

Tabelle 4: Anlagenbedingte Langsamfahrstellen Entwicklung seit Anfang 2010

Anlagenbedingte Langsamfahrstellen	Kernnetz	Ergänzungsnetz	Gesamt	Verringerung von Langsam- fahrstellen
	Anzahl			Anteil in %
Stand Jänner 2010	215	132	347	
Zuwachs 2010	54	33	87	
Zuwachs 2011	23	11	34	
Summe Zuwächse an Langsamfahrstellen	77	44	121	
Verringerung durch Baumaßnahmen 2010	- 113	- 46	- 159	
Verringerung durch Baumaßnahmen 2011	- 86	- 30	- 116	
Summe Verringerung durch Baumaßnahmen	- 199	- 76	- 275	87,0
Streckenverkauf an Land NÖ 2010	0	- 32	- 32	
Streckeneinstellungen 2011	0	- 3	- 3	
Summe Verringerung durch Streckenverkäufe/Streckeneinstellungen	0	- 35	- 35	11,1
Verringerung durch VzG ¹ -Anpassung 2011	- 5	- 1	- 6	1,9
Summe Verringerung an Langsamfahrstellen	- 204	- 112	- 316	100,0
Stand Jänner 2012	88	64	152	

¹ Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeit

Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG, Tabelle: RH

Die Analyse zeigte, dass überwiegend Baumaßnahmen der Instandhaltung (87,0 %) zur Reduktion der Langsamfahrstellen beitrugen. Darüber hinaus erfolgte der Abbau von Langsamfahrstellen durch Streckenverkäufe bzw. Streckeneinstellungen (11,1 %) und durch Anpassung des Verzeichnisses der örtlich zulässigen Geschwindigkeit (1,9 %) (siehe auch TZ 9).

(6) Die Gewichtung der Langsamfahrstellen hinsichtlich ihrer Relevanz für die Netz- und Betriebsqualität erfolgte in Zusammenarbeit mit der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und der Technischen Universität Graz. Als Maßstab galten Geschwindigkeitseinbrüche gegenüber der örtlich zulässigen Geschwindigkeit, die Länge der betroffenen Abschnitte und die daraus erwachsenden Fahrzeitverluste.

Statistische Erfassung und Gewichtung von Langsamfahrstellen

8.2 Die Empfehlung des RH wurde umgesetzt. Die statistische Erfassung des Anlagenzustands und der Langsamfahrstellen inkl. deren Gewichtung hinsichtlich ihrer Relevanz für die Netz- und Betriebsqualität zeigte gegenüber 2009 (Kenntnisstand der vorausgegangenen Gebarungsüberprüfung) klare Fortschritte. Die Nichterfassung der für den durchgehenden Zugverkehr nicht relevanten Gleisanlagen in der Langsamfahrstellen-Statistik erschien aus Sicht des RH vertretbar, weil dort auftretende Infrastrukturschäden in der Anlagendatenbank erfasst waren und nach Maßgabe der betrieblichen Erfordernisse behoben wurden.

Anpassung des Verzeichnisses der örtlich zulässigen Geschwindigkeit

9.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, künftig jede Anpassung des Verzeichnisses der örtlich zulässigen Geschwindigkeit lückenlos, strukturiert und nachvollziehbar zu dokumentieren.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte die ÖBB-Infrastruktur AG mitgeteilt, dass alle Änderungen im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeit systemtechnisch durchgeführt würden und daher nachweislich erfasst wären und elektronisch ausgewertet werden könnten.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ÖBB-Infrastruktur AG ab 1. Jänner 2012 die Ergebnisse ihrer sogenannten „VzG¹¹-Plattform“ (ÖBB-internes Expertengremium, das in periodischen Sitzungen über Änderungen im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeit abstimmte) und einige bislang isolierte Infrastruktur-Datenbanken nun in eine Software-Lösung „VzG-Gleisgenau“ integriert hatte. Nach einem rund einjährigen Probetrieb waren damit alle Änderungsanträge und deren Status (eingebracht/genehmigt/abgelehnt inkl. Angabe der Begründung) lückenlos dokumentiert. Dies betraf in Einzelfällen auch die Bereinigung von Langsamfahrstellen, da anstelle der Einrichtung einer Langsamfahrstelle generell die zulässige Geschwindigkeit herabgesetzt wurde (vgl. TZ 8).

9.2 Die Empfehlung des RH wurde somit umgesetzt. Durch die Einführung der Software-Lösung „VzG-Gleisgenau“ sind Anpassungen bei der örtlich zulässigen Geschwindigkeit nun lückenlos und nachvollziehbar dokumentiert.

¹¹ VzG = Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeit; wird für jede befahrbare Strecke erstellt

**Präventive
Vermeidung ver-
schleißbedingter
Ermüdungsschäden**

10.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, dem Auftreten verschleißbedingter Ermüdungsschäden durch rechtzeitige Einleitung geeigneter Instandhaltungsmaßnahmen (bspw. Schienenschleifen, Schienentausch in Gefahrenzonen) entgegenzuwirken. Weiters empfahl er der ÖBB-Infrastruktur AG, in Schulungsprogrammen die Triebfahrzeugführer über Möglichkeiten zur Schadensprävention durch infrastrukturechonende Fahrweise zu informieren und bei Herstellern von Triebfahrzeugen Möglichkeiten zu verschleißmindernden Modifikationen der Antriebssoftware auszuloten.

(2) Im Rahmen des Nachfrageverfahrens hatte die ÖBB-Infrastruktur AG mitgeteilt, dass ein Maßnahmenbündel für präventive, integrierte Instandhaltung bestünde, um verschleißbedingten Ermüdungsschäden vorzubeugen. Mittels kombinierter Ultraschall- und Wirbelstrommessungen würden Eingangsparameter für die Planung der Schienenbearbeitung gewonnen werden.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die ÖBB-Infrastruktur AG seit der damaligen Gebarungsüberprüfung die Streckenerkundung mittels Wirbelstromprüfverfahren mit dem Einsatz von Ultraschall kombinierte, auf rd. 140 km eine Tiefenerkundung des Gleisunterbaus mit Georadar durchführte sowie Schienenbrüche und Beinahebrüche¹² flächendeckend in einer Datenbank „i-Schienenbruch“ erfasste. Weiters erfolgte die Inbetriebnahme eines zusätzlichen Infrastruktur-Checkpoints¹³ zur exakten Messung des lauftechnischen Fahrzeugzustands (bei voller Durchfahrtsgeschwindigkeit). Bei der Instandhaltung ergriff die ÖBB-Infrastruktur AG im Zeitraum 2009 bis 2011 bspw. folgende Maßnahmen, um dem Auftreten verschleißbedingter Ermüdungsschäden entgegenzuwirken:

- Einbau von rd. 650 km gehärteten Schienen in sensiblen Gleiszonen
- Einbau von „besohlenen“ (schwingungsdämpfenden) Schwellen bei rd. 346 km Gleis und rd. 427 Weichen

In Bezug auf die Schulung der Triebfahrzeugführer auf infrastrukturechonende Fahrweise und die Auslotung verschleißmindernder Modifikationen der Antriebssoftware durch die Hersteller von Triebfahrzeugen übergab die ÖBB-Infrastruktur AG dem RH Schulungsunterlagen der

¹² Drohender Schienenbruch, der durch rechtzeitige Erkennung und der Setzung von Instandhaltungsmaßnahmen verhindert werden kann.

¹³ Neben dem bereits bei der früheren Gebarungsüberprüfung in Betrieb stehenden Checkpoint Himberg (Ostbahnstrecke) nahm die ÖBB-Infrastruktur AG im November 2009 einen weiteren Checkpoint (System-ARGOS) auf der Westbahnstrecke in Betrieb.

Präventive Vermeidung verschleißbedingter Ermüdungsschäden

ÖBB-Produktion GmbH betreffend energiesparende Fahrweise. Daraus ergab sich zwar ein Zusammenhang zu verschleißarmem Fahren; die Unterlagen gingen aber nicht explizit auf eine infrastrukturschonende Fahrweise ein. Ebenso fehlten Nachweise über die Auslotung von Möglichkeiten zu verschleißmindernden Modifikationen der Antriebssoftware bei den Herstellern von Triebfahrzeugen.

10.2 Die Empfehlungen des RH wurden teilweise umgesetzt. Der RH erachtete die Bemühungen der ÖBB-Infrastruktur AG, dem Auftreten verschleißbedingter Ermüdungsschäden durch rechtzeitige Einleitung geeigneter Instandhaltungsmaßnahmen entgegenzuwirken, als zielführend. Er hielt jedoch seine Empfehlungen aufrecht, die Triebfahrzeugführer über die Möglichkeiten zur Schadensprävention durch infrastrukturschonende Fahrweise zu informieren und – allenfalls im Zusammenwirken mit anderen Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe – bei den Herstellern von Triebfahrzeugen die Möglichkeiten zu verschleißmindernden Modifikationen der Antriebssoftware auszuloten.

10.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG führe sie bezüglich Verschleißminderungen an der Schnittstelle Triebfahrzeuge/Schieneninfrastruktur noch Gespräche mit anderen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns. Es werde an einer gemeinsamen Lösung zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Produktion GmbH gearbeitet.*

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

- 11 Der RH stellte fest, dass von neun an die ÖBB-Infrastruktur AG gerichteten Empfehlungen des Vorberichts acht umgesetzt und eine Empfehlung teilweise umgesetzt wurde.

Anknüpfend an den Vorbericht hob der RH folgende Empfehlungen an die ÖBB-Infrastruktur AG hervor:

(1) Die Triebfahrzeugführer wären in entsprechenden Schulungsprogrammen über die Möglichkeiten zur Schadensprävention durch infrastrukturechonende Fahrweise zu informieren. (TZ 10)

(2) Es wären – allenfalls im Zusammenwirken mit anderen Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe – bei den Herstellern von Triebfahrzeugen die Möglichkeiten zu verschleißmindernden Modifikationen der Antriebssoftware auszuloten. (TZ 10)

Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

Tabelle 5: Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts						
lfd. Nr.	Empfehlung Nr.	Vorbericht		Follow-up-Überprüfung		
		Empfehlungsinhalt	TZ	umgesetzt	teilweise umgesetzt	nicht umgesetzt
1	(1)	Abbau bestehender und Vermeidung neuer Langsamfahrstellen durch geeignete Maßnahmen wie - Straffung der Instandhaltungsprozesse und zielgerichtete Steuerung/Priorisierung des Mitteleinsatzes - Instandhaltungsstrategien unter Berücksichtigung der teilweisen, von der jeweiligen Nutzung abhängigen Überalterung bestehender Anlagenteile - verstärkte Berücksichtigung der aus der umfassenden Betrachtung der Lebenszykluskosten von Schieneninfrastrukturanlagen gewonnenen Erkenntnisse in der Instandhaltungsstrategie	2	X		
2	(2)	Jährliche und dynamische, die Lebenszykluskosten der Schieneninfrastrukturanlagen berücksichtigende Festlegung des für die Instandhaltung gebotenen Mitteleinsatzes; Optimierung des Mitteleinsatzes zur Erhaltung und Verbesserung der Gebrauchstauglichkeit der bestehenden Schieneninfrastruktur	3	X		
3	(3)	Berücksichtigung von sowohl neu hinzukommenden Strecken und Streckenteilen als auch Anlagenabgängen bei der künftigen Budgetierung und Dotierung von Instandhaltungsmaßnahmen	4	X		
4	(4)	Wahrnehmung der gemeinsamen Anlagenverantwortung der ehemals in Betrieb und Bau geteilten ÖBB-Infrastrukturgesellschaften für die Erhaltung und Verbesserung der Substanz der bestehenden Schieneninfrastruktur	5	X		
5	(5)	Beobachtung neuer organisatorischer Ansätze, technischer Neuerungen und Entwicklungen und Erprobung und Einsatz gemäß der Kosten-/Nutzen-Erwartung	6	X		
6	(6)	Verringerung anlagenbedingter Verspätungen durch den ehestmöglichen Abbau von Langsamfahrstellen; stärkere Berücksichtigung der Dringlichkeitsreihung bei der Priorisierung von Instandhaltungsinvestitionen	7	X		
7	(8)	Statistische Erfassung aller Langsamfahrstellen am ÖBB-Streckennetz mit Gewichtung hinsichtlich ihrer Relevanz für die Netz- und Betriebsqualität	8	X		
8	(9)	Lückenlose, strukturierte und nachvollziehbare Dokumentation der Anpassungen des Verzeichnisses der örtlich zulässigen Geschwindigkeit	9	X		
9	(10)	Rechtzeitige Einleitung geeigneter, den verschleißbedingten Ermüdungsschäden an den Schienen entgegenwirkender Instandhaltungsmaßnahmen; Information der Triebfahrzeugführer in Schulungsprogrammen über eine mögliche Schadensprävention durch infrastrukturechonende Fahrweise	10		X	

ANHANG

Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in Blaudruck



ANHANG
Entscheidungsträger

**ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
(vormals ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft)¹**

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Mag. Martin HUBER
(16. März 2005 bis 22. April 2008)

Dr. Eduard SAXINGER
(26. Juni 2008 bis 31. Mai 2010)

Ing. Franz SEISER
(seit 10. Juni 2010)

Stellvertreter des
Vorsitzenden

Ing. Rudolf FISCHER
(16. März 2005 bis 25. Mai 2007)

Dr. Eduard SAXINGER
(20. Juni 2007 bis 26. Juni 2008)

Dipl.-Ing. Peter KLUGAR
(26. Juni 2008 bis 7. Juni 2010)

Dipl.-Ing. Herbert KASSER
(seit 26. Juni 2008)

Mag. Christian KERN
(seit 10. Juni 2010)

¹ Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 7. September 2009 (Verschmelzungsvertrag vom 28. Juli 2009) wurde die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als übernehmende Gesellschaft mit der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft und der Brenner Eisenbahn GmbH als übertragende Gesellschaften rückwirkend zum 1. Jänner 2009 verschmolzen. Die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft wurde in **ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft** umbenannt.

Vorstand**Mitglieder**

Mag. Gilbert TRATTNER
(16. März 2005 bis 30. Juni 2010)

Mag. Arnold SCHIEFER
(1. August 2009 bis 30. Juni 2010)

Dipl.-Ing. Herwig WILTBERGER
(1. August 2009 bis 30. November 2011)

Dipl.-Ing. Dr. Georg Michael VAVROVSKY
(seit 1. Jänner 2005)

Ing. Mag. (FH) Andreas MATTHÄ
(seit 1. August 2008)

Siegfried STUMPF
(seit 1. Dezember 2011)



Bericht des Rechnungshofes

**Reisegebührenvorschrift des Bundes;
Follow-up-Überprüfung**

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis _____ 410

BKA

Wirkungsbereich des Bundeskanzleramtes

Reisegebührenvorschrift des Bundes;
Follow-up-Überprüfung

KURZFASSUNG _____ 411

Prüfungsablauf und -gegenstand _____ 415

Gesamtreform der Reisegebührenvorschrift _____ 416

Gebührenstufen; Bahnbenutzung _____ 417

Dienstverrichtungen am Dienort und Bezirksreisen ohne
Nächtigungsanspruch _____ 419

Anpassung der Tagesgebühr an den steuerrechtlichen Tarif _____ 420

Nächtigungsgebühr _____ 421

Nutzung der VorteilsCard und vorrangige Nutzung der zweiten
Bahnklasse _____ 422

Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen _____ 423

Projektmanagement einer Gesamtreform _____ 424

Einzelbestimmungen zum Kilometergeld _____ 425

Travel Policy _____ 426

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen _____ 427

Abkürzungen



Abkürzungsverzeichnis

BGBI.	Bundesgesetzblatt
BKA	Bundeskanzleramt
BM...	Bundesministerium...
BMeiA	für europäische und internationale Angelegenheiten
BMI	für Inneres
BMLVS	für Landesverteidigung und Sport
bzw.	beziehungsweise
EUR	Euro
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
Mill.	Million(en)
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
rd.	rund
RGV	Verordnung der Bundesregierung vom 29. März 1955, BGBI. Nr. 133/1955 betreffend die Gebühren bei Dienstreisen, Dienstverrichtungen im Dienstort, Dienstzuteilungen und Versetzungen (Reisegebührenvorschrift 1955) i.d.g.F.
RGV-Novelle	Novelle zur Reisegebührenvorschrift 1955, BGBI. I Nr. 111/2010
RH	Rechnungshof
TZ	Textzahl(en)
z.B.	zum Beispiel

Wirkungsbereich des Bundeskanzleramtes

Reisegebührenvorschrift des Bundes; Follow-up-Überprüfung

Das BKA setzte Empfehlungen des RH zur Reisegebührenvorschrift 1955, die er im Jahr 2010 veröffentlicht hatte, nur teilweise um. Die durchgeführten Änderungen zur Reisegebührenvorschrift 1955 führten zu Harmonisierungen und teilweise zu Straffungen bei den Gebührenansprüchen. Eine Gesamtreform der Vorschrift wurde damit allerdings nicht erreicht.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Follow-up-Überprüfung beim BKA war es, die Umsetzung von Empfehlungen zu beurteilen, die der RH anlässlich einer vorangegangenen Gebarungüberprüfung hinsichtlich der Reisegebührenvorschrift 1955 (Reihe Bund 2010/4) abgegeben hatte. (TZ 1)

Gesamtreform der Reisegebührenvorschrift

Die Empfehlung, eine Gesamtreform der Reisegebührenvorschrift und einen Entwurf für ein umfassendes und schlankes Reisegesetz, das lediglich Aufwendungen ersetzt, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Dienstreise stehen, zu erarbeiten, setzte das BKA nicht um. Die mit der Novelle zur Reisegebührenvorschrift 1955 (RGV), BGBl. I Nr. 111/2010, erfolgten Änderungen (z.B. Vereinheitlichung der Tages- und Nächtigungsgebühr sowie der Nutzungsberechtigung der ersten und zweiten Bahnklasse, Änderungen bei der Zuteilungsgebühr und beim Frachtkostenersatz) führten zwar zu Harmonisierungen und teilweise zu Straffungen von Gebührenansprüchen, nicht jedoch zu einer Gesamtreform und einem umfassenden und schlanken Reisegesetz. (TZ 2)

Gebührenstufen; Bahnbenutzung

In teilweiser Umsetzung der Empfehlung, bei der Berechnung der Tages- und Nächtigungsgebühr (Reisezulage) von den unterschiedlichen Gebührenstufen abzugehen und diese für alle Bediensteten

Kurzfassung

einheitlich festzulegen sowie die Bestimmungen zur Nutzungsbe-
rechtigung der ersten bzw. zweiten Bahnklasse der ÖBB zu verein-
heitlichen, wurden die Berechnung der Reisezulage für Inlandsreisen
sowie die Nutzungsberechtigungen für Bahnklassen vereinheitlicht.
Für Dienstverrichtungen im Ausland sind jedoch weiterhin – trotz
gleichgelagerter Problemstellung – unterschiedliche Gebührenstu-
fen anzuwenden. (TZ 3)

**Dienstverrichtungen am Dienstort und Bezirksreisen ohne
Nächtigungsanspruch**

Die Empfehlung, den tatsächlichen Mehraufwand für die Bediensteten bei Dienstverrichtungen im Dienstort und bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch zu evaluieren sowie die Höhe der Tagesgebühren an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen, wurde nicht umgesetzt. Eine entsprechende Evaluierung erfolgte nicht; der Anspruch auf Tagesgebühr bei Dienstverrichtungen am Dienstort und bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch blieb bestehen. (TZ 4)

Anpassung der Tagesgebühr an den steuerrechtlichen Tarif

Ein einheitlicher dem Steuerrecht angepasster Tarif für Tagesgebühren unter Berücksichtigung der Dauer und der Art der Dienstreise konnte festgelegt werden. Der Tarif I der Tagesgebühr wurde einheitlich für alle Bediensteten mit einem dem Steuerrecht entsprechenden Betrag in Höhe von 26,4 EUR und die Nächtigungsgebühr mit 15 EUR festgelegt. Die Berücksichtigung des Frühstücks bei der Tagesgebühr wich allerdings weiterhin von den steuerrechtlichen Bestimmungen ab. Eine Berechnung der tatsächlich anfallenden Mehrkosten lag der Harmonisierung nicht zugrunde. (TZ 5)

Nächtigungsgebühr

Änderungen bei der Nächtigungsgebühr konnten teilweise umgesetzt werden. Nunmehr erhalten alle Bediensteten erhöhte Nächtigungsgebühren. Mit 105 EUR lag die maximale Nächtigungsgebühr allerdings über jenem Betrag, den der RH im Vorbericht unter Berücksichtigung der aktuellen Hotelpreise als zu hoch erachtet hatte. Auch werden die Frühstückskosten weiterhin nicht mit der Nächtigungsgebühr abgegolten, was eine Vereinfachung der Verwaltungstätigkeit bedeutet hätte. (TZ 6)

**Reisegebührenvorschrift des Bundes;
Follow-up-Überprüfung****Nutzung der VorteilsCard und vorrangige Nutzung der zweiten Bahnklasse**

Das BKA setzte die Empfehlung, den Einsatz der VorteilsCard bei Bahnreisen zu nutzen, weil die erzielbaren Einsparungen im Vergleich zum Business Tarif zumindest verdoppelt werden könnten und überdies vorrangig die zweite Bahnklasse zu nutzen, um. Es forderte die Ressorts in einem Rundschreiben auf, den Mitarbeitern eine VorteilsCard zur Verfügung zu stellen oder mit der Reiseabrechnung zu ersetzen, wenn sich dadurch insgesamt geringere Fahrtkosten ergeben. Die Bediensteten haben grundsätzlich nur mehr Anspruch auf Ersatz der Kosten für die Benützung der zweiten Wagenklasse, außer die vorgesetzte Dienststelle bestätigt, dass die Benützung der ersten Wagenklasse im Dienstinteresse liegt. (TZ 7)

Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen

Nicht umgesetzt wurde die Empfehlung, Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen, die ausschließlich auf einen Erschwernis-ausgleich abzielen, zukünftig nicht mehr im Rahmen der RGV zu regeln. Die Sonderbestimmungen wurden für einzelne Berufsgruppen beibehalten bzw. teilweise, für Organe des Wachkörpers Bundespolizei sowie rechtskundige Organe bei den Bundespolizeidirektionen, sogar ausgeweitet. (TZ 8)

Projektmanagement einer Gesamtreform

In teilweiser Umsetzung der Empfehlung, im Sinne eines effizienten Projektmanagements der Reisegebührenreform das Augenmerk vorrangig auf die generellen, alle Ressorts betreffenden Regelungen einer Reisegebührenvorschrift zu legen, um eine ressortübergreifende Übereinstimmung in wesentlichen Bereichen zu erzielen, konnten mit den Novellen zur RGV seit 2009 einzelne generelle, alle Ressorts betreffende Bestimmungen einfacher gestaltet werden, eine umfassende gesetzliche Neuregelung fand jedoch nicht statt. Ein Zeitplan für die weitere Vorgangsweise zu einer umfassenden Reform lag nicht vor. (TZ 9)

Kurzfassung**Einzelbestimmungen zum Kilometergeld**

Die Empfehlung, einzelne Bestimmungen zum Kilometergeld zu streichen und zu vereinfachen, wurde teilweise umgesetzt. Die Regelung des Kilometergelds für Motor(fahr-)räder wurde vereinfacht. Der Zuschlag für die Mitbeförderung auf solchen sowie das Kilometergeld für die Benützung eines Dienstfahrrads wurden gestrichen. Allerdings gebührt weiterhin ein Kilometergeld für die Benutzung des eigenen Fahrrads und für zu Fuß zurückgelegte Wegstrecken. (TZ 10)

Travel Policy

Das BKA kam der Empfehlung, eine für den gesamten Bundesbereich verbindliche Travel Policy für Inlands- und Auslandsreisen auszuarbeiten, nicht nach. Eine Travel Policy für Inlandsdienstreisen wurde nicht erarbeitet. Zwar legte das BMeiA in einer interministeriellen Besprechung eine Travel Policy für Auslandsdienstreisen vor, die darin festgelegten Vorgangsweisen waren jedoch von den anderen Ressorts nicht verbindlich anzuwenden. (TZ 11)

Reisegebührenvorschrift des Bundes;
Follow-up-Überprüfung

Kenndaten zur Reisegebührenvorschrift 1955				
Rechtsgrundlage	Verordnung der Bundesregierung vom 29. März 1955, BGBl. Nr. 133/1955 betreffend die Gebühren bei Dienstreisen, Dienstverrichtungen im Dienstort, Dienstzuteilungen und Versetzungen (Reisegebührenvorschrift 1955, RGV), zuletzt geändert durch die Novelle BGBl. I Nr. 50/2012			
	2009	2010	2011	Entwicklung 2009 bis 2011
	Anzahl			in %
Dienstreisen	1.186.421	1.174.769	1.137.242	- 4,15
<i>davon Inlandsdienstreisen</i>	<i>1.130.007</i>	<i>1.112.734</i>	<i>1.077.187</i>	<i>- 4,67</i>
<i>Auslandsdienstreisen</i>	<i>56.414</i>	<i>62.035</i>	<i>60.055</i>	<i>+ 6,45</i>
	in EUR			
Dienstreisekosten	96.860.951	95.472.121	90.676.532	- 6,38
<i>davon Inlandsdienstreisen</i>	<i>76.908.980</i>	<i>75.160.621</i>	<i>70.232.165</i>	<i>- 8,68</i>
<i>Auslandsdienstreisen</i>	<i>19.951.971</i>	<i>20.311.500</i>	<i>20.444.367</i>	<i>+ 2,47</i>

**Prüfungsablauf und
-gegenstand**

1 Der RH überprüfte von November 2011 bis Jänner 2012 beim BKA die Umsetzung von Empfehlungen, die er bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung hinsichtlich der Reisegebührenvorschrift 1955 des Bundes abgegeben hatte. Der in der Reihe Bund 2010/4 veröffentlichte Bericht wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.

Weiters hatte der RH zur Verstärkung der Wirkung seiner Empfehlungen deren Umsetzungsstand bei den überprüften Stellen nachgefragt. Das Ergebnis dieses Nachfrageverfahrens hatte er in seinem Bericht Reihe Bund 2011/13 veröffentlicht.

Ziel war es insbesondere, die Umsetzung jener Empfehlungen zu überprüfen, die Änderungen der Reisegebührenvorschrift 1955 (RGV) vorsahen.

Zu dem im März 2012 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das BKA im Juni 2012 Stellung. Der RH verzichtete auf eine Gegenäußerung.

**Gesamtreform der
Reisegebühren-
vorschrift**

2.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, eine Gesamtreform und einen Entwurf für ein umfassendes und schlankes Reisegesetz, das lediglich Aufwendungen ersetzt, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Dienstreise stehen, zu erarbeiten.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das BKA mitgeteilt, dass es mit der Novelle BGBl. I Nr. 111/2010 eine Reihe der Empfehlungen des RH, wie z.B. die Vereinheitlichung der Tages- und Nächtigungsgebühr im Inland oder die Vereinheitlichung der Nutzungsberechtigung der Bahnklassen, umgesetzt habe.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die RGV seit 2009 mehrfach novelliert wurde.¹ Die wesentlichsten Änderungen erfolgten mit der Novelle BGBl. I Nr. 111/2010 zur Reisegebührenvorschrift 1955 (in der Folge RGV-Novelle) und betrafen

- die Vereinheitlichung der Tages- und Nächtigungsgebühr im Inland unter Angleichung an die Sätze des Einkommenssteuerrechts,
- die Vereinheitlichung der Nutzungsberechtigung der Bahnklassen,
- die Festlegung auch der Wohnung als möglichen Ausgangs-/Endpunkt einer Dienstreise,
- den Entfall des Kilometergelds für Fahrten mit dem Dienstfahrrad,
- die Vereinfachung des Kilometergelds für Motor(fahr-)räder,
- den Entfall des Zuschlags für die Mitbeförderung auf Motor(fahr-)rädern sowie
- die Neuregelung der Zuteilungsgebühr.

Das BKA schätzte die durch die angeführten Maßnahmen erzielten Einsparungen in den Erläuterungen zu dieser Novelle auf 6,4 Mill. EUR und die Mehrausgaben auf 0,7 Mill. EUR, legte dazu jedoch teilweise keine nachvollziehbaren Berechnungen vor.

Der Vorbericht des RH enthielt darüber hinaus eine Reihe weiterer Empfehlungen (wie z.B. die Evaluierung des tatsächlichen Mehraufwands bei Dienstverrichtungen im Dienstort und bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch und damit verbunden eine entsprechende Anpassung der Tagesgebühren oder die Abschaffung gewisser Sonder-

¹ BGBl. I Nr. 135/2009, BGBl. I Nr. 153/2009, BGBl. I Nr. 106/2010, BGBl. I Nr. 111/2010, BGBl. I Nr. 140/2011, BGBl. I Nr. 50/2012

bestimmungen), die in den angeführten Novellen aber nicht berücksichtigt wurden.

2.2 Die Empfehlung zur Erarbeitung einer Gesamtreform der RGV wurde nicht umgesetzt, weil die Änderungen durch die RGV-Novelle zwar zu Harmonisierungen und teilweise zu Straffungen bei den Gebührenansprüchen führten, nicht jedoch zu der vom RH empfohlenen Gesamtreform. Der RH hielt daher seine Empfehlung aufrecht, eine Gesamtreform und einen Entwurf für ein umfassendes und schlankes Reisegesetz, das lediglich die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Dienstreise stehenden Aufwendungen ersetzt, zu erarbeiten.

2.3 *Das BKA teilte in seiner Stellungnahme mit, dass ein Entwurf für eine Gesamtreform der RGV und ein umfassendes und schlankes Reisegesetz im BKA vorliege.*

Gebührenstufen; Bahnbenutzung

3.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, bei der Berechnung der Tages- und Nächtigungsgebühr (Reisezulage) von den unterschiedlichen Gebührenstufen abzugehen und eine für alle Bediensteten einheitliche Tages- bzw. Nächtigungsgebühr festzulegen sowie die Bestimmungen zur Nutzungsberechtigung der ersten bzw. zweiten Bahnklasse der ÖBB zu vereinheitlichen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das BKA mitgeteilt, dass die Empfehlung des RH durch Änderungen der RGV (Kostenersatz Bahnfahrten, Vereinheitlichung der Reisezulage) umgesetzt worden sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass mit der RGV-Novelle die vier unterschiedlichen Gebührenstufen abgeschafft wurden. Die Reisezulage für Inlandsreisen setzt sich nunmehr aus einer für alle Bediensteten geltenden Tagesgebühr (Tarif I 26,4 EUR bzw. Tarif II² 19,8 EUR) und der Nächtigungsgebühr (15 EUR) zusammen. Die Einsparungen aus der Vereinheitlichung der Tagesgebühr schätzte das BKA in den Erläuterungen zur RGV-Novelle mit rd. 500.000 EUR, die Mehrkosten durch Vereinheitlichung der Nächtigungsgebühr auf rd. 100.000 EUR.³

Für die Berechnung der Reisezulage für Dienstverrichtungen im Ausland waren allerdings weiterhin die unterschiedlichen Gebührenstu-

² Tarif II gilt insbesondere bei Dienstverrichtungen im Dienstort, für Bezirksreisen ohne Anspruch auf Nächtigungsgebühr und ab dem 31. Tag des Aufenthalts in derselben Ortsgemeinde (§ 13 Abs. 3 RGV).

³ Diese Mehrkosten beinhalten nicht die Erhöhung des maximalen Zuschussbetrags der Nächtigungsgebühr von 350 % auf 600 % (siehe TZ 6).

Gebührenstufen; Bahnbenutzung

fen⁴ maßgebend. Die Höhe der Reisezulage für Auslandsdienstreisen war davon abhängig, in welche Gebührenstufe der reisende Bedienstete nach der bis 31. Dezember 2010 geltenden Rechtslage einzureihen gewesen wäre.

Auch die Höhe der im Jahr 2001 im Einvernehmen mit dem BKA festgelegten pauschalen Abgeltung für Reisegebühren der Bundeskellereinspektoren war weiterhin von Gebührenstufen sowie der Dauer und der Anzahl der Dienstreisen abhängig. Die RGV schreibt im § 21 vor, dass eine pauschale Abgeltung verhältnismäßig abzuändern ist, wenn Reisegebühren der Höhe oder der Anspruchsberechtigung nach geändert werden. Eine Anpassung der angeführten pauschalen Abgeltung erfolgte jedoch nicht.

Der RH stellte weiters fest, dass mit der RGV-Novelle die Nutzungsbechtigung für Bahnklassen nicht mehr von der Zuordnung zu Gebührenstufen abhängig ist, sondern nunmehr einheitlich für alle Bediensteten gilt.

- 3.2 Die Empfehlung, von den unterschiedlichen Gebührenstufen abzugehen und für alle Bundesbediensteten einheitliche Tages- bzw. Nächtigungsgebühren sowie einheitliche Nutzungsbestimmungen für die Bahnklassen festzusetzen, wurde teilweise umgesetzt. Für Inlandsreisen erfolgte eine Vereinheitlichung, für Auslandsdienstreisen wurde allerdings eine vergleichbare Vereinheitlichung der Berechnung der Reisezulage trotz gleichgelagerter Problemstellung nicht vorgenommen. Für Auslandsreisen ist weiterhin die Einordnung der Bediensteten in Gebührenstufen nach der bis 31. Dezember 2010 geltenden Rechtslage maßgeblich.

Der RH empfahl, analog zu den Inlandsreisen auch bei den Kostensätzen für Auslandsdienstreisen von den unterschiedlichen Gebührenstufen abzugehen, weil er bei Reisegebühren eine Differenzierung nach Funktion, Arbeitsplatzbewertung und Dienstalter durch Gebührenstufen generell als nicht gerechtfertigt erachtete. Der RH empfahl weiters, die Anpassung der pauschalen Abgeltung der Bundeskellereinspektoren an die aktuelle Rechtslage zu initiieren.

- 3.3 *Das BKA teilte in seiner Stellungnahme mit, es habe im Vorfeld der Novelle der RGV, BGBl. I Nr. 140/2011, in Verhandlungen mit der*

⁴ In der RGV gab es vier unterschiedliche Gebührenstufen, die für die Festlegung der Höhe der Tages- und Nächtigungsgebühren maßgeblich waren. Zur Bestimmung der konkreten Gebührenstufe war die jeweilige Verwendungsgruppe, die Funktionsgruppe und Gehaltsstufe bzw. Dienstklasse des Bundesbediensteten zum Zeitpunkt der Dienstreise heranzuziehen.

**Reisegebührenvorschrift des Bundes;
Follow-up-Überprüfung**

Gewerkschaft öffentlicher Dienst weiterreichende Überlegungen zur Vereinheitlichung der Gebührenstufen und zur Neugestaltung der Umzugsvergütung eingebracht. Auch sei die Zusammenfassung aller Gebührenstufen im Ausland vorgesehen gewesen. Das BKA verwies auf den nicht zustande gekommenen Konsens mit der Gewerkschaft öffentlicher Dienst. Das BKA werde seine Bemühungen einer Einigung in diesem Punkt mit dem Sozialpartner fortsetzen.

Das BKA hat dem Ersuchen des BMLFUW um Zustimmung zur Neubemessung der Pauschalabgeltung für die Bundeskellereiinspektion im Februar 2012 rückwirkend mit 1.1.2011 zugestimmt.

**Dienstverrichtungen
am Dienstort und
Bezirksreisen
ohne Nächtigungs-
anspruch**

4.1 (1) Bei Dienstverrichtungen im Dienstort und bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch gebührte den Bediensteten eine Tagesgebühr nach Tarif II.⁵ Der RH hatte dem BKA in seinem Vorbericht empfohlen, den tatsächlichen Mehraufwand bei Dienstverrichtungen im Dienstort und bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch zu evaluieren und die Höhe der ausbezahlten Tagesgebühr an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Ab einem bestimmten Ausmaß an Dienstreisen erachtete der RH im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung eine pauschale Abgeltung als zweckmäßig.

(2) Das BKA hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, die Frage des Anfalls eines Mehraufwands bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch habe bereits zum Scheitern einer Gesamtreform geführt. Weiters hatte es auf etwaige Finanzierungserfordernisse neuer Regelungen verwiesen.

(3) Wie der RH nunmehr feststellte, erfolgte keine Erhebung des BKA, ob Bediensteten bei Dienstverrichtungen im Dienstort und bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch tatsächlich ein Mehraufwand entsteht.

Die in der RGV vorgesehene Möglichkeit zur pauschalen Abgeltung von Dienstreisen bzw. Dienstverrichtungen im Dienstort nutzten die Ressorts – nach Auskunft des bei entsprechenden Regelungen mitzubefassenden BKA – seit 2009 nicht stärker.

4.2 Das BKA setzte somit die Empfehlung nicht um, den tatsächlichen Mehraufwand bei Dienstverrichtungen im Dienstort und bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch zu evaluieren und die Höhe der

⁵ Bis zur Novelle BGBl. I Nr. 111/2010 war die Höhe des Tarifs II von Gebührenstufen abhängig. Mit der Novelle wurde der Tarif II mit 19,8 EUR einheitlich für alle Bediensteten festgelegt (siehe dazu TZ 3).

Dienstverrichtungen am Dienstort und Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch

Tagesgebühren an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Der Anspruch auf Tagesgebühren hierfür blieb weiterhin bestehen.

Da die Tagesgebühr die Abgeltung eines durch eine Dienstreise entstehenden Mehraufwands bezweckt, hielt der RH seine Empfehlung zur Evaluierung dieses Mehraufwands bei Dienstverrichtungen im Dienstort und bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch sowie zur Anpassung der dafür gewährten Tagesgebühr aufrecht. Der RH wies weiterhin auf die Zweckmäßigkeit einer pauschalen Abgeltung der Kosten hin.

4.3 *Das BKA teilte in seiner Stellungnahme mit, dass es der Empfehlung des RH nachkommen und eine Evaluierung der diesbezüglichen Mehraufwendungen durchführen werde.*

Anpassung der Tagesgebühr an den steuerrechtlichen Tarif

5.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, einen einheitlichen, dem Steuerrecht angepassten Tarif für Tagesgebühren – unter Berücksichtigung der Dauer und der Art der Dienstreise – festzulegen. Basis dieser Harmonisierung sollte eine genaue Mehrkostenberechnung sein. Die Drittelregelung (bei einer Reisedauer von mehr als fünf Stunden gebührt ein Drittel der Tagesgebühr, bei mehr als acht Stunden zwei Drittel und bei einer Dauer von mehr als zwölf Stunden die volle Tagesgebühr) sollte beibehalten werden.

(2) Das BKA hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass eine Anpassung an den steuerrechtlichen Tarif erfolgt sei, allerdings sei die im Steuerrecht geltende Regelung für die Frühstückskosten nicht übernommen worden.⁶

(3) Der RH hielt fest, dass mit der RGV-Novelle der Tarif I der Tagesgebühr einheitlich für alle Bediensteten mit einem dem Steuerrecht entsprechenden Betrag in Höhe von 26,4 EUR festgelegt wurde. Tarif II beträgt seit dieser Novelle einheitlich 19,8 EUR und die Nächtigungsgebühr 15 EUR. Eine Berechnung der tatsächlich anfallenden Mehrkosten lag dieser Harmonisierung allerdings nicht zugrunde.

Die Neufestlegung der Reisezulage führte zu einer Erhöhung der Tagesgebühren für jene Bediensteten, die der bis Ende 2010 gültigen Gebührenstufe 1 zugeordnet waren, und zu einer Senkung für die Bediensteten der übrigen Gebührenstufen.

⁶ Im Steuerrecht gibt es eine einheitliche Tagesgebühr, wobei das Frühstück in der Tagesgebühr nicht berücksichtigt wird. Die Tagesgebühr umfasst zwei Mahlzeiten, die Frühstückskosten werden beim Nächtigungsaufwand berücksichtigt.

**Reisegebührenvorschrift des Bundes;
Follow-up-Überprüfung**

5.2 Die Empfehlung, die Tagesgebühren an den steuerrechtlichen Tarif anzupassen, wurde teilweise umgesetzt, weil die Höhe der Tagesgebühr des Tarifs I nunmehr dem Betrag im Steuerrecht entsprach. Die Berücksichtigung des Frühstücks bei der Tagesgebühr wich allerdings weiterhin von den steuerrechtlichen Bestimmungen ab. Der RH empfahl daher, die Frühstückskosten, wie im Steuerrecht, durch die Nächtigungsgebühr abzugelten.

5.3 *Laut Stellungnahme des BKA sei es mangels Einigung mit der Gewerkschaft öffentlicher Dienst nicht möglich gewesen, die Empfehlung umzusetzen.*

Nächtigungsgebühr

6.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die Nächtigungsgebühren anzupassen, weil die letzte Anhebung vor über 15 Jahren erfolgte und die Gebühren daher teilweise nicht mehr kostendeckend waren. Die damals vom BKA geplante Erhöhung der Höchstgrenze auf 100 EUR erachtete der RH als zu hoch. Weiters hatte der RH empfohlen, die Kosten für das Frühstück zukünftig ebenfalls beim Nächtigungsaufwand zu berücksichtigen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das BKA mitgeteilt, die Berücksichtigung der Kosten für das Frühstück bei der Nächtigungsgebühr sei unterblieben, weil Gegenforderungen zu befürchten wären.

(3) Der RH stellte fest, dass mit der RGV-Novelle die Nächtigungsgebühr nunmehr einheitlich für alle Bediensteten mit 15 EUR pro Nacht festgelegt wurde. Weist der Beamte nach, dass die tatsächlichen unvermeidbaren Auslagen die ihm zustehende Gebühr übersteigen, so können ihm nunmehr bis zu 600 % der Nächtigungsgebühr als Zuschuss⁷ gewährt werden. Die maximale Nächtigungsgebühr beträgt somit 105 EUR. Nach der alten Regelung lag die maximale Nächtigungsgebühr gegen Nachweis zwischen 60 EUR und 81 EUR. Durch die Erhöhung des möglichen Zuschusses auf bis zu 600 % der Nächtigungsgebühr errechnete das BKA Mehrkosten von bis zu 600.000 EUR.

Nach den Bestimmungen der RGV werden die Frühstückskosten weiterhin durch die Tagesgebühr abgegolten. Die Nächtigungsgebühr wird in Höhe des Hotelrechnungsbetrages abzüglich der Frühstückskosten gewährt. Ist die Höhe der Frühstückskosten in der Hotelrechnung nicht extra ausgewiesen, so wird der Rechnungsbetrag um 15 % der gebührenden Tagesgebühr gekürzt.

⁷ Beheizungszuschläge dürfen gesondert in Rechnung gestellt werden, soweit sie im Zuschuss keine Deckung finden.

Nächtigungsgebühr

Im Jahr 2011 beliefen sich die Kosten des Bundes (ohne BMLVS) für Hotelnchtigungen im Inland auf rd. 8,99 Mill. EUR, für Nchtigungs-pauschalen wurden rd. 2,99 Mill. EUR aufgewendet.

6.2 Die Empfehlung, die Nchtigungsgebühr anzupassen, wurde durch die Neuregelung teilweise umgesetzt. Insbesondere für jene Bediensteten, die in den bis 31. Dezember 2010 geltenden Gebühreinstufen 1 und 2a eingeordnet waren (maximale Nchtigungsgebühr bisher rd. 60 EUR bzw. 69 EUR), werden damit Kostenunterdeckungen für Nchtigungen vermieden. Mit 105 EUR lag die festgelegte maximale Nchtigungsgebühr allerdings über jenem Betrag, den der RH in seinem Vorbericht unter Berücksichtigung der aktuellen Hotelpreise für 4-Sterne-Hotels als zu hoch erachtete. Auch die Abgeltung der Frühstückskosten durch die Nchtigungsgebühr erfolgte nicht, obwohl diese Änderung zu einer Verwaltungsvereinfachung geführt hätte (siehe auch Empfehlung zu TZ 5).

6.3 *Das BKA führte dazu in seiner Stellungnahme aus, dass die durch die Novelle 2011 in der RGV erfolgte Neuregelung der Nchtigungsgebühr das Ergebnis einer politischen Einigung sei.*

Nutzung der VorteilsCard und vorrangige Nutzung der zweiten Bahnklasse

7.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, den Einsatz der VorteilsCard bei Bahnreisen zu forcieren, weil die erzielbaren Einsparungen im Vergleich zum Business Tarif zumindest verdoppelt werden könnten. Überdies sollte bei Bahnfahrten vorrangig die zweite Buchungsklasse genutzt werden.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das BKA mitgeteilt, dass es die Resorts mittels Rundschreibens im Mai 2011 zur Forcierung der VorteilsCard angewiesen habe. Die Empfehlung zur vorrangigen Nutzung der zweiten Bahnklasse sei durch die RGV-Novelle umgesetzt worden.

(3) Das BKA forderte die Ressorts mit Rundschreiben auf, den Mitarbeitern eine VorteilsCard zur Verfügung zu stellen oder im Wege der Reiseabrechnung zu ersetzen, wenn angenommen werden kann, dass während des Gültigkeitszeitraums der VorteilsCard Dienstreisen in solch einem Umfang⁸ absolviert werden, dass sich insgesamt geringere Fahrtkosten ergeben. Die Auswirkungen dieses Rundschreibens (z.B. Anzahl der vom Bund bezahlten VorteilsCards, Einsparungen bei den Fahrtkosten) konnten vom BKA auch wegen des kurzen Gültigkeitszeitraums des Rundschreibens noch nicht abgeschätzt werden.

⁸ Laut Berechnungen der Bundesbeschaffung GmbH rechnet sich die Anschaffung einer VorteilsCard ab einem Reisevolumen von rd. 300 EUR pro Jahr und Person (siehe Vorbericht TZ 12).

**R
-
H****BKA****Nutzung der VorteilsCard und vorrangige
Nutzung der zweiten Bahnklasse****Reisegebührenvorschrift des Bundes;
Follow-up-Überprüfung**

Der RH stellte weiters fest, dass seit der RGV-Novelle die Bediensteten Anspruch auf Ersatz der Kosten für die Benützung der zweiten Wagenklasse sowie gegen Nachweis für zuschlagspflichtige Züge und für Platzreservierungen haben. Der Kostenersatz für die erste Wagenklasse gebührt nur dann, wenn die vorgesetzte Dienststelle bestätigt, dass die Benutzung der ersten Wagenklasse im Dienstinteresse liegt.

Das BKA wies in seinem Durchführungs Rundschreiben zur RGV-Novelle darauf hin, dass ein solches Dienstinteresse nur dann vorliegt, wenn die Benützung der zweiten Wagenklasse dem Zweck der auswärtigen Dienstverrichtung entgegensteht und dass andere als dienstliche Gründe jedenfalls keinen Anspruch auf Ersatz der Kosten für die Benützung der ersten Wagenklasse begründen. Das BKA schätzte die Einsparungen aufgrund dieser Maßnahme in den Erläuterungen zur RGV-Novelle auf 400.000 EUR.

Auf Bahnreisen im Inland entfielen im Jahr 2011 (ohne BMLVS) rd. 3,01 Mill. EUR, davon rd. 101.364 EUR auf die Abgeltung der ersten Bahnklasse.

7.2 Die Empfehlung des RH, die Nutzung der VorteilsCard zu forcieren und vorrangig die zweite Bahnklasse zu nutzen, wurde durch die Aufforderung im Rundschreiben und die Änderung der RGV umgesetzt. Dennoch empfahl der RH, insbesondere unter Berücksichtigung der geänderten Angebotsstruktur weitere Initiativen zu setzen, um bei Dienstreisen die kostengünstigsten Fahrpreise (z.B. Fahrkartenkauf beim billigsten Anbieter, verpflichtender Einsatz der VorteilsCard bei ÖBB-Bahnfahrten) zu erzielen bzw. sonstige Vorteile (z.B. Bonusmeilen) für den Bund zu lukrieren.

7.3 *Das BKA werde die Bemühungen, kostengünstigere Fahrpreise für Verkehrsmittel zu erzielen, fortsetzen.*

Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen

8.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen, die ausschließlich auf einen Erschwerenausgleich abzielen, zukünftig nicht mehr im Rahmen der RGV zu regeln. Solche Sonderbestimmungen betrafen z.B. Teile des Exekutivdienstes, Bundes- und Landeslehrer und Bedienstete des Vermessungsdienstes.

(2) Das BKA hatte im Nachfrageverfahren ausgeführt, dass der Gesetzgeber bei den angeführten Berufsgruppen einen Mehraufwand berücksichtigt habe. Es wies darauf hin, dass die Empfehlung des RH Mehrkosten verursachen würde.

Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen

(3) Die Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen blieben aufrecht. Es erfolgte auch keine Prüfung, ob den Berufsgruppen durch die Ausübung der Tätigkeit tatsächlich ein Mehraufwand durch eine Reisetätigkeit entsteht.

Der RH stellte weiters fest, dass mit der Novellierung der RGV, BGBl. I Nr. 153/2009, der anspruchsberechtigte Bedienstetenkreis der Sonderbestimmung für Organe des Wachkörpers Bundespolizei sowie rechtskundige Organe bei den Bundespolizeidirektionen (§ 39 RGV) sogar erweitert wurde. Das BKA schätzte die Mehrausgaben (in den Erläuterungen) auf 5,3 Mill. EUR jährlich.

8.2 Die Empfehlung, Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen, die ausschließlich auf einen Erschwernisausgleich abzielen, zukünftig nicht mehr im Rahmen der RGV zu regeln, wurde nicht umgesetzt. Der RH hielt seine Empfehlung daher aufrecht, Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen, die ausschließlich auf einen Erschwernisausgleich abzielen, zukünftig nicht mehr im Rahmen der RGV zu regeln. Dabei dürfen keine Mehrkosten entstehen.

8.3 *Das BKA verwies auf seine Stellungnahme aus dem Vorbericht.*

Projektmanagement einer Gesamtreform

9.1 (1) In seinem Vorbericht hatte der RH empfohlen, bei der Erarbeitung eines neuen Reisegebührenvorschrift-Entwurfs im Sinne eines effizienten Projektmanagements das Augenmerk vorrangig auf die generellen, alle Ressorts betreffenden Regelungen einer Reisegebührenvorschrift zu legen, um eine ressortübergreifende Übereinstimmung in wesentlichen Bereichen zu erzielen. Das Ergebnis sollte in der Folge die Basis einer neuen Reisegebührenvorschrift darstellen.

(2) Das BKA hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die zentrale Empfehlung des RH, im Sinne eines effizienten Projektmanagements das Augenmerk vorrangig auf die generellen, alle Ressorts betreffenden Regelungen einer Reisegebührenvorschrift zu legen, durch die Festlegung einheitlicher Tages- und Nächtigungsgebühren und die Vereinheitlichung der Nutzungsberechtigung für die 1. und 2. Bahnklasse umgesetzt worden sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass mit den RGV-Novellen seit 2009 einzelne generelle, alle Ressorts betreffende Bestimmungen einfacher gestaltet wurden, es jedoch zu keiner umfassenden gesetzlichen Neuregelung kam. Ein Zeitplan für die weitere Vorgangsweise zu einer umfassenden Reform lag nicht vor.

9.2 Die Empfehlung, im Sinne eines effizienten Projektmanagements das Augenmerk vorrangig auf die generellen, alle Ressorts betreffenden Regelungen einer Reisegebührenvorschrift zu legen, um eine ressortübergreifende Übereinstimmung in wesentlichen Bereichen zu erzielen und das Ergebnis als Basis einer neuen Reisegebührenvorschrift zu verwenden wurde – z.B. durch die Festlegung einheitlicher Tages- und Nächtigungsgebühren und die Vereinheitlichung der Nutzungsberechtigung für die 1. und 2. Bahnklasse – nur teilweise umgesetzt. Der RH empfahl, im Sinne eines effizienten Projektmanagements zügig und zielgerichtet eine Gesamtreform voranzutreiben.

9.3 *Laut Stellungnahme des BKA werde es sich weiterhin bemühen, die Gesamtreform der RGV voranzutreiben. Hierzu sei nach den bisherigen Gepflogenheiten eine Einigung mit der Gewerkschaft öffentlicher Dienst erforderlich.*

Einzelbestimmungen zum Kilometergeld

10.1 (1) In seinem Vorbericht hatte der RH empfohlen,

- die Bestimmungen zum Kilometergeld für Fußwege und für Fahrten am Fahrrad zu streichen,
- die Regelung des Kilometergelds für Motor(fahr-)räder zu vereinfachen und
- den Zuschlag für die Mitbeförderung von Personen auf Motor(fahr-)rädern zu streichen.

(2) Das BKA hatte im Nachfrageverfahren auf die Änderungen durch die RGV-Novelle verwiesen.

(3) Der RH stellte fest, dass der Anspruch auf Kilometergeld für Fußwege und für die Benutzung des eigenen Fahrrads weiterhin bestand (nunmehr in Höhe von 0,38 EUR je zurückgelegten Kilometer). Die Bestimmung über das Kilometergeld für die Benutzung eines Dienstfahrrads wurde hingegen aufgehoben.

Weiters stellte der RH fest, dass das Kilometergeld für Motor(fahr-)räder mit einem einheitlichen Satz von 0,24 EUR je Fahrkilometer neu geregelt und der Zuschlag für die Mitbeförderung von Personen auf Motor(fahr-)rädern gestrichen wurde.

10.2 Die Empfehlung, Einzelbestimmungen zum Kilometergeld zu vereinfachen bzw. zu streichen, wurde nur teilweise umgesetzt, weil weiterhin ein Kilometergeld für zu Fuß zurückgelegte Wegstrecken und für

die Benutzung des eigenen Fahrrades gebührt. Der RH hielt seine Empfehlung, das Fußkilometergeld und das Fahrradkilometergeld zu streichen, aufrecht, weil kein Zusammenhang mit einem durch die Dienstreise verursachten Mehraufwand gegeben ist.

10.3 *Das BKA teilte mit, dass zur Streichung des Fußkilometergelds und des Fahrradkilometergelds kein politisches Einvernehmen erzielt werden konnte.*

Travel Policy

11.1 (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht dem BKA empfohlen, eine für den gesamten Bundesbereich verbindliche Travel Policy für In- und Auslandsreisen auszuarbeiten.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das BKA mitgeteilt, dass eine Travel Policy für Auslandsreisen durch das BMeiA erstellt und im Oktober 2009 im Rahmen der Präsidialistensitzung des Bundes präsentiert worden sei.

(3) Das BMeiA stellte in einer interministeriellen Besprechung der Präsidialvorstände im Oktober 2009 die von ihm erstellte Travel Policy für Auslandsdienstreisen vor. Diese enthielt Vorgaben für die zu benütenden Verkehrsmittel, die Reisebuchung, die Fahrt zum/vom Flughafen im Inland und Ausland und die Nutzung von Economy-/Businessstarif bei Flugreisen. Die Travel Policy wurde in der Folge in zusammengefasster Form an die Ressorts und die Obersten Organe übermittelt. Inwieweit die einzelnen Ressorts die Grundsätze der Travel Policy für Auslandsdienstreisen anwendeten, war im BKA nicht bekannt. Eine Travel Policy für Inlandsdienstreisen wurde nicht erarbeitet. Eine solche sollte nach Ansicht des BKA vom BMI und vom BMLVS erstellt werden.

11.2 Die Empfehlung, eine bundesweit verbindliche Travel Policy zu definieren, wurde nicht umgesetzt, weil eine Travel Policy vom BMeiA lediglich für das Ausland erarbeitet wurde und die darin festgelegten Vorgangsweisen von den anderen Ressorts nicht verbindlich anzuwenden waren. Der RH vertrat die Ansicht, dass die Zuständigkeit für die Ausarbeitung einer Travel Policy beim BKA im Rahmen seiner Kompetenz für das Reisegebührenrecht der Bundesbediensteten liegt. Er empfahl daher dem BKA neuerlich, Initiativen für eine für den gesamten Bundesbereich verbindliche Travel Policy für Inlands- und Auslandsreisen zu setzen.

11.3 *Laut Stellungnahme des BKA sei die Festschreibung einer Travel-Policy für Auslandsdienstreisen erfolgt, für Inlandsdienstreisen sei bisher noch keine gemeinsame Festlegung der hauptbetroffenen Ressorts möglich gewesen.*

Reisegebührenvorschrift des Bundes;
Follow-up-Überprüfung

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

12 Der RH stellte fest, dass das BKA von zehn Empfehlungen des Vorberichts eine umsetzte, fünf teilweise und vier nicht umsetzte.

**Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts
(Reihe Bund 2010/4)**

Vorbericht		Follow-up-Überprüfung			
TZ	Empfehlungsinhalt	TZ	umgesetzt	teilweise umgesetzt	nicht umgesetzt
6	Erarbeitung des Entwurfs für eine Gesamtreform und eines Entwurfs für ein umfassendes und schlankes Reisegesetz	2			X
7 12	Abgehen von den unterschiedlichen Gebührenstufen und Festlegung einer einheitlichen Tages- bzw. Nächtigungsgebühr; Vereinheitlichung der Bestimmungen zur Nutzungsberechtigung der ersten bzw. zweiten Bahnklasse der ÖBB	3		X	
8	Evaluierung des tatsächlichen Mehraufwands bei Dienstverrichtung im Dienstort und bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch	4			X
6 9	Festlegung eines einheitlichen, dem Steuerrecht angepassten Tarifs für Tagesgebühren	5		X	
11	Anpassung der Nächtigungsgebühr unter Berücksichtigung der Frühstückskosten	6		X	
12	Forcierung des Einsatzes der VorteilsCard bei Bahnreisen und vorrangige Nutzung der zweiten Buchungsklasse	7	X		
13	Keine Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen im Rahmen der RGV	8			X
14	Bei Erarbeitung eines neuen RGV-Entwurfs im Sinne eines effizienten Projektmanagements ist das Augenmerk vorrangig auf die generellen, alle Ressorts betreffenden Regelungen einer Reisegebührenvorschrift zu legen	9		X	
15	Streichung des Kilometersgelds für Fußwege und Fahrten am Fahrrad, Vereinfachung der Regelung des Kilometersgelds für Motor(fahr-)räder und Streichung des Zuschlags für die Mitbeförderung von Personen auf Motor(fahr-)rädern	10		X	
18	Erarbeitung einer für den gesamten Bundesbereich verbindlichen Travel Policy	11			X

**Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen**

Anknüpfend an den Vorbericht hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Eine Gesamtreform und ein Entwurf eines umfassenden, schlanken Reisegesetzes, das lediglich Aufwendungen ersetzt, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einer Dienstreise stehen, wären zu erarbeiten. (TZ 2)

(2) Bei der Berechnung der Auslandsreisezulage wäre von der Anwendung unterschiedlicher Gebührenstufen abzugehen. (TZ 3)

(3) Die Anpassung der pauschalen Abgeltung für Dienstreisen der Bundeskellereiinspektoren an die aktuelle Rechtslage wäre zu initiieren. (TZ 3)

(4) Der tatsächliche Mehraufwand bei Dienstverrichtungen im Dienort und bei Bezirksreisen ohne Nächtigungsanspruch wäre zu evaluieren und die Höhe der ausbezahlten Tagesgebühr an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Ab einem bestimmten Ausmaß an Dienstreisen wäre – im Sinne der Verwaltungsvereinfachung – eine pauschale Abgeltung zweckmäßig. (TZ 4)

(5) Die Frühstückskosten wären, wie im Steuerrecht, bei der Nächtigungsgebühr zu berücksichtigen, weil diese Änderung zu einer Verwaltungsvereinfachung führen würde. (TZ 5, 6)

(6) Weitere Initiativen wären zu setzen, um bei Dienstreisen die kostengünstigsten Fahrpreise zu erzielen bzw. sonstige Vorteile für den Bund zu lukrieren. (TZ 7)

(7) Sonderbestimmungen für einzelne Berufsgruppen, die ausschließlich auf einen Erschwernisausgleich abzielen, wären zukünftig nicht mehr im Rahmen der Reisegebührenvorschrift zu regeln. (TZ 8)

(8) Im Sinne eines effizienten Projektmanagements wäre eine Gesamtreform des Reisegesetzes zügig und zielgerichtet voranzutreiben. (TZ 9)

(9) Das Fußkilometergeld und das Fahrradkilometergeld wären zu streichen, weil kein Zusammenhang mit einem durch eine Dienstreise verursachten Mehraufwand gegeben ist. (TZ 10)

(10) Es wären Initiativen zur Erarbeitung und Anwendung einer für den gesamten Bundesbereich verbindlichen Travel Policy für In- und Auslandsreisen zu setzen. (TZ 11)

R
H

Wien, im September 2012

Der Präsident:

Dr. Josef Moser



R H

Bisher erschienen:

- Reihe Bund 2012/1 Bericht des Rechnungshofes
- Salzburger Festspielfonds
 - Spitzensportförderung und Maßnahmen im Zusammenhang mit Team Rot-Weiß-Rot
 - Drittmittelverwaltung sowie Forschungsverwertung an den Technischen Universitäten Graz und Wien; Follow-up-Überprüfung
 - Wiener Linien – 3. Ausbauphase U1 und U2; Follow-up-Überprüfung
 - Effizienz und Qualität des Berufsschulwesens; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2012/2 Bericht des Rechnungshofes
- Flugrettung mit Schwerpunkten in den Ländern Salzburg und Tirol
 - Anti-Claimmanagement und Korruptionsbekämpfung bei Straßen- und Bahnbauvorhaben
 - Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie hinsichtlich Fließgewässer auf Ebene des Bundes sowie in den Ländern Niederösterreich, Salzburg, Steiermark und Tirol
 - Künstlerhilfe-Fonds
 - Berufsberatungseinrichtungen an der Universität Wien und an der Technischen Universität Wien
- Reihe Bund 2012/3 Bericht des Rechnungshofes
- Beschaffungsvorgang „Elektronische Aufsicht“
 - Kosten der medizinischen Versorgung im Strafvollzug
 - Verfahrensdauer im zivilgerichtlichen Verfahren; Follow-up-Überprüfung
 - Sanitätswesen im Bundesheer; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2012/4 Bericht des Rechnungshofes
- Finanzierung der Landeslehrer
- Reihe Bund 2012/5 Bericht des Rechnungshofes
- Verwaltungsreforminitiative „Register der Bundesverwaltung“
 - Österreichisches Institut für Sportmedizin
 - Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von Reorganisationen
 - Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung
- Reihe Bund 2012/6 Bericht des Rechnungshofes
- Gemeinsame Prüfung aller lohnabhängigen Abgaben (GPLA)
 - ASFINAG Verkehrstelematik; Follow-up-Überprüfung
 - AIT Austrian Institute of Technology; Follow-up-Überprüfung
 - Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.
 - Frauenförderung; Follow-up-Überprüfung

Reihe Bund 2012/7**Bericht des Rechnungshofes**

- Erhaltungsmaßnahmen bei Autobahnen und Schnellstraßen
- EU-Finanzbericht 2010
- LEADER 2007 bis 2013
- Österreichisches Patentamt

Reihe Bund 2012/8**Bericht des Rechnungshofes**

- ÖBB-Öffentlichkeitsarbeit
- ASFINAG Bau Management GmbH hinsichtlich der Errichtung der 2. Röhre des Tauerntunnels
- Privatisierung der Dorotheum GmbH
- Anpassung an den Klimawandel auf Ebene der Länder Salzburg und Tirol
- Härteausgleichsfonds in der Pensionsversicherung

R
H

