b>667</b>
<b>Straßengüterverkehr gesamt</b>		
Österreichische LKW	19.819	2.865
Ausländische LKW	12.014	1.097
<b>Gesamt</b>	<b>31.833</b>	<b>3.962</b>
<b>Straßengüterverkehr in Niederösterreich 2002*</b>		
Binnenverkehr	4.452	763
Export/Import	2.273	169
Transitverkehr	1.095	134
<b>Straßengüterverkehr gesamt</b>	<b>7.820</b>	<b>1.066</b>
<b>Straßengüterverkehr in Tirol 2002*</b>		
Binnenverkehr	1.052	185
Export/Import	623	49
Transitverkehr	2.749	166
<b>Straßengüterverkehr gesamt</b>	<b>4.424</b>	<b>400</b>

\* Umfassende Erhebung der Bestandsdaten zum Güterverkehr bezogen auf das Jahr 2002 im Rahmen eines durch das BMVIT beauftragten Projekts. Die Abweichung zur BMVIT-Schätzung der Transportleistung für das Jahr 2002 um rd. 8 % wurde im Wesentlichen mit der Unterschätzung der Zahlen im Rahmen der Stichprobenerhebungen begründet.

**Prüfungsablauf und  
-gegenstand**

- 1 Der RH überprüfte im Mai und Juni 2005 die Gebarung des BMI und des BMVIT sowie der Bundesländer Niederösterreich und Tirol hinsichtlich der Kontrolle der Schwerfahrzeuge. Als Schwerfahrzeuge galten grundsätzlich Lastkraftwagen und Sattelfahrzeuge mit oder ohne Anhänger mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t.

Die Überprüfung bezog sich auf die spezifische Unterwegskontrolle im Hinblick auf die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. Konkret umfasste dies die Kontrolle hinsichtlich technischer Mängel, der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sowie von Gefahrguttransporten.

Zu den im Dezember 2005 übermittelten Prüfungsergebnissen nahmen das BMI, das BMVIT und die Bundesländer Niederösterreich und Tirol im Februar bzw. März 2006 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Februar bzw. März 2006.

**Grundsätzliche Feststellungen****Vollziehung**

- 2 Die Vollziehung von Kontrollen im Bereich des Kraftfahrwesens erfolgt gemäß Art. 102 B-VG in mittelbarer Bundesverwaltung. Die Vollziehung von Kontrollen nach der Straßenverkehrsordnung 1960 ist gemäß Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG (Straßenpolizei) Landessache.

Zuständige Behörde ist entweder die Bezirksverwaltungsbehörde oder eine Bundespolizeidirektion (BPD) im Rahmen ihres Wirkungsbereiches. Die Behörden bedienen sich bei der Vollziehung ihrer Aufgaben der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes (Bundespolizei) und der Straßenaufsicht.

## Ziele und Zielerreichung

### Gemeinschaftsrechtliche Ziele

#### 3.1 In den EU-Rechtsvorschriften waren folgende Ziele verankert:

(1) Die Richtlinie 2000/30/EG sieht im Art. 3 die Durchführung von ausreichenden technischen Unterwegskontrollen an Nutzfahrzeugen vor. Nähere Quantifizierungen – z.B. nach einem Prozentsatz der Fahrzeuge oder Tonnage – bestehen nicht.

(2) Gemäß Art. 3 der Richtlinie 95/50/EG ist ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte einer Kontrolle zu unterziehen.

(3) Der Art. 2 der Richtlinie 88/599/EWG enthält als einzige gemeinschaftsrechtliche Norm eine quantifizierte Kontrollregelung im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten. Danach haben die Mitgliedstaaten jährlich mindestens 1 % der Tage, an denen Fahrer der in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 fallenden Fahrzeuge arbeiten, zu überprüfen.

#### 3.2 Die Festlegung einheitlicher, quantifizierter Ziele innerhalb der EU stellt zweifellos einen langwierigen und mühsamen Prozess dar. Angesichts des österreichischen, aber auch des gesamteuropäischen Interesses am Thema Schwerverkehr empfahl der RH dem BMVIT dennoch, innerhalb der Europäischen Gremien auf die Erarbeitung solcher Ziele hinzuwirken.

#### 3.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei eine im ursprünglichen Entwurf der Kommission für die Richtlinie 95/90/EG vorgesehene quantitative Vorgabe von einer Mehrheit der Mitgliedstaaten nicht befürwortet worden.*

*Auf eine einheitliche quantifizierbare Zielvorgabe für die technischen Unterwegskontrollen werde in den internationalen Gremien aktiv hingearbeitet.*

### Nationale Ziele

#### 4.1 In Österreich waren für die Kontrolle von Schwerfahrzeugen folgende Ziele in stark unterschiedlicher rechtlicher Verbindlichkeit formuliert:

(1) Das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) wiederholt im § 15 lediglich die Bestimmung der Richtlinie 95/50/EG, wonach ein repräsentativer Anteil von Gefahrguttransporten auf der Straße zu kontrollieren ist.



(2) Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2002 bis 2010 sieht bis 2010 die Reduktion der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen um 50 % sowie der Unfälle mit Personenschaden um 25 % vor. Zwischenziel bis 2004 waren Reduktionen um 25 % bzw. 10 %. Zur Erreichung dieser Ziele war im Bereich des Schwerverkehrs die zentrale Koordination von Ressourcen im Rahmen einer LKW-Kontrollplattform vorgesehen.

(3) Die erwähnte LKW-Kontrollplattform gab die Durchführung von jährlich 40.000 technischen Schwerfahrzeugkontrollen vor, wobei jedoch Form und Umfang dieser Kontrollen nicht näher festgelegt waren.

(4) Die im September 2003 im Auftrag des BMVIT erstellte Studie „Langfrist II – Gestaltung des Güterfernverkehrs in Österreich“ wies auf die Notwendigkeit einheitlicher europäischer Standards bei der Kontrolle von Sozialvorschriften hin, ohne jedoch konkrete Ziele anzuführen.

(5) Der Endbericht der Arbeitsgruppe „Sicherer Schwerverkehr“ vom März 2004 sah unterschiedliche Maßnahmen für Kontrollen vor (z.B. Ausbau von Kontrollplätzen, verbesserte technische und personelle Ausstattung der Behörden). Konkrete Zielvorgaben waren nicht vorhanden.

(6) Auch die von den Bundesländern in Zusammenarbeit mit der Exekutive erstellten Verkehrsüberwachungspläne sahen die Kontrolle des Schwerverkehrs regelmäßig als einen Schwerpunkt vor.

**4.2** Trotz des hohen Stellenwertes, welcher der Kontrolle des Schwerverkehrs in Politik und Bevölkerung zukommt, waren auch in der nationalen Rechtsordnung konkrete Zielsetzungen kaum vorhanden. Lediglich im Rahmen der LKW-Kontrollplattform war als quantifizierbares Ziel die Vornahme von jährlich 40.000 LKW-Kontrollen festgelegt; weil diese Plattform aber auf einer freiwilligen Zusammenarbeit von Bund und Ländern beruhte, war dieses Ziel rechtlich nicht verbindlich.

Der RH empfahl dem BMVIT, in Zusammenarbeit mit dem BMI und den Ländern ein bundesweites Konzept zur Kontrolle des Schwerverkehrs zu erstellen. Dieses Konzept sollte vor allem Art und genaue Definitionen sowie verbindliche Vorgaben für die Anzahl der in den Ländern durchzuführenden Kontrollen beinhalten.

Weiters regte der RH an, innerhalb des BMI Art und Umfang der im Zuständigkeitsbereich der Landespolizeikommanden durchzuführenden Kontrollen in Ziel- und Leistungsvereinbarungen festzulegen.

- 4.3** *Laut Mitteilung des BMVIT sei die LKW-Kontrollplattform bereits mit der Erstellung eines bundesweiten Kontrollkonzepts beauftragt worden. Eine rechtliche Verbindlichkeit werde mittelfristig angestrebt.*

*Laut Stellungnahme des BMI seien Strategievereinbarungen bereits überlegt und mit den Leitern der Landesverkehrsabteilungen diskutiert worden.*

## Kontrollplattform

- 5.1** (1) Im November 2003 wurde auf Initiative des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im BMVIT unter Federführung der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) eine LKW-Kontrollplattform eingerichtet. In dieser waren das BMI, das BMVIT, das BMWA (Arbeitsinspektorate), die ASFINAG und die neun Bundesländer vertreten.

Mit der Kontrollplattform sollte eine Verbesserung der Koordination und Effizienz sowie eine Erhöhung der Kontrolldichte im Bereich der LKW-Kontrollen erreicht werden. Als quantitatives Ziel wurde, wie erwähnt, die Überprüfung von mindestens 40.000 Fahrzeugen jährlich vorgegeben.

Aufgabenbereiche der LKW-Kontrollplattform waren die Koordinierung der mit mobilen Prüfzügen durchgeführten technischen unterwegskontrollen im Rahmen eines Kontrollmasterplans sowie die Auswertung und Evaluierung der Ergebnisse.

(2) Bei einem mobilen Prüfzug handelte es sich um einen LKW mit Anhänger oder ein Sattelfahrzeug, der durch entsprechende technische Ausstattung wie Wiegeeinrichtungen, Bremsprüfstand und Rüttelplatten (zur Prüfung von Lenkung und Aufhängung) die Vornahme vertiefter technischer Kontrollen ermöglichte. Über derartige mobile Prüfzüge verfügten die BAV (drei Prüfzüge) und die Bundesländer in unterschiedlichem Ausmaß. Die Kosten für einen Prüfzug betragen rd. 300.000 EUR (Preisbasis 2004).

(3) Im Rahmen des Einsatzes der Prüfzüge der BAV und jener der Bundesländer wurden auf Grundlage der durch das BMI erfassten Zahlen im Jahr 2004 insgesamt 51.272 LKW (inklusive Busse) über 3,5 t kontrolliert. Von den 51.272 Fahrzeugen wurden 25.685 Fahrzeuge – davon 18.029 Fahrzeuge auf dem Prüfstand – einer eingehenden technischen Kontrolle durch die Sachverständigen der BAV sowie der Länder unterzogen.

Die Mängelverteilung bei den eingehend untersuchten 25.685 Fahrzeugen stellte sich wie folgt dar:

- bei 14,9 % bestand Gefahr im Verzug (Kennzeichenabnahme bzw. Instandsetzung vor Ort),
- 25,9 % der Fahrzeuge wiesen schwere Mängel auf (Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstätte in Eigenverantwortung möglich),
- bei 27,0 % der Fahrzeuge wurden leichte Mängel festgestellt (Verkehrssicherheit noch gegeben; jedoch Wartung/Instandhaltung erforderlich).

**5.2** Die RH beurteilte die zentrale, bundesweite Koordinierung der personellen und technischen Ressourcen im Rahmen der LKW-Kontrollplattform positiv. Die Einführung des Kontrollmasterplans bewirkte durch die Verhinderung von Überschneidungen im Einsatz der Prüfzüge sowie durch die bundesländerübergreifende Abstimmung eine Effizienzsteigerung bei der Durchführung technischer Unterwegskontrollen.

Aufgrund der Häufigkeit der technischen Mängel bei den überprüften LKW wäre eine weitere Erhöhung der Effizienz und Kontrolldichte bei Unterwegskontrollen erforderlich. Der RH empfahl dem BMI und dem BMVIT eine Intensivierung der Zusammenarbeit der betroffenen Stellen.

Im Hinblick auf die mit den mobilen Prüfzügen möglichen vertieften technischen Kontrollen sowie die mit der Anschaffung der Prüfzüge verbundenen erheblichen Kosten regte der RH weiters an, für eine hohe Auslastung zu sorgen.

Der hohe Anteil der schweren Mängel war nach Ansicht des RH auf die gezielte Vorauswahl durch die Exekutivbeamten und technischen Sachverständigen zurückzuführen, welche somit wesentlich zur effizienten Durchführung der technischen Unterwegskontrollen beitrugen.

**5.3** *Laut Mitteilung des BMI werde die Kontrollplattform auch dafür genutzt, Effizienz und Dichte der Kontrollen durch den bundesländerübergreifenden Vergleich ablauforganisatorischer und taktischer Maßnahmen zu erhöhen.*

## Verkehrskontrollplätze

### Allgemeines

6 Kontrollen im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) sind für die handelnden Organe wegen des zumeist starken Verkehrsaufkommens, der hohen Fahrgeschwindigkeiten und des Mangels an geeigneten Flächen generell mit hohen Risiken behaftet. Aus diesen Gründen sollten Kontrollen auf derartigen Straßen möglichst nur auf eigens dafür geschaffenen, multifunktionellen Verkehrskontrollplätzen (VKP) erfolgen.

Die VKP dienen der Ausleitung ausgewählter Gruppen von Verkehrsteilnehmern und der gezielten Kontrolle durch die Exekutive mittels geeigneter technischer Ausstattung auf speziellen Anlagen und Flächen.

### Technische Ausstattung

7 Laut einem im Jahr 2002 vom BMI und der ASFINAG erstellten Handbuch erfolgte die Ausgestaltung eines VKP in modularer Bauweise:

- Modul 1 umfasste die baulichen Flächen für den VKP, das elektronische Ausleitsystem durch Wechselverkehrszeichen, Beleuchtung sowie Container für Personal und Technik. Die Errichtungskosten (ca. 800.000 EUR) trug zur Gänze die ASFINAG.
- Modul 2 diente der Verwiegung der zu kontrollierenden Fahrzeuge. Es bestand aus einer nicht geeichten dynamischen Achslastwaage zur Vorselektion und einer geeichten statischen Brückenwaage zur genauen Verwiegung. Die Finanzierung (ca. 300.000 EUR) erfolgte durch die ASFINAG und das betreffende Bundesland im Verhältnis 50 : 50.
- Im Rahmen des Moduls 3 konnten zusätzliche Einrichtungen (z.B. Prüfgrube, Überdachung) zur Ausführung gelangen; diese Einrichtungen hatte ausschließlich das Land zu finanzieren.
- Modul 4 sah die Errichtung einer Autobahninspektion auf Kosten des Landes vor.

### Kontrollablauf

8 Der Ablauf von Kontrollen war laut dem Handbuch wie folgt geregelt:

- (1) Aktivierung der elektronischen Ausleitanlage und Ausleitung bestimmter Gruppen oder des gesamten Verkehrs.



Verkehrskontrollplätze

BMI BMVIT

Kontrolle der Schwerfahrzeuge

(2) Automatische Gewichts- und Höhenkontrolle der ausgeleiteten Fahrzeuge bei langsamer Einfahrt in den VKP; Signalisierung des Ergebnisses mittels Lichtzeichenanlage.

(3) Zuweisung der Fahrzeuge entweder auf den Durchfahrtsfahrstreifen (Rückkehr auf die Autobahn ohne nennenswerten Zeitverlust) oder auf einen Kontrollfahrstreifen zur Vornahme eingehender Überprüfungen.

(4) Bei Bedarf Weiterleitung des kontrollierten Fahrzeuges auf Abstellflächen zur Vornahme weiterer Kontrollen oder zur Abstellung.

Verkehrskontrollplatzkonzept

**9.1** Zum Ausgleich des Wegfalls der Kontrollmöglichkeiten an den Grenzen verfolgte die ASFINAG das Ziel, mittelfristig alle Haupttransitrounten des hochrangigen Straßennetzes mit je einem VKP auszustatten. In dem von ihr dazu erstellten Konzept wurde ausdrücklich betont, dass eine vertraglich gesicherte Mindestnutzung eines VKP durch die Organe der Straßenaufsicht eine grundsätzliche Voraussetzung für die Errichtung einer derartigen Anlage darstelle.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren sechs VKP in Betrieb, drei weitere befanden sich im Stadium konkreter Planung. Für den Vollausbau bestand – allerdings ohne zeitliche Festlegung – eine Konzeption für weitere sieben VKP.\*

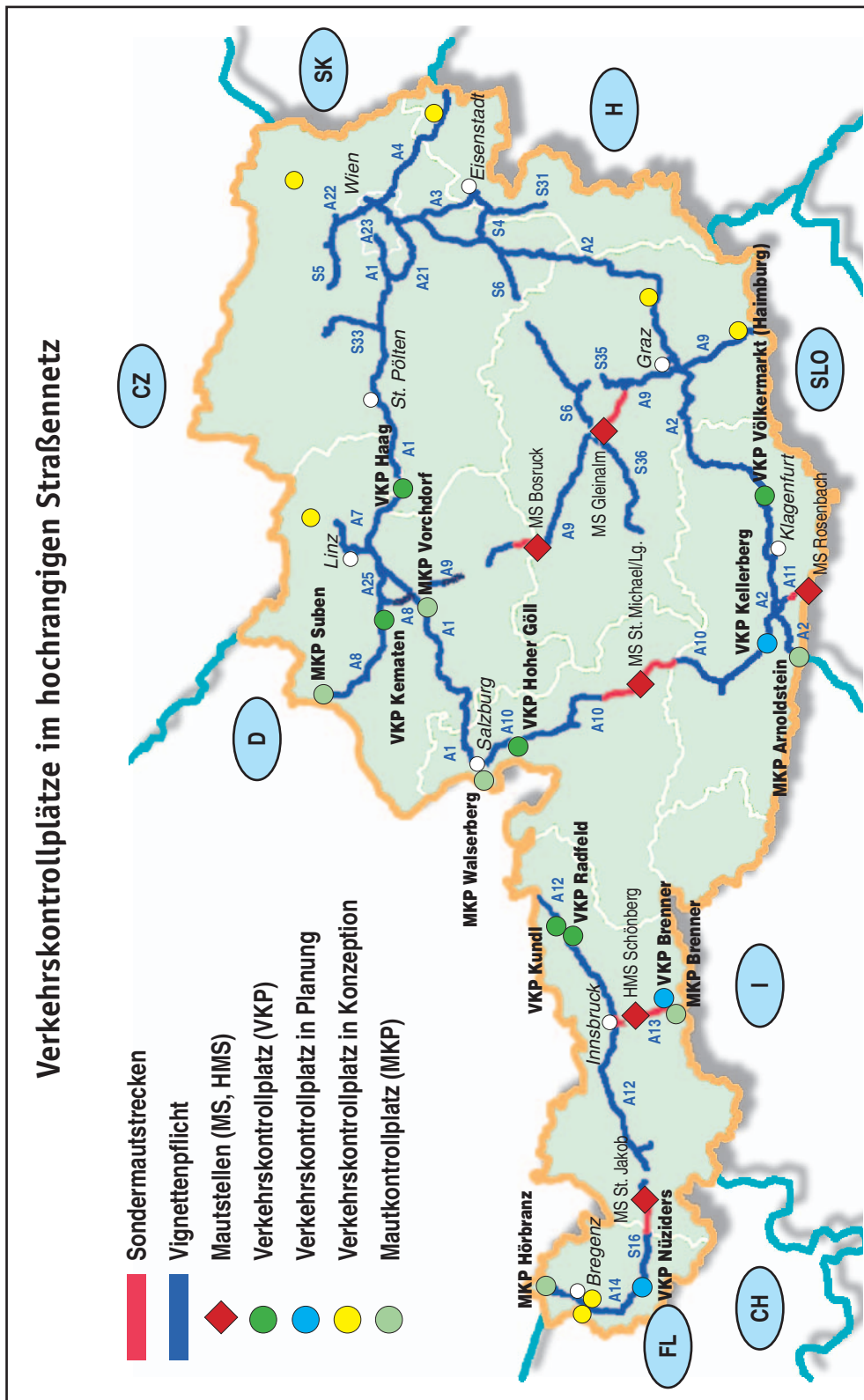
\* in Betrieb: Haag/Strengberg A 1 West Autobahn Fahrtrichtung Linz (Niederösterreich), Völkermarkt/Haimburg A 2 Süd Autobahn Fahrtrichtung Wien (Kärnten), Kematen Süd A 8 Innkreis Autobahn Fahrtrichtung Voralpenkreuz (Oberösterreich), Hoher Göll A 10 Tauern Autobahn Fahrtrichtung Villach (Salzburg), Kundl A 12 Inntal Autobahn Fahrtrichtung Innsbruck (Tirol) und Radfeld A 12 Inntal Autobahn Fahrtrichtung Kufstein (Tirol)

in Planung: Kellerberg A 10 Tauern Autobahn Fahrtrichtung Salzburg (Kärnten), Brenner Ost A 13 Brenner Autobahn Fahrtrichtung Innsbruck auf dem Gelände der ehemaligen Zollkontrollstelle Brennerpass (Tirol) und Nüziders A 14 Rheintal Autobahn Fahrtrichtung Bludenz (Vorarlberg)

in Konzeption: Ilzthal A 2 Süd Autobahn Fahrtrichtung Graz (Steiermark), Bruck an der Leitha A 4 Ost Autobahn Fahrtrichtung Wien (Burgenland), Straß/Ost A 9 Phyrn Autobahn Fahrtrichtung Voralpenkreuz (Steiermark), Wolfurt Ost A 14 Rheintal Autobahn Fahrtrichtung Deutschland (Vorarlberg), Wolfurt West A 14 Rheintal Autobahn Fahrtrichtung Bludenz (Vorarlberg), ein VKP A 5 Nord Autobahn Fahrtrichtung Wien (Niederösterreich) sowie ein VKP S 10 Mühlviertler Schnellstraße Fahrtrichtung Linz (Oberösterreich)

Nach Realisierung aller geplanten bzw. in Konzeption befindlichen Projekte stünden auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen insgesamt 16 VKP zur Verfügung.

Verkehrskontrollplätze



Quelle: Website der ASFINAG



Verkehrskontrollplätze

BMI BMVIT

Kontrolle der Schwerfahrzeuge

**9.2** Der RH beurteilte die Ausbaupläne für die VKP positiv, weil dadurch eine effiziente und sichere Kontrolle durch die Exekutivbeamten möglich sein wird. Er gab jedoch zu bedenken, dass die vorhandenen bzw. geplanten VKP – mit einer Ausnahme – ausschließlich an Autobahnen bzw. Schnellstraßen situiert sind, wo sie vorrangig der Kontrolle des Transit- und Langstreckenverkehrs dienen. Der sehr umfangreiche innerösterreichische Quell- und Zielverkehr bleibt dabei weitgehend unberücksichtigt.

Im Interesse einer möglichst bundesweit flächendeckenden Kontrolle von Schwerfahrzeugen empfahl der RH dem BMVIT:

- Für die geplanten bzw. in Konzeption befindlichen VKP-Projekte der ASFINAG sollten Fertigstellungszeitpunkte festgelegt werden, wobei eine möglichst rasche Umsetzung anzustreben wäre.
- Bei der Standortwahl für VKP im hochrangigen Straßennetz wäre neben dem Transitverkehr verstärkt auch der örtliche Quell- und Zielverkehr zu berücksichtigen.
- Schließlich sollten bei der Planung von VKP auch die Überlegungen und Konzepte der einzelnen Bundesländer zur Errichtung von Kontrollplätzen im niederrangigen Straßennetz (z.B. in Tirol) berücksichtigt werden.

### Technische Unterwegskontrolle

Gegenstand der Kontrolle

**10** Die Überprüfung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Verkehrs- und Betriebssicherheit an Ort und Stelle war im Kraftfahrzeuggesetz 1967 geregelt. Mit der Richtlinie 2000/30/EG wurden Vorgaben für die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen (LKW und Sattelzüge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t sowie Autobusse) erlassen.

Wesentliche Festlegungen betrafen die Standardisierung der Kontrollen, die Erstellung eines Prüfberichts und die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Berichterstattung über die durchgeführten Kontrollen an die Europäische Kommission. Die inhaltliche Umsetzung der Richtlinie sah für die technische Unterwegskontrolle den ausschließlichen Einsatz geeigneten Fachpersonals vor.

## Technische Unterwegskontrolle

### Durchführung der Kontrolle

- 11.1** Die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle erfolgte in Form einer **Sichtprüfung** (technische Untersuchung am angehaltenen Fahrzeug ohne Verwendung von Prüfgerät) und/oder einer **Prüfstandkontrolle** (Zuhilfenahme von Prüfgerät). Den rechtlichen Vorgaben entsprechend fanden die Kontrollen entweder im Zuge des Einsatzes mobiler Prüfzüge der Länder und des Bundes oder von Sichtprüfungen durch die kraftfahrtechnischen Sachverständigen der Länder statt.

Die Vorselektion (Anhaltung bzw. Ausleitung) der überprüften Fahrzeuge und die Weiterverfolgung festgestellter Mängel (Organstrafverfügungen, Anzeigen, Zwangsmaßnahmen) oblagen den Organen der Sicherheitsexekutive.

- 11.2** Die Gestaltung der technischen Unterwegskontrolle von Schwerfahrzeugen in Österreich entsprach den in der EG-Richtlinie festgelegten Anforderungen, wobei der Einsatz der mobilen Prüfzüge von Bund und Ländern sowie geeigneten technischen Fachpersonals ein wesentliches Element darstellte. Die Einrichtung der LKW-Kontrollplattform schuf die Voraussetzungen für die Sicherstellung bzw. weitere Verbesserung von Qualität und Quantität der technischen Unterwegskontrolle.

### Datenerfassung und Berichterstattung

- 12.1** Der Europäischen Kommission waren beginnend mit 1. Jänner 2003 Daten über die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle nach einem vorgegebenen Muster mitzuteilen. Aufgrund der späten innerstaatlichen Umsetzung der Richtlinie und fehlender konkreter Vorgaben für eine einheitliche Datenerfassung wurden für das Jahr 2003 keine Zahlen erhoben. Für 2004 lagen der BAV lediglich die Daten aus den durch die LKW-Kontrollplattform koordinierten Prüfzugeinsätzen vor.

- 12.2** Der RH bemängelte das Fehlen konkret umsetzbarer Vorgaben für die Berichterstattung; daher standen keine vollständigen und zuverlässigen Daten über den Vollzug der technischen Unterwegskontrolle von Schwerfahrzeugen zur Verfügung. Er empfahl dem BMVIT bzw. der BAV, eine klare Definition der statistisch zu erfassenden technischen Unterwegskontrollen, der jeweiligen Meldeverantwortlichen und der Meldeabläufe vorzunehmen, wobei eine getrennte Erfassung nach Kontrolltiefe (Sicht- oder Prüfstandkontrolle) zweckmäßig wäre.

Zur Sicherstellung der Datenqualität und eines einheitlichen Begriffsverständnisses sollten weiters nähere Erläuterungen hinsichtlich der wesentlichen Kenndaten erstellt werden.



## Kontrolle der Schwerfahrzeuge

- 12.3** *Laut Mitteilung des BMVIT sei in der LKW-Kontrollplattform beschlossen worden, zur Steigerung der Effizienz bei der Datenerfassung und der Datentiefe sämtliche Prüfberichte IT-gestützt zu erstellen und die Datensätze periodisch an die BAV zu übermitteln. Aus der Datenbank bei der BAV würden die Berichte an die Europäische Kommission generiert werden. Mittelfristig werde eine Einbindung in die geplante bundesweite Begutachtungsdatenbank angestrebt, womit eine direkte Eingabe durch die Kontrollorgane erfolgen könne.*

### Gefahrgutkontrolle

Gegenstand der Kontrolle

- 13** Die Rechtsvorschriften für Gefahrguttransporte auf der Straße betreffen im Wesentlichen die Festlegung gefährlicher Güter, Bestimmungen für deren Verpackung, die Kennzeichnung und Beschreibung in den Beförderungspapieren sowie die Transportfahrzeuge und Transportvorgänge. Die Richtlinie 95/50/EG enthielt Vorgaben im Hinblick auf ein EU-weit einheitliches Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße.

Organisation der Gefahrgutkontrolle

- 14.1** Die Kontrolle der Gefahrguttransporte auf der Straße erfolgte durch besonders ausgebildete Exekutivbeamte des bei den Verkehrsabteilungen der Landesgendarmeriekommanden (ab 1. Juli 2005 Landespolizeikommanden) eingerichteten Fachbereichs „Gefahrgut“ sowie – in unterschiedlichem Ausmaß – durch Beamte der Verkehrsgruppen bei den Bundespolizeidirektion in Rahmen von Schwerpunktaktionen und Streifen.

Im Zuge der Zusammenführung der Wachkörper mit 1. Juli 2005 waren die Personalstände der Landesverkehrsabteilungen angehoben und deren Zuständigkeit auf das Gebiet der Bundespolizeidirektionen in den jeweiligen Bundesländern ausgeweitet worden.

- 14.2** Die bei der Gefahrgutkontrolle anzuwendenden rechtlichen Bestimmungen bildeten eine äußerst komplexe, umfang- und detailreiche Materie, deren wirksame Vollziehung umfassendes Fachwissen und Erfahrung erfordert. Der RH beurteilte daher die im Bereich der Sicherheitsexekutive vorgenommene Spezialisierung auf Landesebene positiv.

## Gefahrgutkontrolle

### Durchführung und Dokumentation

- 15.1** Die Exekutivbeamten führten die Gefahrgutkontrolle auf der Straße anhand der gemäß EG-Richtlinie vorgegebenen Kontrollliste durch. Diese beinhaltete neben Vorgaben zur Erfassung bestimmter Grunddaten der Kontrolle eine Auflistung konkret zu prüfender Einzelpunkte.

Die Verkehrsabteilungen der Landesgendarmeriekommanden und bis zur Wachkörperzusammenführung auch die Bundespolizeidirektionen berichteten dem BMI nach dem Muster des mit der EG-Richtlinie vorgegebenen Standardformulars regelmäßig über die durchgeführten Gefahrgutkontrollen.

Das BMI fasste die Teilberichte jährlich zu einem gesamtösterreichischen Kontrollbericht zusammen und legte diesen der Europäischen Kommission vor. Wesentliche Angaben betrafen die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge aufgeschlüsselt nach der Zulassung (Österreich, EU, Drittländer) und die Anzahl der festgestellten Verstöße nach deren Art.

Die Richtlinie sah vor, dass die Europäische Kommission erstmalig 1999 und in der Folge mindestens alle drei Jahre einen Gesamtbericht über den Vollzug der Gefahrgutkontrolle durch die Mitgliedstaaten zu erstellen habe. Tatsächlich legte sie den ersten Bericht im Jahr 2000 und einen weiteren Bericht im Jahr 2005 (Berichtszeitraum 1999 bis 2002) vor.

Mit der Richtlinie 2004/112/EG definierte die Kommission eine neu gestaltete Checkliste, die unter anderem eine Leitlinie für die Einstufung festgestellter Verstöße in eine von drei Gefahrenkategorien beinhaltete. Im Rahmen der Berichterstattung sollte bei mehreren Verstößen je Beförderungseinheit künftig nur mehr die schwerwiegendste Gefahrenkategorie erfasst werden.

- 15.2** Die in den bisherigen österreichischen Kontrollberichten enthaltenen Zahlen hatten keine Aussagekraft für die Beurteilung der tatsächlichen Gefährdung durch mangelhafte Gefahrguttransporte. Einzelnen kontrollierten Transporten wurde oftmals eine Mehrzahl von Verstößen zugeordnet, wobei ein großer Teil Formalmängel betraf.

Die mit der Richtlinie 2004/112/EG neu gestalteten Vorgaben bildeten eine deutlich verbesserte Grundlage für die Gewinnung aussagekräftiger Daten über die tatsächlich bestehende Gefährdungslage. Der RH empfahl, die Inhalte der Richtlinie rasch umzusetzen und durch konkrete Begleitmaßnahmen zu ergänzen.



Gefahrgutkontrolle

BMI BMVIT

Kontrolle der Schwerfahrzeuge

Vor allem erschienen die Ausarbeitung von Kriterien für die bundesweit einheitliche Beurteilung der Verstöße nach den Gefahrenkategorien und die entsprechende Schulung der betroffenen Exekutivbeamten erforderlich. Damit sollten künftig auch eine vertiefte Erfassung der Kontrolldaten sowie verbesserte Grundlagen für die Planung und Durchführung der Kontrollen ermöglicht werden.

- 15.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT seien die Vorgaben der EU-Richtlinie mit der Gefahrgutbeförderungsgesetz-Novelle 2005 umgesetzt worden. Als Unterstützung für die Einstufung verschiedenster Mängel in die Gefahrenkategorien I bis III sei ein Mängelkatalog erstellt und den mit Gefahrgutkontrollen befassten Behörden und Organen im Wege des BMI zur Verfügung gestellt worden.*

*Durch die Einbindung von Vertretern des Transportgewerbes konnten bei der Einstufung der Mängel praxisgerechte Maßstäbe sichergestellt werden. Damit ließen sich künftig aussagekräftigere Daten zur Beurteilung der tatsächlichen Gefährdungslage gewinnen.*

*Laut Mitteilung des BMI habe es bei der Erstellung des Mängelkatalogs durch das BMVIT mitgewirkt. Der Inhalt sei im Rahmen einer Dienstbesprechung mit den Fachbereichsleitern für Gefahrgut und von Schulungen in den Landespolizeikommanden bereits weitergegeben worden. Das BMVIT werde noch im Jahr 2006 eine Evaluierung des Mängelkatalogs unter Einbindung des BMI durchführen.*

Kontrolldichte

- 16.1** Bei Anwendung der im Bericht der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2000 enthaltenen Berechnungsgrundlagen ergab sich auf Basis der für 2002 umfassend ermittelten Fahrleistung im Straßengüterverkehr und der Anzahl der durchgeführten Gefahrgutkontrollen für Österreich folgende Entwicklung der Kontrolldichte:

Umfang der Gefahrgutkontrollen	2002	2003	2004
Anzahl der kontrollierten Transporte	6.671	5.831	5.373
Jährliche Gefahrguttransporte, davon wurde kontrolliert je einer von	432	494	536
damit Häufigkeit der Straßenkontrollen von	0,23 %	0,20 %	0,19 %

## Gefahrgutkontrolle

- 16.2** Gemäß den bisherigen Berichten der Europäischen Kommission lag die Kontrolldichte in fünf Mitgliedstaaten, darunter in Österreich, höher als 0,2 %, d.h. eine Kontrolle je 500 Gefahrguttransporte. Die Europäische Kommission traf die Empfehlung, den Kontrollumfang in den Mitgliedstaaten so zu gestalten, dass ein Gefahrguttransport im Durchschnitt wenigstens einmal pro 1.000 Fahrten kontrolliert wird.

Laut den aktuellen Daten erfüllte Österreich die Empfehlung der Europäischen Kommission zwar deutlich, in den Jahren 2003 und 2004 war allerdings ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Straßenkontrollen bilden ein unverzichtbares Instrument zur Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Sicherheit von Gefahrguttransporten. Der RH empfahl daher dem BMI, das Ausmaß der Kontrolle von Gefahrguttransporten bundesweit deutlich zu erhöhen, um zumindest die Kontrolldichte des Jahres 2002 zu erreichen.

- 16.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT sollte sich der quantitative Rückgang bei Gefahrgutkontrollen nicht weiter fortsetzen. Bis zu einem gewissen Grad könne er jedoch durch – mit der Gefahrgutbeförderungsgesetz-Novelle 2005 ermöglichte – qualitative Maßnahmen ausgeglichen werden, indem die neu geregelten Möglichkeiten der Gefahrgutkontrollen auf dem Betriebsgelände von am Gefahrguttransport beteiligten Unternehmen vermehrt genutzt und der Schwerpunkt der Kontrollen auf die Gefahrenkategorien I und II verlagert werde.*

*Das BMI vermerkte, dass die Zahl der Gefahrgutkontrollen im internationalen Vergleich immer noch sehr hoch liege und die Durchführung der Kontrollen als sehr effizient zu qualifizieren sei. Überdies würden die im Hinblick auf etwaige ungekennzeichnete Gefahrguttransporte in großer Zahl durchgeführten Kontrollen (genaue Ladungsüberprüfungen) in der Statistik keinen Niederschlag finden, solange dabei keine undeklarierte Beförderung festgestellt werde.*

*Die Personalzuführungen im Zuge der Wachkörperzusammenlegung, die Zusammenfassung der spezialisierten Kräfte und innerorganisatorische Maßnahmen sollten künftig vermehrte Kontrollen ermöglichen.*

- 16.4** Der RH beurteilte zwar die neu geregelte Möglichkeit der Kontrollen auf dem Betriebsgelände positiv, stellte jedoch fest, dass dadurch die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße keinesfalls ersetzt werden können.

### Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

Gegenstand der Kontrolle

**17** Detaillierte Regelungen über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr sowie Vorgaben für den Einbau und die Benutzung von Kontrollgeräten (Fahrtschreiber bzw. analoger Tachograf) legten die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 fest.

Die gemäß einer Verordnung (EG) 2135/98 bereits beschlossene Einführung eines Systems zur vollautomatischen Aufzeichnung und elektronischen Speicherung relevanter Einsatzdaten (digitaler Tachograf) war zur Zeit der Gebarungüberprüfung für die Kontrolltätigkeit der Exekutive noch nicht wirksam geworden.

Durchführung der Kontrolle und Datenerfassung

**18.1** Die Überwachung der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr erfolgte durch die Beamten der Sicherheitsexekutive im Rahmen von Schwerpunktkontrollen und allgemeinen Verkehrskontrollen. Im Zuge der Straßenkontrollen wurden im Wesentlichen die aufgezeichneten Zeiten anhand des eingelegten Schaublattes und der nach den Vorschriften mitzuführenden Schaublätter der vergangenen Tage sowie das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgerätes überprüft.

Die Exekutivbeamten hatten die Ergebnisse jeder einzelnen Kontrolle auf einem Formblatt zu dokumentieren. Die Exekutivdienststellen übermittelten die ausgefüllten Kontrollblätter – gegebenenfalls mit der zugehörigen Anzeige – an die zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden bzw. Bundespolizeidirektionen sowie bei Vorliegen von Übertretungen zusätzlich an die Arbeitsinspektorate.

Die Bezirksverwaltungsbehörden werteten die Kontrollblätter aus und legten die Ergebnisse in aggregierter Form jährlich dem jeweiligen Amt der Landesregierung vor. Dieses fasste die Daten zusammen und übermittelte einen entsprechenden Bericht an die BAV.

Unabhängig von den Straßenkontrollen durch die Organe der Exekutive führten die Arbeitsinspektorate stichprobenweise Fahrerkontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten in Unternehmungen durch. Ein zusammengefasster Bericht über die Kontrollen der Arbeitsinspektion wurde der BAV jährlich durch das BMWA übermittelt.

## Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

**18.2** Die befassten Institutionen führten die Statistiken zu den Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten in unterschiedlicher Form und Qualität. Beispielsweise erfolgte teilweise keine differenzierte Zuordnung der Daten zu den Bereichen Güter- bzw. Personenverkehr; ein beträchtlicher Teil der durchgeführten Straßenkontrollen ohne Mängelfeststellungen durch die Exekutivbeamten wurde überhaupt nicht statistisch erfasst. Aussagen auf Grundlage der Auswertung der vorhandenen Statistiken waren daher nur eingeschränkt möglich.

Überdies erfolgten Datenerfassung und -auswertung ausschließlich im Hinblick auf die Erstellung des von der Europäischen Union geforderten Berichts über die durchgeführten Kontrollen; eine Nutzung als interne Informationsquelle und Steuerungselement war nicht vorgesehen.

Der RH empfahl dem BMI und dem BMVIT, darauf hinzuwirken, dass die Datenerfassung und -auswertung hinsichtlich der Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten einheitlich und vollständig vorgenommen wird. In diesem Zusammenhang regte er an, für die Kontrollen ohne Mängelfeststellungen ein vereinfachtes Meldeverfahren vorzusehen. Ziel sollte eine tiefere Auswertung der Kontrollstatistiken sein, um verlässliche Grundlagen für die Planung und Durchführung von effizienten Kontrollen auf allen Ebenen zu gewinnen.

**18.3** *Das BMI teilte mit, dass es im Rahmen seiner Möglichkeiten auf verbesserte Datenerfassungen und -auswertungen hinsichtlich der Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten hinwirken werde.*

*Laut Stellungnahme des BMVIT werde eine ergänzte Dokumentation der einzelnen Kontrollen eingeführt, die nicht nur die Basis für den Bericht an die Europäische Kommission darstellen solle, sondern auch als internes Informations- und Steuerungsinstrument genutzt werden könne.*

*Zur Steigerung der Effizienz bei der Datenerfassung und zur vertieften Datengewinnung erscheine es sinnvoll, sämtliche Kontrollberichte IT-unterstützt zu erstellen, die Datensätze periodisch direkt an die BAV zu übermitteln und dort eine Datenbank über die Lenk- und Ruhezeitkontrollen aufzubauen. Dabei werde auch das derzeit verwendete Formblatt für Straßenkontrollen im Hinblick auf mögliche Vereinfachungen überdacht werden.*



## Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten



## Kontrolle der Schwerfahrzeuge

Kontrolldichte und  
Kontrollergebnisse

**19.1** Die Mitgliedstaaten hatten der Europäischen Kommission alle zwei Jahre einen Bericht über die durchgeführten Kontrollen im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten nach einem festgelegten Muster vorzulegen. Für Österreich erstellte die BAV die Berichte, wobei sie die Daten aus den Einzelberichten der Bundesländer und des BMWA zusammenfasste und um die weiteren erforderlichen Angaben ergänzte.

	Jahresdurchschnitt 2001/2002	Jahreswerte 2003	Jahreswerte 2004
Fahrerkontrollen Straße	103.536	103.272	100.265
Fahrerkontrollen Unternehmungen	8.352	8.210	8.978
<b>Gesamtzahl Fahrerkontrollen</b>	<b>111.888</b>	<b>111.482</b>	<b>109.243</b>
überprüfte Arbeitstage Straße	323.724	331.370	317.859
überprüfte Arbeitstage Unternehmungen	103.387	124.778	136.399
<b>Gesamtzahl überprüfte Arbeitstage</b>	<b>427.111</b>	<b>456.148</b>	<b>454.258</b>
Verstöße Lenkzeiten	7.771	8.286	7.247
Verstöße Unterbrechungen	8.232	9.082	8.777
Verstöße Ruhezeiten	7.574	7.512	5.933
<b>Gesamtzahl der Verstöße</b>	<b>23.577</b>	<b>24.880</b>	<b>21.957</b>
Verstöße in % der Fahrerkontrollen	21,07 %	22,32 %	20,10 %
Verstöße in % der überprüften Arbeitstage	5,52 %	5,45 %	4,83 %

**19.2** Der RH stellte die Anzahl der durch Kontrollen von Lenk- und Ruhezeiten erfassten Arbeitstage der – auf Grundlage der von der Regelung erfassten österreichischen Fahrzeuge errechneten – Gesamtzahl der im jeweiligen Jahr von den Fahrern geleisteten Arbeitstage gegenüber. Dies ergab für den Zeitraum 2001/2002 eine Gesamtkontrollquote für den Güter- und Personenverkehr von 1,95 % der Arbeitstage, für 2003 von 1,97 % und für 2004 von 1,94 %.

Die Werte, bezogen auf die von der Exekutive durchgeführten Straßenkontrollen, betragen 1,47 % bzw. 1,43 % und 1,35 %. Die Kontrollquoten für den Bereich des Güterverkehrs lagen tendenziell etwas höher.

## Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

Die EU verpflichtete die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie Nr. 599/1988 zur Durchführung von Kontrollen im Ausmaß von mindestens 1 % der Arbeitstage. Nach den erfassten Daten erfüllte Österreich diese Mindestkontrollquote mit regelmäßig rd. 2 % deutlich, wobei die tatsächliche Kontrolldichte nach Einschätzung des RH höher lag.

Gemäß den im letzten Gesamtbericht der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2004 (Berichtszeitraum 1999 bis 2000) veröffentlichten Zahlen wiesen vier der damals 15 Mitgliedstaaten eine über dem aktuellen österreichischen Wert liegende Gesamtkontrollquote auf, wobei diese lediglich in Deutschland mit rd. 3,5 % deutlich höher lag.

Nach den vorliegenden – nicht uneingeschränkt aussagekräftigen – Daten war der Anteil der Verstöße in den letzten Jahren leicht rückläufig. Im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen empfahl der RH dem BMI und dem BMVIT die Steigerung der Kontrolldichte gemäß dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Richtlinie; demnach soll der durch Kontrollen erfasste Anteil der gesamten Arbeitstage der Fahrer auf 3 % erhöht werden.

**19.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT sollen die Vorgaben der geplanten Richtlinie entsprechend umgesetzt werden.*

Ergebnisse der  
Kontrollen nach  
Herkunftsländern

**20.1** Die Aufschlüsselung und Auswertung der Kontrollergebnisse nach Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge zeigte in den vergangenen Jahren für Fahrzeuge aus anderen EU-Mitgliedstaaten einen signifikant höheren Anteil an Verstößen als für Fahrzeuge aus Österreich und Drittländern.

**20.2** Der RH empfahl, die erhobenen Daten – auch auf regionaler Ebene – differenziert auszuwerten und die Ergebnisse bei der Durchführung von Schwerpunktaktionen und der Erstellung von Vorgaben durch die zuständigen Behörden zu berücksichtigen. Die Gesamtergebnisse der letzten Jahre legten nahe, verstärkt Fahrzeuge aus anderen EU-Mitgliedstaaten zu kontrollieren. Vorab wären zuverlässige Grundlagen für zielgerichtete Entscheidungen durch eine verbesserte statistische Datenerfassung zu schaffen.





Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

BMI BMVIT

Kontrolle der Schwerfahrzeuge

Digitale  
Kontrollgeräte

**21.1** Die Verkehrsabteilungen der Exekutive verfügten über technische Systeme zur automationsunterstützten Auswertung der Lenk- und Ruhezeiten sowie der Anzeigenerstellung. Durch Sichtkontrollen der Diagrammscheiben konnten Auswertungen ohne technische Hilfsmittel von allen Exekutivbeamten vorgenommen werden.

Die derzeit verwendeten analogen Kontrollgeräte (Fahrtenschreiber) sollen künftig sukzessive durch digitale Kontrollgeräte (digitaler Tachograf) abgelöst werden. Bei Verwendung dieses Systems können Lenk- und Ruhezeiten nur mehr mit geeigneter technischer Ausrüstung ausgewertet werden. Auch die Feststellung der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit zur Beweissicherung bei Verkehrsunfällen wird nur mit entsprechenden digitalen Auswertungsgeräten möglich sein.

**21.2** Der RH empfahl dem BMI, zur Gewährleistung einer flächendeckenden Kontrolle des LKW-Verkehrs rechtzeitig eine ausreichende Anzahl an digitalen Auswertungsgeräten bereitzustellen. Ein Schulungskonzept sollte sicherstellen, dass alle Exekutivbeamten grundlegende Kenntnisse und die besonders mit Verkehrskontrollen befassten Beamten eine umfassende Schulung des digitalen Kontrollsystems erhalten.

**21.3** *Laut Stellungnahme des BMI sei die technische Ausstattung bereits adaptiert worden und werde rechtzeitig in ausreichender Menge vorhanden sein. Ein Ausbildungspaket, das die Schulung von Trainern als Multiplikatoren und ein Schulungsprogramm beinhalte, sei angekauft worden. Ausbildungsturnusse seien bereits im Laufen. Im Hinblick auf die Verschiebung des Inkrafttretens der EG-Verordnung über das digitale Kontrollgerät auf Mai 2006 sah das BMI keinen Zeitverzug betreffend Schulung und Ausbildung gegeben.*

Strafgeldwidmung

**22.1** Der § 100 Abs. 10 der Straßenverkehrsordnung 1960 regelt eine Strafgeldwidmung in der Höhe von 20 % der Strafgeder aus jenen Verwaltungsübertretungen, die von Organen der Bundespolizei wahrgenommen werden. Diese Mittel fließen dem BMI zur Abdeckung des Personal- und Sachaufwands sowie zur Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen im Rahmen der Verkehrsüberwachung zu.

Dagegen enthalten die kraftfahrrechtlichen Materiengesetze hinsichtlich der Strafgeldwidmung keine vergleichbaren Bestimmungen. Die subsidiäre Regelung des § 15 des Verwaltungsstrafgesetzes sieht bei kraftfahrrechtlichen Materiengesetzen Folgendes vor: Geldstrafen sowie der Erlös verfallener Sachen fließen dem Land für Zwecke der Sozialhilfe zu; bestehen aber Sozialhilfeverbände, fließen sie dem Sozialhilfeverband, in dessen Gebiet die Strafe verhängt wurde, zu.

## Strafgeldwidmung

Wird ein Bundesgesetz im Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde vollzogen, fließen die Geldstrafen dem Bund zu.

Das BMI stellte wegen der knappen Personalressourcen Überlegungen in Richtung Selbstfinanzierung des Personaleinsatzes auf den VKP an und schlug den Ländern vor, durch eine Änderung der Kraftfahrge-setze eine finanzielle Deckung für den Einsatz von Exekutivbeamten auf VKP im hochrangigen Straßennetz herbeizuführen.

Die Landeshauptleutekonferenz vom 25. Mai 2005 stimmte entsprechenden Änderungen der kraftfahrrechtlichen Gesetze unter bestimmten Voraussetzungen, insbesondere der Einschränkung auf neu zu errich-tende VKP, zu.

**22.2** Eine Strafgeldwidmung in den kraftfahrrechtlichen Materiengesetzen würde eine deutliche Verstärkung der LKW-Kontrollen durch zusätz-liche Exekutivbeamte im hochrangigen Straßennetz bewirken. Die zu-sätzlichen Exekutivbeamten könnten auch für die verstärkte Verkehrs-überwachung im niederrangigen Straßennetz, insbesondere für Kont-rollen mit den mobilen Prüfzügen der Länder sowie des Bundes, ein-gesetzt werden.

Der RH empfahl daher dem BMI und dem BMVIT, einvernehmlich eine für alle – auch die bereits bestehenden – VKP geltende Rege-lung der Strafgeldwidmung zu erarbeiten, um eine bessere Auslastung der Kontrollplätze unter bundesweit einheitlichen Rahmenbedingun-gen sicherzustellen. Allerdings wäre darauf Bedacht zu nehmen, dass die für Zwecke der Sozialhilfe zur Verfügung stehenden Mittel nicht vermindert werden.

**22.3** *Laut Mitteilung des BMVIT werde es gemeinsam mit dem BMI einen Vorschlag für eine entsprechende Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erstellen und in Begutachtung geben. Eine geänderte Strafgeldwidmung auch für bereits bestehende VKP müsse aber zwangsläufig die für Zwecke der Sozialhilfe verwendeten Mittel etwas schmälern.*

**22.4** Der RH entgegnete, dass durch die Bereitstellung zusätzlicher Exeku-tivbeamter für die Verkehrsüberwachung und damit vermehrte Kont-rollen ein teilweiser Ausgleich des entfallenden Anteils für Sozialhilfe-zwecke erreicht werden könnte.

**Bundesanstalt für Verkehr**

## Aufgaben

**23.1** Die BAV unterstand als Anstalt ohne Rechtspersönlichkeit dem BMVIT. Sie war für die Bearbeitung, Lösung und Begutachtung kraftfahr- und verkehrstechnischer Fragen, für die Prüfung und Begutachtung von Kraftfahrzeugen, Anhängern und Ausrüstungsgegenständen sowie für die Prüfung der Ladung dieser Fahrzeuge zuständig.

Tätigkeitsschwerpunkte der BAV waren unter anderem die Kontrolle von angehaltenen Fahrzeugen mittels mobiler Fahrzeugprüfsysteme (Bundesprüfzüge), die stichprobenartige (ortsfeste) Überprüfung der Sicherheit von älteren Fahrzeugen und die Unterstützung der Exekutive bei der Kontrolle von Gefahrguttransporten mittels eines mobilen Laboratoriums.

Die Unterwegskontrollen der Prüfzüge beschränkten sich auf die Bundesländer Burgenland, Kärnten, Steiermark, Tirol, Vorarlberg und Wien. Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg führten mobile Kontrollen mit eigenen Landesprüfzügen durch.

**23.2** Die BAV trug durch ihre Tätigkeit, insbesondere die Kontrolle der kraftfahrtechnischen und gefahrgutrechtlichen Vorschriften, wesentlich zur Verkehrssicherheit auf dem österreichischen Straßennetz bei. Der RH empfahl, weiterhin bei Kontrollen von LKW in jenen Bundesländern, die über keine eigenen Prüfzüge verfügen, mitzuwirken sowie durch bundesweit geltende Richtlinien einen einheitlich hohen Standard der Kontrollen sicherzustellen.

Bund-Länder-  
Vereinbarungen

**24.1** Zur Gewährleistung einer zuverlässigen mittelfristigen Ressourcenplanung erarbeitete die BAV im Jahr 2004 Bund-Länder-Vereinbarungen. Diese regelten die Durchführung technischer Fahrzeugkontrollen mit einem festgelegten zeitlichen Mindestumfang im jeweiligen Bundesland unter Einsatz der Prüfzüge. Zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung hatte die BAV mit den Ländern Burgenland, Steiermark und Tirol jeweils eine Vereinbarung auf fünf Jahre abgeschlossen.

**24.2** Der RH beurteilte den Abschluss von Vereinbarungen zur Koordination und Durchführung der technischen Unterwegskontrollen positiv, weil damit der BAV eine effiziente längerfristige Ressourcenplanung ermöglicht wird. Für die Bundesländer stellten die Vereinbarungen die Durchführung eines Mindestmaßes technische Unterwegskontrollen für einen längeren Zeitraum sicher. Er empfahl dem BMVIT daher den Abschluss von derartigen Vereinbarungen mit allen Bundesländern, welche die Bundesprüfzüge in Anspruch nehmen.

## Bundesanstalt für Verkehr

- 24.3** *Laut Mitteilung des BMVIT seien mittlerweile Vereinbarungen im Umfang von 370 Einsatztagen mit den Ländern Burgenland, Kärnten, Steiermark, Tirol und Vorarlberg abgeschlossen worden.*
- Auslastung der Prüfzüge**
- 25.1** Die BAV verfügte über drei Prüfzüge für die technische Fahrzeugprüfung an Ort und Stelle. Sie legte gemeinsam mit den Bundesländern den Einsatz der Prüfzüge fest.
- Im Jahr 2004 überprüfte die BAV an 311 Einsatztagen 8.143 Fahrzeuge. Das zur Verfügung stehende KFZ-Prüfpersonal (Techniker und Sachverständige) nahm seit dem Jahr 2000 von 30 Bediensteten kontinuierlich auf 16 Bedienstete im Jahr 2005 (Stand 18. Mai) ab.
- 25.2** Bei einer optimalen Auslastung der drei Bundesprüfzüge wären jährlich 600 Einsatztage realistisch. Wegen fehlender personeller Ressourcen in der BAV standen die Prüfzüge im Jahr 2004 somit nur zu rd. 50 % im Einsatz.
- Der RH hielt die technischen Unterwegskontrollen durch die BAV für ein geeignetes Mittel, um Kontrolldichte und Verkehrssicherheit im hoch- und niederrangigen Straßennetz zu erhöhen. Er empfahl daher dem BMVIT, auch in Anbetracht der Höhe der Kosten eines Prüfzuges, das Personal für eine optimale Auslastung der Prüfzüge bereitzustellen.
- 26.3** *Das BMVIT teilte mit, dass durch den Einsatz der Prüfzüge der BAV im Umfang von 415 Tagen für das Jahr 2006 einerseits der vereinbarungsgemäße Einsatz in den Bundesländern realisiert und andererseits ein ausreichender operativer Beitrag im Rahmen der Qualitätssicherungsaufgaben des BMVIT geleistet werde.*
- Ortsfeste Fahrzeugüberprüfung**
- 26.1** Gemäß dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 (Besondere Überprüfung) kann die Behörde Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei denen Bedenken bestehen, ob sie sich in verkehrs- und betriebssicherem oder vorschriftsmäßigem Zustand befinden, überprüfen. Die Exekutive kann eine eingehende technische Kontrolle durch die Landesprüfstellen bzw. die BAV in Wien durchführen lassen, wenn bei Unterwegskontrollen Bedenken über den sicheren Zustand bestehen. Die BAV kontrollierte 2004 803 LKW; der Anteil an schweren Mängeln betrug 27,9 %.



Bundesanstalt für Verkehr

BMI BMVIT

Kontrolle der Schwerfahrzeuge

Weiters kann die Behörde alle Fahrzeuge, deren erstmalige Zulassung länger als zwölf Jahre zurückliegt, dahingehend überprüfen, ob sie den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entsprechen. Bis zum Jahr 2004 führte die BAV allerdings keine Überprüfungen von LKW auf Grundlage dieser Bestimmung durch.

- 26.2** Ortsfeste Fahrzeugüberprüfungen (Besondere Überprüfung) gemäß dem Kraftfahrgesetz 1967 durch die BAV erschienen aufgrund der festgestellten hohen Mängelquote zweckmäßig und stellen ein geeignetes Mittel dar, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Der RH bemängelte, dass LKW, deren erstmalige Zulassung länger als zwölf Jahre zurückliegt, bisher von der BAV generell nicht kontrolliert wurden und empfahl dem BMVIT, künftig auch diese Fahrzeugkategorien in die Besondere Überprüfung einzubeziehen.

- 26.3** *Das BMVIT verwies in seiner Stellungnahme darauf, dass diese Fahrzeuge durch die Behörde zur besonderen Prüfung vorzuladen wären. Der Empfehlung des RH wäre insoweit nachgekommen, als mit der örtlich zuständigen Behörde, dem Verkehrsamt der Bundespolizeidirektion Wien, eine Anpassung des Ladungsschlüssels (Anteil PKW zu LKW) vereinbart werde.*

Mobile  
Gefahrgutkontrolle

- 27.1** Zusätzlich zu den technischen Unterwegskontrollen mit den drei Prüfzügen werden Gefahrguttransporte auf ihre Beförderungssicherheit überprüft. Dafür steht den beiden Sachverständigen der BAV ein mobiles Chemielabor für die Einstufung von gefährlichen Stoffen im Sinne der ADR\* zur Verfügung.

\* Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

Im Jahr 2004 überprüfte die BAV an 152 Einsatztagen 333 Gefahrguttransporte. Dabei wurden 103 Mängel festgestellt. Die BAV plante im Kontrollmasterplan für 2005 insgesamt 112 Einsatztage für Prüfungen mit dem mobilen Labor ein. Im ersten Halbjahr 2005 waren die Chemiker der BAV jedoch nur an 33 Tagen im Einsatz; für das zweite Halbjahr 2005 waren lediglich sechs weitere Einsatztage geplant.

- 27.2** Der RH bemängelte die Reduktion der Einsatztage des mobilen Labors im Jahr 2005 und wies auf die dadurch verursachte ungenügende Nutzung der vorhandenen personellen und technischen Ressourcen hin. Neben der technischen Unterwegskontrolle stellt die mobile Gefahrgutkontrolle einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zum Umweltschutz dar.

## Bundesanstalt für Verkehr

Der RH empfahl, künftig die Kontrollen im Gefahrgutsektor – auch aufgrund der hohen Anzahl der festgestellten Mängel – in den Bundesländern, die über kein eigenes mobiles Labor verfügen, auf den Wert des Jahres 2004 anzuheben.

**27.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT bezögen sich die angeführten Mängelzahlen im Wesentlichen auf Beanstandungen formaler Natur oder die Ausrüstung. Die Ziehung von Proben durch das mobile Labor sei äußerst gering.*

**27.4** Der RH entgegnete, dass die Beteiligung von Sachverständigen an den Gefahrgutkontrollen auf der Straße und die Bereitstellung eines mobilen Labors eine maßgebliche fachliche und technische Unterstützung für die Exekutivbeamten bewirkten, auf die nicht verzichtet werden sollte.

## Unfallkosten

**28.1** Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit schweren LKW sowie der dabei verletzten und getöteten Personen entwickelte sich wie folgt:

Unfallgeschehen mit schweren LKW* in Österreich	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Anzahl Unfälle	2.242	2.087	2.106	2.166	2.172	2.040
Verletzte	2.991	2.820	2.874	2.892	2.797	2.762
Getötete	148	124	147	144	149	129
<b>Unfallgeschehen mit schweren LKW* in Niederösterreich</b>						
Anzahl Unfälle	493	450	420	459	447	391
Verletzte	670	631	513	623	574	517
Getötete	49	34	37	37	43	39
<b>Unfallgeschehen mit schweren LKW* in Tirol</b>						
Anzahl Unfälle	236	189	221	239	186	200
Verletzte	313	244	294	341	241	244
Getötete	22	9	16	8	8	9

\* umfasst LKW über 3,5 t und Sattelkraftfahrzeuge

Quelle: Statistik Austria

Unter Zugrundelegung der Österreichischen Unfallkosten- und Verkehrssicherheitsrechnung Straße (Kostenbasis 1993) errechnen sich für das Jahr 2004 die Kosten der Verkehrsunfälle mit schweren LKW und Personenschaden in Österreich mit rd. 208,9 Mill. EUR (Niederösterreich rd. 43,0 Mill. EUR, Tirol rd. 17,9 Mill. EUR).

Österreich weist im internationalen Vergleich mit 5,4 Unfällen mit Personenschaden pro 1.000 Einwohner eine hohe Unfallhäufigkeit auf. Laut Verkehrsunfallstatistik waren 2004 die schweren LKW an 5,1 % des gesamten Unfallgeschehens im Straßenverkehr beteiligt, bezogen auf die Zahl der Getöteten betrug der Anteil allerdings 17,0 %.

- 28.2** Unfälle mit schweren LKW haben besonders gravierende Personen- und Sachschäden zur Folge. Studien weisen als hauptsächliche Ursachen für LKW-Unfälle Fehleinschätzungen, Vigilanz (Ablenkung, Unaufmerksamkeit, Einschlafen), unvorhergesehenes Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer sowie technische Mängel aus.

Auf Grundlage der Österreichischen Unfallkostenrechnung könnte durch eine Reduzierung der Anzahl der Unfälle mit schweren LKW und Personenschaden um 20 % ein Einsparungspotenzial bei den Folgekosten von mindestens rd. 42 Mill. EUR (Kostenbasis 1993) jährlich lukriert werden.

Im Vergleich zum erzielbaren volkswirtschaftlichen Nutzen erschienen dem RH die Mehrkosten für – in angemessenem Ausmaß – verstärkte Kontrollmaßnahmen im Bereich des Schwerverkehrs vertretbar. Überdies tragen Kontrollen mit dem Ziel der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften auch zur Schaffung gleicher Wettbewerbsvoraussetzungen im Straßenverkehr bei.

Der RH empfahl daher dem BMI und dem BMVIT, durch ein Bündel von Maßnahmen das vorhandene Einsparungspotenzial zu realisieren. Dazu gehören beispielsweise die Verstärkung der Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten, von technischen Unterwegskontrollen und Gefahrgutkontrollen, der Ausbau neuer und die intensivere Nutzung der bestehenden VKP, die Erweiterung der internationalen Zusammenarbeit, die optimale Koordinierung im Rahmen der LKW-Kontrollplattform sowie die Formulierung konkreter Zielvorgaben.

## Unfallkosten

**28.3** *Laut Stellungnahme des BMI sei die Beurteilung eines kleinen spezifischen Segments der Verkehrskontrolle immer in einer gesamtheitlichen Betrachtung zu sehen. Im Zusammenhang mit den Erfahrungen aus der Unfallstatistik sei die Hauptzielrichtung in der Verkehrsüberwachung bei der Überwachung des PKW-Verkehrs im niederrangigen Straßennetz anzusetzen.*

**28.4** Der RH schloss sich der Ansicht des BMI an, dass eine Hauptzielrichtung der Verkehrsüberwachung bei der Kontrolle des PKW-Verkehrs im **niederrangigen** Straßennetz anzusetzen sei. Nicht folgen konnte der RH allerdings der Einschätzung des BMI, dass die Kontrolle der Schwerfahrzeuge ein kleines spezifisches Segment darstelle.

Er wies neuerlich auf die zumeist besonders schwerwiegenden Folgen bei Verkehrsunfällen mit schweren LKW hin und betonte, dass umfassende LKW-Kontrollen auch einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen und zur Vermeidung von Belastungen für Straßen und Umwelt leisten könnten.

## Sonstige Feststellungen

**29** Sonstige Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen:

(1) die Intensivierung der gesamteuropäischen Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrskontrollen;

(2) die fehlende zentrale Grundausbildung im Bereich der Gefahrgutkontrolle;

(3) die verbesserbare zentrale Unterstützung im Bereich der verkehrs- und kraftfahrrechtlichen Fortbildung;

(4) die verzögerte Einsatzbereitschaft von Dienstkraftfahrzeugen für Schwerverkehr- und Gefahrgutkontrolle wegen fehlender Adaptierung;

(5) die nicht zufrieden stellende Lösung hinsichtlich der Nachsorge-logistik (Herstellung des rechtmäßigen Zustandes der Fahrzeuge) auf den VKP Kundl und Radfeld.



## **Einzelfeststellungen**

### **Bundesland Niederösterreich**

#### **Verkehrskontroll- plätze in Nieder- österreich**

- 30.1** Der VKP Haag war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung die einzige derartige Einrichtung auf dem hochrangigen Straßennetz in Niederösterreich. Er ging im Mai 2003 in Betrieb und bestand aus den Modulen 1 und 2 gemäß dem Handbuch der ASFINAG.

Das Land hatte sich verpflichtet, 50 % der Errichtungskosten – jedoch höchstens 170.000 EUR – des Moduls 2 zu übernehmen. In dem Vertrag zwischen der ASFINAG und dem Land Niederösterreich vom Oktober 2003 wurde überdies ein monatlicher Kontrollumfang von durchschnittlich 40 Stunden vereinbart.

Aufgrund einer Ende 2003 erstellten Wirkungsanalyse für den VKP Haag wurden im Jahr 2005 nach Einigung zwischen der ASFINAG und dem Land eine Überdachung des Kontrollbereichs, eine Prüfgrube samt Halle sowie zusätzliche Verkehrsflächen errichtet. Die Kosten von 600.000 EUR trugen die ASFINAG und das Land im Verhältnis 50 : 50; das Land errichtete zusätzlich um 160.000 EUR eine Prüfhalle.

In Niederösterreich bestanden – abgesehen von den Plänen der ASFINAG für die Haupttransitstrecken – keine Absichten zur Errichtung zusätzlicher VKP. Das Land war vielmehr bemüht, durch einen großräumigen Einsatz der eigenen mobilen Prüfzüge eine möglichst flächendeckende Kontrolle von Schwerfahrzeugen im gesamten Straßennetz zu erreichen.

- 30.2** Der RH anerkannte die Erweiterung des VKP Haag, beurteilte jedoch das bisher vereinbarte Kontrollausmaß von 40 Stunden monatlich im Hinblick auf die hohen Investitionskosten und die nunmehr erheblich verbesserten Kontrollbedingungen als zu gering. Er empfahl dem BMI und dem Land Niederösterreich, durch verstärkten Personaleinsatz die Auslastung des VKP Haag und somit auch die Kontrolldichte deutlich zu erhöhen.

## Verkehrskontrollplätze in Niederösterreich

Die mobilen Prüfzüge leisteten einen wesentlichen Beitrag zur landesweiten Kontrolle von Schwerfahrzeugen und somit zur Verkehrssicherheit. Der RH regte dennoch an, Überlegungen für die Errichtung permanenter VKP auch für Regionen mit starkem Quell- und Zielverkehrsaufkommen, wie z.B. Schwechat, anzustellen. Dabei wäre für jeden Einzelfall die Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

- 30.3** *Laut Stellungnahme der Niederösterreichischen Landesregierung sei die Anzahl der Kontrollstunden auf dem VKP Haag bereits in der Vergangenheit überschritten worden; der Ausbau des Kontrollplatzes werde zu einer weiteren Ausweitung der Kontrolltätigkeit führen.*

*Permanente VKP böten bei Vorhandensein automatischer Ausleitsysteme besondere Vorteile. Ohne automatische Ausleitung stünden hohe Errichtungs- und Erhaltungskosten einem sehr hohen Ausleitungsaufwand gegenüber. Niederösterreich setze deshalb auf die tageweise Anmietung geeigneter Werkstätten und die Nutzung mobiler Einheiten.*

*Im Raum Schwechat sei zwar die Errichtung eines VKP an der in Bau befindlichen Wiener Außenring Schnellstraße S1 gegenüber der bisherigen Lösung (Anmietung der Prüfhalle eines Betriebes) wirtschaftlich besser vertretbar, dieser Standort jedoch im Kontrollplatzkonzept der ASFINAG nicht enthalten.*

## Technische Unterwegskontrolle

- 31.1** Technische Unterwegskontrollen von Schwerfahrzeugen wurden in Niederösterreich grundsätzlich mit einem der drei mobilen Prüfzüge des Landes durchgeführt. Die örtliche und zeitliche Festsetzung der Prüfzugeinsätze erfolgte auf Basis der monatlichen Landesverkehrsüberwachungspläne durch das Amt der Landesregierung im Einvernehmen mit der Verkehrsabteilung des Landesgendarmeriekommandos (ab 1. Juli 2005 Landespolizeikommando).

Im Straßennetz Niederösterreichs standen insgesamt rd. 30 geeignete Örtlichkeiten zur Verfügung, die in unterschiedlicher Häufigkeit in Anspruch genommen wurden.

Das Land Niederösterreich erfasste bereits in der Vergangenheit laufend die Ergebnisse der mit den Landesprüfzügen durchgeführten technischen Unterwegskontrollen. Betreffend der Kontrolle des Güterverkehrs errechneten sich folgende Zahlen:



## Technische Unterwegskontrolle



## Kontrolle der Schwerfahrzeuge

Technische Unterwegskontrolle Niederösterreich	2000	2001	2002	2003	2004
			Anzahl		
Einsatztage	289	225	350	317	354
Kontrollierte LKW und Anhänger	5.834	4.779	5.878	6.004	6.757
Schwere Mängel bzw. Gefahr im Verzug	2.904	2.409	2.919	2.961	3.501
Anteil in % der kontrollierten Fahrzeuge	49,78	50,41	49,66	49,32	51,81

**31.2** Die im Rahmen der Prüfzugeinsätze durch die Exekutivbeamten vorselektierten Kraftfahrzeuge wurden grundsätzlich einer vertieften technischen Kontrolle (Prüfstandkontrolle) unterzogen. Der Anteil der festgestellten schweren Mängel bzw. von Gefahr im Verzug von regelmäßig rd. 50 % bewies die hohe Effizienz der Prüfstandkontrollen in Niederösterreich und rechtfertigte den damit verbundenen Ressourceneinsatz.

Das System der flächendeckenden stichprobenartigen technischen Unterwegskontrollen auf wechselnden Standorten war nach Ansicht des RH den verkehrsmäßigen Gegebenheiten des Landes angepasst und wurde durch die Berücksichtigung des unterschiedlichen Verkehrsaufkommens auf zweckmäßige Weise umgesetzt.

Das Ausmaß der durch die Sicherheitsexekutive durchgeführten allgemeinen Überprüfungen von Schwerfahrzeugen im hochrangigen Straßennetz erschien allerdings ausbaufähig; dies war auf die geringe Nutzung des bestehenden multifunktionalen VKP Haag bzw. den bisher unterbliebenen Ausbau weiterer VKP zurückzuführen.

**31.3** Die Niederösterreichische Landesregierung wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass im Bundesländervergleich der Monate Jänner bis September 2005 das Land Niederösterreich 36 % aller Prüftage und dabei 49 % aller im Bundesgebiet vorgenommenen technischen Fahrzeugkontrollen ausgeführt habe. Trotz dieser für Niederösterreich erfreulichen Zahlen werde eine weitere Verbesserung der Auslastung der eingesetzten Prüfzüge angestrebt.

**Gefahrgutkontrolle**    **32.1** Die Anzahl der durchgeführten Gefahrgutkontrollen und die Kontroll-  
dichte entwickelten sich in Niederösterreich wie folgt:

Umfang der Gefahrgutkontrollen	2002	2003	2004
Bereich des Landesgendarmeriekommandos	888	879	752
BPD St. Pölten	50	52	54
BPD Schwechat	438	417	447
BPD Wiener Neustadt	25	7	8
<b>Gesamtanzahl der kontrollierten Transporte</b>	<b>1.401</b>	<b>1.355</b>	<b>1.261</b>
Jährliche Gefahrguttransporte, davon wurde kontrolliert je einer von	553	572	615
damit Häufigkeit der Straßenkontrollen von	0,18 %	0,17 %	0,16 %

Der tatsächliche Personalstand des Fachbereichs Gefahrgut bei der Verkehrsabteilung des Landesgendarmeriekommandos entsprach in den vergangenen Jahren im Wesentlichen dem systemisierten Personalstand von acht Exekutivbeamten. Mit der Übernahme der sachlichen Zuständigkeit für die Gefahrgutkontrolle im Bereich der BPD im Zuge der Wachkörperzusammenführung war die Aufstockung des Personalstandes beim nunmehrigen Landespolizeikommando auf 16 Exekutivbeamte vorgesehen.

**32.2** Das Ausmaß der Gefahrgutkontrolle lag in Niederösterreich – bei leicht sinkender Tendenz – geringfügig unterhalb des österreichischen Gesamtwerts, erfüllte jedoch die Vorgabe der Europäischen Kommission. Der RH empfahl, im Hinblick auf das Gefahrenpotenzial die Anzahl der Gefahrgutkontrollen deutlich anzuheben, wobei landesweit eine Steigerung gegenüber 2004 um rd. 30 % realisierbar erschien.

## Kontrolle der Schwerfahrzeuge

### Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

**33.1** Auf Grundlage der Berichte der Bezirksverwaltungsbehörden errechneten sich betreffend die Straßenkontrollen der Lenk- und Ruhezeiten im Bundesland Niederösterreich folgende Zahlen:

	2000	2001	2002	2003	2004
Anzahl Fahrerkontrollen Straße	28.620	28.949	27.179	25.714	30.387
überprüfte Arbeitstage Straße	77.949	82.078	83.280	74.790	94.417
Verstöße Lenkzeiten	959	903	1.239	967	1.181
Verstöße Unterbrechungen	1.418	1.303	1.821	1.462	1.671
Verstöße Ruhezeiten	976	1.088	1.539	1.357	1.251
<b>Gesamtzahl der Verstöße</b>	<b>3.353</b>	<b>3.294</b>	<b>4.599</b>	<b>3.786</b>	<b>4.103</b>
Verstöße in % der Fahrerkontrollen	11,72 %	11,38 %	16,92 %	14,72 %	13,50 %
Verstöße in % der überprüften Arbeitstage	4,30 %	4,01 %	5,52 %	5,06 %	4,35 %

**33.2** Die Gegenüberstellung mit den Zahlen der Tätigkeitsberichte des Landesgendarmeriekommandos (unter Berücksichtigung der BPD-Bereiche) zeigte, dass bei sinkender Tendenz regelmäßig rd. 10 % der Fahrerkontrollen nicht in der Kontrollstatistik des Landes erfasst waren. Im Hinblick auf die Optimierung der Datenqualität empfahl der RH, auf eine weitere Steigerung der Meldedisziplin zu dringen.

Da die Auswertungen der Bezirksverwaltungsbehörden überwiegend keine bzw. keine schlüssige Zuordnung der Daten zu den Bereichen Güter- bzw. Personenverkehr enthielten, regte er weiters an, im Hinblick auf die Erhöhung der Aussagekraft der Kontrollberichte auf eine sorgfältigere Auswertung hinzuwirken.

Die Kontrolldichte – bezogen auf den betroffenen Fahrzeugbestand des Landes – lag zwar regelmäßig über dem Bundesdurchschnitt der Straßenkontrollen, eine Erhöhung sollte dennoch angestrebt werden.

**33.3** *Laut Mitteilung der Niederösterreichischen Landesregierung sei mit 4. Jänner 2006 ein Erlass an die Bezirksverwaltungsbehörden und Bundespolizeidirektionen ergangen, der eine schlüssige Zuordnung der Daten über die Straßenkontrollen in Niederösterreich erwarten lasse.*

## Bundesland Tirol

### Verkehrskontrollplätze in Tirol

**34.1** Im Bereich des Bundeslandes Tirol waren mit den VKP Kundl, Radfeld und dem in Planung befindlichen VKP Brenner Ost drei Kontrollplätze im hochrangigen Straßennetz vorhanden.

(1) Der Entschluss zum Bau des VKP Kundl erfolgte bereits 1996. Der finanzielle Aufwand für das Land wurde auf rd. 1,16 Mill. EUR und der für den Betrieb erforderliche Personalaufwand auf ca. 15 bis 20 Exekutivbedienstete sowie fünf bis zehn Landesbedienstete geschätzt. Nach diversen Verzögerungen ging der VKP im Juli 2000 in Vollbetrieb.

Der VKP Kundl bestand aus den Modulen 1 und 2 laut Handbuch der ASFINAG; infolge der in Aussicht genommenen Übersiedlung auf den VKP Radfeld waren die meisten Anlagen jedoch nur einfach ausgeführt. Der Personalbedarf wurde vom damaligen Landesgendarmeriekommando für Tirol für eine tägliche 16-stündige Präsenz (an Samstagen, Sonn- und Feiertagen acht Stunden) mit sieben Bediensteten beziffert.

Aufgrund zahlreicher Mängel an den provisorischen Anlagen und des unerwartet hohen Arbeitsanfalls stellten die damalige Österreichische Autobahnen und Schnellstraßen Aktiengesellschaft und das Land Tirol 2001 Mittel zur Sanierung und Erweiterung des VKP Kundl zur Verfügung. Die Wiederinbetriebnahme erfolgte im Oktober 2001. Der Betrieb erforderte nunmehr 16 Exekutivbedienstete.

(2) Der VKP Radfeld umfasste die Module 1 und 2 sowie ein vom Land Tirol errichtetes Bürogebäude im Ausmaß von ca. 700 m<sup>2</sup>; der Landesanteil an den Gesamtkosten von rd. 820.000 EUR betrug 740.000 EUR. Die Landesregierung beschloss im Februar 2004 die Bereitstellung von insgesamt 2,32 Mill. EUR für den VKP.

Der VKP Radfeld wurde im April 2005 eröffnet. Er umfasst Verkehrsflächen von 16.000 m<sup>2</sup>, ein Flugdach von 1.700 m<sup>2</sup> und Abstellmöglichkeiten für 35 Sattel- und Lastzüge. Die Gesamterrichtungskosten betragen rd. 4,56 Mill. EUR. Die Exekutive nutzte die VKP Radfeld und Kundl nunmehr wechselweise im Rahmen der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen zur Vornahme von Kontrollen.

(3) Bei dem VKP Brenner Ost handelte es sich um eine Fläche der ehemaligen Grenzkontrollstelle Brennerpass. Er war laut den Konzepten der ASFINAG und des Landes als „Kontrollplatz light“ vorgesehen, der die Tätigkeiten der VKP Kundl und Radfeld unterstützen soll. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren jedoch trotz wiederholter Bemühungen des Landes noch keine konkreten Schritte zur Realisierung dieses VKP durch die ASFINAG gesetzt worden.

(4) Die Tiroler Landesregierung beschloss im Juli 2003 ein LKW-Kontrollstellenkonzept mit Prioritätenreihung, das neben den VKP im hochrangigen Straßennetz auch die Errichtung von Kontrollstellen an Bundesstraßen vorsah.\* Bei den in Frage kommenden Örtlichkeiten und Flächen handelt es sich um ehemalige Zollkontrollstellen an der Staatsgrenze. Die höchste Priorität kam laut dem Konzept dem VKP Radfeld zu, danach folgen die VKP Brenner Ost, Musau, Nauders, die Baustufe 3 des VKP Kundl und der VKP Söll.

\* VKP Söll B 178 Loferer Straße (beide Fahrtrichtungen), VKP Musau B 179 Fernpass Straße im Bezirk Reutte (Fahrtrichtung Süden), VKP Nauders B 180 Reschen Straße (Fahrtrichtung Norden) und VKP Leisach bei Lienz B 100 Drautal Straße (beide Fahrtrichtungen)

Als bundesweit erster permanenter Kontrollplatz an einer Bundesstraße wurde im März 2005 der VKP Musau in Betrieb genommen. Die Errichtungskosten von rd. 1,5 Mill. EUR trug zur Gänze das Land Tirol. Die Vornahme von Kontrollen erfolgt durch Bedienstete des Bezirkspolizeikommandos Reutte.

**34.2** Der RH beurteilte die Aktivitäten des Landes Tirol im Hinblick auf eine umfassende Kontrolle des Schwerverkehrs positiv, weil die vorhandenen VKP eine hohe Kontrolldichte ermöglichen. Mit dem Tiroler LKW-Kontrollstellenkonzept wurde die Grundlage für eine flächendeckende Kontrolle geschaffen. Der RH empfahl daher eine ehest mögliche Umsetzung der noch offenen Vorhaben.

**34.3** *Laut Mitteilung der Tiroler Landesregierung sei mittlerweile die Errichtung des VKP Nauders bereits beschlossen und durch den Tiroler Landtag im November 2005 genehmigt worden. Die Anregung des RH, die noch offenen Vorhaben ehestmöglich zu verwirklichen, werde weiter verfolgt.*

## Technische Unterwegskontrolle

**35.1** Das Bundesland Tirol verfügte über keinen eigenen mobilen Prüfzug. Technische Unterwegskontrollen wurden im Rahmen gemeinsamer Einsätze der Verkehrsabteilung des Landesgendarmariekommandos (ab 1. Juli 2005 Landespolizei-Kommando) mit einem kraftfahrtechnischen Sachverständigen des Amtes der Landesregierung (zehn bis zwölf Einsätze im Monat) sowie durch einen der mobilen Prüfzüge der BAV durchgeführt.

Im Jahr 2004 wurden im Rahmen des Einsatzes der Bundesprüfzüge in Tirol an 34 Einsatztagen 1.128 Fahrzeuge – davon 301 auf dem Prüfstand – überprüft. Die von Landessachverständigen vorgenommenen technischen Unterwegskontrollen wurden erst ab November 2004 erfasst und ausgewertet, der Monatsschnitt lag bei rd. 150 LKW und Anhängern.

**35.2** Das Ausmaß der vertieften technischen Unterwegskontrollen des Schwerverkehrs – insbesondere bezogen auf Prüfstandkontrollen – war in Tirol im bundesweiten Vergleich gering. Das Land Tirol strebte demgegenüber eine hohe Dichte weniger zeitaufwendiger LKW-Kontrollen durch die Exekutive (z.B. Gesamtgewicht, Achslasten oder Höhe) auf ausgewählten, intensiv genutzten Kontrollplätzen an.

Der RH beurteilte dieses Konzept aufgrund der regionalen Verkehrssituation (starker Transitverkehr und hohe Belastung durch Konzentration des Schwerverkehrs auf wenigen Verkehrswegen) als den besonderen lokalen Bedürfnissen angepasst. Im Hinblick auf das geringe Ausmaß der vertieften Kontrollen regte er an, die kraftfahrtechnischen Sachverständigen des Landes verstärkt einzusetzen und die Möglichkeit der Einbindung von Prüfzügen der BAV stärker zu nutzen.

**35.3** *Laut Stellungnahme der Tiroler Landesregierung sei die Empfehlung des RH, landeseigene kraftfahrtechnische Amtssachverständige verstärkt bei technischen Unterwegskontrollen einzusetzen, nachvollziehbar, stoße aber an kapazitätsmäßige Grenzen. Die Zahl der vereinbarten Einsätze der Bundesprüfzüge in Tirol für 2006 sei gegenüber 2005 erheblich erhöht worden. Eine weitere – entgeltliche – Ausweitung der Prüfzugeinsätze werde erwogen. Das Land Tirol leiste somit auch einen nicht unwesentlichen Beitrag zur möglichst hohen Auslastung der in Österreich vorhandenen Prüfzüge.*



## Kontrolle der Schwerfahrzeuge

*Die Häufigkeit schwerer technischer Mängel bzw. Gefahr im Verzug sei bei den im hochrangigen Tiroler Straßennetz fahrenden Schwerfahrzeugen vergleichsweise niedrig, was insbesondere auf die Beharrlichkeit der Kontrollen in den letzten Jahren und die damit erzwungene Verjüngung des Fuhrparks in der Transportwirtschaft zurückzuführen sei. Demgegenüber träten überladene Schwerfahrzeuge in wesentlich größerer Anzahl auf.*

**Gefahrgutkontrolle**      **36.1** Die Anzahl der durchgeführten Gefahrgutkontrollen und die Kontrolldichte entwickelten sich in Tirol wie folgt:

Umfang der Gefahrgutkontrollen	2002	2003	2004
Bereich des Landesgendarmeriekommandos	573	440	388
BPD Innsbruck	154	136	91
<b>Gesamtanzahl der kontrollierten Transporte</b>	<b>727</b>	<b>576</b>	<b>479</b>
Jährliche Gefahrguttransporte, davon wurde kontrolliert je einer von	400	505	607
damit Häufigkeit der Straßenkontrollen von	0,25 %	0,20 %	0,16 %

Der Personalstand des Fachbereichs Gefahrgut der Verkehrsabteilung des Landesgendarmeriekommandos sank zwischen 2001 und 2005 (jeweils zum 1. Jänner) kontinuierlich von sieben auf vier Beamte. Im Zuge der mit der Wachkörperzusammenführung verbundenen Übernahme der sachlichen Zuständigkeit auf dem Gebiet der BPD Innsbruck wurde der Personalstand des Fachbereichs beim nunmehrigen Landespolizeikommando mit 1. Juni 2005 auf acht erhöht.

**36.2** Die Kontrolldichte bei Gefahrguttransporten lag zwar regelmäßig über dem von der Europäischen Kommission empfohlenen Mindestwert, sank allerdings in den letzten Jahren deutlich und fiel 2004 unter den österreichischen Durchschnitt. Der RH empfahl, die Zahl der Gefahrgutkontrollen auf der Straße zumindest wieder auf das Niveau von 2002 anzuheben, was einer Steigerung gegenüber 2004 von rd. 50 % entspräche. Die personellen und fachlichen Ressourcen dafür wären nach der Personalaufstockung vorhanden.

**36.3** *Die Tiroler Landesregierung wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass auch möglichst viele potenzielle Gefahrguttransporte im Hinblick auf eine etwaige Nichtkennzeichnung kontrolliert würden. Dies führe zwangsläufig zu einer großen Anzahl ergebnisloser Kontrollen. Es schiene ihr daher zweckmäßig, alle von einem Spezialisten durchgeführten Gefahrgutkontrollen als solche zu bewerten und in der Statistik zu berücksichtigen.*

### Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

**37.1** Auf Grundlage der Berichte der Bezirksverwaltungsbehörden errechneten sich betreffend die Straßenkontrollen der Lenk- und Ruhezeiten in Tirol folgende Zahlen:

	2000	2001	2002	2003	2004
Anzahl Fahrerkontrollen Straße	5.966	6.345	6.896	8.591	9.747
überprüfte Arbeitstage Straße	15.656	16.801	23.061	25.706	29.666
Verstöße Lenkzeiten	1.437	1.088	1.582	1.459	1.222
Verstöße Unterbrechungen	830	662	1.167	1.512	1.309
Verstöße Ruhezeiten	1.180	676	1.024	1.200	1.215
<b>Gesamtzahl der Verstöße</b>	<b>3.447</b>	<b>2.426</b>	<b>3.773</b>	<b>4.171</b>	<b>3.746</b>
Verstöße in % der Fahrerkontrollen	57,78 %	38,23 %	54,71 %	48,55 %	38,43 %
Verstöße in % der überprüften Arbeitstage	22,02 %	14,44 %	16,36 %	16,23 %	12,63 %

Jeweils rd. 95 % der erfassten Kontrollen betrafen den Güterverkehr. Der Anteil der Verstöße war in diesem Bereich geringfügig höher als im Personenverkehr.

**37.2** Die Gegenüberstellung mit den Zahlen der Tätigkeitsberichte des Landesgendarmeriekommandos (unter Berücksichtigung der BPD Innsbruck) ergab, dass regelmäßig nur rd. 25 % der Fahrerkontrollen in der Kontrollstatistik des Landes erfasst waren. Nach Ansicht des RH erklärte sich auch der errechnete hohe Prozentsatz an Verstößen aus der unterbliebenen statistischen Erfassung von Kontrollen ohne Mängelfeststellungen. Die tatsächliche Mängelquote dürfte nicht wesentlich vom österreichischen Durchschnitt abweichen.

Die auf Grundlage der Kontrollstatistik des Landes errechnete Kontrolldichte entsprach etwa dem Bundesdurchschnitt bei den Straßenkontrollen. Das aus den Tätigkeitsberichten der Exekutive ableitbare tatsächliche Ausmaß war allerdings beträchtlich höher. Der RH beurteilte die hohe Kontrolldichte betreffend Lenk- und Ruhezeiten positiv und führte diese insbesondere auf die intensive Nutzung der VKP durch die Exekutive zurück.



Kontrolle der Lenk- und  
Ruhezeiten

BMI BMVIT

Kontrolle der Schwerfahrzeuge

Der RH empfahl, die Daten über die durchgeführten Kontrollen vollständig zu erfassen; damit wäre es möglich, Aussagen über die Kontrolldichte und das Ausmaß der Verstöße zu erhalten und die Daten zur Steuerung der Überwachungstätigkeit zielgerichtet auswerten und vergleichen zu können. Er verwies dabei auch auf seine im Rahmen der grundsätzlichen Feststellungen bei der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten gegebene Empfehlung hinsichtlich der Vereinfachung der Datenerfassung bei Kontrollen ohne festgestellte Verstöße.

- 37.3** *Die Tiroler Landesregierung schloss sich der Argumentation des RH grundsätzlich an, vermerkte jedoch, dass eine ordnungsgemäße und vollständige Datenerfassung nicht zu Lasten der faktischen Kontrolldichte gehen dürfe.*

*Insbesondere auf den VKP Radfeld, Kundl und Brenner werde eine Vielzahl von Schwerfahrzeugen praktisch im Akkord kontrolliert. Dies sei nur möglich, weil mängelfreie Fahrzeuge rasch abgewickelt und Kontrollspur bzw. Kontrollstellenbereich unverzüglich freigegeben werden. Die Tiroler Landesregierung werde jedoch die Zweckmäßigkeit eines vereinfachten Meldeverfahrens sorgfältig prüfen und eine Lösung im Rahmen der LKW-Plattform forcieren.*

Schluss-  
bemerkungen

- 38** Zusammenfassend empfahl der RH

dem BMI und dem BMVIT:

(1) Es sollte ein Bündel von Maßnahmen im Bereich der Kontrolle von Schwerfahrzeugen gesetzt werden, um das angestrebte Reduktionsziel bei Unfällen mit schweren LKW und Personenschaden realisieren zu können. Dazu gehören beispielsweise die Festlegung konkreter Ziele, die Verstärkung der Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten, von technischen Unterwegskontrollen und Gefahrgutkontrollen sowie der Ausbau und die intensivere Nutzung der Verkehrskontrollplätze.

(2) Es wäre ein bundesweites Konzept zur Kontrolle des Schwerverkehrs zu erstellen, mit dem Art und genaue Definitionen sowie verbindliche Vorgaben für die Anzahl der in den Ländern durchzuführenden Kontrollen in verbindlicher Form festgelegt werden.

(3) Aufgrund der Häufigkeit der technischen Mängel bei den überprüften LKW sollte durch Intensivierung der Zusammenarbeit im Rahmen der LKW-Kontrollplattform die Effizienz und Dichte der Kontrolle von Schwerfahrzeugen weiter erhöht werden.

## Schlussbemerkungen

(4) Es wäre darauf hinzuwirken, dass die Datenerfassungen und –auswertungen hinsichtlich der Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten einheitlich und vollständig erfolgen, um damit verlässliche Grundlagen für die Planung und Durchführung effizienter Kontrollen auf allen Ebenen zu gewinnen.

(5) Eine Steigerung der Kontrolldichte von Lenk- und Ruhezeiten auf 3 % der gesamten Arbeitstage der Fahrer sollte angestrebt werden.

(6) Es wäre eine einheitliche Regelung der Strafgeldwidmung in den kraftfahrrechtlichen Materiengesetzen anzustreben, um durch den Einsatz zusätzlicher Exekutivbeamter eine bessere Auslastung der Verkehrskontrollplätze sicherzustellen.

dem BMVIT:

(7) Auf die Erarbeitung einheitlicher, quantifizierter Ziele hinsichtlich der Kontrolle des Schwerverkehrs innerhalb der Europäischen Union wäre hinzuwirken.

(8) Die geplanten bzw. in Konzeption befindlichen Verkehrskontrollplätze wären möglichst rasch fertig zu stellen und bei der Standortwahl neben dem Transitverkehr auch der örtliche Quell- und Zielverkehr zu berücksichtigen.

(9) Es sollten klare Definitionen der statistisch zu erfassenden technischen Unterwegskontrollen, der jeweiligen Meldeverantwortlichen und der Meldeabläufe erfolgen.

(10) Für die Bundesanstalt für Verkehr sollte auf den Abschluss von Vereinbarungen mit allen Bundesländern, welche die Bundesprüfzüge in Anspruch nehmen, hingewirkt werden.

(11) In die ortsfesten Fahrzeugüberprüfungen gemäß dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 (Besondere Überprüfung) wären künftig auch LKW, deren erstmalige Zulassung länger als zwölf Jahre zurückliegt, einzubeziehen.

(12) Für eine optimale Auslastung der mobilen Prüfzüge der Bundesanstalt für Verkehr wäre das erforderliche Personal bereitzustellen.

dem BMI:

(13) Art und Umfang der im Zuständigkeitsbereich der Landespolizeikommanden durchzuführenden Kontrollen wären in Form von Ziel- und Leistungsvereinbarungen festzulegen.

(14) Im Hinblick auf die Einführung der digitalen Fahrtenschreiber wären die zur Durchführung von Kontrollen erforderlichen digitalen Auswertungsgeräte rechtzeitig und in ausreichender Menge zur Verfügung zu stellen. Die damit befassten Exekutivbeamten wären im Gebrauch dieser Geräte umfassend zu schulen.

dem BMI und den Bundesländern Niederösterreich und Tirol:

(15) Das Ausmaß der Kontrolle von Gefahrguttransporten wäre bundesweit deutlich zu erhöhen, wobei für Niederösterreich eine Steigerung gegenüber 2004 um 30 % und für Tirol um 50 % realisierbar erscheint.

dem BMI und dem Bundesland Niederösterreich:

(16) Durch verstärkten Personaleinsatz wäre die Auslastung des Verkehrskontrollplatzes Haag deutlich zu erhöhen.

dem Bundesland Niederösterreich:

(17) Es sollten Überlegungen für die Errichtung permanenter Verkehrskontrollplätze auch für Regionen mit starkem Quell- und Zielverkehrsaufkommen, wie z.B. Schwechat, angestellt werden; dabei wäre für jeden Einzelfall die Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

dem Bundesland Tirol:

(18) Die noch offenen Vorhaben des Tiroler Kontrollstellenkonzepts wären ehestmöglich umzusetzen.

(19) Im Hinblick auf das geringe Ausmaß der vertieften Kontrollen sollten die kraftfahrtechnischen Sachverständigen des Landes verstärkt eingesetzt und die Möglichkeit der Einbindung von Prüfzügen der Bundesanstalt für Verkehr stärker genutzt werden.



**Wirkungsbereich der Bundesministerien für  
Gesundheit und Frauen  
soziale Sicherheit, Generationen und  
Konsumentenschutz**

**Hauptverband der österreichischen  
Sozialversicherungsträger: Projekt Chipkarte  
(e-card)**

Der Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger hat gemeinsam mit der Sozialversicherungs-Chipkarten Betriebs- und Errichtungsgesellschaft m.b.H. die e-card mit Ende 2005 flächendeckend eingeführt. Diese Voraussetzung wurde durch teure Eigenentwicklungen von IT-Endgeräten, durch zusätzliche Zahlungen an die niedergelassenen Vertragsärzte und ohne Durchführung von Ausschreibungen nach dem Bundesvergabegesetz 2002 geschaffen.

**Kurzfassung**

Der Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger (Hauptverband) bezifferte im Jahr 2004 die voraussichtlichen Kosten für das Projekt e-card mit rd. 117 Mill. EUR. Nach Ansicht des RH werden die gesamten, dem Projekt zuzuordnenden Kosten rd. 130 Mill. EUR betragen (Stand: Mai 2005).

Die Fortführung von Projekten durch die Sozialversicherungs-Chipkarten Betriebs- und Errichtungsgesellschaft m.b.H. (SV-ChipBE) erfolgte ohne entsprechende Beschlüsse des Hauptverbandes.

Der Hauptverband ging zur Erzielung eines Vertragsabschlusses mit der Österreichischen Ärztekammer höhere Zahlungsverpflichtungen als notwendig ein. Erst die zusätzlichen Zahlungen von Betriebskostenzuschüssen des Hauptverbandes an die niedergelassenen Ärzte ermöglichten den seit fünf Jahren in Verhandlung stehenden Vertragsabschluss mit der Österreichischen Ärztekammer.

## Kurzfassung

Der RH äußerte bereits in seinem Vorbericht, Reihe Bund 2005/8, S. 53 f., Zweifel an der Sinnhaftigkeit einer eigenen Entwicklung der bei den Sozialversicherungspartnern aufgestellten Endgeräte durch die Forschungsgruppe Research Industrial Software Engineering (RISE). Nunmehr ermittelte er um rd. 2,3 Mill. EUR höhere Kosten für diese Eigenentwicklungen.

Die Lieferung der Endgeräte sowie die im Rahmen der Peering Point Gesellschaft erbrachten Dienstleistungen des Providers A erfolgten ohne Durchführung einer Ausschreibung nach dem Bundesvergabe-gesetz 2002.

Durch die Bestellung des für IT-Angelegenheiten im Hauptverband zuständigen Generaldirektor-Stellvertreters zum technischen Geschäftsführer der SV-ChipBE waren Kompetenzkonflikte nicht auszuschließen.

Die nicht notwendige Parallelstruktur (Gesamtprojektkoordinator und Gesamtprojektleiter) in der Führungsebene der SV-ChipBE verursachte zwischen August 2004 und April 2005 Mehrkosten von zumindest 350.000 EUR.

Im Jänner 2006 traten neue Verdachtsmomente hinsichtlich unzulässiger Preisverhandlungen des Verbandsmanagements des Hauptverbandes und des BMGF mit einem Bieter in der Endphase des im Jahr 2003 abgeschlossenen Verhandlungsverfahrens des Teilprojekts 1 zum Projekt e-card zu Tage.

Des Weiteren schienen dem RH unterschiedliche Darstellungen von Honorarabrechnungen zwischen dem Hauptverband bzw. der SV-ChipBE und einem Programmdirektor aufklärungsbedürftig.

Der RH nahm dies zum Anlass und richtete im Februar 2006 ergänzende Fragen an das Verbandsmanagement des Hauptverbandes. Diese wurden wie folgt beantwortet:

Der Hauptverband bestätigte Gespräche am 11. Dezember 2003 mit dem letztlich im Ausschreibungsverfahren verbliebenen Bieter. Seiner Ansicht nach war die Anfertigung eines Protokolls nicht notwendig, weil in diesen Gesprächen kein verbindliches Verhandlungsergebnis erzielt wurde.





Kurzfassung

# BMGF BMSG

## Projekt Chipkarte (e-card)

Dazu vertrat der RH die Ansicht, dass gerade diese Phase des Verhandlungsverfahrens nachvollziehbar dokumentiert hätte werden sollen, zumal die vorangegangenen Verhandlungsschritte nach Aussagen des Hauptverbandes selbst umfangreich protokolliert wurden.

Hinsichtlich der Honorarabrechnungen ergaben die klärenden Gespräche, dass der Programmdirektor die vom RH im Vorbericht, Reihe Bund 2005/8 S. 43, angeführten 47.600 EUR (netto) zuzüglich einer bislang noch immer strittigen Akonto-Zahlung von 63.360 EUR und somit 120.480 EUR (brutto) erhalten hatte. Der RH nahm deshalb nur die außer Streit gestellten Honorarabrechnungen von 47.600 EUR in seinem Vorbericht auf.

### Zusammenfassende Feststellungen über die drei Berichte

Die bisher vom RH durchgeführten Gebarungsüberprüfungen des Projekts e-card führten zu folgenden Ergebnissen:

e-card I (Reihe Bund 2004/4) Überprüfungszeitraum Dezember 1997 bis März 2003	e-card II (Reihe Bund 2005/8) Überprüfungszeitraum April 2003 bis Mai 2004; Ersuchensprüfung	e-card III (Reihe Bund 2006/5) Überprüfungszeitraum Juni 2004 bis Mai 2005; Ersuchensprüfung
---	---	---

#### INHALTE

gesetzliche Zielsetzungen und Zielsetzungen des Hauptverbandes nur ansatzweise erfüllt	Beauftragung in Teilprojekten; Beauftragung der RISE* für technische Parallelentwicklungen ohne Ausschreibung	einzelne Elemente des Teilprojekts 3 (Netzwerkanbindung) ohne Ausschreibung beauftragt
Projektorganisation nicht optimal; Gründung der SV-ChipBE; kostenintensive Projektleitung	Fehler im Projektmanagement; kostenintensive Projektleitung	kostenintensive Projektleitung
keine Kostenschätzungen; voraussichtliche Projektkosten laut Hauptverband rd. 115 Mill. EUR	unvollständige Kostenschätzungen; voraussichtliche Projektkosten laut Hauptverband rd. 117 Mill. EUR bzw. laut RH rd. 128 Mill. EUR	voraussichtliche Projektkosten laut Hauptverband rd. 114 Mill. EUR bzw. laut RH rd. 130 Mill. EUR
Vertragsverhandlungen mit der Österreichischen Ärztekammer; Vertragsabschluss Juni 1999	weitere Vertragsverhandlungen mit der Österreichischen Ärztekammer	neuer teurer Vertragsabschluss mit der Österreichischen Ärztekammer im Dezember 2004
Scheitern des Projekts und Ausstieg aus dem Vertrag mit EDS/ORGA	Auflösung des Aufsichtsrates der SV-ChipBE	flächendeckende Einführung der e-card Ende 2005 (neun Jahre nach politischem Auftrag)

\* Forschungsgruppe Research Industrial Software Engineering

### Kenndaten des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger

Rechtsgrundlage	§ 31 des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes (ASVG; BGBl. Nr. 189/1955 i.d.g.F.)				
Aufgaben	Wahrnehmung der allgemeinen und gesamtwirtschaftlichen Interessen im Vollzugsbereich der Sozialversicherung; zentrale Erbringung von Dienstleistungen für die Sozialversicherungsträger; Erstellung von Richtlinien zur Förderung oder Sicherstellung der gesamtwirtschaftlichen Tragfähigkeit, der Zweckmäßigkeit und der Einheitlichkeit der Vollzugspraxis der Sozialversicherungsträger				
Gebahrung	2001	2002	2003	2004	2005*
	in Mill. EUR				
Erträge	26,35	30,27	30,00	31,84	37,54
Aufwendungen	26,27	29,30	29,60	34,31	35,99
<i>davon</i>					
<i>Personalaufwand</i>	15,02	15,61	16,68	17,69	17,84
<i>sonstiger Aufwand</i>	11,25	13,69	12,92	16,62	18,15
Mitarbeiter jeweils zum 31. Dezember			Anzahl		
	272	283	299	315	299

\* laut Voranschlag

### Kenndaten der Sozialversicherungs-Chipkarten Betriebs- und Errichtungsgesellschaft m.b.H. – SV-ChipBE

Rechtsgrundlagen	§§ 31a bis 31c ASVG				
Aufgaben	Einführung, Betrieb und Weiterentwicklung eines elektronischen Verwaltungssystems (ELSY) für den gesamten Vollzugsbereich der Sozialversicherung				
Gebahrung	2001	2002	2003	2004	2005 <sup>1)</sup>
	in Mill. EUR				
Aufwendungen <sup>2)</sup>	0,34	2,28	3,17	6,56	8,29
<i>davon</i>					
<i>Personalaufwand</i>	0,18	1,19	1,42	2,56	4,56
<i>sonstiger Aufwand</i>	0,16	1,09	1,75	4,00	3,73
Mitarbeiter jeweils zum 31. Dezember			Anzahl		
	5	15	20	50	55

<sup>1)</sup> Laut Voranschlag

<sup>2)</sup> Die Aufwendungen werden vom Hauptverband ersetzt.

Die im Bericht angeführten Beträge enthalten, so weit nicht anders angegeben, keine Umsatzsteuer.

## Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Bereits im Juni 2004 und August 2005 hat der RH dem Nationalrat in seinen Wahrnehmungsberichten Reihe Bund 2004/4 und Reihe Bund 2005/8 (in der Folge als Vorberichte bezeichnet) über das Projekt Chipkarte (**e-card**) des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger berichtet.

Mit Schreiben vom November 2004 stellte der Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz, Mag. Herbert Haupt, ein weiteres Ersuchen gemäß Art. 126b Abs. 4 B-VG um Durchführung einer Überprüfung der Gebarung der Sozialversicherungs-Chipkarten Betriebs- und Errichtungsgesellschaft m.b.H. (**SV-ChipBE**).

Hervorgehoben waren Fragen zur Beauftragung der Endgeräte, die bei den Vertragspartnern (Ärzte, Ambulatorien etc.) aufgestellt wurden, zu den Projektkosten und -terminen sowie zum Informationsfluss zwischen dem Hauptverband und dem BMSG als Aufsichtsbehörde.

Der RH überprüfte daher von März bis Mai 2005 neuerlich die Gebarung des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger (**Hauptverband**) mit dem Schwerpunkt Projekt e-card. Zu dessen Umsetzung wurde im Jänner 2001 die SV-ChipBE gegründet.

Zu dem im August 2005 übersandten Prüfungsergebnis nahm der Hauptverband im Dezember 2005 Stellung. Weiters übermittelte der RH der Österreichischen Ärztekammer zu ausgewählten Prüfungsthemen ein Prüfungsergebnis, die dazu im September 2005 eine Stellungnahme abgab.

Das BMGF verzichtete mit Bezug auf die gemäß dem Bundesministerengesetz gegebene Zuständigkeit des BMSG als Aufsichtsbehörde über den Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger auf eine Stellungnahme. Das BMSG übermittelte dem RH seine Stellungnahme im Jänner 2006. Es schloss sich darin weitgehend den Ausführungen des RH an.

Aus Anlass der im Jänner 2006 aufgetretenen neuen Verdachtsmomente hinsichtlich unzulässiger Preisverhandlungen mit einem Bieter stellte der RH dem Hauptverband ergänzende Fragen, die dieser im Februar 2006 beantwortete.

Der RH erstattete seine Gegenäußerungen dem Hauptverband, dem BMSG, dem BMGF und der Österreichischen Ärztekammer im März 2006.

**Projektkosten**

## Gesamtkosten

- 2.1** Die vom Hauptverband prognostizierten Projektkosten in Höhe von rd. 117 Mill. EUR (Stand 2004) wurden dem damaligen Verwaltungsrat (nunmehr Trägerkonferenz) im März 2004 zur Kenntnis gebracht; ein Beschluss des Verwaltungsrates fehlte.

Der RH stellte in seinen beiden Vorberichten die voraussichtlichen Projektkosten für die flächendeckende Einführung der e-card dar. Die damaligen Aufstellungen beruhten mangels konkreter Beauftragungen noch auf Schätzungen bzw. Kostenangaben aus Angeboten und Verhandlungsgesprächen, wobei es hinsichtlich der Zuordnung der Kosten aus dem Teilprojekt 3 zwischen dem Hauptverband bzw. der SV-ChipBE und dem RH zu Auffassungsunterschieden kam.

Im Jahr 2005 stand fest, dass der Hauptverband die Kosten für die IT-Ausstattung in den Arztordinationen – GINA-Box<sup>1)</sup> und LAN-fähiger Kartenleser<sup>2)</sup> – tragen muss. Sie sind in den Errichtungskosten im Teilprojekt 3 (Netzwerkanbindung) enthalten.

<sup>1)</sup> Gesundheits-Informationen-Netz-Adapter. Das ist ein PC, auf dem die Applikationssoftware installiert ist.

<sup>2)</sup> Local Area Network: Ein Kartenleser, der für den Anschluss an ein IT-Netzwerk geeignet ist.

## Projektkosten

Nachdem mit Stichtag 31. Mai 2005 nahezu der gesamte Projektumfang beauftragt bzw. ausverhandelt war, konnte der RH mit Unterlagen der SV-ChipBE eine wesentlich genauere Kostenaufstellung über die gesamten Projektkosten als im Jahr 2004 durchführen. In Analogie zu seiner bisherigen Darstellung ergab sich folgende Kostengegenüberstellung:

### Voraussichtliche Projektkosten von 2002 bis 2005

		laut RH	laut Hauptverband		
		Stand 2005	Stand 2005	Stand 2004	Stand 2002
			in 1.000 EUR		
ERRICHTUNGSKOSTEN	Errichtungskosten Teilprojekte 1 und 2	83.057	83.057	76.663	73.062
	Errichtungskosten Teilprojekt 3	18.692	10.927	8.000	5.284
	Errichtungskosten Teilprojekte 4 bis 6	4.697	4.697	4.640	8.986
	Zusatzkosten laut Vertragsergänzung	3.547	3.547	309	–
	Zwischensumme	109.993	102.228	89.612	87.332
PROJEKTNEBENKOSTEN	SV-ChipBE	16.861	16.861	15.005	2.135
	Hauptverband	4.207	2.426	4.207	7.673
	Sozialversicherungsträger	6.358	–	6.358	6.725
	externe Zusatzkosten	97	–	1.456	11.420
	Zwischensumme	27.523	19.287	27.026	27.953
	abzüglich Kosten, die nicht dem Projekt zuzuzählen sind	– 7.705	– 7.705	–	–
PROJEKTKOSTEN		129.811	113.810	116.638	115.285

Die größten Differenzen ergaben sich bei den „Errichtungskosten Teilprojekt 3“. Hier teilte der Hauptverband die Kosten über mehrere Jahre auf und ging von einer Kostenübernahme von rd. 10 Mill. EUR durch die 20.000 Vertragspartner aus.

Bei den Projektnebenkosten „Hauptverband“ und „Sozialversicherungsträger“ waren nach Auffassung des Hauptverbandes die Kosten der Sozialversicherungsträger seit 2005 nicht mehr zu berücksichtigen, weil diese ihre anfänglichen Zusagen zur Mitarbeit zurückgezogen hatten; die Themen mussten von der SV-ChipBE und vom Hauptverband übernommen werden.

Die Kosten seines eigenen Projektteams für die e-card reduzierte der Hauptverband ab 2005, indem er eine neue Kostenverteilung zwischen Projektteam und SV-ChipBE wählte.

- 2.2** Zur Ermittlung der gesamten Projektkosten zog der RH die für die flächendeckende Einführung der e-card insgesamt entstandenen Kosten heran. Nach Ansicht des RH wählte der Hauptverband unterschiedliche Berechnungsmethoden, um die angegebenen Kosten von rd. 117 Mill. EUR keinesfalls zu überschreiten.

Der RH stellte daher erneut die einzelnen Kosten gegenüber. Er zeigte dabei auf, dass höherwertige Projektleistungen im Teilprojekt 1, die Kostenübernahme durch den Hauptverband in Teilprojekt 3 und die bereits entstandenen Kosten bei den Sozialversicherungsträgern sowie im Hauptverband die Projektkosten zwangsläufig steigen ließen.

- 2.3** *Laut Stellungnahme des Hauptverbandes seien Teile des Projekts als Dienstleistungen zugekauft worden. Diese Kosten würden sich daher über mehrere Jahre verteilen.*

*Das BMSG schloss sich den Ausführungen des RH an.*

- 2.4** Der RH entgegnete dem Hauptverband, dass für die flächendeckende Einführung der e-card alle Kosten – auch wenn sie über mehrere Jahre verteilt wurden – den gesamten Projektkosten hinzuzuzählen wären. Diese einheitliche und konsequente Kostendarstellung hat der RH bereits in seinen beiden Vorberichten gewählt.

## Projektkosten

Aufwand der  
SV-ChipBE

**3.1** Der Aufwand der SV-ChipBE entwickelte sich in den Jahren 2001 bis 2005 wie folgt:

Jahresabschluss	Aufwand	davon Personalaufwand	Personal
	in 1.000 EUR		Anzahl
2001	343	177	5
2002	2.275	1.193	15
2003	3.166	1.419	20
2004	6.562	2.559	50
2005 (Voranschlag)	8.286	4.556	55

Die Aufwandserhöhung zwischen 2004 und 2005 war auf steigende Personalkosten und zusätzliche Aufwendungen im Personaldienstleistungsbereich zurückzuführen.

Im Zuge der Fertigstellung des Projekts waren bereits freie Personalressourcen im Ausmaß von ca. 858.000 EUR vorhanden. Diese wurden für die Entwicklung von Folgeprojekten vorgehalten; die entsprechenden Beschlüsse des Hauptverbandes fehlten. In der SV-ChipBE wurden überwiegend unbefristete Dienstverträge abgeschlossen.

**3.2** Der RH bemängelte die Fortführung von Projekten durch die SV-ChipBE, ohne dass zeitgerecht entsprechende Beschlüsse durch den Hauptverband gefasst wurden. Die freien Personalressourcen führte der RH auf die Fertigstellung des Projekts mit Ende 2005, verbunden mit der hohen Anzahl an unbefristeten Dienstverträgen, zurück.

**3.3** *Laut Stellungnahme des Hauptverbandes sei der Gesellschaftszweck der SV-ChipBE die Einführung eines elektronischen Verwaltungssystems; die e-card stelle darin nur ein Teilprojekt dar. Die Ausarbeitung von Grundlagen für Folgeprojekte sei von den zuständigen Gremien genehmigt worden. Weiters seien für ein Folgeprojekt ausreichend gute Mitarbeiter zu beschäftigen, wobei befristete Dienstverträge nicht die für dieses Projekt erforderliche Flexibilität bieten würden.*





Projektkosten

# BMGF BMSG

Projekt Chipkarte (e-card)

**3.4** Der RH entgegnete, dass als Folgeprojekte nur die Unterstützung der Peering Point Gesellschaft\* und die Umsetzung des Arzneimittelbewilligungsservices beauftragt waren. Die übrigen, aufgelisteten Folgeprojekte hatten nur den Charakter von Vorschlägen. Seine Feststellungen über freie Personalressourcen stütze der RH vor allem auf die Erläuterungen zum Budget 2005 der SV-ChipBE. Dort wurde unter anderem erklärt, dass „das Projekt derzeit zwei Monate länger dauert als geplant und daher freiwerdende Kapazitäten erst später zur Verfügung stehen“.

\* Peering Point: Aufbau und Betrieb einer zentralen Netzwerk-Vermittlungseinrichtung für das österreichische Gesundheits-Informationen-Netz (GIN)

Der RH empfahl, die einzelnen, zukünftigen Projekte nach Genehmigung durch den Vorstand bzw. der Trägerkonferenz im Rahmen der Kostenrechnung als Kostenträger auszuweisen. Dies würde auch den mitzahlenden Sozialversicherungsträgern mehr Transparenz über die einzelnen Projektkosten bieten. Ergänzend wies der RH darauf hin, dass die SV-ChipBE fallweise auch befristete Dienstverträge abgeschlossen hatte.

Zahlungen an  
Vertragsärzte

**4.1** In den Verhandlungen über die Aufteilung der Kosten für die Einführung der e-card zwischen der Österreichischen Ärztekammer und dem Hauptverband setzte die Österreichische Ärztekammer Ende 2004 ihren Kostenanteil mit rd. 19,5 Mill. EUR fest. Sie ging davon aus, dass von den 12.000 Vertragsärzten rd. 8.300 einen Internetanschluss kaufen und dafür Monatsmieten von 32,70 EUR (inklusive Umsatzsteuer) über fünf Jahre zahlen müssten.

Der Hauptverband war in den Verhandlungen zunächst nur bereit, Kosten von rd. 18 Mill. EUR zu übernehmen. In der Folge ermöglichte er aber durch zusätzliche Zahlungen von Betriebskostenzuschüssen in Höhe von 3 Mill. EUR den seit fünf Jahren in Verhandlung stehenden Vertragsabschluss mit der Österreichischen Ärztekammer.

Eine im Juni 2003 vom Hauptverband durchgeführte Umfrage ergab, dass nur geschätzte 6.200 Vertragsärzte noch keinen Internetanschluss hatten.

## Projektkosten

Die Zahlungsverpflichtungen des Hauptverbandes gegenüber der Österreichischen Ärztekammer stellten sich wie folgt dar:

Bargeldzahlungen an die niedergelassenen Vertragsärzte gemäß den gesamtvertraglichen Vereinbarungen von 1999 und 2004	rd. 9,170.000 EUR
Kostenübernahme für die Endgeräte in den Ordinationen und Betrieb bis 2006	rd. 14,078.000 EUR
Kostenübernahme für Arzt-Software-Unterstützung, Studien, Call Center etc.	rd. 987.000 EUR
Beteiligungskosten an der Peering Point Gesellschaft, jährlich	480.000 EUR

**4.2** Nach Ansicht des RH verfügte der Hauptverband zur Erzielung eines Vertragsabschlusses mit der Österreichischen Ärztekammer über kein ausreichend fundiertes Datenmaterial. Er war daher höhere Zahlungsverpflichtungen als notwendig eingegangen. Die Notwendigkeit der Bargeldzahlungen von rd. 9,2 Mill. EUR stellte der RH in Frage, zumal auch die Ärzte durch den Betrieb der e-card Einsparungen erwarten können (Vorbericht Reihe Bund 2004/4, S. 60). Er wies darauf hin, dass auch andere Berufsgruppen angehalten sind, ihre Arbeitsmethoden an neue IT-Technologien anzupassen.

**4.3** *Laut Mitteilung der Österreichischen Ärztekammer seien für das Funktionieren des e-card-Systems alle 12.000 Vertragsärzte mit neuen Internetanschlüssen auszustatten gewesen. Weiters sei es den Ärzten aufgrund des durch Kassenverträge geregelten Honorarsystems nicht möglich, die infolge der Einführung des e-card-Systems gestiegenen Kosten durch Tarifierpassungen auszugleichen.*

*Überdies betrachte sie alle Datenberechnungen für fragwürdig und warte auf das Ergebnis einer gemeinsam mit dem Hauptverband in Auftrag gegebenen Studie über den ökonomischen Effekt der e-card.*

*Laut Mitteilung des Hauptverbandes stünden der sozialen Krankenversicherung außer Geldzahlungen keine praktisch wirksamen Mittel zur Verfügung, um die Mitwirkung der Standesvertretungen zu erreichen. Der Hauptverband sieht daher seine schwierige Vertragsverhandlungsposition bei der Einführung des e-Rezepts, der elektronischen Patientenakte, in der Gesundheitstelematik und nicht zuletzt in der gesetzlich vorgesehenen Speicherung von Notfallsdaten prolongiert.*

*Das BMSG teilte die Ansicht des RH, zeigte aber auch Verständnis für die Position des Hauptverbandes.*

- 4.4 Der RH entgegnete der Österreichischen Ärztekammer, dass die e-card eine neue Organisationsform darstellt, die einen wesentlichen Beitrag für ein funktionierendes Gesundheitswesen für die gesamte Bevölkerung leistet. Die geltende Rechtslage im ASVG räumt der Österreichischen Ärztekammer als Verhandlungspartner gegenüber den Krankenversicherungsträgern eine sehr starke Verhandlungsposition ein.

Der RH schloss sich daher der Meinung des Hauptverbandes an, dass es für die Aufrechterhaltung eines auf Dauer funktionierenden Gesundheitswesens für die Gesamtbevölkerung notwendig sein wird, statt betriebswirtschaftlicher Überlegungen von Ärzten eher volkswirtschaftliche Überlegungen hinsichtlich der Allgemeinverträglichkeit einschlägiger Rechtsnormen anzustellen. Das derzeit im ASVG unter §§ 341 f. geregelte Vertragspartnerrecht hinsichtlich der Vergabe der entsprechenden Leistungsverträge für Vertragsärzte wäre dort einzugrenzen, wo es gesundheitspolitische Entwicklungen behindert.

Kosteninformation an das BMSG zu GINA-Box und LAN-fähigem Kartenleser

- 5.1 Die SV-ChipBE ließ anstelle von Standardprodukten eine eigene GINA-Box und einen eigenen LAN-fähigen Kartenleser durch die Forschungsgruppe Research Industrial Software Engineering (RISE) entwickeln. Sie begründete ihre Entscheidung gegenüber dem BMSG mit Einsparungen von 628.500 EUR bei der eigenen GINA-Box und mit dem Vorteil beim eigenen LAN-fähigen Kartenleser, mehr als zwei Geräte über eine größere Distanz an die GINA-Box anschließen zu können.

Zum LAN-fähigen Kartenleser konnte die SV-ChipBE weder dem BMSG noch dem RH einen Kostenvergleich zur Verfügung stellen.

Tatsächlich waren die Eigenentwicklungen aber wesentlich teurer als handelsübliche Geräte. Der RH ermittelte im Zuge der Gebarungsprüfung gemeinsam mit der SV-ChipBE um rd. 2,3 Mill. EUR höhere Kosten für diese Eigenentwicklungen.

- 5.2 Der RH äußerte bereits in seinem Vorbericht, Reihe Bund 2005/8, S. 53 f., Zweifel an der Sinnhaftigkeit einer eigenen Entwicklung für GINA-Box und LAN-fähigen Kartenleser.

## Projektkosten

**5.3** Laut Stellungnahme des Hauptverbandes seien Eigenentwicklungen aufgrund geforderter Mehrfachanschlüsse und größerer Distanzen zwischen GINA-Box und LAN-fähigem Kartenleser in den Arztordinatio- nen notwendig gewesen. Ein Kostenvergleich zwischen einer technisch machbaren und einer technisch nicht geeigneten Variante wäre daher keine brauchbare Entscheidungsgrundlage gewesen.

*Das BMSG sah sich durch die Kritik des RH bestätigt.*

**5.4** Der RH entgegnete dem Hauptverband, dass mit Stichtag 13. Dezember 2005 rd. 10.700 GINA-Boxen und rd. 13.000 LAN-fähige Kartenle- ser ausgeliefert wurden. Da somit auf eine GINA-Box im Durchschnitt lediglich 1,2 LAN-fähige Kartenleser entfielen, waren die hohen Kos- ten für die Eigenentwicklung der Geräte nicht gerechtfertigt. Für jene Fälle, bei denen zwei oder mehr Kartenleser notwendig waren, wäre das Aufstellen mehrerer GINA-Boxen billiger gewesen.

## Beauftragung von Teilprojekt 3

### Allgemeines

**6** Für die Betriebsphase der e-card waren im Rahmen des Teilprojekts 3 Datenverbindungen zwischen dem Hauptverband und den bei den Sozi- alversicherungspartnern aufgestellten Endgeräten GINA-Box und LAN- fähiger Kartenleser erforderlich.

Diese IT-Infrastrukturmaßnahmen erforderten

- einen Vertragsabschluss mit einem Telekommunikationsunterneh- men für den Netzanschluss (Providervertrag),
- die Lieferung der Endgeräte GINA-Box und LAN-fähiger Kartenle- ser sowie
- die Gründung einer Peering Point Gesellschaft.

### Providervertrag mit Telekommunikations- unternehmen

**7.1** Die SV-ChipBE bzw. der Hauptverband nahmen im Frühjahr 2004 mit dem größten und österreichweit flächendeckenden Provider A und in weiterer Folge mit allen anderen geeigneten Providern Gespräche auf.



Beauftragung von Teilprojekt 3

BMGF BMSG

Projekt Chipkarte (e-card)

Ziel war eine technisch einheitliche Netzwerkanbindung zu einheitlichen Konditionen und mit freier Wahlmöglichkeit der Ärzte zwischen den einzelnen Providern. Kabelnetzbetreiber, mit denen die SV-ChipBE ebenfalls Gespräche führte, zeigten damals noch kein Interesse. Im Jahr 2004 war die Entbündelungsrate für einen freien Zugang anderer Provider auf Leitungen des später beauftragten Providers A noch sehr niedrig.

Nach mehrmonatigen Verhandlungen schloss die SV-ChipBE im Dezember 2004 ohne Ausschreibung einen Providervertrag mit dem Provider A mit einer Laufzeit bis 31. Dezember 2008 ab. Die Konditionen dieses Providervertrags galten auch für alle weiteren Provider. In der Zwischenzeit traten bis Februar 2006 vier Provider in den Vertrag ein. Gemäß dem Tarif aus dem Providervertrag hatte jeder Vertragsarzt monatlich 29,92 EUR zu bezahlen.

**7.2** Nach Ansicht des RH waren die Voraussetzungen für eine Ausschreibung des Providervertrags nach dem Bundesvergabegesetz 2002 wegen der niedrigen Entbündelungsrate nicht gegeben. Ferner hätte eine Ausschreibung mit dem Ziel, einen Bestbieter zu beauftragen, zur Folge gehabt, dass auch jene Vertragsärzte, die bereits über Providerdienste verfügten, Leistungen nur von einem bestimmten Provider hätten beziehen können.

Lieferung von GINA-Box und LAN-fähigem Kartenleser

**8.1** Im Herbst 2004 holte der Hauptverband Offerte für die Endgeräte GINA-Box und LAN-fähiger Kartenleser ein. Nach Ansicht des Hauptverbandes lag kein Lieferauftrag vor, weil die Lieferung der beiden Endgeräte nicht an den Hauptverband, sondern im Rahmen des Providervertrags an den Provider A und an alle anderen Provider mit einem entsprechenden Vertrag erfolgen werde.

Der Hauptverband verzichtete daher auf die Durchführung einer Ausschreibung nach dem Bundesvergabegesetz 2002. Außerdem hätte eine Ausschreibung den knappen Fertigstellungstermin bis Ende 2005 gefährdet.

### Beauftragung von Teilprojekt 3

Im Oktober 2004 lagen folgende verbindliche Angebote vor:

Leistungen	Unternehmen B	Provider A
12.000 GINA-Boxen und 15.000 LAN-fähige Kartenleser	5,343.761,18 EUR <sup>1)2)</sup> 283,61 EUR je GINA-Box 103,56 EUR je LAN-fähigem Kartenleser	5,448.592,33 EUR <sup>1)</sup> 313,46 EUR je GINA-Box 112,47 EUR je LAN-fähigem Kartenleser
Gewährleistung	12 Monate	36 Monate (bis Vertragsende)
Haftungen	100 EUR innerhalb der Ge- währleistung für Logistik- kosten	volle Haftung für Herstellung und Lieferung
erste Seriengeräte bis	9. Mai 2005	4. April 2005

<sup>1)</sup> rundungsbedingte Abweichungen möglich

<sup>2)</sup> enthalten sind je 1.000 Probestücke

Trotz des höheren Preises erhielt der Provider A im Oktober 2004 wegen der besseren Gewährleistungsfristen und der früheren Serienfertigung den Auftrag; er beauftragte seinerseits für die Herstellung der Geräte ein Subunternehmen.

**8.2** Der RH bemängelte, dass ohne zwingende Gründe auf eine Ausschreibung nach dem Bundesvergabegesetz 2002 und dadurch auf die Möglichkeit verzichtet wurde, festzustellen, zu welchen Preisen die Geräte unter Wettbewerbsbedingungen tatsächlich erhältlich gewesen wären.

**8.3** *Laut Mitteilung des Hauptverbandes handle es sich bei der gegenständlichen Beauftragung des Providers A um keinen – dem Bundesvergabegesetz 2002 unterliegenden – Lieferauftrag, sondern um die Vergabe von Produktionslizenzen. Dementsprechend könnten alle Provider die entsprechenden Geräte selbst produzieren oder von einem lizenzierten Produzenten beziehen.*

**8.4** Der RH erwiderte, dass den Produktionslizenzen auch Herstellungskosten zugrunde lagen. Der günstigste Preis konnte ohne Vergabeverfahren nach dem Bundesvergabegesetz 2002 nicht ermittelt werden.

Peering Point  
Gesellschaft

- 9.1** Die Peering Point Gesellschaft – deren Gesellschafter zu je 50 % der Hauptverband und die Österreichische Ärztekammer sind – wurde für den Aufbau und den Betrieb einer zentralen Netzwerk-Vermittlungseinrichtung für das österreichische Gesundheits-Informationen-Netz (GIN) errichtet.

Der Provider A erbringt als Subunternehmer des Auftragnehmers C im Rahmen einer Vertragsergänzung zum Teilprojekt 1 die Dienstleistungen für den Betrieb der Peering Point Gesellschaft; er erhält hierfür jährlich rd. 600.000 EUR. Diese Auftragsvergabe erfolgte ebenfalls ohne Ausschreibung.

- 9.2** Nach Ansicht des RH wären die Dienstleistungen des Providers A nach den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2002 auszuschreiben gewesen, weil die Peering Point Gesellschaft ein öffentlicher Auftraggeber war und die Dienstleistungen gegenüber dem Teilprojekt 1 klar abgrenzbar waren.

- 9.3** *Laut Stellungnahme des Hauptverbandes würden die Leistungen der Peering Point Gesellschaft auf einem Gesellschaftsvertrag zweier öffentlich-rechtlicher Körperschaften beruhen, deren Gesellschaftszweck die Erfüllung eines gesetzlich vorgesehenen Gesamtvertrags war. Zudem wäre eine Ausschreibung der Peering Point Gesellschaft erst möglich gewesen, nachdem der Vertrag mit der Österreichischen Ärztekammer ausverhandelt und abgeschlossen war.*

*Andernfalls hätte die Österreichische Ärztekammer der Kostentragung von 50 : 50 mit dem Argument nicht zugestimmt, dass sie in die Verhandlungen über die Bewerberauswahl, die Erstellung der Ausschreibung usw. nicht eingebunden gewesen wäre.*

*Das BMSG sah sich durch die Feststellungen des RH bestätigt.*

- 9.4** Der RH erwiderte, dass nicht die Leistungen der Peering Point Gesellschaft auszuschreiben gewesen wären, sondern die Dienstleistungen des Providers A.

## Projektorganisation und –ablauf

Information an die  
Aufsichtsbehörde im  
BMSG

- 10.1** Zum besseren Informationsaustausch fanden seit Dezember 2004 zum Thema e-card regelmäßige Treffen mit Vertretern des Hauptverbandes und der Aufsichtsbehörde statt. Dazu lagen die Management-Berichte und die monatlichen Berichte des externen Projektcontrollings (inklusive Glossar) zur Einsichtnahme auf. In diesen Berichten wurde auch laufend über das Teilprojekt 3 inklusive GINA-Box und LAN-fähigen Kartenleser berichtet. Über den Vertrag mit dem Provider A samt Beauftragungsvorgang war das BMSG – ebenso wie über die Gründung der Peering Point Gesellschaft – informiert.
- 10.2** Der RH anerkennt die Bemühungen des Hauptverbandes um mehr Transparenz gegenüber der Aufsichtsbehörde.

Geschäftsführung der  
SV-ChipBE

- 11.1** Nach rd. 17-monatiger interimistischer Besetzung wurde der Generaldirektor-Stellvertreter des Hauptverbandes mit 1. April 2005 bis zur formellen Ausschreibung im Sommer 2005 mit der technischen Geschäftsführung in der SV-ChipBE betraut. In seinen Aufgabenbereich als Generaldirektor-Stellvertreter fielen das IT-Management des Hauptverbandes und somit auch die Verantwortung über die SV-ChipBE. Nach Abschluss des Stellenbesetzungsverfahrens wurde der Generaldirektor-Stellvertreter zum technischen Geschäftsführer der SV-ChipBE bestellt.
- 11.2** Der RH wies den Hauptverband auf mögliche Kompetenzkonflikte des Generaldirektor-Stellvertreters hin. Er wiederholte seine bereits im Vorbericht, Reihe Bund 2005/8, S. 42, ausgesprochene Empfehlung, die Projektorganisation der SV-ChipBE zu straffen und die Führungsebenen zu reduzieren.
- 11.3** *Laut Mitteilung des Hauptverbandes sei der Generaldirektor-Stellvertreter im Rahmen des Stellenbesetzungsverfahrens für die Betrauung mit der leitenden Geschäftsführung der SV-ChipBE der bestgeeignete Bewerber gewesen.*

*Das BMSG teilte grundsätzlich die Bedenken des RH, wies aber darauf hin, dass ihm nach bestehender Rechtslage kein Einfluss auf das Stellenbesetzungsverfahren zukomme.*





## Projektleiter

- 12.1** Für die im Dezember 2003 bei der SV-ChipBE neu geschaffene Funktion eines Gesamtprojektkoordinators wurde eine Technikerin eingestellt und mit ihr ein monatliches Bruttogehalt von rd. 7.700 EUR sowie eine jährliche Prämie von 40.000 EUR vereinbart. Für 2004 war eine zusätzliche Prämie von weiteren 40.000 EUR vereinbart. Das Dienstverhältnis wurde ohne Angabe von Gründen mit Ende April 2005 einvernehmlich aufgelöst.

Obwohl die Führungsebene der SV-ChipBE bereits ausreichend besetzt war, wurde im August 2004 noch ein externer Unternehmensberater für die Leitung des Gesamtprojekts verpflichtet. Im freien – bis 31. März 2005 befristeten und später bis 31. Dezember 2005 verlängerten – Dienstvertrag wurde mit ihm ein Honorar von 1.200 EUR pro Tag (auf Basis von acht Stunden) und maximal 28.000 EUR pro Monat vereinbart. Hinzu kam ein erfolgsabhängiges Honorar von bis zu 60.000 EUR. Die Honorarverrechnung erfolgte nach tatsächlichem Stundenaufwand. Durchschnittlich wurden rd. 29.000 EUR pro Monat netto verrechnet.

- 12.2** Der RH bemängelte die neunmonatige, nicht notwendige Parallelstruktur (Gesamtprojektkoordinator und Gesamtprojektleiter) in der Führungsebene der SV-ChipBE. Zudem ergaben entsprechende Gehaltsvergleiche mit anderen Unternehmen, dass das Honorar für die Leitung des Gesamtprojekts um 200 % oder 206.000 EUR überhöht war. Zwischen August 2004 und April 2005 hätten zumindest 350.000 EUR eingespart werden können.

**Beauftragung eines  
Beratungsunter-  
nehmens**

- 13.1** Der im Februar 2004 mit der RISE geschlossene Vertrag über die Entwicklung einer GINA-Box und eines LAN-fähigen Kartenlesers inkludierte auch die Vorbereitung für die Massenfertigung der beiden Geräte. Dennoch wurde im August 2004 mit einem Beratungsunternehmen eine Rahmenvereinbarung über Beratungsleistungen für die Weiterentwicklung der Prototypen GINA-Box und LAN-fähiger Kartenleser zu Seriengeräten geschlossen. Als Entgelt wurden ein Stundensatz von 200 EUR und ein Maximalbetrag von 384.000 EUR festgelegt.

Im Jänner 2005 erfolgte eine Aufstockung des Maximalbetrages um 252.000 EUR. Außerdem bestand noch ein mit 145.800 EUR gedeckelter Ergänzungsauftrag zur Unterstützung des Teilprojekts 3.

## Beauftragung eines Beratungsunternehmens

Sämtliche Beratungsleistungen wurden von einem Mitarbeiter der RISE, der gleichzeitig auch Geschäftsführer des Beratungsunternehmens war, und von zwei ehemaligen Mitarbeitern der RISE erbracht. Bis Mai 2005 waren insgesamt 763.437 EUR an das Beratungsunternehmen bezahlt worden.

- 13.2** Nach Ansicht des RH war die Beauftragung des Beratungsunternehmens im August 2004 nicht notwendig, weil die RISE ohnedies vertraglich verpflichtet war, beide Geräte bis zur Massenfertigung zu entwickeln.
- 13.3** *Laut Stellungnahme des Hauptverbandes seien die zusätzlich erbrachten Leistungen des Beratungsunternehmens wertvolles Know-how für das Projekt gewesen.*

*Das BMSG teilte die Ansicht des RH.*

- 13.4** Der RH wies bereits in seinem Vorbericht, Reihe Bund 2005/8 S. 44 f. darauf hin, dass es bei entsprechender Vertragsgestaltung künftig leichter möglich sein sollte, festzustellen, ob eine bestimmte Leistung vertragskonform erbracht wurde oder nicht.

## Ergänzende Feststellungen

Vermutete Preisverhandlungen

- 15.1** Der RH überprüfte im Frühjahr 2004 im Rahmen der Gebarungsprüfung des Hauptverbandes, Projekt e-card, auch Teilbereiche des Vergabeverfahrens zum Teilprojekt 1 (Betriebszentralen und Terminalsoftware) und stellte die Ergebnisse in seinem Bericht an den Nationalrat (Reihe Bund 2005/8) dar. Die Bewertungskommission, die das Verfahren von 1. Juli bis 18. Dezember 2003 in elf Sitzungen begleitete, setzte sich aus fünf Mitgliedern und einem Richter als Vorsitzenden zusammen.

Zu den Themen Technik, Recht, Projektmanagement und Projektleitung wurden bis 28. November 2003 Verhandlungen geführt und diese dokumentiert. Aufgrund der Verhandlungsergebnisse wurden die beiden verbliebenen Bieter am 3. Dezember 2003 aufgefordert, bis 12. Dezember 2003 ein überarbeitetes Angebot zu legen.

Am 9. Oktober 2003 legte der später beauftragte Bieter sein Hauptangebot mit 67,363.685,00 EUR; am 12. Dezember 2003 wurde es auf 36,980.000,00 EUR reduziert. Über die Preisreduktionen wurden dem RH im Jahr 2004 keine Dokumente vorgelegt.

Im Jänner 2006 traten neue Verdachtsmomente hinsichtlich unzulässiger Preisverhandlungen des Verbandsmanagements des Hauptverbandes und des BMGF mit einem Bieter in der Endphase des Verhandlungsverfahrens zu Tage.

**15.2** Der RH nahm dies zum Anlass und richtete im Februar 2006 folgende ergänzende Fragen an das Verbandsmanagement des Hauptverbandes, die den Verhandlungsstand zwischen 3. und 12. Dezember 2003 betrafen:

- (1) Wie stellte sich der genaue Verhandlungsstand mit den beiden verbliebenen Bietern zum 3. Dezember 2003 dar, als sie aufgefordert wurden, bis 12. Dezember 2003 ein überarbeitetes Angebot zu legen?
- (2) Zu welchem Zeitpunkt und aufgrund welcher Umstände war für den Hauptverband klargestellt, ob der teurere Bieter ein überarbeitetes Angebot legen wird?
- (3) Welche Kontakte (persönlich, schriftlich, telefonisch usw.) fanden von 3. bis 12. Dezember 2003 zwischen Vertretern des Hauptverbandes bzw. der SV-ChipBE und Vertretern der beiden verbliebenen Bieter statt, und was war der jeweilige Zweck dieser Kontakte?

**15.3** *Laut Stellungnahme des Hauptverbandes seien Ausgangspunkt für das Verhandlungsverfahren die beiden Angebote in Höhe von 148,098.059,60 EUR und 67,363.685,00 EUR gewesen. Die nachfolgenden Verhandlungen mit den beiden Bietern hätten – wie der RH bereits in seinem Vorbericht, Reihe Bund 2005/8, S. 51, aufgezeigt hatte – Vereinfachungen im technischen Bereich und die Reduktion der Konventionalstrafe sowie Pönalen betroffen. Die Ausschreibungsunterlagen seien vom Hauptverband entsprechend adaptiert und beiden Bietern zeitgleich zugestellt worden.*

*Bereits am 4. Dezember 2003 habe es Hinweise gegeben, dass der teurere Bieter nicht in der Lage sei, zu den vorliegenden Ausschreibungsbedingungen ein Angebot zu legen, das den Frist- und Preisvorstellungen des Hauptverbandes entsprochen hätte. Eine allfällige Fristverlängerung zur Angebotsabgabe sei von der Bewertungskommission am selben Tag evaluiert und von dieser abgelehnt worden.*

## Ergänzende Feststellungen

*Der Bieter habe daraufhin am 5. Dezember 2003 dem Hauptverband mitgeteilt, dass die Ausschreibungsunterlagen Inkonsistenzen enthielten und ein seriös ausgearbeitetes und plausibel kalkuliertes Angebot erst am 23. Dezember 2003 abgegeben werden könne. Am 9. Dezember 2003 habe dieser Bieter dem Hauptverband den Katalog der behaupteten Inkonsistenzen übersandt.*

*Der Hauptverband habe die offenen Fragen am 10. Dezember 2003 beantwortet. Am 12. Dezember 2003 (Angebotsfrist) habe der Bieter dem Hauptverband mitgeteilt, dass kein Angebot abgegeben werde. Somit sei nur mehr der später beauftragte Bieter verblieben.*

- 16.1** Am 11. Dezember 2003, einen Tag vor Abgabe des Angebots des später beauftragten Bieters, sollen das Verbandsmanagement des Hauptverbandes und das BMGF mit diesem Unternehmen noch Preisverhandlungen geführt haben.
- 16.2** Dazu stellte der RH dem Hauptverband folgende ergänzende Fragen:
- (1) Fanden konkret am 11. Dezember 2003 Kontakte bzw. Verhandlungen mit Vertretern des später beauftragten Bieters statt?
  - (2) Bei welchem dieser Kontakte erfolgten Verhandlungen über Preisreduktionen?
  - (3) Was war konkret Gegenstand dieser Kontakte bzw. Verhandlungen, wann und wo fanden diese statt und welche Personen nahmen daran teil?
  - (4) Welche Themen bzw. Verhandlungsblöcke wurden dabei erörtert, die schließlich zu einer konkreten Preisreduktion von rd. 67,4 Mill. EUR auf rd. 37,0 Mill. EUR geführt haben?
  - (5) Von wem wurden die Kontakte bzw. Verhandlungen protokolliert bzw. auf welche andere Weise wurden die Verhandlungsergebnisse nachvollziehbar dokumentiert?
  - (6) Weshalb wurde in den Bericht zur Sitzung der Geschäftsführung vom 18. Dezember 2003 kein Hinweis aufgenommen, ab wann die deutliche Preisreduktion stattgefunden hat?

**16.3** *Laut Stellungnahme des Hauptverbandes hätten Kontaktgespräche am 11. Dezember 2003 im Hotel Dorint, Landstraßer Hauptstraße 28, zwischen Vertretern des später beauftragten Bieters und dem für die SV-ChipBE als Berater tätigen Programmdirektor stattgefunden. Am selben Tag habe ein weiteres Gespräch in den Räumen von Deloitte (-Touche), Teinfaltstraße 8, stattgefunden, an dem Vertreter des Hauptverbandes, der SV-ChipBE, des später beauftragten Bieters und die von der SV-ChipBE beauftragten externen Berater teilgenommen hätten.*

*Für den Hauptverband habe sich die Situation am 11. Dezember 2003 so dargestellt, dass zwei gültige Angebote mit einer Preisdifferenz von über 100 % vorgelegen seien, der teurere Anbieter bis zum 12. Dezember 2003 kein neues Angebot abgeben werde und ein Alternativangebot des später beauftragten Bieters einen Preishorizont zwischen 40 Mill. EUR und 45 Mill. EUR eröffnet habe.*

*Inhalte des Gesprächs vom 11. Dezember 2003 seien gewesen:*

- Die Notwendigkeit, mit dem preisgünstigeren Bieter eine nochmalige Verhandlung zu führen, um die Abgabe eines überarbeiteten Angebots von zumindest diesem Bieter sicherzustellen.*
- Der Hinweis des Hauptverbandes, dass er bei Abgabe eines inadäquaten Angebots die Ausschreibung widerrufen werde und mit Hilfe einer so genannten Referenzarchitektur den Auftrag selbst durchführen könne.*
- Einwände des Bieters, dass das ausgeschriebene System insbesondere bei den Anforderungen an das Transaktionssystem und die dafür erforderliche Hardware überdimensioniert sei. Diese führten zu den Fragen, für welche Folgeprojekte die vorbereitenden Anforderungen genützt werden könnten.*
- Weiters sei diskutiert worden, wie umfangreich die Vor-Ort-Supportleistungen des Probetriebs in ausgewählten Bezirken des Burgenlands sein würden.*
- Aufgrund dieser Gespräche signalisierte der Bieter, dass ein Angebot unter 37 Mill. EUR vorstellbar sei. Ein verbindliches Verhandlungsergebnis sei nicht erzielt worden.*

## Ergänzende Feststellungen

*Unter Hinweis auf die bereits im Vorbericht, Reihe Bund 2005/8, ab S. 51, getroffenen Feststellungen des RH führte der Hauptverband ergänzend aus, dass eine Verringerung der technischen Komplexität durch die Einführung der GINA-Box, geringere Qualitätssicherungsmaßnahmen und die Referenzarchitektur der RISE sowie die verkürzte Projektdauer den Angebotspreis von rd. 67 Mill. EUR auf rd. 37 Mill. EUR reduziert hätten.*

*Laut Hauptverband würde ein Protokoll implizieren, dass ein für Auftraggeber und Bieter verbindliches Verhandlungsergebnis erzielt worden sei bzw. dass der Bieter konkrete Wünsche oder Vorstellungen an die Adaptierung der Ausschreibung gehabt habe. Da jedoch weder ein verbindliches Verhandlungsergebnis erzielt worden sei noch der Bieter konkrete Adaptierungswünsche an die Ausschreibung gehabt habe, sei die Anfertigung eines gemeinsamen Protokolls als nicht erforderlich erachtet worden.*

*Schließlich teilte der Hauptverband mit, dass erst durch die Prüfung der Bewertungskommission am 18. Dezember 2003 das rechtlich relevante Bestehen einer Preisreduktion bestätigt worden sei. Eine Zuordnung von Preisreduktionen zu den Verhandlungen am 11. Dezember 2003 sei zunächst gar nicht möglich und auch nicht erforderlich gewesen, weil eine verbindliche Preisreduktion dort nicht vereinbart worden sei.*

- 16.4** Der RH sah sich in seiner Kritik aus dem Vorbericht, Reihe Bund 2005/8, S. 51, bestätigt. Schon damals führte der RH aus, dass die zu den Preisverhandlungen gebrachten Bereiche bereits aus den Erfahrungen des ersten e-card Projekts bekannt waren und bei der Ausschreibung berücksichtigt hätten werden können. Die bereits im Vorbericht angeführten rechtlichen und technischen Minderungen führten zu einer erheblichen Preisreduktion.

Die nunmehr bekannt gewordenen – am 11. Dezember 2003 zwischen Hauptverband und dem Bieter geführten Gespräche – bezogen sich offensichtlich auf eine Systemgröße, die neben dem e-card Projekt, bereits Folgeprojekte beinhaltete.

Der RH konnte sich der Auffassung des Hauptverbandes nicht anschließen, dass eine Protokollierung der Verhandlungsgespräche nicht erforderlich war.

Im Hinblick darauf, dass die vorangegangenen Verhandlungsschritte nach Aussage des Hauptverbandes selbst umfangreich protokolliert wurden, hätte gerade diese Phase des Verhandlungsverfahrens nachvollziehbar dokumentiert werden müssen.

Honorarabrechnungen des Programm-  
direktors

**17.1** Im Februar 2006 traten unterschiedliche Darstellungen von Honorarabrechnungen zwischen dem Hauptverband bzw. der SV-ChipBE und dem Programmdirektor zutage, die den RH veranlassten, Gespräche mit dem Hauptverband und mit der SV-ChipBE zu führen. Dabei sollte der in den Medien aufgezeigte Differenzbetrag zwischen dem im Vorbericht, Reihe Bund 2005/8, S. 42 f., angeführten Gesamthonorar von 47.600 EUR (netto) und dem vom Programmdirektor nunmehr selbst genannten Betrag von 120.480 EUR (brutto) aufgeklärt werden.

Der RH hatte im Rahmen seiner letzten Gebarungsüberprüfung von der SV-ChipBE folgende Belege erhalten:

Eingangsrechnung 276	7.600 EUR netto	9.120 EUR brutto	RH/SV-ChipBE-Vermerk: bezahlt
Eingangsrechnung 33	40.000 EUR netto	48.000 EUR brutto	RH/SV-ChipBE-Vermerk: bezahlt
Eingangsrechnung 31	26.600 EUR netto	31.920 EUR brutto	SV-ChipBE-Vermerk: Rechnung wird geprüft, Akonto wird bezahlt
Eingangsrechnung 32	51.920 EUR netto	62.304 EUR brutto	SV-ChipBE-Vermerk: Rechnung wird geprüft, Akonto wird bezahlt

Die vom Programmdirektor von der SV-ChipBE geforderten Honorar-beträge der Eingangsrechnungen 31 und 32 waren zur Zeit der Geba-rungsüberprüfung strittig. Die SV-ChipBE teilte dies im Statusbericht vom 10. Februar 2004 der Geschäftsführung des Hauptverbandes mit. Die SV-ChipBE leistete für diese beiden Eingangsrechnungen daher nur eine Akonto-Zahlung.

Der Inhalt des vorläufigen Prüfungsergebnisses wurde im Rahmen der Schlussbesprechung mit der SV-ChipBE im Juni 2004 und mit dem Hauptverband im Juli 2004 ausführlich besprochen. Weder der Haupt-verband noch die SV-ChipBE erhoben hinsichtlich der Zahlendarstel-lung zu den Honorarzahungen einen Einwand.

**17.2** Der RH nahm daher in sein Prüfungsergebnis und in seinen Bericht nur die beiden unstrittigen Honorarzahungen der Eingangsrechnun-gen 276 und 33 mit einem Gesamtbetrag von 47.600 EUR (netto) auf.

## Ergänzende Feststellungen

**17.3** *Im Rahmen der Gespräche im Februar 2006 teilte die SV-ChipBE dem RH mit, dass ihr der Programmdirektor bis zum Stichtag 16. Februar 2006 keine Arbeitsaufzeichnungen vorgelegt habe, die eine Endabrechnung erlauben würden. Die beiden Eingangsrechnungen 31 und 32 mit einem Gesamtbetrag von 94.224 EUR (brutto), die in Höhe von 63.360 EUR akontiert wurden, seien daher dem Grunde nach noch immer strittig.*

**17.4** Aufgrund der klärenden Gespräche mit der SV-ChipBE ergab sich, dass dem Programmdirektor mit Stichtag 16. Februar 2006 ein Betrag von 120.480 EUR (brutto) – der sich aus der Eingangsrechnung 276 mit 9.120 EUR (brutto), der Eingangsrechnung 33 mit 48.000 EUR (brutto) und einer Akonto-Zahlung von 63.360 EUR zusammensetzt – überwiesen wurde. Der RH bemängelte allerdings, dass den Eingangsrechnungen 31 und 32 eine Akonto-Zahlung folgte, deren Zahlungsgrund bislang noch immer strittig ist.

## Schluss- bemerkungen

**18** Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Künftig wären im Rahmen des elektronischen Verwaltungssystems durchzuführende Projekte jeweils durch die zuständigen Gremien des Hauptverbandes genehmigen zu lassen.

(2) Diese Projekte wären im Rahmen der Kostenrechnung als Kostenträger auszuweisen, um den mitzahlenden Sozialversicherungsträgern mehr Transparenz über die einzelnen Projektkosten zu bieten.

(3) Der RH schloss sich der Meinung des Hauptverbandes an, dass es für die Aufrechterhaltung eines auf Dauer funktionierenden Gesundheitswesens für die Gesamtbevölkerung notwendig sein wird, statt betriebswirtschaftlicher Überlegungen von Ärzten eher volkswirtschaftliche Überlegungen hinsichtlich der Allgemeinverträglichkeit einschlägiger Rechtsnormen anzustellen.

Das derzeit im ASVG unter §§ 341 f. geregelte Vertragspartnerrecht hinsichtlich der Vergabe der entsprechenden Leistungsverträge für Vertragsärzte wäre dort einzugrenzen, wo es gesundheitspolitische Entwicklungen behindert.

(4) Der RH wiederholte seine Empfehlung, die Projektorganisation der SV-ChipBE zu straffen und die Führungsebene zu reduzieren.



**Wirkungsbereich der Bundesministerien für  
Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft  
Wirtschaft und Arbeit**

**WIEN ENERGIE  
Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH**

Das Projekt Errichtung eines Biomassekraftwerkes war wesentlich durch die Terminvorgaben der Ökostromverordnung gekennzeichnet. Das hatte ein relativ geringes Bieterinteresse zur Folge, wodurch schließlich nur über ein Angebot verhandelt werden konnte. Ein Widerruf der Ausschreibung hätte letztlich das Ende des Projekts bedeutet.

**Kurzfassung**

Der Wiener Gemeinderat beschloss im November 1999 das „Klimaschutzprogramm Wien“; damit sollte ein Beitrag zur Erfüllung der mit der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls durch die Republik Österreich übernommenen nationalen Verpflichtungen geleistet werden. Unter anderem wurde der Errichtung eines Biomassekraftwerkes hohe Priorität beigemessen. Für die Projektausarbeitung waren die ursprünglich im Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz festgelegten Ökostromzielsetzungen maßgebend.

Die Projektentwicklung basierte auf einer Machbarkeitsstudie und einem Zusatzbericht des Arbeitskreises Biomassekraftwerk; darin wurde sowohl auf die ökologischen als auch die ökonomischen Rahmenbedingungen Bedacht genommen.

Bei den Wirtschaftlichkeitsrechnungen des Arbeitskreises Biomassekraftwerk war das Spannungsfeld zwischen Strom- und Wärmezeugung erkennbar. Die Berechnungen ergaben, dass die niedrigsten Stromgestehungskosten bei einer ausschließlichen Stromerzeugung zu erzielen wären.

## Kurzfassung

Das in Bau befindliche Biomassekraftwerk soll als Kraft-Wärme-Kopplungsanlage ausgeführt werden. Im Vergleich zum reinen Kondensationsbetrieb mit ausschließlicher Stromerzeugung, bei dem ein Anlagenwirkungsgrad von rd. 36 % erreicht werden soll, ist bei der Fernwärmeauskopplung ein Anlagenwirkungsgrad von rd. 80 % geplant. Der Kopplungsbetrieb bewirkt zwar einen höheren Anlagenwirkungsgrad, verschlechtert aber die Eigenkapitalrendite, weil der Wärmepreis wesentlich niedriger ist als der Stromeinspeisetarif.

Das Kraftwerk soll jährlich nur in geringem Umfang zur Fernwärmeerzeugung genutzt werden, weil die Bezugskosten für Biomasse durch die Fernwärmeerlöse nicht gedeckt sind. Die Fernwärmeerzeugung ist daher nicht wirtschaftlich und muss durch Einnahmen aus der Stromvergütung gemäß Ökostromverordnung finanziert werden.

Da das Biomassekraftwerk zur Deckung des Strom- und Wärmebedarfes in Wien nur einen bescheidenen Beitrag leisten wird, dient es vorrangig den mit seiner Errichtung verbundenen ökologischen Zielsetzungen.

Weder zum Zeitpunkt der Ausschreibung der Generalunternehmerleistungen noch bei der Auftragsvergabe lagen alle für die Errichtung des Biomassekraftwerkes notwendigen Genehmigungen vor.

Aufgrund höherer Investitionskosten als ursprünglich erwartet sowie einer Erhöhung des Biomasselieferpreises mussten bei der Wirtschaftlichkeit des Projekts Abstriche in Kauf genommen werden.

Abweichend von der im Arbeitskreis Biomassekraftwerk empfohlenen weitgehenden Vermeidung einer zusätzlichen Straßenverkehrsbelastung durch den Brennstofftransport mit LKW, soll die Brennstoffanlieferung nunmehr nahezu ausschließlich mit diesem Transportmittel erfolgen.

## Kenndaten der WIEN ENERGIE Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH

<b>Eigentümer</b>	33,33 % ÖBf Beteiligungs GmbH (Alleingesellschafter: Österreichische Bundesforste AG) 33,33 % WIENSTROM GmbH 33,33 % Fernwärme Wien Gesellschaft m.b.H.	
<b>Unternehmensgegenstand</b>	Errichtung und Betrieb von Kraftwerken zur Erzeugung von Ökostrom; Erwerb, Verwaltung und Veräußerung von Beteiligungen	
<b>Gebärung</b>	<b>2004*</b>	<b>2005</b>
	in 1.000 EUR	
Bilanzsumme	33	35
Stammkapital	36	36
Bilanzverlust	- 4	- 2
	Anzahl	
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	0	0

\* Rumpfgeschäftsjahr vom 19. Mai bis 30. September

Alle im Bericht genannten Beträge sind kaufmännisch gerundet und enthalten keine Umsatzsteuer.

### Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von April bis Mai 2005 die WIEN ENERGIE Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH (WBK) und ihre Tätigkeit als Komplementärin der WIEN ENERGIE Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH & Co KG (WBKG). Die beiden Biomassegesellschaften wurden im Mai 2004 von der WIENSTROM GmbH (WIENSTROM), der Fernwärme Wien Gesellschaft m.b.H. (Fernwärme Wien), der Österreichischen Bundesforste AG und der ÖBf Beteiligungs GmbH gegründet.

Die Überprüfung umfasste das Projekt Errichtung eines Biomassekraftwerkes. Die Stadt Wien und die WIENSTROM führten für dieses Projekt seit 2001 die Vorarbeiten, die Projektgestaltung und Planungsmaßnahmen sowie überwiegend die Vergabeverfahren durch. Lediglich die Auftragsvergabe an den Generalunternehmer erfolgte durch die WBKG.

Zu dem im September 2005 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die Geschäftsführung der WBK im November 2005 sowie der Wiener Stadtsenat, das BMLFUW und das BMWA im Dezember 2005 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Jänner 2006.

## Rechtliche Rahmenbedingungen

- 2 Ein wesentliches Ziel des Ökostromgesetzes<sup>1)</sup> ist es, im Interesse des Klima- und Umweltschutzes den Anteil der Erzeugung von elektrischer Energie in Anlagen auf Basis erneuerbarer Energieträger in einem Ausmaß zu erhöhen, dass im Jahr 2010 der in der Richtlinie 2001/77/EG<sup>2)</sup> angegebene Zielwert von 78,1 % erreicht wird.

<sup>1)</sup> Bundesgesetz, mit dem Neuregelungen auf dem Gebiet der Elektrizitätserzeugung aus erneuerbaren Energieträgern und auf dem Gebiet der Kraft-Wärme-Kopplung erlassen werden, BGBl. I Nr. 149/2002 i.d.g.F.

<sup>2)</sup> Richtlinie 2001/77/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen im Elektrizitätsbinnenmarkt

Zur Erreichung dieses Zielwertes hat die aus erneuerbaren Energieträgern mit Ausnahme der Wasserkraft erzeugte elektrische Energie bis zum Jahr 2008 im steigenden Ausmaß mindestens 4 % – gemessen an der gesamten jährlichen Stromabgabe aller Netzbetreiber Österreichs an die an öffentliche Netze angeschlossenen Endverbraucher – beizutragen.

Anreize für die Errichtung von Ökostromanlagen bieten die in der Ökostromverordnung\* festgesetzten Stromeinspeisetarife. Um diese Tarife erhalten zu können, war es jedoch erforderlich, bis längstens 31. Dezember 2004 alle notwendigen Genehmigungen zu erlangen und die Anlage bis spätestens 30. Juni 2006 in Betrieb zu nehmen. Diese Inbetriebnahmefrist wurde im August 2005 bis 31. Dezember 2007 verlängert.

\* Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit, mit der Preise für die Abnahme elektrischer Energie aus Ökostromanlagen festgesetzt werden, BGBl. II Nr. 508/2002

## Projektentwicklung

### Projektinitiative

- 3 Der Wiener Gemeinderat beschloss im November 1999 das „Klimaschutzprogramm Wien“, mit dem Maßnahmenprogramme für die Reduktion des Treibhausgases Kohlendioxid vereinbart wurden. Damit sollte ein Beitrag zur Erfüllung der mit der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls im Jahr 1997 durch die Republik Österreich übernommenen nationalen Verpflichtungen geleistet werden. Unter anderem wurde der Errichtung eines Biomassekraftwerkes hohe Priorität beigemessen.



Projektentwicklung

# BMLFUW BMWA

**WIEN ENERGIE**  
**Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH**

Aufgrund eines politischen Arbeitsübereinkommens zweier im Gemeinderat der Stadt Wien vertretenen Parteien wurde im Mai 2001 festgelegt, im Rahmen eines Arbeitskreises die technische und wirtschaftliche Machbarkeit eines Biomassekraftwerkes in Wien zu untersuchen. Für die Projektausarbeitung waren die ursprünglich im Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz festgelegten Ökostromzielsetzungen maßgebend.

Arbeitskreis  
Biomassekraftwerk

- 4.1** Dem im Juni 2001 unter dem Vorsitz eines Universitätsprofessors eingerichteten Arbeitskreis gehörten – neben politischen Vertretern – sowohl Experten des Magistrates der Stadt Wien und der WIEN ENERGIE GmbH (WIEN ENERGIE) als auch von verschiedenen Institutionen und Kraftwerksanlagenunternehmen an.

Der Arbeitskreis sollte die Fakten für eine Grundsatzentscheidung auf strategisch-politischer Ebene unter interdisziplinären Aspekten objektiviert bis Mitte 2002 darlegen. Eine politische Forderung war, dass dem künftigen Kraftwerksbetreiber aus dem Betrieb kein nachhaltiger wirtschaftlicher Nachteil entstehen darf.

Da es in Österreich keine Erfahrungen mit der großtechnischen Biomassefeuerung gab, fanden im Herbst 2001 drei Besichtigungsreisen zu größeren Biomassekraftwerken in Europa (Skandinavien, Niederlande, Italien) statt; dadurch sollten sowohl Informationen über den aktuellen Stand der Technik als auch über die für die Anlagenerrichtung maßgebenden örtlichen Rahmenbedingungen gewonnen werden.

Die Reisekosten für die Besichtigung der Anlagen wurden bei einer Reise von den Teilnehmern des Arbeitskreises selbst getragen, bei den übrigen Besichtigungen erfolgte die Kostenübernahme durch die im Arbeitskreis vertretenen Kraftwerksanlagenunternehmen.

- 4.2** Der RH erachtete die Durchführung von Anlagenbesichtigungen grundsätzlich als zweckmäßig. Er wies jedoch im Zusammenhang mit den von Kraftwerksanlagenunternehmen finanzierten Besichtigungsreisen auf mögliche künftige Interessenkonflikte hin; es war nämlich davon auszugehen, dass sich diese Unternehmen auch an der Ausschreibung zur Errichtung des Biomassekraftwerkes beteiligen werden. Der RH empfahl, in Hinkunft die Übernahme von Reisekosten durch mögliche Auftragnehmer zu vermeiden.

- 4.3** *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenates werde der Empfehlung des RH nachgekommen werden.*

## Projektentwicklung

- 5.1** Im September 2002 legte der Arbeitskreis seinen Endbericht in Form einer Machbarkeitsstudie vor.

Demnach würde das künftige Biomassekraftwerk mit einer Brennstoffwärmeleistung von 62,5 MW und einem damit verbundenen jährlichen Brennstoffbedarf an Hackschnitzeln von rd. 620.000 Schüttraummetern ausgelegt. Die Transportlogistik sollte einem Brennstofflieferanten überantwortet werden. Als Transportmittel sollten vorrangig Schiff und Bahn zum Einsatz kommen, um eine zusätzliche Straßenverkehrsbelastung weitgehend zu vermeiden. Aufgrund der möglichen Nutzung der vorhandenen Kraftwerksinfrastruktur wurde als Kraftwerksstandort Simmering empfohlen.

Danach wurden in einem Zusatzbericht Wirtschaftlichkeitsszenarien betreffend das zukünftige Biomassekraftwerk aufgezeigt. Dabei wurden die Stromgestehungskosten für die drei Betriebsarten (nur Stromerzeugung, Kraft-Wärme-Kopplung, beide Betriebsarten abwechselnd im Mischbetrieb) mit jeweils zwei verschiedenen angenommenen Brennstoffpreisen und Wärmeeinspeisetarifen durchgerechnet. Diese Berechnungen ergaben, dass die niedrigsten Stromgestehungskosten bei einer ausschließlichen Stromerzeugung zu erzielen wären.

Die Machbarkeitsstudie und der Zusatzbericht bildeten die Grundlage für die Projektentwicklung.

- 5.2** Der RH stellte fest, dass der Arbeitskreis die technische Konzeption und die Brennstoffbeschaffung durchaus als machbar erachtete. Allerdings war bei den Wirtschaftlichkeitsrechnungen des Arbeitskreises bereits das Spannungsfeld zwischen Strom- und Wärmeerzeugung erkennbar. Der RH verwies in diesem Zusammenhang darauf, dass sich nach Angaben der WBKG trotz inzwischen abgesicherter Daten nichts an der Grundaussage geändert hat. Demnach wäre betriebswirtschaftlich betrachtet einer ausschließlichen Stromerzeugung der Vorzug zu geben.
- 5.3** *Laut Mitteilung der WBK sei die Anlage derart konzipiert worden, dass sowohl Fernwärme ausgekoppelt als auch Strom erzeugt werden könne. Das Spannungsfeld zwischen Strom- und Fernwärmeerzeugung vor dem Hintergrund des Ökostromgesetzes sei dabei erkannt worden.*



Projektentwicklung

# BMLFUW BMWA

**WIEN ENERGIE**  
**Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH**

## Projektstudien

- 6** Dem Arbeitskreis Biomassekraftwerk standen von der WIEN ENERGIE beauftragte Studien über die Sicherstellung der Energieversorgung in Wien, über die Möglichkeiten der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien sowie über das Entsorgungs- und Energieversorgungskonzept für Wien zur Verfügung. Die WIENSTROM stellte unter anderem eine Studie von einem institutionellen Energieberater über die Abschätzung des Energieholzaufkommens bereit.

Eine weitere Studie betraf die Rahmenbedingungen und die technischen Daten für die Errichtung eines Biomassekraftwerkes in Wien-Simmering; sie bildete die Grundlage für die Anlagendimensionierung und Brennstofflogistik. Die Studie wurde im August 2001 von der WIENSTROM an eine Planungsgesellschaft in Auftrag gegeben und enthielt auch eine Bestandsaufnahme hinsichtlich der Nutzung der bestehenden baulichen Anlagen am Standort Simmering. Dieser Themenbereich wurde allerdings nur oberflächlich behandelt.

Danach beauftragte die WIENSTROM im April 2003 dieselbe Planungsgesellschaft mit einer Studie über die Infrastrukturnutzung an diesem Standort. Dabei sollte untersucht werden, welche Teile der Infrastruktur im Hinblick auf die Bausubstanz für eine Weiterverwendung geeignet wären.

## Auftragsvergaben

### Studien

- 7.1** Die von der WIENSTROM für den Arbeitskreis Biomassekraftwerk beauftragten Studien wurden jeweils direkt an einen Unternehmer ohne Einholung zusätzlicher Vergleichsangebote vergeben; der Auftragswert lag jeweils unterhalb der Schwellenwerte der Vergabegesetze. Die Vergaben erfolgten im Sinne der Vergaberegelungen des Wiener Stadtwerke-Konzerns im „Verhandlungsverfahren, ohne öffentliche Bekanntmachung mit nur einem Unternehmen“.

Dieses Vergabeverfahren war aber nur zulässig, wenn bloß ein Unternehmer in Frage kam, die zu vergebende Leistung mit Hilfe von Honorarrichtlinien bestimmbar war und sie einen geschätzten Auftragswert von 100.000 EUR (ab 2003: 150.000 EUR) nicht überstieg.

## Auftragsvergaben

- 7.2** Nach Auffassung des RH hätten die Studien auch von anderen Unternehmen durchgeführt werden können. Sie wurden weiters nicht nach Honorarrichtlinien abgerechnet. Darüber hinaus erachtete der RH die Vergaben der Studien ohne Einholung zusätzlicher Angebote als nicht wirtschaftlich. Er empfahl, in Vergabeverfahren die Grundsätze des freien und lautereren Wettbewerbes einzuhalten und im Sinne der vergaberechtlichen Bestimmungen die Einholung von Vergleichsangeboten in den unternehmensinternen Vergabeordnungen verpflichtend vorzuschreiben.
- 7.3** *Laut Mitteilung der WBK würden nur wenige Unternehmen über das spezifische Fachwissen im Kraftwerksbereich verfügen, um solche Studien mit zuverlässigen Ergebnissen durchführen zu können. Für die Wahl des Vergabeverfahrens seien auch der enorme Zeitdruck und die Notwendigkeit, dem Arbeitskreis verwertbare Grundlagen zur Verfügung zu stellen, maßgebend gewesen.*

*Der Wiener Stadtsenat teilte mit, dass im Rahmen der Novellierung des Bundesvergabegesetzes auch die Vergaberichtlinien für den Wiener Stadtwerke-Konzern zu überarbeiten sein werden.*

- 8.1** Bei den von der WIENSTROM vergebenen Studien fehlten in den Aufträgen teilweise Terminvorgaben, Vereinbarungen über Vertragsstrafen bei Leistungsverzug und Skontoregelungen. Der vereinbarte Leistungszeitraum der Auftragnehmer wurde einige Male erheblich überschritten, ohne dass es zu entsprechenden Konsequenzen gekommen wäre.

Auch bei einigen von der nunmehrigen Errichtungsgesellschaft WBKG vergebenen Aufträgen für diverse Vorarbeiten zur Kraftwerkserrichtung wurden für den Fall eines Leistungsverzugs keine Vertragsstrafen vereinbart, obwohl das Bauwerk unter einem enormen Zeitdruck auszuführen war.

- 8.2** Der RH beanstandete das Fehlen wichtiger Vertragsbestandteile, vor allem von Terminpönalen. Er erachtete derartige Vertragsklauseln deshalb für geboten, weil zum einen die Tätigkeit des Arbeitskreises zeitlich begrenzt war; zum anderen musste das Kraftwerk – bedingt durch die erwähnten Vorgaben der Ökostromverordnung – unter starkem Termindruck errichtet werden.
- 8.3** *Laut Stellungnahme der WBK hätten aus terminlichen Gründen nicht immer Skontoregelungen und Terminpönalen vereinbart werden können. Die bisher eingetretenen Terminverzögerungen hätten für das Projekt keine Nachteile gebracht.*





Auftragsvergaben

# BMLFUW BMWA

**WIEN ENERGIE**  
**Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH**

*Der Wiener Stadtsenat teilte mit, dass die Empfehlungen des RH künftig berücksichtigt würden.*

## Generalplanung

- 9.1** Da die WIENSTROM selbst über eine zu geringe Planungskapazität zur Errichtung eines Biomassekraftwerkes in Simmering verfügte, führte sie im April 2003 eine EU-weite Ausschreibung der Generalplanungsleistungen und Bauherrenberatung mittels Verhandlungsverfahrens mit öffentlicher Bekanntmachung durch. Einem Konsortium aus zwei Planungsunternehmen wurde schließlich als Bestbieter der Planungsauftrag in Höhe von rd. 1 Mill. EUR erteilt.

Die Generalplanungsleistungen umfassten die Erstellung der technischen Unterlagen für die behördliche Einreichung sowie der Ausschreibungsunterlagen für die Beauftragung eines Generalunternehmers.

- 9.2** Der RH hielt fest, dass die vereinbarten Leistungen zeitgerecht erbracht wurden.

## Generalunternehmerleistungen

- 10.1** Die Ausschreibung der Generalunternehmerleistungen durch die WIENSTROM im Februar 2004 beinhaltete die schlüsselfertige Errichtung eines Biomassekraftwerkes am Standort Simmering mit einer Brennstoffwärmeleistung von rd. 62,5 MW. Weder zum Zeitpunkt der Ausschreibung noch bei der Auftragsvergabe im September 2004 lagen alle für die Errichtung notwendigen behördlichen Bewilligungen bzw. rechtskräftigen Genehmigungen vor.

Da mit einer Bauzeit von knapp zwei Jahren zu rechnen war, ergab sich im Hinblick auf die von der erwähnten Ökostromverordnung in der damaligen Fassung geforderte Inbetriebnahme bis längstens 30. Juni 2006 ein erheblicher Zeitdruck.

- 10.2** Nach Auffassung des RH wäre es zweckmäßig gewesen, die Bauleistungen erst nach Vorliegen sämtlicher behördlicher Genehmigungen auszuschreiben; Bescheidaufgaben können nämlich erfahrungsgemäß bedeutende finanzielle Mehrkosten und umfangreiche Umplanungen auslösen. Ein Abwarten der behördlichen Genehmigungen hätte allerdings die zur Erlangung des geförderten Stromeinspeisetarifs erforderliche Einhaltung des Inbetriebnahmetermins gefährdet und zur Nichtrealisierung des Biomassekraftwerkprojekts geführt.

- 10.3** *Laut Mitteilung der WBK sei bei der Bieterverhandlung ein mit der Behörde vorbesprochenes Bescheidaufgabenkonzept bereits mitberücksichtigt worden.*

## Auftragsvergaben

**11.1** Das aus der Geschäftsführung und leitenden Mitarbeitern der WIENSTROM zusammengesetzte Vergabeberatungsgremium führte das Vergabeverfahren für die Generalunternehmerleistungen als Verhandlungsverfahren mit vorheriger EU-weiter Bekanntmachung durch. Aufgrund des Wettbewerbsaufrufs gingen 13 Bewerbungen ein, von denen das Vergabeberatungsgremium nach eingehender Prüfung vier auswählte. Ausscheidungsgründe waren nicht ausreichende Bewerbungsunterlagen sowie das Fehlen von Referenzanlagen.

Den qualifizierten Bewerbern wurden sodann die Ausschreibungsunterlagen mit der Aufforderung zur Angebotsabgabe übermittelt. Auf Wunsch der ausgewählten qualifizierten Bewerber wurde die Angebotsfrist von eineinhalb Monaten um einen weiteren Monat verlängert. Trotzdem langte bis zum Abgabetermin nur ein Angebot in Höhe von insgesamt 65 Mill. EUR – inklusive optionaler Zusatzleistungen von rd. 9 Mill. EUR – ein.

Die – im Vergleich zu den vom Arbeitskreis im Jahr 2002 eingeholten Richtpreisangeboten zwischen 41 Mill. EUR und 49 Mill. EUR – wesentlich höhere Angebotssumme erklärte der verbliebene Bieter mit inzwischen eingetretenen Stahlpreiserhöhungen. Die übrigen Bewerber begründeten ihre Nichtteilnahme mit Kapazitätsproblemen und der kurzen Ausführungsfrist.

Um die rechtzeitige Inbetriebnahme nicht zu gefährden, wurde die Ausschreibung nicht widerrufen, sondern Vergabeverhandlungen mit nur einem Bieter durchgeführt. Diese gestalteten sich schwierig, weil die WIENSTROM einerseits auf einem wirtschaftlich vertretbaren Gesamtpauschalpreis bestand; andererseits forderte der Bieter von den Ausschreibungsbedingungen stark abweichende kaufmännische und technische Bestimmungen ein.

Schließlich einigte man sich auf einen anderen Kessellieferanten, geänderte Zahlungsbedingungen und Vertragsstrafen sowie auf eine geringere garantierte Zeitverfügbarkeit der Kraftwerksanlage von 7.500 Betriebsstunden jährlich zu Gunsten des Bieters.

Im August 2004 nahm das Vergabeberatungsgremium schließlich das Letztangebot von 51 Mill. EUR an. Zusätzlich wurde ein optional angebotener Katalysator um rd. 1 Mill. EUR beauftragt. Die Auftragsvergabe erfolgte durch die WBKG, wobei dem Auftragnehmer eine Patronatsklärung aller Gesellschafter der WBK für eine entsprechende finanzielle Ausstattung der WBKG übergeben wurde.



Auftragsvergaben

# BMLFUW BMWA

**WIEN ENERGIE**  
**Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH**

- 11.2** Nach Auffassung des RH war die Projekterrichtung wesentlich von den erwähnten Terminvorgaben der Ökostromverordnung bestimmt. Generell war festzustellen, dass vor dem Auslaufen der in der Ökostromverordnung festgelegten Förderungskriterien im gesamten Bundesgebiet ein großes Interesse an der Errichtung von Biomasseanlagen bestand und es kurzfristig zu einer starken Nachfrage im Bau- und Heizkeselanlagenbereich kam.

Bei einem möglichen Widerruf der Ausschreibung hätte bei einem neuen Vergabeverfahren der spätest in Betracht kommende Inbetriebnahmetermine nicht eingehalten werden können; das hätte letztlich das Ende des Projekts bedeutet.

Der RH empfahl, bei künftigen Ökostromregelungen das Erfordernis eines gesetzlichen bzw. durch Verordnung festgelegten Fertigstellungstermins zu überdenken und stattdessen andere Mechanismen zu überlegen, die einen solchen Zeitdruck nicht entstehen lassen. Durch die mittlerweile – wie zuvor ausgeführt – erfolgte Fristerstreckung für die Inbetriebnahme bis Ende 2007 sah sich der RH zwar in seiner Ansicht bestätigt, für die überprüfte Unternehmung war diese Fristerstreckung jedoch nicht mehr von Bedeutung.

- 11.3** *Laut Stellungnahme der WBK sei das geringe Bieterinteresse mit dem nur bei wenigen europäischen Unternehmen vorhandenen spezifischen Fachwissen für ein derartiges Anlagenobjekt zu erklären.*

*Das BMWA teilte mit, dass gemäß der im Wirtschaftsausschuss des Nationalrates bereits angenommenen Novelle des Ökostromgesetzes kein absoluter Fertigstellungstermin mehr festgelegt würde.*

## Gesellschaftsgründungen

- 12** Im Mai 2004 schlossen die Gesellschaften WIENSTROM, Fernwärme Wien, Österreichische Bundesforste AG und ÖBf Beteiligungs GmbH einen Rahmenvertrag über die Errichtung eines Biomassekraftwerkes auf dem Gelände des Kraftwerkes Simmering ab. Zur Verwirklichung des Projekts vereinbarten die Vertragsparteien die Gründung der WBKG als operative Gesellschaft und der WBK, die als Komplementär (persönlich haftender Gesellschafter) der WBKG agierte. Kommanditisten der WBKG waren WIENSTROM, Fernwärme Wien und Österreichische Bundesforste AG.

Vereinbart wurde, dass alle Gesellschafterbeschlüsse im Rahmen des Komplementärs zu treffen sind und diesem die Geschäftsführung obliegt. Aus diesem Grund wurde für die WBK ein aus sieben Mitgliedern bestehender Gesellschafterausschuss eingerichtet, dem insbesondere Beratungsaufgaben, jedoch keine Entscheidungsbefugnisse zukamen.

### **Geplanter Kraftwerksbetrieb**

- 13.1** Das in Bau befindliche Biomassekraftwerk mit Gesamtinvestitionskosten von 57,7 Mill. EUR und einer nunmehrigen Brennstoffwärmeleistung von 65,7 MW soll als Kraft-Wärme-Kopplungsanlage ausgeführt werden. Die Inbetriebnahme ist für Anfang Juni 2006 geplant. Bei einem jahresdurchgängigen Betrieb von 8.000 Betriebsstunden ist vorgesehen, rd. 600.000 Schüttraummeter Waldbiomasse in Form von Hackschnitzeln zu verfeuern.

Der Anlagenwirkungsgrad soll 80 % im Kopplungs- und 36 % im Strombetrieb betragen. Nach den Vorstellungen der Betreibergesellschaft WBKG sollen jährlich lediglich rd. 2.500 Stunden Fernwärme ausgekoppelt werden. Während der übrigen Betriebsstunden ist beabsichtigt, das Kraftwerk nur zur Stromerzeugung zu nutzen.

Der Grund für diese in Aussicht genommene Betriebsweise ist, dass die Bezugskosten für Biomasse durch die Fernwärmeerlöse nicht gedeckt sind. Somit ist die Fernwärmeerzeugung nicht wirtschaftlich und muss durch Einnahmen aus der Stromvergütung gemäß Ökostromverordnung finanziert werden. Bei dieser Betriebsweise würde das Biomassekraftwerk jährlich rd. 170 Gigawattstunden Strom und rd. 90 Gigawattstunden Wärme erzeugen. Damit könnten rd. 1,7 % der gesamten Jahresstromabgabe der WIENSTROM bzw. rd. 1,8 % des Wiener Fernwärmebedarfs abgedeckt werden.

- 13.2** Der RH wies darauf hin, dass eine geringe Nutzung der Kraft-Wärme-Kopplung energiewirtschaftlich eine Ressourcenverschwendung darstellt. Allerdings wird eine solche Betriebsweise durch die in der Ökostromverordnung festgelegten hohen Stromeinspeisetarife forciert. Da das Biomassekraftwerk zur Deckung des Strom- und Wärmebedarfes in Wien nur einen bescheidenen Beitrag leisten wird, dient es vorrangig den mit seiner Errichtung verbundenen ökologischen Zielsetzungen.

**Wirtschaftlichkeit**

## Allgemeines

- 14.1** Im Zuge der Vorbereitungen für die Gesellschaftsgründungen führte die WIENSTROM Wirtschaftlichkeitsrechnungen durch. Die dabei zugrunde gelegten Kosten- und Erlösannahmen für Biomasse, Strom und Wärme ergaben bei einer Investitionssumme von 51 Mill. EUR und einer Amortisationszeit von 13 Jahren eine Eigenkapitalrendite von 6 %. Im Hinblick auf eine mögliche Erhöhung des Biomasselieferpreises wurde diese im Mai 2004 schließlich auf 4 % gesenkt.

Bei der ersten Gesellschafterausschusssitzung im Oktober 2004 wurde eine auf den Anlagedaten des beauftragten Generalunternehmers aufbauende Wirtschaftlichkeitsrechnung vorgestellt. Bei diesen in drei Varianten durchgeführten Berechnungen (reiner Kondensationsbetrieb mit ausschließlicher Stromerzeugung, Fernwärmeauskopplung mit zwei unterschiedlichen Wärmepreisen) wurde das Förderungsausmaß derart angesetzt, dass alle Varianten eine vergleichbare Eigenkapitalrendite von rd. 4,2 % aufwiesen.

Unter der Voraussetzung einer jährlichen Anlagenbetriebszeit von 8.000 Stunden und einer jährlichen Fernwärmeauskopplung von 2.500 Stunden rechnete die WBK mit erzielbaren Investitionsförderungen in Höhe von 8,3 Mill. EUR bzw. 6,8 Mill. EUR abhängig vom Fernwärmepreis.

Nach den Bestimmungen für Umweltförderung im Inland ist allein diese Förderung im Regelfall mit 5 Mill. EUR pro Projekt begrenzt; dem RH lagen keine Unterlagen vor, die höhere Förderungen erwarten ließen.

- 14.2** Nach Auffassung des RH wurden bei der Wirtschaftlichkeitsrechnung unrealistische Förderungsbeträge in Ansatz gebracht. Demzufolge wird die Eigenkapitalrendite mit hoher Wahrscheinlichkeit unter 4 % absinken und somit wesentlich vom Ergebnis der ersten Wirtschaftlichkeitsrechnung (6 %) abweichen. Weiters wies der RH darauf hin, dass vom Generalunternehmer nur eine Garantieerklärung für 7.500 Betriebsstunden vorliegt; dies könnte möglicherweise zu einer weiteren Renditeverschlechterung führen.

- 14.3** *Laut Stellungnahme der WBK sei für das Projekt insgesamt mit Investitionsförderungen von rd. 4,6 Mill. EUR zu rechnen. Der Erwartungswert von 8.000 Betriebsstunden pro Jahr beruhe auf gesicherten Erfahrungswerten, so dass diesbezüglich nicht von einer Renditeverschlechterung ausgegangen werden könne. Eine Abweichung zwischen den Betriebsstunden im Rahmen der Pönaleistungen und in der Wirtschaftlichkeitsrechnung sei daher gerechtfertigt.*

## Wirtschaftlichkeit

- 15.1** Die WBKG verfügte über keine Förderungszusagen für das Projekt. Ein von der WIENSTROM im Dezember 2003 im Rahmen der Umweltförderung gestelltes Förderungsansuchen konnte mangels ausreichender Unterlagen nicht erledigt werden. Zur Zeit der Gebarungüberprüfung war die Geschäftsführung der WBKG mit der Aufbereitung der aktuellen technischen und wirtschaftlichen Daten beschäftigt. Darüber hinaus gab es auch Bemühungen um Förderungen der Stadt Wien.
- 15.2** Der RH verwies auf die zögernde Vorgangsweise bei der Nachreichung der geforderten Förderungsunterlagen. Verbindliche Förderungszusagen hätten auch zu realistischeren Aussagen über die Wirtschaftlichkeit des Projekts geführt.
- 15.3** *Laut Mitteilung der WBK seien die Unterlagen den Förderungsstellen im Oktober 2005 übermittelt worden.*

*Das BMLFUW teilte mit, die WBK habe im Rahmen der Umweltförderung im Inland mehrfach den Eindruck erweckt, dass aus betriebswirtschaftlichen Gründen keine Wärmeauskopplung erfolgen und daher der Förderungsantrag zurückgezogen werde.*

## Anlagenwirkungsgrad

- 16.1** Im Vergleich zum reinen Kondensationsbetrieb mit ausschließlicher Stromerzeugung, bei dem ein Anlagenwirkungsgrad von rd. 36 % erreicht werden soll, ist bei der Fernwärmeauskopplung ein Anlagenwirkungsgrad von rd. 80 % geplant. Der Kopplungsbetrieb bewirkt zwar einen höheren Anlagenwirkungsgrad, verschlechtert aber die Eigenkapitalrendite, weil der Wärmepreis wesentlich niedriger ist als der Stromeinspeisetarif.
- 16.2** Im Interesse eines effizienten Einsatzes von Förderungsmitteln für erneuerbare Energieträger sollte daher bei der Gestaltung der Stromeinspeisetarife für Biomasseanlagen auch auf die wirtschaftliche Wärmenutzung abgestellt werden. Eine Änderung der Ökostromverordnung dahingehend, dass die Gewährung des geförderten Stromeinspeisetarifs an die Erzielung eines Mindestanlagenwirkungsgrades bei der Kraft-Wärme-Kopplung gebunden wird, würde diesen Überlegungen Rechnung tragen.
- 16.3** *Das BMWA teilte mit, dass gemäß der im Wirtschaftsausschuss des Nationalrates bereits angenommenen Novelle des Ökostromgesetzes in der Ökostromverordnung jedenfalls ein Brennstoffnutzungsgrad von mindestens 60 % vorzusehen sei.*



Wirtschaftlichkeit

# BMLFUW BMWA

WIEN ENERGIE

Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH

## Katalysator

- 17.1** Bereits im Juli 2004 wurden Emissionsgrenzwerte im Abgasbereich bescheidmäßig vorgeschrieben. Das beauftragte Kraftwerksprojekt ließ die Einhaltung aller vorgeschriebenen behördlichen Auflagen betreffend Abgasemissionen erwarten. Dessen ungeachtet bestellte die WBKG – wie erwähnt – zusätzlich den Einbau eines Katalysators um rd. 1 Mill. EUR.
- 17.2** Der RH verwies auf die bereits strengen Emissionsgrenzwerte für Wien. Die Entscheidung betreffend den Einbau eines Katalysators wird zwar zur weiteren Absenkung der Emissionen führen, zugleich aber die Wirtschaftlichkeit des Projekts zusätzlich mindern.
- 17.3** *Laut Stellungnahme der WBK sei diese unter ökologischen Gesichtspunkten getroffene Entscheidung in Abstimmung mit den Eigentümern erfolgt.*

## Langfristige Verträge

- 18.1** Die WBKG schloss mit der Österreichischen Bundesforste AG im Mai 2004 einen Biomasselieferungsvertrag mit einer Vertragsdauer von 13 Jahren ab. Vereinbart wurde, dass in den ersten fünf Jahren der Vertragslaufzeit Biomasse ausschließlich und danach wenigstens 80 % des geschätzten jährlichen Biomassebedarfes von rd. 600.000 Schüttraummetern von der Österreichischen Bundesforste AG geliefert werden.

Der vereinbarte Pauschalfixpreis von 16 EUR je Megawattstunde mit einer jährlichen Erhöhung um 2 % beinhaltete Waldhackgut bzw. feste Biomasse in einer Qualität, die es ermöglichte, den in der Ökostromverordnung festgelegten Stromabnahmepreis von 102 EUR je Megawattstunde zu erzielen. Im Oktober 2004 erhöhte die Österreichische Bundesforste AG den Biomasselieferpreis um 1 EUR je Megawattstunde.

Mit der Fernwärme Wien wurde – ebenfalls für 13 Jahre – ein Wärmelieferungsvertrag für eine jährliche Wärmemenge von 2.500 Stunden abgeschlossen. Zur Errichtung des Biomassekraftwerkes mietete die WBKG auf unbestimmte Zeit von der WIENSTROM eine Teilfläche auf dem Betriebsgelände des Kraftwerkes Simmering.

- 18.2** Der RH erachtete den Abschluss von langfristigen Verträgen angesichts der erforderlichen hohen Brennstoffmenge und für eine gesicherte Fernwärmeabnahme als zweckmäßig.

## Brennstofflogistik

- 19.1** Die Deckung des jährlichen Biomassebedarfes erfolgt – wie erwähnt – zumindest in den ersten fünf Jahren der Vertragslaufzeit ausschließlich durch die Österreichische Bundesforste AG, welche ihrerseits mit privaten Forstbetrieben zusammenarbeitet. Die Brennstoffaufbereitung soll grobteils in einer noch zu errichtenden, rd. 5 km vom Biomassekraftwerk entfernten Anlage auf dem Gelände des Alberner Hafens erfolgen. Die Holzanlieferungen zum Alberner Hafen wurden mit bis zu 103 LKW pro Tag und die Abtransporte von Hackgut zum Biomassekraftwerk mit bis zu 67 LKW pro Tag beziffert.

Da die Anlage am Alberner Hafen keinen direkten Bahn- und Schiffanschluss besitzt, müssten allfällige mit Schiff bzw. Bahn durchgeführte Holztransporte ebenfalls auf LKW umgeschlagen werden. Bereits der Arbeitskreis Biomassekraftwerk kam beim Thema Brennstoffanlieferung zum Ergebnis, dass eine zusätzliche Straßenverkehrsbelastung mit LKW weitgehend vermieden werden sollte, zumal der Kraftwerksstandort Simmering über einen Gleisanschluss verfügt.

- 19.2** Nach Auffassung des RH wurden bei der Brennstofflogistik die ökologischen Gesichtspunkte zu wenig berücksichtigt, weil der Brennstofflieferant von einer nahezu ausschließlichen Hackgutlieferung mit LKW ausgeht. Der RH empfahl, verstärkt auf diese Aspekte Bedacht zu nehmen.

Inwieweit die von der Österreichische Bundesforste AG beabsichtigten Holztransporte zur Aufbereitungsanlage vorrangig per Schiff und Bahn erfolgen werden, bleibt vorerst abzuwarten.

- 19.3** *Laut Stellungnahme der WBK sei der Hackplatz am Alberner Hafen sowohl mit LKW als auch per Bahn und Schiff zu erreichen. Untersuchungen hinsichtlich des Biomassetransportes hätten ergeben, dass bei einer durchschnittlichen Transportentfernung von 70 km mit ausschließlicher LKW-Anlieferung ein um 25 % geringerer Energieverbrauch und um 50 % geringere Transportkosten als bei der Variante „LKW-Bahn-LKW“ zu erzielen seien. Eine Änderung des Transportkonzepts hätte eine weitere Anhebung des Biomasselieferpreises zur Folge.*

- 19.4** Der RH entgegnete, dass die Aufbereitungsanlage am Alberner Hafen keinen direkten Bahn- und Schiffanschluss besitzt; daher müssen Holztransporte letztlich immer auf LKW umgeschlagen werden. Eine Brennstoffanlieferung per Bahn wäre derzeit nur bei Hackschnitzeln direkt vom Forstbetrieb zum Kraftwerk Simmering und wegen einer Straßenüberquerung lediglich außerhalb der Straßenverkehrsspitzen möglich.





# BMLFUW BMWA

**WIEN ENERGIE  
Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH**

## **Sonstige Feststellungen**

**20** Sonstige Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen die zur Projektverwirklichung notwendigen Genehmigungen, die Organisation sowie die Liquiditätsplanung.

## **Schluss- bemerkungen**

**21** Zusammenfassend empfahl der RH

dem BMWA:

(1) Bei der Gestaltung der Stromeinspeisetarife für Biomasseanlagen sollte auch auf die wirtschaftliche Wärmenutzung abgestellt werden. Eine Änderung der Ökostromverordnung dahingehend, dass die Gewährung des geförderten Stromeinspeisetarifs an die Erzielung eines Mindestanlagenwirkungsgrades bei der Kraft-Wärme-Kopplung gebunden wird, würde diesen Überlegungen Rechnung tragen.

(2) Bei künftigen Ökostromregelungen sollte das Erfordernis eines gesetzlichen bzw. durch Verordnung festgelegten Fertigstellungstermins von Ökostromanlagen (z.B. Biomassekraftwerken) überdacht werden.

der WBK:

(3) In Vergabeverfahren wären die Grundsätze des freien und lautereren Wettbewerbes einzuhalten; im Sinne der vergaberechtlichen Bestimmungen sollte die Einholung von Vergleichsangeboten in den unternehmensinternen Vergabeordnungen verpflichtend vorgeschrieben werden.

(4) Bei der Brennstofflogistik wäre verstärkt auf die ökologischen Aspekte Bedacht zu nehmen.



## **Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft**

### **Abfallwirtschaftskonzept im Land Tirol**

Für eine dem Stand der Technik entsprechende Abfallentsorgung fehlte im Land Tirol der entsprechende politische Konsens. Eine modernen ökologischen Standards entsprechende Abfallentsorgung für die Zukunft war nicht sichergestellt.

Die gesetzlich vorgesehene Möglichkeit, unbehandelte Abfälle bis Ende 2008 zu deponieren, wurde genützt.

#### **Kurzfassung**

Das Land Tirol trägt die Verantwortung für die Planung, Errichtung und den Betrieb der erforderlichen öffentlichen Behandlungsanlagen und öffentlichen Deponien. Erhöhte Bedeutung kam der Verantwortung des Landes durch die ab 1. Jänner 2004 grundsätzlich erforderliche Vorbehandlung der Abfälle zu.

Der notwendige politische Konsens zur Verwirklichung der ökologisch und ökonomisch günstigsten Lösung der Abfallbehandlung fehlte. Diese Lösung wäre – vor allem wegen der Möglichkeit, die freigesetzte Energie als industrielle Prozesswärme zu nutzen – der Betrieb einer zentralen Müllverbrennungsanlage.

Das Prinzip einer überregionalen (landesweiten) Organisation der Abfallwirtschaft wurde mit der Zulassung regionaler Lösungen – zu einem Zeitpunkt, als deren geringere ökologische und ökonomische Effizienz bereits feststand – aufgegeben.

Aufgrund des Fehlens entsprechender Behandlungsanlagen war eine ordnungsgemäße Beseitigung der im Land anfallenden nicht gefährlichen Abfälle auf den Deponien nur durch Erlassung zweier Erstreckungsverordnungen möglich. Dies bedeutet, dass die aus ökologischer Sicht ungünstigste Form der Abfallentsorgung bis Ende 2008 weiter betrieben werden wird. Die mit der Erlassung der ersten Verordnung verbundene Begrenzung der Verfüllmenge wurde nicht eingehalten.

## Kurzfassung

Für die von einem privaten Betreiber geführte Deponie lag keine entsprechende Sicherstellung für die Erhaltung und Stilllegung der Anlage einschließlich der Nachsorge vor. Einen Anhaltspunkt für deren Umfang bot die seitens des Betreibers gebildete Rückstellung für Deponien in Höhe von 6,17 Mill. EUR.

Die Entgelte für die Abfallbehandlung waren in Tarifform festzulegen und bedurften zu ihrer Gültigkeit einer Genehmigung durch die Landesregierung. Eine landesweit einheitliche Definition der betriebswirtschaftlichen Grundsätze, nach denen die Tarifbemessung vorzunehmen war, lag nicht vor.

Für das vom Land initiierte Projekt zur Sicherung einer in den Gemeinden Pill und Weer bestehenden Altlast fehlte der erforderliche Beschluss der Landesregierung, wodurch die weitere Projektentwicklung gehemmt war.

### Kenndaten zum Tiroler Abfallwirtschaftskonzept

Rechtsgrundlagen	Abfallwirtschaftsgesetz 2002, BGBl. I Nr. 102/2002 i.d.g.F. Deponieverordnung, BGBl. Nr. 164/1996 i.d.g.F. Tiroler Abfallwirtschaftsgesetz, LGBl. Nr. 50/1990 i.d.g.F. Tiroler Abfallwirtschaftskonzept, LGBl. Nr. 1/1993 i.d.g.F.					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Mitteleinsatz	1,38	1,25	1,30	1,34	1,42	1,32
Abfallaufkommen <sup>1)</sup>	in t					
Restmüll <sup>2)</sup>	90.380	91.450	92.040	93.420	93.760	—
Sperrmüll	22.420	21.430	22.350	22.410	21.720	—
Altstoffe <sup>3)</sup>	106.500	115.400	110.240	116.450	120.750	—
biogene Abfälle <sup>4)</sup>	49.290	52.970	49.120	54.360	59.420	—
gefährliche Abfälle	41.706	48.686	76.451	55.831	— <sup>6)</sup>	—
Bodenaushub	699.790	905.620	919.430	1.103.150	1.403.290	—
Baurestmassen <sup>5)</sup>	177.780	178.720	269.470	368.650	475.500	—

<sup>1)</sup> Für 2004 lagen noch keine Daten vor.

<sup>2)</sup> Hausmüll und hausmüllähnliche Gewerbeabfälle aus der kommunalen Sammlung

<sup>3)</sup> Glas, Papier, Kartonagen, Kunststoffe, Metalle, Haushaltsschrott, Styropor und Holz aus der getrennten Sammlung

<sup>4)</sup> aus Haushalten, einschließlich Grünschnitt

<sup>5)</sup> Bauschutt, Brandschutt, Asphalt und Betonabbruch

<sup>6)</sup> Für 2003 lagen noch keine Daten vor.

**Prüfungsablauf und  
-gegenstand**

- 1 Der RH überprüfte im April und Mai 2005 die Gebarung des Landes Tirol im Zusammenhang mit der Abfallentsorgung. Schwerpunkt der Gebarungsüberprüfung war die Erfassung der in der Abfallwirtschaftsplanung des Landes getroffenen Festlegungen hinsichtlich ihrer Eignung, die bundes- und landesrechtlichen Zielsetzungen der Abfallwirtschaft – vor allem in Hinblick auf die ab dem Jahr 2004 geltenden spezifischen Anforderungen an die Qualität der abzulagernden Abfälle – zu erfüllen.

Im Februar 2003 legte der Landesrechnungshof Tirol seinen im Zeitraum von Juli bis Oktober 2002 erstellten Bericht über die Abfallbewirtschaftung in Tirol vor. Die vom Landesrechnungshof im Detail behandelten Fragen der Abfallvermeidung, der Qualität der Abfalldaten und der Ausgaben für die Abfallbewirtschaftung wurden durch den RH nicht neuerlich untersucht.

Zu dem im Oktober 2005 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die Tiroler Landesregierung im Dezember 2005 und das BMLFUW im Jänner 2006 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Jänner 2006.

**Abfallbehandlung  
- Systemwahl**

- 2.1 Das Tiroler Abfallwirtschaftsgesetz (Tiroler AWG) wies dem Land die Verantwortung für die Planung, Errichtung und den Betrieb der erforderlichen öffentlichen Behandlungsanlagen und öffentlichen Deponien zu. Deren Standorte und Einzugsbereiche waren in einer Verordnung, dem Abfallwirtschaftskonzept (Tiroler Abfallwirtschaftskonzept), festzulegen. Erhöhte Bedeutung kam dieser Funktion durch die ab 1. Jänner 2004 geltenden verschärften Anforderungen an die Qualität abzulagernder Abfälle gemäß der Deponieverordnung zu, die eine entsprechende Vorbehandlung des Restmülls erforderlich machten.

Im Zusammenhang mit der Erlassung des Tiroler AWG erging im Jahr 1990 eine EntschlieÙung des Tiroler Landtages, wonach Müllverbrennungsanlagen im Abfallwirtschaftskonzept nicht vorzusehen waren. Im März 1997 ersetzte der Landtag seine EntschlieÙung durch einen Auftrag an die Landesregierung zu einer umfassenden Untersuchung der Möglichkeiten der Abfallbehandlung.

## Abfallbehandlung – Systemwahl

Im Frühjahr 2001 lag ein Systemvergleich vor, aus dem sich die Errichtung einer zentralen Müllverbrennungsanlage im Großraum Kundl mit ganzjähriger Energieabnahme durch einen dort ansässigen Industriebetrieb als kostengünstigste und ökologisch beste Lösung ergab. Ergänzend wurden mögliche Standorte für Behandlungsanlagen erhoben. Die beiden im Jahr 2001 auf dieser Grundlage eingebrachten Anträge zur Realisierung einer zentralen Müllverbrennungsanlage wurden von der Landesregierung zurückgestellt.

Nach einem ablehnenden Gemeinderatsbeschluss der Marktgemeinde Kundl betreffend den Standort Kundl im Februar 2001 bewertete eine weitere von der Landesregierung beauftragte Studie die Eignung alternativer Standorte im Großraum Kundl. Auf dieser Grundlage arbeitete die Fachabteilung im März 2002 eine Novelle zum Tiroler Abfallwirtschaftskonzept aus, in der die Stadtgemeinde Wörgl als Standort vorgesehen war. Das zuständige Regierungsmitglied verfolgte diesen Entwurf nicht weiter; der Standort wurde zudem im Mai 2002 von der Stadtgemeinde Wörgl abgelehnt.

- 2.2** Durch das relativ spät erfolgte Abgehen vom Ausschluss der Errichtung einer Müllverbrennungsanlage verstrich wertvolle Zeit für umfassende Untersuchungen hinsichtlich möglicher Verfahren zur Restmüllbehandlung.

Der RH anerkannte die rasche Ausarbeitung und Vorlage der Regierungsanträge zur Auftragsvergabe der Planung einer zentralen Müllverbrennungsanlage in Kundl. Er bemängelte aber, dass die Landesregierung trotz Vorliegens eines entscheidungsreifen Projekts keinen Beschluss fasste.

Weiters wertete der RH die Berücksichtigung der Interessen der Standortgemeinden in Form der Ausarbeitung alternativer Lösungsmöglichkeiten positiv. Die Verwirklichung des abgewandelten Konzepts vom März 2002 wurde jedoch nicht ausreichend intensiv betrieben.

Nach Ansicht des RH fehlte der notwendige politische Konsens auf Ebene der Landesregierung zur Realisierung einer landesweiten, ökologisch und ökonomisch sinnvollen Gesamtlösung an einem optimalen Standort mit der Möglichkeit des weitgehenden Abfalltransports auf der Schiene.

- 3.1** Im Jahr 2002 gab das Land zwei weitere Studien in Auftrag und folgte damit dem Wunsch potenzieller Standortgemeinden nach einer Untersuchung von unabhängiger, wissenschaftlicher Seite. Die im Februar 2003 fertig gestellte Studie bewertete in einer Nutzwertanalyse eine zentrale Müllverbrennungsanlage als beste Lösung. Dezentrale mechanisch-biologische Anlagen schnitten am schlechtesten ab. Die Errichtung einer zentralen mechanisch-biologischen Anlage lag im Mittelfeld der Bewertung und wurde als Variante mit der größten Aussicht auf Verwirklichung eingeschätzt.

Für die dezentrale Lösung waren 164 % und für eine zentrale mechanisch-biologische Anlage 150 % der Behandlungskosten der günstigsten Lösung (100 %) angegeben. Den Untersuchungsergebnissen folgend war bei Wahl der ungünstigsten Variante (dezentrale mechanisch-biologische Anlage) mit jährlichen Mehrkosten von bis zu 14,65 Mill. EUR im Vergleich zur besten Lösung (zentrale Müllverbrennungsanlage) zu rechnen.

Die zweite, im April 2003 vorliegende Studie hatte die Erstellung einer Umweltbilanz für den Großraum Wörgl zum Gegenstand. Vor allem durch die Nutzung der bei der Müllverbrennung freigesetzten Energie als industrielle Prozesswärme würde die Emissionssituation wesentlich verbessert werden.

- 3.2** Der RH anerkannte die Beauftragung der beiden genannten Studien als notwendigen und richtigen Schritt in Richtung einer transparenten, die Anliegen der Bevölkerung berücksichtigenden Vorgehensweise.

## Realisierung der Abfallvorbehandlung

Mechanisch-biologische Anlage in Kufstein

- 4.1** Ein Unternehmen in Kufstein nahm im Jahr 2000 eine mechanisch-biologische Anlage in Betrieb. Mit einer Novelle zum Tiroler Abfallwirtschaftskonzept wurden der Standort der Anlage und die Zuordnung eines Entsorgungsbereiches rechtlich verankert.
- 4.2** Die beschriebene Einzellösung wurde zu einem Zeitpunkt legalisiert, als die Untersuchungen zur Ermittlung der optimalen Variante der Behandlung des Restmülls noch nicht abgeschlossen waren. Damit wurde ein vorzeitiger Schritt in Richtung der Errichtung dezentraler mechanisch-biologischer Anlagen gesetzt. Dieser Lösungsansatz stellte sich aufgrund der später vorliegenden Untersuchungsergebnisse als die ungünstigste Variante heraus.

## Realisierung der Abfallvorbehandlung

- 5.1** Die Anlage sollte den Restmüll in eine heizwertreiche Fraktion für die thermische Verwertung und in eine biologisch stabilisierte Fraktion zur endgültigen Ablagerung auf einer von einem privaten Betreiber geführten Deponie (Deponie B) verarbeiten. Eine behördliche Festlegung der Qualität der Fraktionen erfolgte nicht.

Ab dem Jahr 2002 wurde die Anlage entgegen der ursprünglichen Zielsetzung als Trockenstabilatanlage\* betrieben; deren Output wurde zur Gänze zu einer thermischen Behandlungsanlage außerhalb Tirols verbracht. Das Land erwog, die Novellierung des Abfallwirtschaftskonzepts aufzuheben und der Anlage damit den Entsorgungsbereich zu entziehen.

\* Bei Trockenstabilatanlagen wird der gesamte Anlageninput durch biologische Prozesse getrocknet und dann thermisch behandelt bzw. verwertet. Es entsteht keine biologisch stabilisierte Deponiefraktion.

- 5.2** Nach Ansicht des RH war die mechanisch-biologische Anlage als Pilotprojekt der Restmüllbehandlung in Tirol konzipiert. Die Erfüllung der Grenzwerte der Deponieverordnung war von zentraler Bedeutung; die Grenzwerte wären daher als Auflage in der gewerbebehördlichen Betriebsbewilligung festzulegen gewesen.

### Regionale abfallwirtschaftliche Lösungen

- 6.1** Nachdem die Verwirklichung einer zentralen Müllverbrennungsanlage vorerst nicht in Sicht war, regten Abfallwirtschaftsverbände im Jahr 2002 an, die Kompetenz des Landes zur Vorsorge für Deponien und Behandlungsanlagen auf die Gemeinden bzw. Verbände zu übertragen. Diesem Wunsch entsprechend wurde im März 2003 im Zuge einer Novelle zum Tiroler AWG – befristet bis zum 31. Dezember 2005 – für die Verbände und die Landeshauptstadt Innsbruck die Möglichkeit geschaffen, eigene Lösungen zur Behandlung des Restmülls einzubringen.
- 6.2** Das in der Stammfassung des Tiroler AWG enthaltene Ziel einer überregionalen (landesweiten) Organisation der Abfallwirtschaft wurde mit dieser Novelle somit aufgegeben. Entgegen den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Untersuchungsergebnissen wurde damit die Verwirklichung dezentraler und daher ökologisch und ökonomisch als ungünstig qualifizierter Lösungen ermöglicht. Dabei war – wie bereits erwähnt – im ungünstigsten Fall mit jährlichen Mehrkosten von bis zu 14,65 Mill. EUR im Vergleich zu der als beste Lösung ermittelten zentralen Müllverbrennungsanlage zu rechnen.





Realisierung der Abfallvorbehandlung

BMLFUW

Abfallwirtschaftskonzept im Land Tirol

**7.1** Der Abfallwirtschaftsverband Unterland, der Abfallbeseitigungsverband Innsbruck Land und die Innsbrucker Kommunalbetriebe Aktiengesellschaft machten von der Möglichkeit, eigene Lösungsvorschläge einzubringen, gemeinsam Gebrauch; sie legten im Dezember 2003 ein Konzept über die Errichtung einer mechanisch-biologischen Anlage am Standort der Deponie A vor. Mit einer Novelle zum Tiroler Abfallwirtschaftskonzept wurde die geplante Anlage für die Abfallentsorgung der Landeshauptstadt Innsbruck und der Bezirke Innsbruck-Land und Schwaz vorgesehen.

Das im April 2005 vorgelegte Einreichprojekt war auf eine Kapazität von 116.000 t/Jahr ausgelegt. Bei der dem Konzept zugrunde liegenden Planung wurden neben den Abfällen aus obigem Einzugsgebiet auch jene aus den Bezirken Imst und Landeck einschließlich der Gemeinde Sölden sowie aus zwei Gemeinden des Bezirkes Reutte berücksichtigt.

**7.2** Der RH wies darauf hin, dass das eingereichte Projekt am Standort der Deponie A nicht die optimale Lösung gemäß dem Gutachten zur „Restmüllbehandlung Tirol“ vom Februar 2003 war. Nach Meinung des RH war der gewählte Standort auch mangels Bahnanschlusses als ungünstig zu beurteilen.

Der RH anerkannte das Bestreben, den Einzugsbereich der geplanten mechanisch-biologischen Anlage zu erweitern. Er regte an, die Möglichkeit der Einbeziehung der Abfälle aus den Bezirken Kufstein und Kitzbühel (35.000 t/Jahr) zu prüfen. Dies wäre nach Ansicht des RH ein wesentlicher Schritt in Richtung der Verwirklichung einer überregionalen Lösung, wie sie in der zitierten Studie vorgeschlagen wurde.

Gemeinden des Seefelder Plateaus

**8.1** Die im „Abfallbeseitigungsverband der Region 10“ vereinten Gemeinden des Seefelder Plateaus waren entsprechend dem Tiroler Abfallwirtschaftskonzept zur Übergabe der Abfälle an die Deponie A verpflichtet. Abweichend vom rechtlich vorgesehenen Entsorgungsweg errichtete der genannte Verband im Herbst 2003 ein Zwischenlager in Leutasch.

Er verbrachte weiters die Abfälle im Ausmaß von rd. 3.000 t/Jahr auf Basis eines zehn Jahre laufenden Vertrages in eine thermische Anlage eines anderen Bundeslandes. Diese Vorgangsweise war Gegenstand einer Reihe von Verfahren, die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH noch nicht abgeschlossen waren.

## Realisierung der Abfallvorbehandlung

Vom Abfallbeseitigungsverband wurde die gewählte Vorgangsweise damit begründet, dass es in Tirol keine ökologisch und ökonomisch zufriedenstellende landesweite Entsorgungslösung gebe. Die gewählte Form der Abfallentsorgung würde zudem die Anwendung eines ökologisch höherwertigen Verfahrens (Verbrennung im Vergleich mit unbehandelter Deponierung) zu geringeren Kosten ermöglichen.

- 8.2** Der RH wies auf die geltende Rechtslage hin. Die durch vermeidbare Verfahren gebundenen, aus öffentlichen Mitteln finanzierten Ressourcen könnten wirkungsvoller zur Problemlösung eingesetzt werden.

Nach Ansicht des RH unterstrichen die beschriebenen Umstände die Notwendigkeit der raschen Verwirklichung einer landesweiten, ökologisch und ökonomisch tragfähigen Lösung im Bereich der Tiroler Abfallwirtschaft.

### Bezirk Reutte

- 9.1** Für die Abfallentsorgung im Bezirk Reutte war ursprünglich die Errichtung der Deponie Reutte Bannwald geplant. Wie bereits im Bericht des Landesrechnungshofes Tirol ausgeführt wurde, verhinderten Verzögerungen im wasserrechtlichen Bewilligungsverfahren eine Verwirklichung dieses Projekts. Dieses war aus Sicht der Fachabteilung wegen der erforderlichen Vorbehandlung der Abfälle nunmehr überholt und sollte nicht mehr weiterverfolgt werden.

Als Übergangslösung war die Nutzung der Deponie A vorgesehen. Ausgenommen waren jene Gemeinden, die ihre Abfälle entsprechend der EG-Verbringungsverordnung\* zur thermischen Verwertung in die Bundesrepublik Deutschland verbrachten. Dies traf auf alle Gemeinden des Bezirkes mit Ausnahme der Marktgemeinde Reutte zu.

\* Verordnung 93/259/EWG des Rates vom 1. Februar 1993 zur Überwachung und Kontrolle der Verbringung von Abfällen in der, in die und aus der Europäischen Gemeinschaft

- 9.2** Nach Ansicht des RH ging das Tiroler AWG von einer Entsorgungsaутarkie der Tiroler Abfallwirtschaft aus. Dieser Zielsetzung folgend wäre der Bezirk Reutte nach Möglichkeit dem Entsorgungsbereich der am Standort der Deponie A geplanten mechanisch-biologischen Anlage zuzuordnen gewesen. Der Umstand hätte bei der Bemessung der Kapazität der Anlage berücksichtigt werden müssen.

Der RH erachtete es als nicht zweckmäßig, die Gestaltungsmöglichkeit des Landes durch das Zulassen von Abfallexporten einzuengen. Grundsätzlich sollte versucht werden, durch die Schaffung und Auslastung größerer Anlagenkapazitäten die Einheitspreise für die Abfallbehandlung und damit die für die Bevölkerung anfallenden Gebühren niedrig zu halten.

Ausschreibung der thermischen Restabfallbehandlung

- 10.1** Trotz Erstreckung der Frist der Verpflichtung zur Vorbehandlung der Abfälle bis zum 31. Dezember 2008 verblieb nach dem Scheitern der Realisierung einer überregionalen Müllverbrennungsanlage nur wenig Zeit zur Verwirklichung einer alternativen Problemlösung auf Landesebene. Auf Initiative des zuständigen Mitgliedes der Landesregierung wurde daher im Jänner 2003 unter Beiziehung eines externen Beraters mit der Ausarbeitung der Ausschreibungsunterlagen für eine thermische Abfallbehandlung außerhalb Tirols begonnen.

Diese Arbeiten wurden durch die Tatsache erschwert, dass die Abfallmengen von der nicht abzusehenden Verwirklichung regionaler Behandlungslösungen abhingen und damit nicht definiert werden konnten. Nachdem abzusehen war, dass aufgrund der Novelle 2004 zum Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (BGBl. I Nr. 43/2004) die bestehenden Deponien ohne Begrenzung der Verfüllmengen bis Ende 2008 benützt werden konnten, wurde die Ausschreibung mit dem Hinweis auf die geänderten politischen Rahmenbedingungen nicht durchgeführt.

- 10.2** Der RH wies darauf hin, dass das Land grundsätzlich die volle Verantwortung für die Errichtung und den Betrieb der nach dem Abfallwirtschaftskonzept erforderlichen öffentlichen Behandlungsanlagen zu tragen hatte. Wie obiges Beispiel zeigte, war es in seinen diesbezüglichen Dispositionsmöglichkeiten durch die Zulassung regionaler Entsorgungslösungen wesentlich eingeschränkt.

Der RH bemängelte, dass die Ausschreibung nicht weiter verfolgt wurde, obwohl trotz der Fristerstreckung für das Ablagerungsverbot unbehandelter Abfälle dringender Handlungsbedarf bestand. Ein verbindliches Konzept für eine gesicherte Abfallentsorgung nach Ablauf dieser Frist lag nicht vor.

## Übergangsregelungen für die Abfallbehandlung

Erste Erstreckungs-  
verordnung

**11.1** (1) Auf der Grundlage des Wasserrechtsgesetzes 1959<sup>1)</sup> erließ der Landeshauptmann von Tirol im Jahr 2000 eine Verordnung<sup>2)</sup>, mit der die Anpassungsfrist für das Verbot der Deponierung auf Massenabfalldeponien längstens bis zum 31. Dezember 2008 verlängert wurde (Erstreckungsverordnung).

<sup>1)</sup> BGBl. Nr. 215/1959 i.d.g.F.

<sup>2)</sup> LGBl. Nr. 53/2000 vom 26. Juli 2000

Ein wesentlicher Grund für deren Erlassung war die Amortisierung der Investitionen, die im Laufe der 1990er-Jahre zur Anpassung der Deponien an die Ausstattungserfordernisse der Deponieverordnung getätigt wurden. Zudem waren im Jahr 1996 Deponievolumina genehmigt worden (Ahrental, Roppen), deren erste Ausbaustufe bereits eine Verfülldauer bis zum Jahr 2008 und damit die Erlassung einer Erstreckungsverordnung voraussetzten.

Maßgebliche Voraussetzungen für die Verlängerung der Anpassungsfrist waren unter anderem die Einhaltung der Begrenzungen der Verfüllmenge und die bis spätestens 1. Jänner 1997 erfolgte Übernahme der Verpflichtung der Nachsorge für die vom Verbot der Deponierung ausgenommenen Deponien durch das Land.

Hinsichtlich der Erfüllung der letztgenannten Bedingung bestanden zwischen dem Land Tirol und dem BMLFUW Differenzen in der Interpretation des Tiroler AWG. Während das BMLFUW das Vorliegen der Verpflichtung anzweifelte, vertrat das Land die Ansicht, dass diese zum 1. Jänner 1997 sehr wohl gegeben war und auch aktuell aufrecht sei.

Im Zuge der Erlassung der zweiten Erstreckungsverordnung, für die diese Verpflichtung unverändert galt, wurde dieses Thema nicht mehr erörtert; offensichtlich hatte das BMLFUW die Rechtsansicht des Landes Tirol zur Kenntnis genommen.

(2) Nach Auswertung der Daten der Tiroler Landesregierung stellte der RH zudem fest, dass die Mengenbegrenzungen bei allen von der ersten Erstreckungsverordnung erfassten Deponien, die in diesem Zeitraum in Betrieb waren, überschritten wurden.



Übergangsregelungen für die  
Abfallbehandlung

BMLFUW

Abfallwirtschaftskonzept im Land Tirol

- 11.2** Der RH beanstandete, dass das Land Tirol offensichtlich keine Überprüfungen der Einhaltung der gesetzlich geforderten Mengenbeschränkungen vornahm.

Rückblickend hätte die Überschreitung der Verfüllmengen zur Einstellung der Deponierung auf den betroffenen Deponien führen müssen. Das Kontrolldefizit hatte somit zwar dazu beigetragen, einen möglichen „Abfallnotstand“ zu verhindern, aus abfallwirtschaftlicher Sicht waren dadurch aber zusätzliche Mengen in einem ökologisch minderwertigen Verfahren – nämlich ohne Vorbehandlung – entsorgt worden.

- 11.3** *Laut Mitteilung des BMLFUW sei mit der Novelle 2003 zum Tiroler AWG der Wortlaut der Bestimmung über die Haftungsübernahme durch das Land geändert worden; damit sei die Bestimmung „saniert“ worden. Dieser Punkt sei daher in der Stellungnahme des BMLFUW zur zweiten Erstreckungsverordnung nicht mehr aufgegriffen worden.*

- 11.4** Der RH entgegnete, dass zur Beurteilung der Angemessenheit der Übernahme der Verpflichtung für die Nachsorge jener Deponien, die von der Erstreckung des Ablagerungsverbotes betroffen waren, die Rechtslage zum 1. Jänner 1997 heranzuziehen war. Eine nachträgliche Novellierung der bezugnehmenden Textierung des Tiroler AWG konnte an der Gültigkeit der ursprünglichen Einschätzung des BMLFUW nichts ändern.

Zweite Erstreckungs-  
verordnung

- 12.1** Im September 2004 erließ der Landeshauptmann von Tirol auf der Grundlage der Novelle 2004 zum Abfallwirtschaftsgesetz 2002 eine zweite Erstreckungsverordnung, die für öffentliche Deponien im Land Tirol eine Ausnahme vom Verbot der Deponierung von unbehandelten Abfällen festlegte. Dies war erforderlich, weil der Verfassungsgerichtshof 2003 die bestehende Verordnungsermächtigung aufgehoben hatte.

Maßgebliche Bedingung hierfür war die Übernahme der Verpflichtung zur Nachsorge der betroffenen Deponien durch das jeweilige Bundesland vor dem 1. Jänner 1997. Mengenbegrenzungen waren nicht vorgesehen. Weiters waren die Ziele des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002, insbesondere die Prinzipien der Vorsorge und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass unter anderem die Emissionen von Luftschadstoffen und klimarelevanten Gasen so gering wie möglich gehalten werden und Ressourcen (Rohstoffe, Wasser, Energie, Landschaft, Flächen, Deponievolumen) geschont werden.

## Übergangsregelungen für die Abfallbehandlung

Liegen diese Voraussetzungen nicht mehr vor, hat der Landeshauptmann die Verordnung aufzuheben.

Weiters darf der Inhaber einer Deponie, für die eine Erstreckungsverordnung gilt, mit Ausnahme behördlich festgelegter landesübergreifender Entsorgungsbereiche Abfälle mit mehr als fünf Masseprozent organischen Kohlenstoffes nur ablagern, wenn sie im selben Bundesland angefallen sind.

- 12.2** Da eine der Zielvorgaben des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 die Schonung von Deponievolumen ist, kann nach Ansicht des RH eine Erstreckungsverordnung grundsätzlich nicht im Sinne dieses Gesetzes sein. Die Deponierung unbehandelter Abfälle entsprach aus ökologischer Sicht nicht den normierten Zielen der Abfallwirtschaft, weil bei dieser Art der Entsorgung die höchste Belastung hinsichtlich klimarelevanter Gase (speziell Methan) auftritt.

Der RH vermerkte kritisch, dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung – somit mehr als acht Jahre, nachdem die Deponieverordnung in Kraft getreten war – in Tirol nach wie vor ein dramatischer Kapazitätsmangel an Behandlungsanlagen bestand.

Trotz einer entsprechend langen – und für andere Bundesländer auch ausreichenden – Vorlaufzeit war eine ordnungsgemäße Beseitigung der im Land anfallenden nicht gefährlichen Abfälle nur durch Erlassung einer Erstreckungsverordnung möglich. Dies bedeutet, dass die aus ökologischer Sicht ungünstigste Form der Abfallentsorgung bis Ende 2008 weiter betrieben werden wird.

Ein Verstoß gegen die Voraussetzungen der Erstreckungsverordnung führt nach der geltenden Rechtslage zwangsweise zu ihrer Aufhebung. Obwohl sich die Bedingung, nur Abfälle abzulagern, die im selben Bundesland anfallen, an die Deponiebetreiber und nicht an die Behörde richtete, wies der RH darauf hin, dass erhöhter Kontrollbedarf in Hinblick auf die Deponie B gegeben war.

Für diese bestand exklusiv die Berechtigung, Abfälle auch aus dem Ausland und aus anderen Bundesländern zu übernehmen. Der erhöhte Kontrollbedarf war speziell in Hinblick auf die bereits in der Überwachung der Einhaltung der ersten Erstreckungsverordnung vom RH festgestellten Kontrollmängel zu betrachten.

## Abfallwirtschaftskonzept im Land Tirol

Der RH empfahl dem Land, die Einhaltung der Bedingung zu kontrollieren, wonach auf den Deponien Abfälle ausschließlich aus Tirol unbehandelt abgelagert werden dürfen.

- 12.3** *Das BMLFUW teilte zur Klarstellung mit, dass vom Ablagerungsverbot von Abfällen aus anderen Bundesländern und aus dem Ausland Abfälle mit einem Gehalt an organischem Kohlenstoff bis fünf Masseprozent ausgenommen seien.*

### Abfallbehandlung

Sicherstellungen für Deponien

- 13.1** (1) Der Inhaber einer Deponie hatte nach dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002 bis spätestens 1. Jänner 2004 eine angemessene Sicherstellung zur Erfüllung allfälliger Auflagen und Verpflichtungen, insbesondere für die ordnungsgemäße Erhaltung und Stilllegung der Anlage einschließlich der Nachsorge, zu leisten. Als Sicherstellung galt eine finanzielle Sicherheitsleistung oder etwas Gleichwertiges, wie z.B. eine ausreichende Haftungserklärung einer Gebietskörperschaft oder eines Wasser- bzw. Abfallverbandes.

(2) Im Bereich der Bodenaushub- und Baurestmassendeponien lagen nach den Feststellungen des RH entsprechende Sicherheitsleistungen vor. Auch für vier der sechs Massenabfalldeponien lagen ausreichende Haftungen durch Gebietskörperschaften oder Abfallverbände vor.

(3) Für eine von einem privaten Betreiber geführte Deponie konnte keine spezifische Sicherstellung vorgewiesen werden. Bereits der Bescheid aus dem Jahr 1988 über die wasserrechtliche Bewilligung dieser Deponie\* enthielt die Auflage, dass vor Betriebsbeginn der Wasserrechtsbehörde ein Vorschlag über die Höhe einer geeigneten Sicherstellung für die Nachsorgeverpflichtung zu erstatten sei.

\* Bescheid des Landeshauptmannes aus 1986, abgeändert durch die Berufungsentcheidung des BMLF aus 1988

Unter Hinweis auf die im forstrechtlichen Verfahren geleistete Sicherstellung (44.000 EUR) schlug der Deponiebetreiber 1991 vor, von einer Sicherstellung abzusehen bzw. diese auf einen späteren Zeitpunkt zu verlegen. Zur Zeit der Gebarungüberprüfung konnte dem RH keine Erledigung dazu vorgelegt werden.

## Abfallbehandlung

Zur Bemessung einer Sicherstellung verwies der RH auf die vom Betreiber zum 31. Dezember 2001 im Ausmaß von 6,17 Mill. EUR gebildete „Rückstellung für Deponien“, die als Anhaltspunkt dienen könnte.

**13.2** Nach Ansicht des RH war die Auflage hinsichtlich der Sicherstellung für die Nachsorge im Jahr 1986 richtungweisend. Die Verpflichtung dazu wurde erst 1997 durch eine Novelle zum Wasserrechtsgesetz 1959 eingeführt. Der RH bemängelte, dass für die Deponie keine Sicherstellung vorgeschrieben wurde. Aus diesem Versäumnis könnte im ungünstigsten Fall, z.B. bei Insolvenz des Betreibers, die Verpflichtung des Landes zur Nachsorge schlagend werden, ohne dass eine entsprechende Deckung durch die gesetzlich vorgeschriebene Sicherstellung besteht.

**14.1** Für den laufend verfüllten Abschnitt der bereits erwähnten (Massenabfall-)Deponie A bestand zur Sicherstellung der Erfüllung der Bewilligungsaufgaben sowie für die ordnungsgemäße Erhaltung der Deponie eine Haftungserklärung der Stadt Innsbruck.

Eine entsprechend der Rechtslage ab 1. Jänner 2004 vorzusehende Erweiterung der Haftung auf die Kosten der Nachsorge, wie dies das Land z.B. bei Bodenaushubdeponien durchgängig einforderte, lag in diesem Fall nicht vor. Als Orientierungsgröße für den zu erwartenden Umfang der Sicherstellung könnte der Ansatz der diesbezüglichen Rückstellung zum 1. Jänner 2002 in Höhe von 15,10 Mill. EUR herangezogen werden.

**14.2** Der RH empfahl dem Land, die für die Deponie A bestehende Haftungserklärung der Stadt Innsbruck auf die Kosten der Stilllegung und Nachsorge zu erweitern.

**14.3** *Die Tiroler Landesregierung teilte mit, dass zur Zeit ein generelles Konzept betreffend die Anpassung der Sicherheitsleistung für Deponien erarbeitet würde.*



**Tarife**Allgemeine  
Grundlagen

- 15.1** Das Tiroler AWG ging von einer landesweiten Planung aus, welche die erforderlichen öffentlichen Behandlungsanlagen und die zugehörigen Einzugsgebiete definierte. Die Entgelte für die Abfallbehandlung waren in Tarifform festzulegen und bedurften zu ihrer Gültigkeit einer Genehmigung durch die Behörde.

Diese hatte eine Überprüfung hinsichtlich der betriebswirtschaftlichen Angemessenheit und Vergleichbarkeit mit den Tarifen der übrigen Betreiber vorzunehmen. Nähere Ausführungen, wie dabei vorzugehen war, lagen behördlicherseits nicht vor.

Zur Überprüfung der Tarifanträge bestellte die Landesregierung regelmäßig externe Sachverständige. Aufgrund der Vielfalt theoretischer Kalkulationsmodelle kamen diese zu unterschiedlichen Kostenansätzen. Wie der RH im Zuge der Überprüfung einzelner Tarifanträge feststellte, wurde die Struktur der Kalkulation uneinheitlich festgelegt.

- 15.2** Der RH empfahl die Festlegung betriebswirtschaftlicher Grundsätze zur Bemessung der Tarife im Sinne der Gleichmäßigkeit und Voraussehbarkeit des Verwaltungshandelns. Allgemein wäre der Tarifikalkulation eine Plankostenrechnung zugrunde zu legen. Der Ansatz der Plankosten wäre durch Istkosten nachzuweisen, wobei ein Ausgleich erheblicher Abweichungen von der Planrechnung in künftigen Perioden jedenfalls vorzusehen wäre.

- 16.1** Zur finanziellen Absicherung einer ordnungsgemäßen Betriebsführung sah die EU-Richtlinie über Abfalldeponien\* Maßnahmen vor, die sicherstellen, dass die von den Deponiebetreibern in Rechnung gestellten Entgelte alle Kosten für die Errichtung und den Betrieb einschließlich der finanziellen Sicherheitsleistung sowie der geschätzten Kosten für die Stilllegung und die Nachsorge der Deponien enthalten. Die Richtlinie war bis zum 16. Juli 2001 in einzelstaatliches Recht zu übernehmen.

\* 1999/31/EG des Rates vom 26. April 1999

- 16.2** Mit der Verpflichtung zur Festlegung von Tarifen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen, wie sie das Tiroler AWG vorsah, war diese Anforderung grundsätzlich erfüllt. Eine Kontrolle der tatsächlichen Vorschreibung der genehmigten Tarife war allerdings nicht vorgesehen.

## Tarife

Nach Ansicht des RH erfordern Aussagen über den finanziellen Status der Deponiebetreiber und damit über die Zielerreichung ein entsprechendes Monitoring. Dies könnte z.B. in Form der verpflichtenden Vorlage einer Nachkalkulation, in der auch die Anwendung der Tarife offen zu legen wäre, erfolgen.

### Tarifverfahren Deponie B

- 17.1** Für die Ablagerung von Abfällen auf der Deponie B wurde ab Jänner 2004 ein Basistarif in Höhe von 196 EUR/t ohne Abgaben genehmigt, was einer Tariferhöhung von 23 % entsprach.
- 17.2** Wie der RH feststellte, lag der aktuelle Tarif wesentlich über jenen der übrigen Deponiebetreiber (z.B. Deponie A 132,20 EUR/t) und auch wesentlich über den Einheitspreisen, die für höherwertige Behandlungsverfahren – z.B. die thermische Abfallbehandlung – zu entrichten waren.
- 18.1** Die Tarifiermittlung gestaltete sich insofern relativ aufwendig, als auf der Deponie B auch Abfälle, die außerhalb des Einzugsgebietes angefallen waren, abgelagert wurden. Für diese kam der Tarif nicht zur Anwendung. Eine vertragliche Aufteilung der vorgehaltenen Deponiekapazität auf diese beiden Bereiche wurde nicht vorgenommen.

Wie bereits der Landesrechnungshof Tirol festgestellt hatte, wurden die Fixkosten – sie machten mit 136 EUR/t rd. 70 % des Tarifes aus – zur Gänze den geplanten Mengen aus dem Einzugsbereich angelastet. Obwohl diese Vorgangsweise in den Tarifverfahren 1999 und 2003 vom bestellten Sachverständigen kritisch gesehen worden war, wurde sie in den Grundzügen beibehalten.

- 18.2** Nach Ansicht des RH hätte der Teil der Kapazität der Anlage, der zur Erfüllung der nach dem Tiroler AWG festgelegten Aufgaben notwendig war, vertraglich vereinbart und der Kalkulation zugrunde gelegt werden müssen.

Nach Schätzung des RH wäre etwa die Hälfte der Fixkosten den Mengen, die von außerhalb des Einzugsgebietes stammten, zuzurechnen gewesen. Die praktizierte weitgehende Bedeckung der Fixkosten aus dem Abfallaufkommen des Einzugsgebietes war somit sachlich nicht begründet. Dadurch war die Gefahr einer nach dem Beihilfenrecht der EU unzulässigen Quersubventionierung gegeben.

Zudem begünstigte diese Preispolitik die Ablagerung unbehandelter Abfälle zu Lasten ökologisch höherwertiger Verfahren der Abfallbehandlung in einer aus Sicht der Nachhaltigkeit nicht wünschenswerten Weise.

- 19.1** Ein wesentlicher Faktor für die eingangs dargestellte erhebliche Tarifierhöhung lag darin begründet, dass der Kalkulation ein um rd. 8.000 t/Jahr oder 27 % vermindertes Mengengerüst – dieses resultierte aus dem Entfall der in der mechanisch-biologischen Anlage in Kufstein behandelten Abfälle – zugrunde lag. Nach überschlägiger Berechnung wirkte sich dieser Umstand mit einer Erhöhung von 42 EUR/t auf den Tarif aus.
- 19.2** Der RH war der Ansicht, dass der durch die verminderte Basis bedingte erhebliche Anstieg des Tarifes die erforderliche Vergleichbarkeit mit den übrigen Tarifen gefährdete. Der Ausfall an Erlösen war seiner Ansicht nach zu hoch, um von den verbleibenden Ablieferungspflichtigen des Einzugsgebietes übernommen zu werden. Mengenverschiebungen dieser Größenordnung hätten nach Meinung des RH einen überregionalen Ausgleich der verlorenen Kosten erfordert.

Tarifverfahren mechanisch-biologische Anlage in Kufstein

- 20.1** Im Jahr 2000 wurde der Betreiber der mechanisch-biologischen Anlage Kufstein aufgefordert, einen Tarifantrag einzubringen.

Da wegen der Betriebsweise der Anlage – entgegen der ursprünglichen Planung – keine zu deponierende Abfallfraktion anfiel, entstand mit einem Deponiebetreiber ein Rechtsstreit über die nunmehr fehlenden Ablagerungsmengen. Deswegen lagen auch zur Zeit der Gebarungsüberprüfung für die mechanisch-biologische Anlage weder ein Vertrag mit dem Land Tirol über den Betrieb der Anlage noch ein genehmigter Tarif vor.

- 20.2** Wie der RH feststellte, hatte der Entfall der zu deponierenden Abfallmengen deutliche Auswirkungen auf den Tarif der Deponie B, der sich dadurch nach einer überschlägigen Berechnung des RH um etwa 28 % erhöhte. Die behördliche Sicherstellung angemessener Tarife konnte nicht wahrgenommen werden. Die Dauer des tariflosen Zustandes war nicht absehbar, weil sie von der Abwicklung der anhängigen Verfahren bestimmt wurde.

### **Sammlung und Verwertung biogener Abfälle**

**21.1** Nach dem Tiroler Abfallwirtschaftskonzept waren kompostierfähige Abfälle – ausgenommen bei Eigenkompostierung – zwecks stofflicher Verwertung getrennt zu sammeln und von den Gemeinden in die hierfür bestimmten Kompostieranlagen abzuführen. In Tirol wurden im Jahr 2003 bei den Kompostier- und Biogasanlagen 63.140 t biogene Abfälle einschließlich Strauchschnitt und betrieblicher Mengen angeliefert. Dies entsprach einer spezifischen Bioabfallmenge von etwa 59 kg/Einwohner und Jahr, was unter Berücksichtigung der Nächtigungen im Fremdenverkehr dem österreichischen Durchschnitt entsprach.

Das Land unterstützte die Gemeinden durch die Erarbeitung praxisbezogener Leitlinien für die Bioabfallbewirtschaftung.

Der Anteil an Eigenkompostierern lag im ländlichen Raum zwischen 63 % und 73 % sowie in städtischen Gemeinden bei etwa 30 %. Kleingemeinden ohne Tourismus wiesen in Einzelfällen flächendeckend Eigenkompostierung auf.

Im Rahmen einer Erhebung wurde festgestellt, dass die Eigenkompostierung in vielen Fällen nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Zur Stärkung des Bewusstseins der Haushalte hinsichtlich getrennter Sammlung und Kompostverwertung wurde eine Informationskampagne unter finanzieller Beteiligung des Landes in Höhe von maximal 50.000 EUR gestartet.

**21.2** Der RH anerkannte die Erarbeitung praxisbezogener Handlungsanleitungen für die Gemeinden zur Einrichtung einer getrennten Sammlung für kompostierbare Abfälle. Er regte jedoch an, den Haushalten im Zuge der Informationskampagne auch Informationen zur ordnungsgemäßen Eigenkompostierung zu bieten.

Weiters empfahl er, in Gemeinden ohne getrennte Bioabfallsammlung die Qualität der Eigenkompostierung zu überprüfen sowie erforderlichenfalls auf die Einrichtung einer getrennten Bioabfallsammlung und -behandlung – eventuell in Kooperationen mit benachbarten Gemeinden – hinzuwirken.

**Abfallwirtschaftliche Daten**

**22.1** Seit 1995 wurden die abfallwirtschaftlichen Daten durch das Land elektronisch erfasst und gewartet. Die Betreiber der Behandlungsanlagen hatten die Daten auf Grundlage der Bewilligungsbescheide zur Verfügung zu stellen.

Parallel dazu bestand auf der Grundlage des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 eine diesbezügliche Meldepflicht direkt an das BMLFUW ohne Einbindung der Landesstellen. Dabei waren sowohl die Stammdaten der Abfallsammler und –behandler<sup>1)</sup> als auch Bewegungsdaten<sup>2)</sup> zu übermitteln. Die Daten der beiden Systeme wichen sowohl hinsichtlich der Stamm- als auch der Bewegungsdaten voneinander ab.

<sup>1)</sup> Zu den Stammdaten zählen Name, Sitz und Identifikationsnummer des Unternehmens und der Standorte, Umfang der Berechtigung für die Sammlung und Behandlung, Anlagentyp und Behandlungsverfahren, Kapazitäten und von der Anlagengenehmigung umfasste Abfallarten.

<sup>2)</sup> fortlaufende Aufzeichnungen zu Art, Menge, Herkunft und Verbleib der Abfälle

**22.2** Der doppelte Datenerfassungs- und Wartungsaufwand widersprach einer effizienten Verwaltungsführung. Die beim Land vorliegenden Daten sollten vielmehr über eine Schnittstelle in das System des Bundes übernommen werden. Dies entspräche der Zielsetzung des beim Bund eingerichteten Elektronischen Datenmanagementsystems in der Abfallwirtschaft, die eine Anbindung an IT-Lösungen der Bundesländer vorsieht.

**22.3** *Das BMLFUW teilte im Zuge einer umfassenden Erörterung des Elektronischen Datenmanagements mit, dass die Übernahme von Daten aus den Landesregistern geprüft worden sei; aufgrund der unterschiedlichen Inhalte sei jedoch eine Übernahme nicht möglich gewesen.*

**Rotteballendeponie in Pill**

**23.1** Die unter der Bezeichnung T7 als Altlast mit der Priorität 2 ausgewiesene Altablagerung ging auf die im Zeitraum 1973 bis 1990 betriebene Rotteanlage in Pill zurück, in der unter anderem Hausmüll aus den Bezirken Schwaz, Innsbruck-Land und Kufstein verarbeitet worden war. Die relativ große Reaktionsfähigkeit der Ablagerungen führte zu Deponiegasentwicklungen und einer erheblichen Schadstoffbelastung des Grundwassers.

## Rotteballendeponie in Pill

Mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom Oktober 2002 fanden die bereits im Jahr 1988 zur Behebung der Missstände eingeleiteten wasserrechtlichen Verfahren insofern ihren Abschluss, als die dem Betreiber vom BMLFUW letztinstanzlich bis 30. Juni 2004 aufgetragene Verpflichtung zur Entfernung der Ablagerungen als zu Recht bestehend erkannt wurden. Die hierfür vom Verursacher zu tragenden Kosten schätzte man auf 92,66 Mill. EUR.

In weiterer Folge verstarb der Verpflichtete. Hinsichtlich der Durchsetzbarkeit der Bescheidaufgabe gegen den Nachlass bestanden zwischen der Fachabteilung des Landes und dem BMLFUW unterschiedliche Rechtsauffassungen. Letztlich wurde in Entsprechung der Fachmeinung des BMLFUW von einer Vollstreckung Abstand genommen.

Für die Verwirklichung der nunmehr im Auftrag des Landes alternativ ausgearbeiteten Variante einer Sicherung der Altlast war an Stelle der für eine Sanierung zuletzt geschätzten Kosten in Höhe von 205 Mill. EUR lediglich mit Kosten von 21,2 Mill. EUR zu rechnen.

Die Fachabteilung verfasste Anfang Jänner 2005 einen Regierungsantrag, demzufolge das Land Tirol die Sicherung der Altlast übernimmt und sich unter der Bedingung einer 80 %igen Förderung aus Mitteln des Altlastensanierungsfonds an der Finanzierung beteiligt. Der Regierungsbeschluss sollte noch im selben Monat gefasst werden.

- 23.2** Der RH vertrat die Ansicht, dass der gewählten Vorgangsweise aus ökologischer Sicht der Vorzug gegenüber einer Fortführung der Ersatzvornahme mit ungewissem Ausgang und wahrscheinlich erheblichen Verzögerungen zu geben war. Die Reduzierung der Abgabe von Treibhausgasen in die Atmosphäre und die Verminderung der Kontamination des Grundwassers rechtfertigten auch den Einsatz von Landesmitteln.

Wie der RH allerdings feststellte, lag entgegen der Dringlichkeit der Angelegenheit bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch kein Beschluss der Landesregierung vor, wodurch die weitere Projektabwicklung gehemmt war. Der RH regte an, umgehend die Grundlage für eine zügige Weiterführung des Projekts zu schaffen.

- 23.3** *Das BMLFUW teilte ergänzend mit, dass seine Rechtsauffassung auf der Übertragung des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. Juni 2000, Zl. 99/07/0178, auf diesen Fall beruht habe.*

**Sonstige****Feststellungen**

- 24** Weitere Feststellungen des RH betrafen die Abfallentsorgung im Bezirk Lienz, das Tarifverfahren in Sölden, stofflich verwertbare Anteile im Restmüll, betriebliche Abfälle und die Beauftragung eines Ziviltechnikers im Zusammenhang mit der Sicherung der Altlast in Pill.

**Schluss-****bemerkungen**

- 25** Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen an das Land Tirol hervor:

(1) Die Möglichkeit einer Erweiterung des Einzugsbereiches der geplanten mechanisch-biologischen Anlage am Standort der Deponie A sollte geprüft werden, um eine Annäherung an eine überregionale Lösung der Abfallbehandlung zu erreichen.

(2) Die Einhaltung der Bedingung, wonach auf den Deponien Abfälle ausschließlich aus Tirol unbehandelt abgelagert werden dürfen, wäre zu kontrollieren.

(3) Bei der Deponie A sollte die Haftungserklärung der Stadt Innsbruck um die Sicherstellung für die Kosten der Stilllegung und der Nachsorge erweitert werden.

(4) Es sollten betriebswirtschaftliche Grundsätze, nach welchen die Tarifbemessung vorzunehmen ist, festgelegt werden.





## Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit

### Arbeitsmarktservice Wien

Im Jahr 2002 führte das Arbeitsmarktservice Wien (AMS Wien) eine grundlegende Reorganisation durch. Obwohl von 2000 bis 2004 ein Rückgang des Wirtschaftswachstums in Wien von 3,4 % auf 2 % und ein Anstieg der Arbeitslosenquote von 7,2 % auf 9,8 % zu verzeichnen waren, konnte die durchschnittliche Dauer der Arbeitslosigkeit für den einzelnen Kunden verkürzt werden.

Der Anteil der durch das AMS Wien besetzten offenen Stellen an allen durch Unternehmen erfolgten Stellenbesetzungen lag aber noch immer weit unter den Vergleichszahlen der übrigen Landesgeschäftsstellen.

#### Kurzfassung

Schwerpunkt der Reorganisation war die Einführung eines 3-Zonen-Modells, das bei der Kundengruppe Arbeitssuchende die Betreuung verbessern sollte. Der RH überprüfte bei drei regionalen Geschäftsstellen die durchgeführte Umstellung auf das 3-Zonen-Modell (Info-, Service- und Beratungszone):

- Die Infozone war, neben der Erteilung von grundsätzlichen Informationen und Auskünften, mit der Kundensteuerung zur Service- und Beratungszone betraut.
- Zum Aufgabengebiet der Servicezone, als erste Betreuungsstufe, zählten sämtliche Leistungsagenden (beispielsweise Ermittlung des Arbeitslosengeldes) sowie die Stellenvermittlung, die Erstberatung und die Zuweisung zu Maßnahmen mit geringem Weiterqualifizierungsbedarf. Nach maximal 90 Tagen waren die Kunden in die Beratungszone weiterzuleiten.
- In der Beratungszone sollten durch individuelle Beratungsgespräche eventuelle Defizite der Arbeitssuchenden ermittelt und diese durch problemgerechte Auswahl von Weiterbildungsmaßnahmen abgebaut werden. Darüber hinaus waren Vermittlungen durchzuführen und die Kunden zu Eigeninitiativen anzuhalten.

## Kurzfassung

Der vom AMS beabsichtigten verbesserten Kundenorientierung wurde mit dieser Reorganisation Rechnung getragen. Defizite waren in einzelnen Bereichen, vornehmlich im Führungsverhalten des mittleren Managements, vorhanden.

### Zur Infozone:

- In den durch den RH überprüften drei regionalen Geschäftsstellen befanden sich die Infozonen sowohl im Erdgeschoss als auch im ersten bzw. zweiten Stock. Das bestehende Kundenleitsystem ließ es für den Kunden nur erschwert zu, die Infozone als erste Anlaufstelle zu erkennen.
- Die Anzahl der für diese Zone zur Verfügung stehenden Planstellen im Verhältnis zu den ihr übertragenen Aufgaben war zu hoch.

### Zur Servicezone:

- In den regionalen Geschäftsstellen des AMS Wien bildeten die Servicezonen eine Schwachstelle, weil sie der Beratung und Vermittlung nicht entsprechend ihrer Aufgabenstellung nachkamen. Für die Beratung und Vermittlung standen nur 25 % der Ressourcen zur Verfügung, die restlichen 75 % entfielen auf Leistungsagenden.
- Die Servicezonen waren im Gegensatz zu den anderen Zonen nur vormittags geöffnet. Dies verhinderte eine optimale Kundensteuerung und die gleichmäßige Verteilung des Arbeitsanfalls auf den ganzen Arbeitstag.
- Die Betreuung der Kunden erfolgte in Teams, bestehend aus jeweils drei Mitarbeitern. Die Mitarbeiter der jeweiligen Teams waren überwiegend in einem Zimmer ohne räumliche Trennung untergebracht; dadurch litten sowohl die Qualität der Datenerfassung als auch die Intimsphäre der Kunden.
- Eine fixe Zuteilung der Kunden zu einem Berater bestand nicht. Wiederbestellungstermine wurden zwar mit fixem Datum, aber ohne Angabe einer bestimmten Uhrzeit vergeben.

#### Zur Service- und Beratungszone:

- Die Zusammenarbeit zwischen Service- und Beratungszone in den drei überprüften regionalen Geschäftsstellen war mangelhaft. Insbesondere in diesem Bereich traten Führungsschwächen leitender Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen auf, die sich auf die Beratungs- und Vermittlungserfolge auswirkten.
- Die hohe Anzahl an Arbeitssuchenden in der Beratungszone ergab sich auch daraus, dass es in der Servicezone nicht gelang, die neuen Arbeitssuchenden frühzeitig zu vermitteln.
- Eine im Jahr 2004 durchgeführte Kundenanalyse ergab, dass in den Wiener Geschäftsstellen nur rd. 36 % der Kunden die Erstellung und Ausarbeitung eines Betreuungsplans wahrgenommen hatten.
- Weiters hielten im Bereich der Servicezone bis zu 20 % und im Bereich der Beratungszone bis zu 25 % der Kunden die vereinbarten Termine mit dem AMS nicht ein.

#### Service für Unternehmen:

- Im Gegensatz zum Service für Arbeitssuchende, das nunmehr nach regionalen Gesichtspunkten organisiert wurde, blieb die Organisationseinheit Service für Unternehmen einer regionalen Geschäftsstelle jeweils für bestimmte Branchen zuständig.
- Durch die branchenmäßige Organisation traten bei der Akquisition offener Stellen und bei der Großkundenbetreuung Schwächen auf.
- Auch verursachte die gleichzeitige branchenmäßige und regionale Organisation einen nicht zu rechtfertigenden hohen Koordinationsaufwand.

Kenndaten zum Arbeitsmarktservice Wien					
Rechtsgrundlage	Arbeitsmarktservicegesetz, BGBl. Nr. 313/1994 i.d.g.F.				
Rechtsform	Dienstleistungsunternehmen des öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit				
Aufgaben	Durchführung der Arbeitsmarktpolitik des Bundes				
	2000	2001	2002	2003	2004
	in Mill. EUR				
Gesamtausgaben	656,95	717,88	879,62	993,02	1.099,21
Leistungen nach dem Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977	463,34	500,51	647,94	745,31	857,70
Ausgaben für arbeitsmarktpolitische Maßnahmen	150,06	168,60	177,78	197,29	199,50
Personalaufwand	34,21	35,45	37,14	39,47	42,01
	Anzahl				
Planstellen	917,50	918,86	924,29	942,38	981,90

### Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von April bis Mai 2005 die Gebarung des Arbeitsmarktservice Wien (AMS Wien). Schwerpunkt der Überprüfung war die im Jahr 2002 durchgeführte Neuorganisation des AMS Wien und deren Auswirkungen auf dessen Leistungsfähigkeit.

Die Überprüfung erfolgte am Sitz der Landesgeschäftsstelle des AMS Wien und in den regionalen Geschäftsstellen Dresdner Straße, Hietzinger Kai und Geiselbergstraße. Zusätzlich wurden Informationen beim Arbeitsmarktservice Oberösterreich (AMS Oberösterreich) eingeholt.

Zu dem im Oktober 2005 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das Arbeitsmarktservice Österreich (AMS Österreich) im November 2005 Stellung. Der RH verzichtete auf eine Gegenäußerung.

## Allgemeines

Besonderheiten  
des Arbeitsmarktes  
in Wien

- 2.1** Nach den Feststellungen des RH und einer vom AMS beauftragten Studie aus dem Jahr 2003 zufolge wies der Wiener Arbeitsmarkt – verglichen mit jenem in den anderen Bundesländern – unter anderem folgende Besonderheiten auf:
- Der Strukturwandel der letzten Jahre führte zu einem Schrumpfungsprozess in traditionellen Zweigen, wie beispielsweise der Sachgütererzeugung, dem ein Wachstum vor allem im Dienstleistungssektor gegenüberstand.
  - Die Personalreduktionen im öffentlichen Dienst betrafen Wien überproportional.
  - Der durch die Arbeitslosigkeit erzeugte soziale Druck war durch die Anonymität für den Einzelnen geringer.
  - Der Anteil der Notstandshilfebezieher und jener der Arbeitssuchenden mit geringerem Bildungsniveau war überdurchschnittlich hoch.
  - Die Anzahl der Arbeitssuchenden, die eine Zusage hatten, innerhalb von drei Monaten wieder eingestellt zu werden (Einstellzusage), lag eindeutig unter dem Durchschnitt der übrigen Bundesländer.
  - Der Anteil von Personen ausländischer Herkunft war überdurchschnittlich hoch. Zusätzlich sah sich Wien mit einer großen Zahl von jungen Migrant\*innen der zweiten Generation konfrontiert, die besonders große Schwierigkeiten am Arbeitsmarkt hatten.
  - Die Verlegung des Wohnsitzes unter Beibehaltung des Wiener Beschäftigungsortes vor allem höher qualifizierter Arbeitnehmer\*innen in das Wiener Umland führte zu einer hohen Quote an Einpendlern.
- 2.2** Der RH bemerkte, dass einzelne dieser Faktoren zwar auch in den anderen Bundesländern die Arbeitsmarktlage beeinflussten, jedoch in ihrer Gesamtheit nur am Wiener Arbeitsmarkt auftraten. Die Arbeitsmarktverhältnisse in Wien waren daher nur bedingt mit jenen der anderen Bundesländer vergleichbar.

## Allgemeines

### Beschreibung des 3-Zonen-Modells

- 3 Die Initiative zur Reorganisation des AMS ging im Jahr 1998 von der Bundesgeschäftsstelle des AMS Österreich aus. Sie beauftragte einen Unternehmensberater mit der Erstellung eines Organisationsmodells. Dieses wurde unter der Bezeichnung „3-Zonen-Modell“ ab Herbst 1999 in sechs österreichweit ausgewählten regionalen Geschäftsstellen probeweise eingeführt. Von 2002 bis 2004 erfolgte die Umstellung der übrigen regionalen Geschäftsstellen.

Die Ziele innerhalb der Kundengruppe Arbeitssuchende waren eine

- Segmentierung der Kunden,
- Verwirklichung des One-Stop-Shop-Prinzips (Integration der Dienstleistungen: Versicherungsleistungen, Beratung, Vermittlung),
- Optimierung des Ressourceneinsatzes (gleichmäßige Personalauslastung),
- bessere Kunden- und Terminsteuerung sowie
- Verringerung von Schnittstellen.

Zu diesem Zweck wurde die Organisationseinheit Service für Arbeitssuchende in die drei Bereiche Infozone, Servicezone und Beratungszone untergliedert.

Dabei hatte die Infozone die Aufgabe, den Kunden grundsätzliche Informationen und Auskünfte zu erteilen. Zusätzlich war sie unter anderem auch für die Ausgabe von Krankenscheinen und die Kundensteuerung zur Service- bzw. Beratungszone zuständig.

Zum Aufgabengebiet der Servicezone zählten sämtliche Leistungsagenden (beispielsweise Ermittlung des Arbeitslosengeldes und der Notstandshilfe) sowie die Stellenvermittlung, die Erstberatung und die Zuweisung zu Maßnahmen mit geringem Weiterqualifizierungsbedarf. Nach maximal 90 Tagen waren die Kunden in die Beratungszone weiterzuleiten.

In der Beratungszone sollten durch individuelle Beratungsgespräche eventuelle Defizite der Arbeitssuchenden ermittelt und diese durch problemgerechte Auswahl von Weiterbildungsmaßnahmen abgebaut werden. Darüber hinaus waren Vermittlungen durchzuführen und die Kunden zu Eigeninitiativen anzuhalten. Die Servicezone blieb in Leistungsangelegenheiten weiterhin auch für Kunden der Beratungszone zuständig.

Die größte organisatorische Änderung betraf die Servicezone, in der die ehemaligen Bereiche Service für Versicherungsleistungen sowie Beratungs- und Vermittlungsservice in einer Abteilung zusammengefasst wurden. Diese Umstellung erforderte einen zusätzlichen Schulungsbedarf, weil nunmehr die Mitarbeiter der Servicezone beide Aufgabengebiete abzudecken hatten.

#### Neuorganisation des AMS Wien

- 4 Im AMS Wien erfolgte die Umstellung aller Geschäftsstellen auf das 3-Zonen-Modell zum Stichtag 11. Februar 2002. Gleichzeitig wurden die Geschäftsstellen von einer branchenmäßigen Organisation auf eine nach dem Wohnsitz der Kunden ausgerichtete, bezirkweise zusammengefasste örtliche Zuständigkeit umgestellt (Regionalisierung). Dazu wurden bestehende Geschäftsstellen aufgelassen und neue gegründet.

In Anpassung an das 3-Zonen-Modell wurde das wienspezifische „Arbeitsmarktservice Versicherungsdienste“ aufgelöst und sein Aufgabengebiet in die regionalen Geschäftsstellen übertragen.

Im Personalbereich wurden zuerst die Führungskräfte für die neuen regionalen Geschäftsstellen bestellt, anschließend erfolgte die Zuteilung der Mitarbeiter auf die neuen Standorte. Gleichzeitig nahm das AMS Wien die Wiener ServiceLine in Betrieb, über die seither der Telefonverkehr gesteuert wurde.

#### Effizienzvergleich 2000 bis 2004

- 5 Der RH überprüfte anhand verschiedener Kriterien und Kennzahlen, ob es dem AMS Wien von 2000 bis 2004 gelang, seine Effektivität und somit Effizienz zu steigern sowie dadurch seine Aufgaben besser zu erfüllen. Er wählte hierfür den direkten Vergleich der Jahre 2000 und 2004, weil die Jahre 2002 und 2003 durch die Umorganisation im Service für Arbeitssuchende für Vergleiche nicht geeignet waren.

Die Schwierigkeiten eines derartigen Vergleiches ergaben sich aus der sehr unterschiedlichen Wirtschaftslage dieser beiden Jahre. So lag beispielsweise im Jahr 2000 das Wirtschaftswachstum bei 3,4 %, im Jahr 2004 bei etwa 2 %. Gleichzeitig stieg die Arbeitslosenquote in Wien von 7,2 % auf 9,8 %.

## Effizienzvergleich 2000 bis 2004

- 6.1** Die negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wirkten sich direkt auf das AMS Wien aus. Die ihm gemeldeten offenen Stellen gingen um über 34 % zurück; die durchschnittliche Anzahl vorgemerakter Arbeitssuchender erhöhte sich um über 37 %. Der Anteil der Personen, die sich in Schulungen befanden, stieg um beinahe 52 % an.

Die Anzahl der vorgemerkten Langzeitarbeitslosen blieb aber unverändert, weil das AMS Wien die von Langzeitarbeitslosigkeit bedrohten Kunden Schulungsmaßnahmen zuwies, um deren Übertritt in die Langzeitarbeitslosigkeit zu verhindern.

Das AMS maß den Arbeitsanfall unter anderem durch Vergleich der gewichteten Belege\*, die um mehr als 42 % (von 2,5 Mill. auf über 3,5 Mill.) anstiegen. Der Anteil der vollbeschäftigten Mitarbeiter in der Service- und Beratungszone erhöhte sich im Jahr 2004 um 12 % gegenüber jenem im Beratungs- und Vermittlungsservice bzw. Arbeitsmarktservice Versicherungsdienste im Jahr 2000.

\* Mit dieser Kennzahl wurde jeder Erledigung (beispielsweise Bescheide über Arbeitslosenentgelt oder Notstandshilfe, Ausstellen von Krankenscheinen) eine bestimmte Gewichtung je nach zeitlicher Belastung zugewiesen.

Die durchschnittliche Zeitspanne zwischen dem Beginn einer Arbeitslosigkeit und dem Statistik-Stichtag des AMS (Vormerkdauer) ging zwischen 2000 und 2004 um ein Drittel auf 209 Tage zurück; jene zwischen Beginn einer Arbeitslosigkeit und Arbeitsaufnahme reduzierte sich von 181 auf 158 Tage. Dies bedeutete, dass sich die durchschnittliche Dauer der Arbeitslosigkeit deutlich verkürzte.

- 6.2** Der RH vertrat die Ansicht, dass das Service für Arbeitssuchende des AMS Wien im Jahr 2004 effizienter als im Jahr 2000 war. Durch die Zusammenführung des Beratungs- und Vermittlungsservice mit dem Arbeitsmarktservice Versicherungsdienste standen insgesamt mehr Personalressourcen als vor dem Jahr 2000 für die Beratungsleistungen zur Verfügung.

Einerseits stieg der Arbeitsanfall wesentlich stärker als der Personalstand, andererseits wies die trotz negativer Wirtschaftsentwicklung erfolgte deutliche Reduktion der Vormerkdauer auf eine konsequentere Betreuung durch die Mitarbeiter des AMS hin. Durch die Verhinderung des Anstiegs der Langzeitarbeitslosigkeit und die Zunahme der Schulungsaktivitäten konnte die negative Entwicklung am Wiener Arbeitsmarkt zumindest gebremst werden.





Effizienzvergleich 2000 bis 2004



Arbeitsmarktservice Wien

- 7.1** Der Einschaltgrad bezeichnete den Anteil der durch das AMS Wien besetzten offenen Stellen an allen durch Unternehmen erfolgten Stellenbesetzungen. Er zeigte unter anderem die Leistungsfähigkeit des Service für Unternehmen auf. Der vom AMS berechnete Einschaltgrad ging von 18,1 % im Jahr 2000 auf 15,1 % im Jahr 2004 zurück. In den anderen Bundesländern lag diese Kennzahl stets bei mehr als 25 %.
- 7.2** Der RH erkannte in dem niedrigen Einschaltgrad ein hohes Verbesserungspotenzial für das Service für Unternehmen des AMS Wien. Er empfahl, die notwendigen personellen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und die Akquisitionsbemühungen auszuweiten, um künftig auch in diesem Bereich effektiver und effizienter zu agieren.

### Ausprägung des 3-Zonen-Modells in Wien

#### Infozone

- 8.1** Im Jahr 2004 waren der Infozone 84 Planstellen oder rd. 10 % aller Planstellen des AMS Wien zugeteilt. Das Aufgabengebiet der Infozone der einzelnen regionalen Geschäftsstellen reichte von einer reinen Infotätigkeit entsprechend dem 3-Zonen-Modell bis hin zu Spezialaufgaben, wie beispielsweise Ausländeragenden, Eingliederungsbeihilfen und die Betreuung von Sozialhilfeempfängern.

Im AMS Wien war das Aufgabengebiet der Infozone durch eine Richtlinie geregelt. Dennoch wurden in den regionalen Geschäftsstellen verschiedene, der Infozone übertragene Aufgaben von der Service- bzw. Beratungszone wahrgenommen.

- 8.2** Dem RH schien die Anzahl der für die Infozone zur Verfügung stehenden Planstellen im Verhältnis zu den ihnen übertragenen Aufgaben zu hoch. Er empfahl, sich entweder ausschließlich auf Information sowie Kundensteuerung zu beschränken und das dadurch frei werdende Personal den anderen Zonen zuzuteilen oder durch Übernahme zusätzlicher Aufgaben die Mitarbeiter der anderen Zonen zu entlasten.
- 8.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich sei im AMS Wien für 2006 eine komplette Neuorganisation der Infozone geplant.*

## Ausprägung des 3-Zonen-Modells in Wien

- 9.1** Nach den Vorgaben des Modells war die Infozone die erste Anlaufstelle für Kunden des AMS. In den durch den RH überprüften regionalen Geschäftsstellen befanden sich die Infozonen sowohl im Erdgeschoss als auch im ersten bzw. zweiten Stock.
- 9.2** Nach Ansicht des RH sollte sich die Infozone im Eingangsbereich der jeweiligen regionalen Geschäftsstelle befinden. Er bemerkte allerdings, dass das bestehende Kundenleitsystem selbst die im Erdgeschoss befindliche Infozone nur schwierig als erste Anlaufstelle erkennen ließ. Dadurch sprachen Kunden oftmals wegen geringfügiger Anliegen (beispielsweise Anforderung von Krankenscheinen, Rückmeldungen) direkt in der Service- bzw. Beratungszone vor und unterbrachen dort den laufenden Betrieb.

Der RH empfahl daher zur schnelleren räumlichen Orientierung der Kunden, das Kundenleitsystem zu verbessern.

- 9.3** *Laut Stellungnahme des AMS Österreich werde bei neuen Standorten auf die Situierung der Infozone und auf ein adäquates Leitsystem geachtet werden. In der regionalen Geschäftsstelle Hietzinger Kai sei die Infozone mittlerweile in das Erdgeschoss verlegt worden. Für die regionale Geschäftsstelle Dresdner Straße würden Lösungen gesucht.*

### Servicezone

### Betreuungsteams

- 10.1** Die durch die Umstellung auf das 3-Zonen-Modell erforderliche Auflösung des Arbeitsmarktservice Versicherungsdienste bewirkte, dass die betroffenen Mitarbeiter fast ausschließlich den Servicezonen der regionalen Geschäftsstellen zugeteilt wurden. Das AMS Wien setzte in seinen Servicezonen Teams mit jeweils drei Mitarbeitern ein. Diese bestanden zumeist aus zwei ehemaligen Mitarbeitern des Arbeitsmarktservice Versicherungsdienste und einem des früheren Beratungs- und Vermittlungsservice.

Die jeweiligen Teammitglieder betreuten die Kunden je nach individuellem Arbeitsanfall; eine fixe Zuteilung der Kunden zu einem Berater bestand nicht.



- 10.2** Der RH wies darauf hin, dass durch die fehlende Kundenzuteilung zu einem bestimmten Berater in den ersten 90 Tagen dem Arbeitssuchenden unter Umständen bei jedem Termin ein anderer Ansprechpartner gegenüberstand. Dies erschwerte eine kontinuierliche Betreuung und den Aufbau eines Vertrauensverhältnisses zwischen Kunden und Berater. Der RH regte an, jedem Kunden bereits in der Servicezone einen bestimmten Berater zuzuteilen.
- 10.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich stehe es den Geschäftsstellen frei, eine diesbezügliche Regelung zu treffen.*
- 11.1** Die Mitarbeiter der jeweiligen Teams waren überwiegend in einem Zimmer ohne räumliche Trennung untergebracht. Während der Kundenöffnungszeiten waren daher bis zu sechs Personen gleichzeitig in diesem Raum. Dadurch wurden die Intimsphäre der Kunden und durch den erhöhten Lärmpegel auch die Qualität der Datenerfassung beeinträchtigt.
- 11.2** Im Sinne eines optimalen Beratungsgespräches empfahl der RH, grundsätzlich jedem Berater ein eigenes Zimmer zur Verfügung zu stellen. Falls dies nicht möglich ist, sollte beispielsweise durch das Aufstellen von Raumteilern ein Mindestmaß an Intimsphäre hergestellt werden.
- 11.3** *Das AMS Österreich teilte mit, dass Einzelzimmer für jeden Berater nicht der Konzeption der Servicezone (offene Atmosphäre unter Wahrung der erforderlichen Diskretion) entsprechen. Allfällige bauliche Veränderungen in den Geschäftsstellen würden derzeit hinsichtlich der Kosten der Umsetzung geprüft.*

#### Wiederbestellungstermine

- 12.1** Laut Vorgabe der Landesgeschäftsstelle waren Wiederbestellungstermine mit fixem Datum und Uhrzeit zu vereinbaren. Abweichend davon vergaben die regionalen Geschäftsstellen überwiegend Termine mit fixem Datum, aber ohne Angabe einer bestimmten Uhrzeit. An Terminkunden wurden – ebenso wie an Spontankunden – bei ihrem Eintreffen Warte-nummern vergeben. In einer regionalen Geschäftsstelle galt dies auch für Terminkunden mit fixer Uhrzeit.
- 12.2** Nach Ansicht des RH war eine derartige Vorgangsweise mit dem Servicegedanken des AMS unvereinbar. Er empfahl, entsprechend den Vorgaben der Landesgeschäftsstelle, ausschließlich fixe Termine mit Datum und Uhrzeit zu vergeben und solche Kunden vorrangig zu betreuen.

## Ausprägung des 3-Zonen-Modells in Wien

- 12.3** *Laut Stellungnahme des AMS Österreich seien beim AMS Wien im Jahr 2006 die Wiederbestellungstermine ein zentrales Schwerpunktthema. Da seit Oktober 2005 nunmehr alle Zonen von 8.00 Uhr bis 15.30 Uhr geöffnet seien, seien auch in der Servicezone die Nachmittage ausschließlich für Terminkunden vorgesehen.*

### Ressourceneinsatz

- 13.1** Während beim AMS Wien im Jahr 2004 rd. 75 % der Kapazitäten in der Servicezone auf Leistungsagenden entfielen, lag dieser Wert nach den Feststellungen der Internen Revision des AMS in den anderen Bundesländern bei etwa 60 %. Für Beratung und Vermittlung standen daher nur 25 % der Ressourcen zur Verfügung.

Die Kunden wurden überwiegend zur Eigeninitiative angehalten, eine Erstberatung fand nicht immer statt. Nach einer AMS-internen Untersuchung vom April 2005 wurden bundesweit 61 % der Arbeitssuchenden in den ersten drei Monaten vermittelt; im AMS Wien hingegen 47,5 %. Mit zunehmender Dauer der Arbeitslosigkeit verschlechterten sich deren Aussichten auf eine erfolgreiche Arbeitsaufnahme.

- 13.2** Gemäß der Richtlinie des AMS war neben der Leistungsabdeckung die Beratung und Vermittlung eine Kernaufgabe der Servicezone. Da gerade am Beginn der Arbeitslosigkeit die größten Chancen einer raschen Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt bestehen, sollte bereits so früh wie möglich mit einer umfassenden Betreuung der Kunden begonnen werden.

Der niedrige Anteil der Beratungs- und Vermittlungstätigkeit hätte von den Führungskräften frühzeitig erkannt werden müssen und von ihnen entsprechende Gegenmaßnahmen, wie beispielsweise Nachschulungen oder personelle Veränderungen in den Teams, erfordert.

- 13.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich werde auch im AMS Wien die möglichst frühzeitige Betreuung der Kunden angestrebt.*



Ausprägung des 3-Zonen-Modells  
in Wien



Arbeitsmarktservice Wien

- 14.1** In einer regionalen Geschäftsstelle fand die Weiterleitung an die Beratungszone sofort – also vor Ablauf der 90-Tage-Frist – statt, sobald der Kunde einen Wunsch nach Weiterbildung äußerte. Dies wurde damit begründet, dass die Servicezone nicht für die Beratung zuständig sei und auch nicht über das ausreichende Wissen bezüglich des Kursangebotes verfüge.
- 14.2** Der RH verwies auf die Richtlinie, wonach bei geringem Weiterbildungsbedarf die Zuweisung zu Kursmaßnahmen sehr wohl in das Aufgabengebiet der Servicezone fällt. Die vorzeitige Weiterleitung in die Beratungszone bewirkte nur eine kurzfristige Entlastung, weil die Kunden in Leistungsangelegenheiten (beispielsweise Krankenstände, Exekutionen oder Notstandshilfe) weiterhin von der Servicezone betreut werden mussten.

Die für diese Zone verantwortlichen Führungskräfte hätten die Zuweisungspraxis der Teams vermehrt kontrollieren, den Mitarbeitern Informationen über Kursangebote anbieten und dem „Abschieben“ entgegenwirken müssen.

- 14.3** *Laut Stellungnahme des AMS Österreich wird die Landesgeschäftsstelle des AMS Wien im Rahmen der Schwerpunktplanung 2006 auf das Thema „Abschieben“ achten.*

Kundenfrequenz

- 15.1** Der RH ersuchte das AMS Wien, an drei Stichtagen detaillierte Aufzeichnungen über die Anzahl der Kundenvorsprachen in den Service- und Beratungszonen der regionalen Geschäftsstellen zu führen. Diese umfassten sowohl die Anzahl der Terminkunden – untergliedert in eingeladene und davon nicht erschienene – als auch die der Spontankunden.

Die Servicezone war für den Kundenverkehr ausschließlich vormittags geöffnet. Die Nachmittage dienten vor allem der Leistungsberechnung. Die Auswertung ergab für die Servicezone zwischen 14 und 17 Vorsprachen pro Mitarbeiter und Tag, wovon vier bis sechs auf Termin- und zehn bis zwölf auf Spontankunden entfielen. Von den Terminkunden erschienen 15 % bis 20 % nicht. Abweichend davon betrug in der Geschäftsstelle Jugendliche der Anteil der nicht erschienenen Terminkunden etwa 30 % bis 40 %.

## Ausprägung des 3-Zonen-Modells in Wien

- 15.2** Der RH empfahl, die Öffnungszeiten der Servicezone auf den Nachmittag auszudehnen und durch eine bessere Kundensteuerung den Arbeitsanfall gleichmäßig auf den ganzen Arbeitstag zu verteilen. So könnte beispielsweise der Vormittag für Spontankunden und der Nachmittag für Terminkunden reserviert werden. Damit würden sich die Wartezeiten für die Kunden verkürzen und die subjektive Belastung der einzelnen Mitarbeiter gesenkt werden.

Nach Ansicht des RH zeigte der Anteil an nicht erschienenen Terminkunden, dass es dem AMS Wien trotz erhöhter Anwendung der Verhängung von Bezugssperren noch immer nicht ausreichend gelungen ist, die Disziplin ihrer Kunden zu verbessern.

### Beratungszone

#### Allgemeines

- 16** Die Einführung des 3-Zonen-Modells führte zu keiner wesentlichen Änderung der Tätigkeit der Mitarbeiter in der Beratungszone. Einzig die Regionalisierung ersetzte die frühere Branchenzuständigkeit. Im Unterschied zur Servicezone hatte jeder Kunde in der Beratungszone einen ihm individuell zugeteilten Berater und es wurden ausschließlich fixe Termine, auf den ganzen Tag verteilt, vergeben. Für die Beratung von Spontankunden stand lediglich die Zeit von 11.00 Uhr bis 12.00 Uhr zur Verfügung.

#### Vermittlungstätigkeit

- 17.1** Eine im Juni 2005 durchgeführte Erhebung des AMS Wien ergab, dass von den 36.407 in der Beratungszone Vorgemerkten bei mehr als 50 % innerhalb des nächsten Monats kein Kontakttermin vorgesehen war. Aufgrund des starken Kundenandrangs und des zur Verfügung stehenden niedrigen Personalstandes waren keine früheren Termine möglich. Die hohe Anzahl an vorgemerkten Arbeitssuchenden in der Beratungszone resultierte auch daraus, dass es in der Servicezone nicht gelang, die neuen Arbeitssuchenden erfolgreich frühzeitig zu vermitteln.
- 17.2** Nach Ansicht des RH wäre zum Abbau der hohen Anzahl an vorgemerkten Arbeitssuchenden in der Beratungszone eine optimierte Zusammenarbeit sowohl mit der Servicezone als auch mit dem Service für Unternehmen erforderlich. Dabei hätte die Servicezone innerhalb der ersten 90 Tage mehr aktiv zu vermitteln und das Service für Unternehmen mehr offene Stellen zu akquirieren. Die Führungskräfte hätten auf diese Zusammenarbeit verstärkt hinzuwirken.



- 17.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich werde die Wahrnehmung der Führungskompetenzen der leitenden Mitarbeiter auch beim AMS Wien verstärkt eingefordert.*

#### Kundenfrequenz

- 18.1** Nach dem Konzept des 3-Zonen-Modells sollte die Anzahl der Kundenvorsprachen in der Beratungszone aufgrund der benötigten Dauer und der Intensität der Gespräche geringer als in der Servicezone sein. Die vom RH für drei Stichtage veranlasste Auswertung ergab zwischen 16 und 21 Vorsprachen pro Mitarbeiter und Tag, wovon zehn bis zwölf auf Termin- und acht bis zwölf auf Spontankunden entfielen. Die Spontanvorsprachen betrafen zum Teil nur Terminanfragen oder Rückmeldungen aus dem Krankenstand bzw. die Abgabe von Unterlagen.

Die Quote der nicht erschienenen Terminkunden lag auch hier bei 18 % bis 25 %. In der Geschäftsstelle Jugendliche betrug der Anteil der nicht erschienenen Terminkunden etwa 30 % bis 46 %.

- 18.2** Der RH stellte bei der stichprobenweisen Gegenüberstellung der Service- mit der Beratungszone fest, dass entgegen den Konzeptannahmen in der Beratungszone mehr Kundenvorsprachen (zwischen 16 und 21) als in der Servicezone (zwischen 14 und 17) stattfanden.

Er empfahl, einen Teil der Spontanvorsprachen durch eine effektivere Kundensteuerung und -information bereits in der Infozone zu erledigen und somit in der Beratungszone mehr Zeit für Terminkunden zur Verfügung zu stellen. Zur Einhaltung der vereinbarten Termine durch die Kunden wären die im Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977 vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Disziplin verstärkt anzuwenden.

- 18.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich seien im Jahr 2005 Maßnahmen zur Verbesserung der Vereinbarungsqualität entwickelt worden, die derzeit umgesetzt würden.*

### Anzahl der Kunden pro Mitarbeiter

**19.1** Das AMS stellte im Frühjahr 2005 die Anzahl der in der Service- bzw. Beratungszone vorgemerkten Kunden jener der Mitarbeiter der jeweiligen Zone gegenüber. Der österreichweite Vergleich der so ermittelten Kennzahl „Anzahl der Kunden pro Mitarbeiter“ stellte sich wie folgt dar:

	Beratungszone	Servicezone
Burgenland	112,2	75,9
Kärnten	81,3	75,7
Niederösterreich	136,5	71,0
Oberösterreich	81,4	56,5
Salzburg	84,3	81,8
Steiermark	92,6	71,1
Tirol	67,9	79,6
Vorarlberg	146,5	41,5
Wien	185,9	58,7

Die Anzahl der vorgemerkten Kunden pro Mitarbeiter in der Servicezone im AMS Wien war mit jener der anderen Bundesländer vergleichbar. Dagegen lag sie in der Beratungszone mit rd. 186 weit über dem Durchschnitt.

**19.2** Die Arbeitsbelastung der Mitarbeiter vor allem in der Beratungszone spiegelte unter anderem die schlechte Arbeitsmarktlage in Wien wider.

### Best Practice–Transfer durch das AMS Oberösterreich

#### Ausgangslage

**20** Im AMS gab es im Jahr 2003 Diskussionen über die bundesweite Personalverteilung, weil dem AMS Wien mehr Personal zur Verfügung gestellt werden sollte. Das AMS Oberösterreich wies auf die seiner Ansicht nach ungenügenden Strategien im AMS Wien hin und bot im Herbst 2003 einen Best Practice–Transfer unter dem Namen „Projekt 961+“ in Wien an. Es wollte mit diesem Projekt am Beispiel einer regionalen Geschäftsstelle in Wien zeigen, dass ein weiterer Personaltransfer nach Wien nicht notwendig war.

Das Hauptziel des Projekts lag in der Verringerung der durchschnittlichen Vormerkdauer. Zur Erreichung dieses Zieles sollten Maßnahmen zum Abbau der Langzeitarbeitslosigkeit, im Bereich Early Intervention (möglichst frühzeitiger Eingriff des Arbeitsmarktservice), im Service für Unternehmen und beim Controlling durchgeführt werden.





## Best Practice-Transfer durch das AMS Oberösterreich



## Arbeitsmarktservice Wien

Organisatorische Auswirkungen des Projekts

**21.1** Das AMS Oberösterreich praktizierte durch die Integration der Service- und Beratungszone in einer Abteilung eine eigene Ausprägung des 3-Zonen-Modells. Es gab sowohl in der Service- als auch in der Beratungszone fixe Zuständigkeiten. So betreuten jeweils zwei Mitarbeiter der Servicezone und ein Mitarbeiter der Beratungszone Kunden eines bestimmten Geburtsmonats (Monatsschalter). Daneben wurden für Tätigkeiten des Back Office und für Vertretungen so genannte „Springer“ eingesetzt.

Zweck dieser Organisationsform war die Verbesserung der Kommunikation und die Reduktion der Schnittstellen zwischen den beiden Zonen.

**21.2** Nach Ansicht des RH stellte diese Organisationsform eine sinnvolle Weiterentwicklung des 3-Zonen-Modells dar. Die gemeinsame Verantwortung für die Zielerreichung förderte eine intensivere Beratungs- und Vermittlungstätigkeit in der Servicezone und verhinderte dadurch das „Abschieben“ der Kunden nach 90 Tagen in die Beratungszone.

**21.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich werde die vom RH empfohlene vertikale Organisation derzeit in Klagenfurt vergleichend beobachtet.*

**22.1** Während des Projekts änderte die gecoachte regionale Geschäftsstelle ihre Organisation dahingehend, dass in der Servicezone fixe Zuständigkeiten und in der Beratungszone Monatsschalter eingerichtet wurden. Die Umstellung auf Monatsschalter mit fixer Zuteilung wurde von anderen regionalen Geschäftsstellen ebenso wie die Einrichtung von eigenen Schaltern für Langzeitarbeitslose nachvollzogen. Durch eine eigene Maßnahme für diese Zielgruppe und die Verkürzung der Terminintervalle gelang es, die Langzeitarbeitslosigkeit deutlich abzusenken.

Weitere Neuerungen betrafen unter anderem die Einführung eines IT-unterstützten Beraterleitfadens, Infoveranstaltungen für Neukunden und die Intensivierung der Kontakte im Service für Unternehmen.

**22.2** Der RH erachtete die Umsetzung von Maßnahmen des Best Practice-Transfers in mehreren regionalen Geschäftsstellen als positiv.

## Service für Unternehmen

### Organisation

**23.1** Das Service für Unternehmen war von der Neuorganisation des AMS Wien nur indirekt betroffen. Während das Service für Arbeitssuchende nach regionalen Gesichtspunkten organisiert wurde, blieb das Service für Unternehmen einer regionalen Geschäftsstelle jeweils für bestimmte Branchen zuständig. Neben dieser primär branchenmäßigen Zuständigkeit erfolgte im Bereich der Klein- und Mittelbetriebe auch eine regionale Betreuung.

Diese war jedoch auf Neukunden und Unternehmen, die über einen längeren Zeitraum nicht mit dem AMS Wien zusammengearbeitet hatten, eingeschränkt.

**23.2** Der RH hielt eine gleichzeitige branchenmäßige und regionale Organisation für nicht zielführend. Diese erforderte einen nicht zu rechtfertigenden hohen Koordinationsaufwand für das AMS Wien, um Überschneidungen bei der Betreuung von Unternehmen zu verhindern.

**23.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich habe sich das Wiener Landesdirektorium nach zweimaliger intensiver Diskussion für die Beibehaltung der bestehenden Organisationsform ausgesprochen. Die „regionalen“ Akquisitionsbemühungen bei Mittel- und Kleinbetrieben seien mit Oktober 2005 wieder eingestellt worden.*

**24.1** Das Service für Unternehmen verfügte im Jahr 2004 über rd. 70 Planstellen oder 9 % des Personals des AMS Wien. Neben den in den regionalen Geschäftsstellen eingerichteten Abteilungen des Service für Unternehmen bestand seit Herbst 2004 ein zentral operierendes Key-Account-Management zur Betreuung ausgesuchter Großkunden. In diesem waren sechs Mitarbeiter für ungefähr 30 Betriebe zuständig.

Sämtliche, im Zusammenhang mit dem AMS Wien stehenden Angelegenheiten (beispielsweise Personalvorauswahl, Förderungen, Beschäftigungsbewilligungen) wurden über den für den jeweiligen Betrieb zuständigen Mitarbeiter abgewickelt.



Service für Unternehmen



Arbeitsmarktservice Wien

Durch eine Vorauswahl wurden Bewerber für das betreute Unternehmen zunächst vom AMS zu Vorstellungsgesprächen eingeladen und die am geeignetsten erscheinenden Bewerber dem Unternehmen zur Besetzung der gemeldeten offenen Stellen vorgeschlagen. Von November 2004 bis Ende Mai 2005 akquirierte das Key-Account-Management 1.290 offene Stellen, von denen bis Ende Juni 2005 931 besetzt werden konnten; davon wurden 351 Stellen (38 %) direkt vom Key-Account-Management vermittelt.

**24.2** Der RH bewertete die Einrichtung des Key-Account-Managements positiv. Insbesondere die durch diese Organisationseinheit lückenlos angebotene Vorauswahl ermöglichte eine hohe Vermittlungseffizienz und Kundenbindung. Er empfahl deshalb, das Key-Account-Management auszuweiten, um damit den überwiegenden Teil der Großkunden betreuen zu können.

**24.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich sei im Oktober 2005 mit Zustimmung des Landesdirektoriums das Key-Account-Management als zentrale Einrichtung in Wien eingerichtet worden. Im Key-Account-Management seien 17 Personen (inklusive Führung und Sekretariat) eingesetzt. Weiters sei das Service für Unternehmen im Jahr 2005 personell maßgeblich aufgestockt worden.*

Besetzung offener Stellen

**25.1** Von 2000 bis 2004 wurden durch das AMS Wien jährlich rd. 40.000 offene Stellen besetzt. Wie viele davon das Service für Unternehmen akquiriert hatte, konnte nicht festgestellt werden, weil die Aufzeichnungen entweder mangelhaft geführt wurden oder überhaupt nicht vorhanden waren.

**25.2** Zur besseren Messung der Effektivität dieser Abteilung empfahl der RH, exakte Aufzeichnungen über die Anzahl der aktiv akquirierten offenen Stellen zu führen.

**26.1** Im Rahmen des Best Practice-Transfers durch das AMS Oberösterreich wendeten dessen Mitarbeiter die in ihrem Bundesland praktizierten Vorgangsweisen auch im Bereich Service für Unternehmen an. Durch aktiveres Zugehen auf die Unternehmen, Erhöhung der Anzahl an Betriebsbesuchen sowie deren gezieltere Auswahl und telefonische Akquisition von Unternehmen, die in Zeitungen inserierten, gelang es, im Jahr 2004 den Zugang an offenen Stellen in der betreuten regionalen Geschäftsstelle um mehr als 40 % im Vergleich zum Vorjahr zu erhöhen.

Dabei standen beim AMS Oberösterreich im Gegensatz zum AMS Wien bei den Betriebsbesuchen die Akquisitionsbemühungen und nicht das Anbieten von Förderungen im Vordergrund.

- 26.2** Der RH empfahl, die aus diesem Projekt gewonnenen Erkenntnisse auch in jenen regionalen Geschäftsstellen des AMS Wien umzusetzen, in denen dies bisher unterblieb.

## Ablauforganisatorische Teilbereiche

### Betreuungsplan

#### Gesetzliche Vorgaben

- 27** Der Betreuungsplan stellte eine Vereinbarung zwischen dem jeweiligen Kunden und dem AMS dar. Durch ihn sollte eine gezielte, strukturierte und nachvollziehbare Betreuung, Vermittlung und Qualifizierung von Arbeitssuchenden gewährleistet werden. Bis zu seiner gesetzlichen Normierung im Jänner 2005 (§ 38 lit. c des Arbeitsmarktservicegesetzes, BGBl. Nr. 313/1994 i.d.F. BGBl. I Nr. 77/2004) wurde er durch interne Richtlinien des AMS geregelt. Grundsätzlich war für jeden beim AMS vorgemerkten Arbeitssuchenden ein Betreuungsplan zu erstellen.

#### Ausgestaltung

- 28.1** Der Betreuungsplan diente insbesondere auch der Erhöhung der Verbindlichkeit zwischen dem AMS und dem Kunden. Beim Arbeitssuchenden sollte so das Bewusstsein geschaffen werden, dass sowohl gegenseitige Rechte als auch Pflichten festgehalten wurden.

Eine im Jahr 2004 durch ein externes Marktforschungsinstitut durchgeführte Kundenanalyse ergab, dass in den Wiener Geschäftsstellen nur rd. 36 % der Kunden die Erstellung und Ausarbeitung dieser Betreuungsvereinbarung wahrgenommen hatten. In anderen Landeshauptstädten lag der entsprechende Wert bei rd. 42 %.

- 28.2** Der RH regte an, bereits bei der erstmaligen Erstellung des Betreuungsplanes den Kunden auf das Eingehen einer gegenseitig verbindlichen Vereinbarung verstärkt hinzuweisen. Weiters sollte für diese Vereinbarung eine einprägsame, markante Bezeichnung gewählt werden, die sowohl deren Ziel als auch die Zweiseitigkeit widerspiegelt.



Ablauforganisatorische Teilbereiche



Arbeitsmarktservice Wien

- 29.1** Im Jahr 2004 betrug der Anteil der beim AMS Wien vorgemerkten Personen mit geringem Bildungsniveau (kein bzw. lediglich Pflichtschulabschluss) rd. 52 %. Der Anteil an Personen ausländischer Herkunft lag bei rd. 22 %. In den anderen Landesgeschäftsstellen betrug der Anteil der Personen mit geringem Bildungsniveau vergleichsweise durchschnittlich rd. 42 %; der Anteil der Personen ausländischer Herkunft rd. 14 %.
- 29.2** Der RH erachtete es angesichts des hohen Anteils an Arbeitssuchenden mit Bildungsdefiziten oder Sprachproblemen für zweckmäßig, den Betreuungsplan möglichst klar strukturiert und einfach zu gestalten. Er empfahl, die wesentlichen Bestandteile (Betreuungsziel, erforderliche Eigeninitiative, vereinbarte Termine, allfällige Sanktionen sowie die Verbindlichkeit der Unterschriftsleistung) hervorzuheben.
- 29.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich sei der Betreuungsplan weiterhin Schwerpunkt- und Coachingthema 2006 im AMS Wien.*

Bezugssperren

- 30.1** Das Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977 berechtigt das AMS, zur Vermittlungsunterstützung Bezugsansprüche aus diesem Gesetz für einen bestimmten Zeitraum zu sperren (Bezugssperren).
- 30.2** Das AMS Wien verhängte 2000 insgesamt 10.344 Bezugssperren, 2004 insgesamt 22.654. Dies war eine Steigerung um 119 %. Die Anzahl der von allen Landesgeschäftsstellen ausgesprochenen Bezugssperren betrug 2000 insgesamt 55.520, 2004 insgesamt 81.313. Die bundesweite Steigerung betrug somit 46,5 %.
- 30.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich hätten sich im Jahr 2005 die Sanktionen nochmals um einen großen Prozentsatz erhöht.*

## Controlling

### Aufbauorganisation

- 31.1** Das arbeitsmarktpolitische Controlling, das Budgetcontrolling, das Qualitätsmanagement sowie diverse Sonderprojekte der Landesgeschäftsstelle Wien waren in einer Abteilung organisiert. Das Controlling der Fachziele – beispielsweise das Ziel der prompten Antrags erledigung im Service für Arbeitssuchende – unterstand den einzelnen Fachabteilungen.

Als weitere Einrichtung, die sich mit Aufgaben der Steuerung befasste, existierte seit 2002 das so genannte „Controllingteam“. Es setzte sich aus der Landesgeschäftsführerin, ihrer Stellvertreterin, Mitgliedern der Controlling- und der Fachabteilungen sowie jeweils drei Leitern regionaler Geschäftsstellen zusammen. Dieses Forum trat einmal im Monat zusammen, erörterte die Zielerreichung und veranlasste Gegensteuerungsmaßnahmen bei Gefahr von Zielverfehlungen.

In jeder regionalen Geschäftsstelle war die Funktion eines Controllers eingerichtet, der überwiegend von anderen Tätigkeiten freigestellt war. Die Zuständigkeit der Controller umfasste auch die Arbeitsmarktbeobachtung, Statistik und IT-Angelegenheiten.

Alle zwei Wochen fanden Controllingsitzungen mit dem Geschäftsstellenleiter und den Führungskräften statt. Mit der Landesgeschäftsführerin, ihrer Stellvertreterin und Mitarbeitern der Landesgeschäftsstelle wurden mindestens einmal im Quartal in jeder regionalen Geschäftsstelle so genannte Zielgespräche geführt.

- 31.2** Nach Ansicht des RH standen mit dieser Controllingorganisation ausreichend Führungsinstrumente zur Verfügung.

### Vorgaben und Messung

#### Zielauswahl

- 32** Die Ziele wurden überwiegend so gestaltet, dass die Tätigkeit in der Beratungszone den größten Einfluss auf ihre Erreichbarkeit hatte. Die Mitarbeiter dieser Zone mussten mehrere Ziele beachten (beispielsweise Verhinderung von Langzeitarbeitslosigkeit, Zuweisung zu Qualifizierung). Allerdings war die Zielerreichung in der Beratungszone nur unter der Voraussetzung möglich, dass bereits in der Servicezone ein Großteil der Arbeitssuchenden vermittelt wurde.

Die Landesgeschäftsstelle versuchte der einseitigen Ausrichtung der Ziele auf die Beratungszone entgegenzuwirken und formulierte daher in manchen Jahren ein speziell für die Servicezone geschaffenes Landesziel.

#### Auswahl der Indikatoren

- 33.1** Die Quantifizierung und Messung der Ziele erfolgte über so genannte Indikatoren. So wurde im Jahr 2004 unter anderem das Ziel „Verhinderung von Langzeitarbeitslosigkeit“ anhand des Indikators „Übertrittsquote zwölf Monate“ gemessen. Da Langzeitarbeitslosigkeit ab einer Vormerkdauer von zwölf Monaten eintrat, sollte die Anzahl jener Personen, die in die Langzeitarbeitslosigkeit übertreten, möglichst gering gehalten werden.

Zur Erreichung des Zieles „Verhinderung von Langzeitarbeitslosigkeit“ wurden verstärkt Personen, die bereits elf Monate arbeitslos waren, zu Maßnahmen zugewiesen, weil die Unterbrechung der Arbeitslosigkeit durch eine Schulung einen Übertritt in die Langzeitarbeitslosigkeit verhinderte.

Kunden, die dagegen bereits länger als zwölf Monate oder nur wenige Monate arbeitslos waren, hatten für die Erreichung dieses Zieles nur geringe Bedeutung und wurden daher erst nach den so genannten „Übertrittsgefährdeten“ zu Maßnahmen zugeteilt. Zur Unterstützung erhielten die Berater in den regionalen Geschäftsstellen Aufstellungen über Personen, die länger als elf Monate arbeitslos waren.

- 33.2** Der RH wies darauf hin, dass eine derartige Vorgangsweise die Gefahr in sich birgt, dass Personen zu Maßnahmen zugewiesen werden, weil sie gerade kurz vor dem Übertritt in die Langzeitarbeitslosigkeit standen und nicht, weil sie besser für die Maßnahme geeignet waren oder sie eher benötigten. Er vertrat die Ansicht, dass die Führungskräfte, aufbauend auf den Controllingauswertungen, vor einer Übertrittsgefährdung auf ihre Mitarbeiter einzuwirken hätten, entsprechende Gegenmaßnahmen zu veranlassen.

## Controlling

- 34.1** Manche der vorgegebenen Ziele waren relativ einfach zu erreichen (z.B. Ziele, die durch einen Indikator der Anzahl der Teilnehmer an Qualifikationen gemessen wurden). So war unter anderem ein Ziel für 2004, die Arbeitsmarktchancen von Jugendlichen zu erhöhen. Dieses sollte durch Zuweisung von 5.270 Jugendlichen unter 25 Jahren zu Qualifizierungen erreicht werden. Der entsprechende Wert für 2003 lag bei 8.612.
- 34.2** Dem RH schien ein Zielwert, der um 38 % unter dem Ist-Wert des Vorjahres lag, als nicht sehr ambitioniert.

## Scorecard Wien

- 35** In Anbetracht der ständig wachsenden Zahl an Daten und Zielen innerhalb der Organisation startete das AMS Wien im Jahr 2002 ein Projekt zur Entwicklung eines umfassenden Kennzahlensystems. Dieses sollte nach Möglichkeit alle Unternehmensbereiche abdecken und die bereits bestehenden Controlling- und Prüfschienen integrieren. Inhaltlich folgte man dabei dem Konzept der Balanced Scorecard\*.

\* Dabei handelt es sich um ein Instrument zur strategischen Steuerung, das finanzielle Kennzahlen mit den übrigen Zielen einer Organisation verbindet.

Bei dem vom AMS Wien entwickelten Modell „Scorecard Wien“ wurden allerdings die finanziellen Kenngrößen nicht integriert. Sein Aufbau orientierte sich an den Kernprozessen des AMS; die Umsetzung erfolgte ab Herbst 2003. Nachdem auch die Bundesorganisation die Einführung einer Scorecard plante, wurden deren Kennzahlen bereits in die Scorecard Wien integriert.

- 36.1** Die inhaltlichen Vorgaben und die Gestaltung der Scorecard wurden seit ihrer Einführung mehrmals geändert. Im Jahr 2005 erfolgte die Umstellung auf ein Punktesystem und die graphische Aufbereitung der Ergebnisse, untergliedert nach den einzelnen regionalen Geschäftsstellen. Die Verwendung eines Farbsystems sollte die Identifizierung von Zielabweichungen, vorgegebenen Zielwerten oder verschiedener Erfolgsfaktoren erleichtern.

Die Führungskräfte der regionalen Geschäftsstellen wurden als praktische Anwender nach Möglichkeit in die Weiterentwicklung der Scorecard eingebunden. Die monatlichen Scorecards erreichten im Jahr 2005 bereits einen Umfang von 24 Seiten. Controller in den einzelnen regionalen Geschäftsstellen äußerten den Wunsch nach mehr Schulungen in diesem Bereich.



- 36.2** Der RH vertrat die Ansicht, dass die Scorecard ein geeignetes Steuerungsinstrument im AMS werden könnte. Er empfahl allerdings eine Reduktion der Kennzahlen, um die notwendige Übersichtlichkeit zu erhalten. Weiters wären die Führungskräfte und Controller verstärkt im Umgang mit der Scorecard zu schulen.
- 36.3** *Laut Mitteilung des AMS Österreich wurden Schulungen im Umgang mit der Scorecard für Führungskräfte und Controller bereits in die Wege geleitet.*

### ServiceLine

- 37** Die ServiceLine, das interne Call-Center des AMS Wien, wurde im Februar 2002 gemäß § 18 des Arbeitsmarktservicegesetzes als direkt der Landesgeschäftsstelle unterstehende Organisationseinheit gegründet. Das AMS Wien richtete eine einheitliche Telefonnummer ein, die es ermöglichte, sämtliche Nebenstellen im Service für Arbeitssuchende auf die ServiceLine umzuleiten und somit Störungen von Beratungsgesprächen weitestgehend zu vermeiden.

Die Anzahl der Mitarbeiter stieg zwischen 2002 und 2005 von 40 auf 70 an, wovon ein Großteil Teilzeitkräfte oder geringfügig Beschäftigte waren. Dies ermöglichte es, auf die unterschiedlichen Spitzenzeiten flexibel zu reagieren. Die ServiceLine konnte betriebsbedingt dem Wunsch vieler Teilzeitkräfte, ihre Arbeitszeit auf Vollzeit auszudehnen, nicht nachkommen. Das führte zu einer sehr hohen Fluktuation, weil sich diese Mitarbeiter häufig um frei gewordene Ganztagsstellen in verschiedenen regionalen Geschäftsstellen des AMS bewarben.

- 38.1** Da die Hauptaufgabe der ServiceLine in der Entlastung der regionalen Geschäftsstellen lag, sollte ein möglichst hoher Anteil an Enderledigungen erreicht werden. Darunter verstand man den Anteil jener Gespräche, die nach Beantwortung der Kundenanfragen nicht an die regionalen Geschäftsstellen oder die Landesgeschäftsstelle weiter verbunden werden mussten. Im Jahr 2004 gelang es erstmals, das vorgegebene Ziel von 70 % Enderledigungen mit 70,97 % knapp zu überschreiten.

Das Verhältnis der innerhalb von 30 Sekunden angenommenen Gespräche zur Gesamtzahl aller angenommenen Gespräche erhöhte sich von 9,35 % im Jahr 2003 auf 38,13 % im Jahr 2004. Die durchschnittliche Wartezeit bis zur Entgegennahme eines Anrufes lag bei 1 Minute 15 Sekunden, weshalb etwa 30 % aller Anrufer auflegten, bevor ein Mitarbeiter den Anruf entgegennehmen konnte.

## ServiceLine

Die vor allem am Vormittag festgestellten Wartezeiten von drei bis vier Minuten führten dazu, dass Kunden die regionale Geschäftsstelle aufsuchten und dort den laufenden Betrieb unterbrachen.

- 38.2** Nach Ansicht des RH war die Entwicklung zwar positiv, laut Kennzahlen gab es jedoch noch ein erhebliches Verbesserungspotenzial. Der RH empfahl, auf die vormittäglichen Spitzenzeiten noch flexibler zu reagieren.
- 38.3** *Das AMS Österreich teilte mit, dass flexible Arbeitszeitmodelle erprobt werden; an der Verbesserung des Personaleinsatzes werde weiter gearbeitet. Als Zwischenergebnis könne eine Verkürzung der Wartezeit bis zur Entgegennahme eines Anrufes festgestellt werden.*

## Schluss- bemerkungen

- 39** Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

**(1) hinsichtlich der Infozone:**

- Zur Optimierung des Personaleinsatzes wäre eine Aufgabenevaluierung durchzuführen.
- Die Infozone sollte sich jeweils im Eingangsbereich befinden. Zur schnelleren räumlichen Orientierung der Kunden wäre das Kundenleitsystem zu verbessern.

*Nach Mitteilung des AMS Österreich sei im AMS Wien für 2006 eine komplette Neuorganisation der Infozone geplant; bei neuen Standorten werde auf die Situierung der Infozone und auf ein adäquates Leitsystem geachtet werden. In der regionalen Geschäftsstelle Hietzinger Kai sei die Infozone mittlerweile in das Erdgeschoss verlegt worden. Für die regionale Geschäftsstelle Dresdner Straße würden Lösungen gesucht.*

**(2) hinsichtlich der Servicezone:**

- Um die Chancen einer raschen Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt zu sichern, sollte frühzeitig mit einer umfassenden Betreuung der Kunden begonnen werden.
- Zur besseren Kundensteuerung und um den Arbeitsanfall gleichmäßig auf den ganzen Arbeitstag zu verteilen, wären die Öffnungszeiten auch in dieser Zone auf den Nachmittag auszudehnen.

- Im Sinne eines optimalen Kundengesprächs sollten die räumlichen Gegebenheiten beispielsweise durch das Aufstellen von Raumteilern verbessert und dadurch ein Mindestmaß an Intimsphäre der Kunden hergestellt werden.
- Zum Aufbau eines Vertrauensverhältnisses wäre jedem Kunden ein bestimmter Berater zuzuteilen.
- Zur Vermeidung von langen Wartezeiten sollte die Vergabe von fixen Terminen mit Datum und Uhrzeit vorgesehen werden.

*Nach Mitteilung des AMS Österreich sei die Erweiterung der Öffnungszeiten in der Servicezone bereits umgesetzt; die Nachmittage seien ausschließlich für Terminkunden vorgesehen.*

(3) hinsichtlich der Service- und Beratungszone:

- Die leitenden Mitarbeiter sollten ihre Führungskompetenzen verstärkt wahrnehmen.
- Zum Abbau der hohen Anzahl an vorgemerkten Arbeitssuchenden in der Beratungszone wäre eine optimierte Zusammenarbeit sowohl mit der Servicezone als auch mit dem Service für Unternehmen erforderlich.
- Zur Hebung der Kundenverantwortung sollte bereits bei der erstmaligen Erstellung des Betreuungsplanes auf dessen Ziel und zweiseitige Verbindlichkeit verstärkt hingewiesen werden; eine einprägsame, markante Bezeichnung wäre zu wählen.
- Zur Verbesserung der Kundendisziplin bezüglich der Einhaltung von Terminen und Vereinbarungen wären die im Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977 vorgesehenen Maßnahmen verstärkt anzuwenden.

*Das AMS Österreich teilte mit, dass die Wahrnehmung von Führungskompetenzen der leitenden Mitarbeiter auch beim AMS Wien verstärkt eingefordert werde. Zur Verbesserung der Vereinbarungsqualität seien im Jahr 2005 Maßnahmen entwickelt worden, die derzeit umgesetzt würden.*

## Schlussbemerkungen

### (4) hinsichtlich des Service für Unternehmen:

- Zur besseren Betreuung der Großkunden wäre das Key-Account-Management personell aufzustocken.
- Um den hohen Koordinationsaufwand zu reduzieren, sollte von der gleichzeitigen branchenmäßigen und regionalen Organisation abgegangen werden.
- Zur Erhöhung des Anteiles der durch das AMS Wien besetzten offenen Stellen an allen durch Unternehmen erfolgten Stellenbesetzungen wären dem Service für Unternehmen die notwendigen personellen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und die Akquisitionsbemühungen auszuweiten.

*Laut Mitteilung des AMS Österreich sei das Service für Unternehmen im Jahr 2005 personell maßgeblich aufgestockt worden. Im Key-Account-Management seien 17 Personen (inklusive Führung und Sekretariat) eingesetzt.*

### (5) hinsichtlich der ServiceLine:

- Durch einen flexibleren Personaleinsatz wäre die Wartezeit bis zur Entgegennahme eines Anrufes zu reduzieren.

*Laut Stellungnahme des AMS Österreich würden flexible Arbeitszeitmodelle erprobt. Ein verbesserter Personaleinsatz lasse bereits kürzere Wartezeiten feststellen.*

Wien, im Mai 2006

Der Präsident:

Dr. Josef Moser



**ANHANG**  
**Entscheidungsträger**

## **ANHANG**

### **Entscheidungsträger**

**(Aufsichtsratsvorsitzende und  
deren Stellvertreter  
sowie Vorstandsmitglieder)**

**der überprüften Unternehmung**

Anmerkung:  
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Blaudruck**





# BMLFUW BMWA

**ANHANG**  
**Entscheidungsträger**

## **WIEN ENERGIE Bundesforste Biomasse Kraftwerk GmbH**

**Geschäftsführer**

Dipl.-Ing. Ludwig GOCKNER  
(seit 19. Mai 2004)







#### Auskünfte

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail [presse@rechnungshof.gv.at](mailto:presse@rechnungshof.gv.at)

#### Impressum

Herausgeber: Rechnungshof  
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2  
<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik: Rechnungshof

Druck: Wiener Zeitung Digitale Publikationen GmbH

Herausgegeben: Wien, im Mai 2006