

3168/J XXIV. GP

Eingelangt am 01.09.2009

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Mag. Ewald Stadler, Ing. Robert Lugar
Kolleginnen und Kollegen

**an den Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten,
betreffend jahrelange Nichtbeachtung der Empfehlungen des Rechnungshofs in
Zusammenhang mit „Frachtkosten bei Übersiedlungen“**

Seit nunmehr sechs Jahren werden durch das Ministerium für europäische und internationale Angelegenheiten (BMeiA) die Empfehlungen des Rechnungshofs bezüglich der Vergabepaxis und Durchführung von Übersiedlungen der beweglichen Güter von Bediensteten an neue Dienststellen weitestgehend ignoriert. Bereits im Jahr 2003 hat der Rechnungshof das damalige Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten (BmaA) auf teils gravierende Mängel hingewiesen und entsprechende Handlungsempfehlungen zur Beseitigung derselben ausgesprochen.

Der Rechnungshof fasst in seinem aktuellen Teilbericht, „Frachtkosten bei Übersiedlungen; Follow-up-Überprüfung“, die in diesem Zusammenhang seit dem Jahr 2003 größtenteils unterbliebenen Maßnahmen wie folgt zusammen:

- 1.) „Die Empfehlung des RH, zur Verbesserung der Wettbewerbssituation Offerte auf breiterer Basis einzuholen, wurde vom BMeiA nicht verwirklicht“.
- 2.) „Entgegen der Empfehlung des RH verlangt das BMeiA von seinen Bediensteten nur selten Inhaltslisten über das Übersiedlungsgut. Eine Kontrolle, ob die Fracht damit zulässiges Übersiedlungsgut darstellte oder das zulässige Ausmaß überschritt, war somit nur eingeschränkt möglich.“
- 3.) „Auch der Empfehlung des RH, Übersiedlungen von einem zu einem anderen ausländischen Dienstort über Österreich restriktiv zu genehmigen, folgte das BMeiA nicht. Im Jahr 2006 erfolgten 80% derartiger Übersiedlungen weiterhin über Österreich, was teilweise zu einer erheblichen Erhöhung der Frachtkosten führte.“

Der Rechnungshof hat bereits im Jahr 2003 aufgedeckt, dass ein und dasselbe Speditionsunternehmen 80 Prozent der Übersiedlungen vom oder ins Ausland durchführt. Es wurde empfohlen, dafür Sorge zu tragen, dass Angebote auf breiterer Basis eingeholt werden. Der Rechnungshof hat in den Folgejahren stichprobenartig bei 59 Übersiedlungsfällen überprüft, ob dieser Empfehlung entsprochen wurde. In keinem einzigen dieser Fälle wurde ein zusätzliches Angebot eingeholt.

Dort, wo doch zusätzliche Angebote eingeholt wurden, war in 98,3% der Fälle der Bestbieter wiederum das oben erwähnte Speditionsunternehmen. An zweiter und dritter Stelle lagen immer dieselben Anbieter, wobei die Preisdifferenz zwischen den einzelnen Offerten auffallend oft exakt gleich war. Einen offen geführten Wettbewerb bei der Preisgestaltung legt dies nach Einschätzung der unterfertigten Abgeordneten nicht Nahe.

Eine Recherche der Anfragesteller bei mehreren Speditionsunternehmen hat ergeben, dass die gleichen Leistungen teilweise um bis zu 40% billiger angeboten werden, als durch die drei von den Bediensteten des BMeiA vorzugsweise beauftragten Speditionsunternehmen. Dies offenbart deutlich das bestenfalls mäßige Engagement der Bediensteten des BMeiA bei der Suche nach der kostengünstigsten Möglichkeit ihre Übersiedlungen durchzuführen.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Bediensteten des BMeiA bei erwähnten Übersiedlungen zwar formal Auftraggeber sind, die Übersiedlungskosten jedoch vom BMeiA getragen werden.

Jene Spedition, die mittlerweile 90% der Übersiedlungen durchführt, dürfte sich diesen Umstand geschickt zu Nutze gemacht haben. Obwohl die erbrachten Leistungen teilweise deutlich über dem üblichen Marktpreis liegen, hat sich die betreffende Spedition de facto eine Monopolstellung bei den Bediensteten des BMeiA gesichert.

In einer Stellungnahme des BMeiA wird darauf hingewiesen, dass die Dominanz des betreffenden Speditionsunternehmens durch seine „preisliche Leistungsfähigkeit, die erbrachte Qualität und die damit verbundene Zufriedenheit der Bediensteten“ zu erklären sei. Diese einhellige Zufriedenheit ist insofern befremdlich, als die Offerte besagten Speditionsunternehmens für Übersiedlungstransporte an denselben Ort Preisunterschiede pro Kubikmeter Frachtgut bis zu 20 Prozent und pro Kilogramm bis zu 28 Prozent aufwies, wie der Rechnungshof feststellte.

Es könnte daher der ausgesprochen ungünstige Eindruck entstehen, dass für einen großen Teil der Bediensteten des BMeiA nicht die Kosteneffizienz, sondern andere „Vorteile“, wie immer diese auch geartet sein mögen, vorrangiges Kriterium bei der Entscheidungsfindung sein dürften.

Hinweise darauf, welcher Natur die Serviceleistungen des betreffenden Unternehmens sein dürften, die zu der oben erwähnten offensichtlichen Bevorzugung führen, mag ein Blick in die Frachtlisten der betreffenden Spedition, sofern diese vorhanden sind, liefern.

Diese Frachtlisten sollen dazu dienen, dass Fracht, die nicht Übersiedlungsgut darstellt oder das zulässige Ausmaß überschreitet nicht transportiert und dafür auch kein Kostenersatz durch das BMeiA geleistet wird. Der Rechnungshof hat 2003 dem BMaA empfohlen bei jedem Umzug die Anfertigung einer solchen Frachtliste einzufordern, die Richtigkeit der gemachten Angaben zu überprüfen und diese Frachtlisten als wichtigen Bestandteil zur Überprüfung des Kostenersatzes auch im Ministerium aufzubewahren.

Im Rahmen einer nachfolgenden Prüfung musste der Rechnungshof feststellen, dass diese Empfehlungen in nur sehr eingeschränktem Ausmaß umgesetzt wurden.

Zum einen wurden die Frachtlisten nicht wie gefordert im BMeiA aufbewahrt, sondern verblieben beim beauftragten Speditionsunternehmen. Eine Kontrolle der Frachtlisten durch das BMeiA fand, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht statt.

Des Weiteren wiesen die vom Rechnungshof kontrollierten Frachtlisten zumeist weder Datum noch Unterschrift auf. Wie das BMeiA dies Frachtlisten, den Willen zur Überprüfung vorausgesetzt, ohne Datumsangabe und Unterschrift der Verantwortlichen nun überprüfen hätte wollen, bleibt rätselhaft.

Zudem musste der Rechnungshof feststellen, „dass Offerte und Endabrechnungen – außer bei nachträglicher Genehmigung des Übersiedlungsguts – immer die gleich hohe Ladegutmenge in Kilogramm auswiesen; allerdings fehlten oftmals Wiegeprotokolle, obwohl vornehmlich eine Abrechnung auf Kilobasis erfolgte“.

Angesichts dieser gängigen Praxis ist es wenig überraschend, dass der Rechnungshof im Zuge seiner Überprüfung der Frachtlisten aufdeckte, dass vom BMeiA auch Kosten für Transportgüter ersetzt wurden, die nach Ansicht des Rechnungshofes nicht als Übersiedlungsgut gelten. Diese Güter waren von Bediensteten des BMeiA jedoch auf die Frachtlisten gesetzt und vom betreffenden Speditionsunternehmen, das wie oben erwähnt die Frachtlisten verwahrte, anstandslos transportiert worden.

Es kann also nicht ausgeschlossen werden, dass die vom Ministerium ins Treffen geführte „Zufriedenheit der Bediensteten“ mit dem zu 90% von selbigen beauftragten Speditionsunternehmen in Zusammenhang mit dessen „diskreter“ Verwahrung der Transportlisten stehen könnte.

So entdeckte erst der Rechnungshof welche Güter hier als „Übersiedlungsgut“ deklariert und vermutlich bei den internen Überprüfungen der Frachtlisten durch das BMeiA übersehen worden sein dürften: Dazu zählt unter anderem ein Kleinflugzeug.

Auch der dritte Kritikpunkt des Rechnungshofs veranschaulicht deutlich den dringenden Handlungsbedarf im Sinne einer kosteneffizienteren Vorgehensweise bei den Übersiedlungen der Bediensteten des BMeiA. Der Rechnungshof hält fest: „Ohne Rücksicht auf die geographisch nähere Lage der beiden ausländischen Dienstorte zueinander erfolgten rd. 80% der Übersiedlungen von einem zu einem anderen ausländischen Dienstort über Österreich.“ Dabei wurde laut Rechnungshof teilweise mehr als die doppelte Strecke zurückgelegt.

Im Zeitraum von 1998 bis 2003 betrugen die jährlichen Frachtkosten für Übersiedlungen 8 Millionen Euro. Im Jahr 2003 sprach der Rechnungshof daraufhin seine Empfehlungen für eine effizientere und kostengünstigere Abwicklung der Übersiedlungen durch eine faire und offene Ausschreibung aus. Die Nichtbeachtung dieser Empfehlungen ist nach Ansicht der unterfertigten Abgeordneten neben fehlender Kontrolle im Ministerium der Hauptgrund für das Ansteigen der Kosten im Zeitraum von 2004 bis 2006 auf 10 Millionen Euro.

Für 317 Versetzungen wurden im Jahr 2006 10,91 Millionen Euro an Frachtkosten aufgewendet. Das entspricht 34,416,40 Euro pro Übersiedlung. Diese enormen Aufwendungen sind vor allem angesichts der Tatsache, dass der Rechnungshof teilweise Einsparungspotentiale von bis zu 50% aufgezeigt hat, nicht zu vertreten.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten daher an den Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten nachstehende

Anfrage

- 1.) Welche finanziellen Aufwendungen sind ab dem Jahr 2003 bis dato (Zeitpunkt des Einlangens der vorliegenden Anfrage im BMeiA) für Frachtkosten bei der Übersiedlung von Bediensteten des BMeiA bzw. BMaA (alle folgenden Fragestellungen beziehen sich, sofern sie den Zeitraum vor der Umbenennung des BMaA in BMeiA umfassen, auch auf die Vorgänge im BMaA) vom oder ins Ausland angefallen, um wie viele Übersiedlungsfälle handelte es sich dabei, welche Speditionsunternehmen haben diese Übersiedlungen durchgeführt und wie viele Übersiedlungen wurden von den jeweiligen Speditionsunternehmen durchgeführt? Um genaue Aufschlüsselung wird ersucht.
- 2.) Wie viele dieser Übersiedlungen wurden ab dem Jahr 2003 bis dato von einem ausländischen Dienstort an einen anderen ausländischen Dienstort durchgeführt, wie hoch waren die Frachtkosten für diese Übersiedlungen, welche Speditionsunternehmen haben diese Übersiedlungen durchgeführt und wie viele Übersiedlungen wurden von den jeweiligen Speditionsunternehmen durchgeführt? Um genaue Aufschlüsselung wird ersucht.
- 3.) Wie viele Übersiedlungen wurden ab dem Jahr 2003 bis dato von einem ausländischen Dienstort an einen anderen ausländischen Dienstort durchgeführt und erfolgten über Österreich? Wie hoch waren die Kosten für diese Übersiedlungen, was war der jeweilige Ausgangs- und Bestimmungsort, warum wurden die Übersiedlungen über Österreich geführt, welche Speditionsunternehmen haben diese Übersiedlungen durchgeführt und wie viele Übersiedlungen wurden von den jeweiligen Speditionsunternehmen durchgeführt? Um genaue Aufschlüsselung wird ersucht.
- 4.) Von wie vielen unterschiedlichen Speditionsunternehmen wurden ab dem Jahr 2003 bis dato Offerte für die Übersiedlung vom oder ins Ausland sowie von einem ausländischen Dienstort an einen anderen ausländischen Dienstort eingeholt und in wie vielen Fällen erging der Auftrag an ein anderes Speditionsunternehmen als das laut Rechnungshof in 90% der Übersiedlungsfällen beauftragte Speditionsunternehmen? Um genaue Aufschlüsselung wird ersucht.
- 5.) Welche konkreten Maßnahmen wurden zwischen dem Jahr 2003 bis dato gesetzt um wie vom Rechnungshof gefordert Offerte auf breiterer Basis einzuholen und wie beurteilen sie den Erfolg dieser Maßnahmen?

- 6.) Warum haben Sie bislang nicht darauf hingewirkt, dass die Frachtkosten bei Übersiedlungen wie in der Privatwirtschaft üblich sowohl in Hinblick auf die Kosten pro zurückgelegtem Kilometer, als auch in Hinblick auf die Kosten pro transportiertem Kilogramm Frachtgut gedeckelt werden?
- 7.) Angebote wie vieler unterschiedlicher Unternehmen müssen die Bediensteten nach Vorgabe des BMeiA bei einer anstehenden Übersiedlung einholen und welche Kriterien haben diese Unternehmen zu erfüllen?
- 8.) Werden Sie im Interesse einer zügigen und vollständigen Umsetzung der Empfehlungen des Rechnungshofs darauf hinwirken, dass künftig bei Übersiedlungen von Bediensteten des BMeiA öffentliche Ausschreibungen stattfinden? Wenn nein, warum nicht und auf welche Rechtsgrundlage berufen Sie sich dabei?
- 9.) Auf welchem Wege können Speditionsunternehmen gegenwärtig von anstehenden Übersiedlungen Kenntnis erlangen um aktiv Offerte legen zu können und welche konkreten Maßnahmen wurden ab dem Jahr 2003 bis dato gesetzt um Speditionsunternehmen die Offertlegung zu erleichtern.
- 10.) Warum werden die Frachtlis ten, wie dem Rechnungshofbericht zu entnehmen ist, nicht im BMeiA, sondern bei den Speditionsunternehmen aufbewahrt?
- 11.) Haben Sie bereits Maßnahmen in die Wege geleitet, um die Vollständigkeit der Frachtlis ten insbesondere was die Unterschriftenleistung und die korrekte Datierung der Lis ten angeht zu gewährleisten, wenn ja welche? Wenn nein, warum nicht?
- 12.) Wurden in den Jahren 2003 bis dato vom BMeiA Frachtkosten für Güter übernommen, die nicht als Übersiedlungsgut gelten und wie hoch waren diese Kosten in jedem einzelnen Fall und in Summe? Um genaue Aufschlüsselung wird ersucht.
- 13.) Wurden in Reaktion auf den Bericht des Rechnungshofs die beauftragten Speditionsunternehmen sowie die Bediensteten des BMeiA dazu angehalten bei der Erstellung der Frachtlis ten sorgfältiger vorzugehen um unvollständige oder unrichtige Angaben in den Frachtlis ten zu vermeiden? Falls nein, warum nicht?
- 13.) Wie viele Frachtlis ten wurden in den Jahren 2003 bis dato im Zusammenhang mit Übersiedlungen von Bediensteten vom oder ins Ausland sowie von einem ausländischen Dienstort an einen anderen ausländischen Dienstort erstellt und wie viele dieser Frachtlis ten wurden vonseiten des BMeiA einer Überprüfung unterzogen?
- 14.) In welchen zeitlichen Abständen werden die Frachtlis ten vonseiten des BMeiA überprüft und wann wurden die Frachtlis ten zuletzt einer Überprüfung unterzogen?
- 15.) Wie viele Frachtlis ten wurden im Jahr 2003 erstellt?
- 16.) Wie viele Frachtlis ten wurden im Jahr 2003 vom BMAA hinsichtlich der formalen Vollständigkeit (Unterschriften, Datum), und der Richtigkeit der sonstigen Angaben überprüft?
- 17.) Wie viele der im Jahr 2003 vom BMAA überprüften Frachtlis ten enthielten unvollständige oder unrichtige Angaben ?

- 18.) Wie viele Frachtlisten wurden im Jahr 2004 erstellt?
- 19.) Wie viele Frachtlisten wurden im Jahr 2004 vom BMAA hinsichtlich der formalen Vollständigkeit (Unterschriften, Datum), und der Richtigkeit der sonstigen Angaben überprüft?
- 20.) Wie viele der im Jahr 2004 vom BMAA überprüften Frachtlisten enthielten unvollständige oder unrichtige Angaben?
- 21.) Wie viele Frachtlisten wurden im Jahr 2005 erstellt?
- 22.) Wie viele Frachtlisten wurden im Jahr 2005 vom BMAA hinsichtlich der formalen Vollständigkeit (Unterschriften, Datum), und der Richtigkeit der sonstigen Angaben überprüft?
- 23.) Wie viele der im Jahr 2005 vom BMAA überprüften Frachtlisten enthielten unvollständige oder unrichtige Angaben?
- 24.) Wie viele Frachtlisten wurden im Jahr 2006 erstellt?
- 25.) Wie viele Frachtlisten wurden im Jahr 2006 vom BMAA hinsichtlich der formalen Vollständigkeit (Unterschriften, Datum), und der Richtigkeit der sonstigen Angaben überprüft?
- 26.) Wie viele der im Jahr 2006 vom BMAA überprüften Frachtlisten enthielten unvollständige oder unrichtige Angaben?
- 27.) Wie viele Frachtlisten wurden im Jahr 2007 erstellt?
- 28.) Wie viele Frachtlisten wurden im Jahr 2007 vom BMeiA hinsichtlich der formalen Vollständigkeit (Unterschriften, Datum), und der Richtigkeit der sonstigen Angaben überprüft?
- 29.) Wie viele der im Jahr 2007 vom BMeiA überprüften Frachtlisten enthielten unvollständige oder unrichtige Angaben?
- 30.) Wie viele Frachtlisten wurden im Jahr 2008 erstellt?
- 31.) Wie viele Frachtlisten wurden im Jahr 2008 vom BMeiA hinsichtlich der formalen Vollständigkeit (Unterschriften, Datum), und der Richtigkeit der sonstigen Angaben überprüft?
- 32.) Wie viele der im Jahr 2008 vom BMeiA überprüften Frachtlisten enthielten unvollständige oder unrichtige Angaben?
- 33.) In wie vielen Fällen wurde in den Jahren 2003 bis dato eine teilweise oder vollständige Rückforderung der vom BmeiA übernommenen Kosten für die Übersiedlung von Bediensteten vom oder ins Ausland sowie von einem ausländischen Dienstort an einen anderen ausländischen Dienstort aufgrund unvollständiger oder unrichtiger Angaben in den betreffenden Frachtlisten von den Bediensteten des BMeiA (BmaA) eingefordert?

34.) Falls wie oben dargestellt Rückforderungen stattgefunden haben, um welche Summen handelte es sich dabei in jedem einzelnen Fall, und in Summe?

35.) Im Bericht des Rechnungshofs wird erwähnt, dass in den Frachtlisten unter anderem der Transport eines Kleinflugzeugs vermerkt ist. Ist das BMeiA für den Transport dieses Kleinflugzeugs aufgekommen? Wenn ja, wann wurde besagtes Kleinflugzeug transportiert, von welchem Ort wurde das Kleinflugzeug abtransportiert und was war der Bestimmungsort, welche Strecke wurde dabei zurückgelegt, wie hoch waren die Kosten des Transports, wer hat den Transport in Auftrag gegeben, wozu wurde das besagte Kleinflugzeug genutzt und wie begründen sie die Notwendigkeit des Transports des besagten Kleinflugzeugs auf Kosten des BMeiA?

36.) In wie vielen Fällen wurde aufgrund der Überprüfung der Frachtlisten in den Jahren 2003 bis dato durch das BMeiA festgestellt, dass Fracht, die nicht Übersiedlungsgut darstellt transportiert und dafür Kostenersatz geleistet wurde, wie hoch ist die Summe des in diesen Fällen jeweils geleisteten Kostenersatzes und wurden oder werden die betreffenden Summen von den betreffenden Bediensteten des BMeiA teilweise oder zur Gänze zurückgefordert? Sofern eine solche Rückforderung nicht erfolgt ist oder erfolgen wird, warum verzichtete, bzw. verzichtet das BmeiA auf eine Rückforderung der betreffenden Summen?

37.) Wie viele Personen waren, bzw. sind im BMeiA mit der Überprüfung der Frachtlisten beauftragt, wer sind diese Personen, welche Funktion bekleiden sie im BMeiA, welche Kompetenzen haben sie hinsichtlich der Überprüfung der Frachtlisten, auf welcher gesetzlichen Grundlage beruht die Prüfungstätigkeit der betreffenden Personen und wie viele Frachtlisten haben sie in den Jahren 2003 bis September 2009 überprüft.

38.) Wie hoch sind die Kosten, die dem BMeiA durch die Überprüfung der Frachtlisten in den Jahren 2003 bis September 2009 entstanden sind?

39.) Welche konkreten Maßnahmen wurden ergriffen, damit die Übersiedlung von einem zu einem anderen ausländischen Dienstort über Österreich den Empfehlungen des Rechnungshofs entsprechend restriktiver als bisher gehandhabt wird und welche Einsparungen konnten dadurch erzielt werden?

40.) In wie vielen Fällen hat der Rechnungshof bei seiner Überprüfung festgestellt, dass Kraftfahrzeuge entgegen § 35d Reisegebührenvorschrift 1955 von einem zu einem anderen ausländischen Dienstort über nach oder von Österreich und nicht direkt vom alten zum neuen ausländischen Dienstort transportiert wurden?

41.) In wie vielen Fällen wurde bei Überprüfungen seitens des BMeiA in den Jahren 2003 bis dato festgestellt, dass Kraftfahrzeuge entgegen § 35d Reisegebührenvorschrift 1955 von einem zu einem anderen ausländischen Dienstort über nach oder von Österreich und nicht direkt vom alten zum neuen ausländischen Dienstort transportiert wurden?

42.) Kosten in welcher Höhe sind dem BMeiA in den Jahren 2003 bis dato durch den Transport von Kraftfahrzeugen von einem zu einem anderen ausländischen Dienstort über nach oder von Österreich und nicht direkt vom alten zum neuen ausländischen Dienstort entstanden?

43.) Wie vielen Ansuchen von Bediensteten zum Transport von Kraftfahrzeugen wurde in den Jahren 2003 bis dato vom BMeiA von einem zu einem anderen ausländischen Dienstort über nach oder von Österreich und nicht direkt vom alten zum neuen ausländischen Dienstort stattgegeben und wie viele diesbezügliche Anträge wurden abgelehnt?

44.) Wurde vonseiten des BMeiA das mögliche Einsparungspotential bei Umsetzung der vom Rechnungshof ausgesprochenen Empfehlung bei Einholung von Offerten verschiedener Speditionsunternehmen auf breiterer Basis errechnet und auf welche Höhe beläuft sich dieses? Falls nein, warum nicht und wann werden sie die Errechnung des betreffenden Einsparungspotentials veranlassen?

45.) Wurde vonseiten des BMeiA das mögliche Einsparungspotential bei Umsetzung der vom Rechnungshof ausgesprochenen Empfehlung zur genaueren Kontrolle der Frachtscheine errechnet und auf welche Höhe beläuft sich dieses? Falls nein, warum nicht, und wann werden sie die Errechnung des betreffenden Einsparungspotentials veranlassen?

46.) Wurde vonseiten des BMeiA das mögliche Einsparungspotential bei Umsetzung der vom Rechnungshof ausgesprochenen Empfehlung zur restriktiven Genehmigung von Übersiedlungsrouten über Österreich errechnet und auf welche Höhe beläuft sich dieses? Falls nein, warum nicht, und wann werden sie die Errechnung des betreffenden Einsparungspotentials veranlassen?