



**Der
Rechnungshof**

Reihe BUND
2006/4

Bericht des Rechnungshofes

**Betrugsbekämpfung – Kontrolle
der illegalen Arbeitnehmer-
beschäftigung**

**Betrugsbekämpfung – Schnelle
Eingreifgruppe**

Energiebesteuerung in Österreich

Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB

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

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**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 April 2006



Bericht des Rechnungshofes

**Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen
Arbeitnehmerbeschäftigung**

Betrugsbekämpfung – Schnelle Eingreifgruppe

Energiebesteuerung in Österreich

Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB

| | | |
|-----------------------|---|----|
| Vorbemerkungen | <u>Vorlage an den Nationalrat</u> | 1 |
| | <u>Darstellung der Prüfungsergebnisse</u> | 1 |
| BMF | Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Finanzen | |
| | <u>Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung</u> | 3 |
| | <u>Betrugsbekämpfung – Schnelle Eingreifgruppe</u> | 19 |
| | <u>Energiebesteuerung in Österreich</u> | 27 |
| BMVIT | Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie | |
| | <u>Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB</u> | 47 |
| ANHANG | Entscheidungsträger | |
| | <u>Aufsichtsratsvorsitzende und deren Stellvertreter sowie Vorstandsmitglieder der überprüften Unternehmungen</u> | 77 |

Abkürzungen



| | |
|----------|---|
| Abs. | Absatz |
| AG | Aktiengesellschaft |
| ASVG | Allgemeines Sozialversicherungsgesetz |
| Art. | Artikel |
| BGBI. | Bundesgesetzblatt |
| BM... | Bundesministerium... |
| BMF | für Finanzen |
| BMVIT | für Verkehr, Innovation und Technologie |
| EG | Europäische Gemeinschaft |
| EU | Europäische Union |
| EUR | Euro |
| EWG | Europäische Wirtschaftsgemeinschaft |
| f. | folgend |
| GmbH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| i.d.g.F. | in der geltenden Fassung |
| IT | Informationstechnologie |
| Mill. | Million(en) |
| Mrd. | Milliarde(n) |
| 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 des Bundesministeriums für Finanzen

Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung

Seit Mitte 2002 ist das BMF für die Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung (KIAB) zuständig. Dafür wurden bei 12 Zollämtern Kontrollteams eingerichtet. Die Anzahl der Bediensteten erhöhte sich von ursprünglich 88 im Jahr 2002 auf 178 im Jahr 2005. Eine weitere Personalaufstockung ist geplant.

Ungeachtet der außendienstorientierten Tätigkeit der KIAB wurde 2004 im Bundesdurchschnitt nicht einmal ein Drittel der Gesamtarbeitszeit für den Außendienst – dieser umfasste Kontroll-, Aufsichts- und Überwachungsmaßnahmen – aufgewendet. Nach Ansicht des RH lag darin ein Potenzial zu einer Intensivierung der Kontrolltätigkeit.

Kurzfassung

Gemessen an den Arbeitsstätten und Beschäftigten in den so genannten Risikobranchen (Bauwesen, Beherbergungs- und Gaststättenwesen, Verkehrswesen) waren die meisten Kontrollorgane im Burgenland und die wenigsten in der Steiermark im Einsatz. In der Steiermark entfallen auf ein Kontrollorgan in den Risikobranchen fünfmal mehr Arbeitsstätten und sechsmal mehr Beschäftigte als im Burgenland.

Im Jahr 2004 wurden bundesweit 23.222 Kontrollen durchgeführt und dabei 6.201 illegal Beschäftigte festgestellt. Diese gehörten zu je einem Drittel dem Bau- und Baunebengewerbe und der Gastronomie an. Im Jahr 2004 beantragte die KIAB Geldstrafen in Höhe von 13,8 Mill. EUR.

Für jede KIAB-Stelle war ein so genannter Rechtskoordinator vorgesehen. Sein Aufgabenbereich wies jedoch in bedeutenden Bereichen Überschneidungen mit jenem des Teamleiters auf; auch wurde die Funktion unterschiedlich wahrgenommen. Die beabsichtigte rechtliche Unterstützung der KIAB könnte durch einen neu einzurichtenden Fachbereich, der bundesweit für Rechtsauskünfte zur Verfügung steht, wahrgenommen werden.

Kurzfassung

Der RH erhob bei zwei Finanzämtern die aufgrund der Mitteilungen der KIAB über illegal beschäftigte Dienstnehmer ergriffenen Maßnahmen. Eine Weiterbearbeitung der Mitteilungen war kaum erfolgt, weil diese häufig keine verwertbaren Hinweise für die Finanzämter enthielten. Allerdings unterblieben auch Rückmeldungen der Finanzämter an die KIAB betreffend benötigte Informationen.

Um den Aktenlauf zwischen den Behörden zu vereinfachen, findet derzeit ein Pilotprojekt der KIAB–Innsbruck mit der Bezirkshauptmannschaft Imst statt. Ziele des Pilotprojekts „Elektronischer Akt“ sind Arbeits-, Zeit- und Kostenersparnis.

Kenndaten zur Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung

| Rechtsgrundlagen | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | |
|-------------------------------------|--------------|--|--|--------|--|--|--------|--|--|
| | in Mill. EUR | | | | | | | | |
| beantragte Geldstrafen | 9,5 | | | 13,8 | | | 16,4 | | |
| Kontrollen | 21.140 | | | 23.222 | | | 18.021 | | |
| festgestellte illegale Beschäftigte | 5.665 | | | 6.201 | | | 5.942 | | |
| Kontrollorgane* | 90,5 | | | 163 | | | 178 | | |

* jeweils zum 31. Dezember; in Vollbeschäftigungsäquivalenten

Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 Der RH überprüfte von Jänner bis März 2005 die Maßnahmen des BMF zur Betrugsbekämpfung mit dem Schwerpunkt der Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung (KIAB). Die Gebarungsüberprüfung fand bei den Zollämtern Wien, Eisenstadt und Innsbruck statt. Weiters wurden Erhebungen beim Arbeitsmarktservice Wien durchgeführt.



Prüfungsablauf und
-gegenstand



**Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen
Arbeitnehmerbeschäftigung**

Im Rahmen der Gebarungsüberprüfung überprüfte der RH schwerpunktmäßig

- die Organisation und die personelle Ausstattung der KIAB,
- Umfang, Ablauf und Ergebnisse der Kontrolltätigkeit sowie
- die Zusammenarbeit der KIAB-Teams mit anderen Behörden, insbesondere mit den Finanzämtern.

Das seit Ende 2004 in den Ländern Steiermark und Kärnten laufende Projekt betreffend die „repressive Betrugsbekämpfung“ befand sich während der Gebarungsüberprüfung durch den RH noch im Anfangsstadium und war daher nicht Gegenstand der Überprüfung. Dieses Projekt wurde im September 2005 abgeschlossen.

Zu den im August 2005 übermittelten Prüfungsfeststellungen nahm das BMF im November 2005 und im Februar 2006 Stellung. Eine Gegenäußerung des RH war nicht erforderlich.

Befugnisse und Aufgaben der KIAB

2 Mit Wirkung vom 1. Juli 2002 wurde die Vollzugskompetenz für die „Kontrolle der illegalen Ausländerbeschäftigung“ von den Arbeitsinspektoraten auf die Zollbehörden übertragen. Das BMF richtete dafür bei 12 Zollämtern Teams ein. In einem Grundsatzterlass umschrieb das BMF im September 2004 Aufgaben und Zielsetzung der KIAB. Ziel der Tätigkeit der KIAB ist demnach,

- Unregelmäßigkeiten und Zuwiderhandlungen hinsichtlich (abgaben) rechtlicher Bestimmungen zu erkennen,
- Maßnahmen zur Betrugsbekämpfung zu setzen und
- möglichst zeitnah mit den zur Verfügung stehenden Mitteln – allenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Behörden – Kontrollen vorzubereiten und durchzuführen.

Die Kontrollorgane sind mit umfangreichen Befugnissen ausgestattet. Unter anderem sind sie berechtigt, die Betriebsräume, Arbeitsstätten sowie Aufenthaltsräume der Arbeitnehmer zu betreten. Weiters sind sie unter bestimmten Voraussetzungen befugt, die Identität von Personen festzustellen, sowie Fahrzeuge und sonstige Beförderungsmittel zu überprüfen.

Personelle Ressourcen

3 Die Anzahl der Bediensteten für die Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung (in Vollbeschäftigungsäquivalenten) erhöhte sich bundesweit von 88 im Jahr 2002 auf 178 im Jahr 2005, somit um mehr als 100 %. Nach Auskunft des BMF sind im Bereich der KIAB weitere Personalerhöhungen geplant.

Angemessenheit der Personalverteilung

4.1 Aus der Verknüpfung der Anzahl der Arbeitsstätten und der Beschäftigten jener Branchen, in denen die KIAB-Teams in der Vergangenheit vorwiegend ihre Einsätze durchführten (Bauwesen, Beherbergungs- und Gaststättenwesen, Verkehrswesen), mit der Anzahl der KIAB-Bediensteten je Bundesland war für 2004 folgende personelle Verteilung zu erkennen:

| | Arbeitsstätten je KIAB-Mitarbeiter | Beschäftigte je KIAB-Mitarbeiter |
|------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| | Anzahl | |
| Burgenland | 223 | 1.426 |
| Kärnten | 363 | 2.207 |
| Niederösterreich | 640 | 5.534 |
| Oberösterreich | 744 | 6.778 |
| Salzburg | 829 | 5.901 |
| Steiermark | 1.126 | 8.420 |
| Tirol | 791 | 4.982 |
| Vorarlberg | 896 | 6.295 |
| Wien | 412 | 4.315 |

Die einzelnen Bundesländer sind somit, gemessen an der Anzahl der Arbeitsstätten und den Beschäftigten in den Risikobranchen, höchst unterschiedlich mit Kontrollorganen ausgestattet. In der Steiermark entfallen auf einen Bediensteten der KIAB fünfmal mehr Arbeitsstätten und sechsmal mehr Beschäftigte als im Burgenland.

4.2 Der RH empfahl dem BMF, eine Personalbedarfsermittlung, die sich an der Anzahl der Arbeitsstätten und der Beschäftigten in den Risikobranchen orientieren sollte, vorzunehmen. Mögliche Kontrollschwerpunkte in bisher wenig kontrollierten Branchen oder Tätigkeitsbereichen sollten dabei ebenso wie erhöhte Kontrollerfordernisse in Ballungsräumen berücksichtigt werden. Ziel sollte eine dem Kontrollbedarf angepasste Verteilung der Kontrollorgane im Bundesgebiet sein.

4.3 *Laut Stellungnahme des BMF seien bei Berechnung des regionalen Personalbedarfs im Zuge der beabsichtigten Neuaufnahme von 140 Mitarbeitern die vom RH vorgeschlagenen Kriterien berücksichtigt worden.*

**Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen
Arbeitnehmerbeschäftigung****Personaleinsatz**

- 5.1** Die Dienstverrichtungen (Außendienst, Dienstbesprechungen usw.) sowie die dienstlichen Abwesenheiten (Erholungsurlaube, Kuraufenthalte, Erkrankungen, Arztbesuche usw.) wurden in einer Datenbank nach Stunden erfasst. Die Aufzeichnung der Überstunden erfolgte gesondert.

Im Innendienst erfolgten im Wesentlichen die Vorbereitung und die Nachbearbeitung der Einsätze sowie die Aufbereitung von Stellungnahmen für Behörden.

Von den Dienstverrichtungen erhob der RH die für den Außendienst – dieser umfasste Kontroll-, Aufsichts- und Überwachungsmaßnahmen – aufgewendete Zeit und setzte sie in Bezug zur Zeit für den Innendienst. Seit Einrichtung der KIAB war eine stetige Verringerung des Außendienstes im Verhältnis zum Innendienst zu verzeichnen.

Der Anteil der Außendienstzeit an der Gesamtarbeitszeit* war ebenfalls rückläufig und betrug im Jahr 2004 im Bundesdurchschnitt rd. 29 %. Bei einzelnen KIAB-Stellen war der Anteil des Außendienstes an der Gesamtarbeitszeit sogar noch weit geringer.

* Die Gesamtarbeitszeit berücksichtigte der RH für das Jahr 2004 mit 253 Arbeitstagen.

- 5.2** Der RH empfahl, den Anteil an Außendiensten für Kontroll-, Aufsichts- und Überwachungsmaßnahmen an der Gesamtarbeitszeit zu erhöhen. Grundlage dafür sollte eine aktuelle Analyse der Arbeitsabläufe, insbesondere der Vor- und Nachbereitung der Einsätze, sein. Nach Ansicht des RH lag darin ein Potenzial zu einer Intensivierung der Kontrolltätigkeit.
- 5.3** *Das BMF pflichtete dem RH bei und sagte zu, entsprechende Maßnahmen zu setzen, um ein ausgewogenes Verhältnis von Innen- und Außendienst zu erreichen. Durch ein IT-Projekt solle ein möglichst effizienter elektronischer Datenaustausch zwischen den beteiligten Behörden erreicht werden, um mehr Ressourcen für den Außendienst zu gewinnen.*

Überstunden

- 6.1** Die Überstunden je KIAB-Stelle erhöhten sich von durchschnittlich 771 (2002) auf 1.465 (2004). Der Anstieg der Überstunden im Jahr 2004 gegenüber 2003 war bei den KIAB-Stellen allerdings höchst unterschiedlich.

Im September 2004 wies das BMF den Zollämtern zusätzliche Überstundenkontingente im Außendienst zu. Zur Umsetzung des strategischen Ziels der Gleichmäßigkeit der Besteuerung sollte die Tätigkeit der „repressiven Betrugsbekämpfung“ intensiviert werden. Bis Ende des Jahres 2004 sollten mindestens 70 % der zugewiesenen Überstunden ausgeschöpft werden. Die Leistung der Überstunden sollte nach Möglichkeit auf „freiwilliger Basis, ergebnisorientiert und in Eigenverantwortung der Organisationseinheit“ erfolgen.

Im 4. Quartal 2004 erhöhte sich die Anzahl der Überstunden bei allen drei vom RH überprüften KIAB-Stellen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres erheblich:

| | 4. Quartal 2003 | 4. Quartal 2004 | Veränderung 2003/2004 |
|--------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| | Anzahl | | in % |
| Eisenstadt | 245,80 | 393,75 | 60 |
| Innsbruck | 218,90 | 312,30 | 43 |
| Wien ^{*)} | 619,50 | 1.479,50 | 139 |

^{*)} einschließlich der in den Jahren 2002 und 2003 mittels verpflichtenden Zeitausgleichs abgegoltenen Überstunden

Hingegen wies die Anzahl der Kontrollen im 4. Quartal 2004 in zwei der drei überprüften KIAB-Stellen (Eisenstadt, Innsbruck) einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf:

| | 4. Quartal 2003 | 4. Quartal 2004 | Veränderung 2003/2004 |
|------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| | Anzahl | | in % |
| Eisenstadt | 773 | 435 | - 44 |
| Innsbruck | 490 | 297 | - 39 |
| Wien | 924 | 1.099 | 19 |

Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung

6.2 Die Anordnung zusätzlicher Überstunden führte – entgegen der Zielsetzung des BMF – zu keiner entsprechenden Erhöhung der Kontrollen. In zwei der drei überprüften KIAB-Stellen waren diese trotz zusätzlicher Überstunden sogar niedriger. Im 4. Quartal 2004 konnten jedoch die KIAB-Wien und die KIAB-Eisenstadt die Anzahl der festgestellten illegal Beschäftigten um 14 % bzw. um 35 % erhöhen.

Die zusätzlichen Überstundenkontingente wurden sehr kurzfristig angeordnet; die Dienststellen ihrerseits stellten die Einsatzpläne darauf nicht entsprechend ein. Die angefallenen Überstunden führten daher nicht zu der gewünschten Intensivierung der Kontrolltätigkeit.

Der RH empfahl daher, derartige Maßnahmen in Hinkunft zeitgerecht und unter Vorgabe entsprechender Kontrollschwerpunkte zu treffen.

6.3 *Laut Mitteilung des BMF habe im 4. Quartal 2004 das erste KIAB-Grundausbildungs-Modul sowie die Schulung für „KIAB-Online“ stattgefunden. In Zukunft werde die zeitgerechte Zuteilung von Überstundenkontingenten verstärkt beachtet werden.*

Anzahl der durchgeführten Kontrollen

7.1 In den Jahren 2002 bis 2004 führte die KIAB – aufgeteilt nach Bundesländern – folgende Anzahl an Kontrollen durch:

| | 2. Halbjahr 2002 | 2003 | 2004 | Veränderung 2003/2004 |
|-------------------|------------------|--------|--------|--------------------------|
| | | Anzahl | | in % |
| Burgenland | 1.100 | 3.022 | 2.609 | - 14 |
| Kärnten | 728 | 1.871 | 2.920 | 56 |
| Niederösterreich | 1.391 | 4.616 | 4.844 | 5 |
| Oberösterreich | 720 | 2.376 | 3.350 | 41 |
| Salzburg | 366 | 924 | 1.819 | 97 |
| Steiermark | 1.258 | 2.411 | 1.632 | - 32 |
| Tirol | 598 | 1.694 | 1.611 | - 5 |
| Vorarlberg | 199 | 382 | 431 | 13 |
| Wien | 1.454 | 3.844 | 4.006 | 4 |
| Österreich gesamt | 7.814 | 21.140 | 23.222 | 10 |

Die Steigerung der Kontrolltätigkeit von 2003 auf 2004 um rd. 10 % war großteils auf die Personalaufstockung zurückzuführen.

Die durchschnittliche Anzahl an Kontrollen je Bediensteten ging bundesweit von 2003 (256 Kontrollen je Bediensteten und Jahr) auf 2004 (151 Kontrollen je Bediensteten und Jahr) um 41 % zurück.

Anzahl der durchgeführten Kontrollen

- 7.2** Selbst unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die neu aufgenommenen Bediensteten nicht im selben Ausmaß wie erfahrene Kräfte Kontrolltätigkeiten ausführen konnten, war festzustellen, dass die personelle Verstärkung der KIAB sowie die vermehrten Überstunden nicht zu einer entsprechenden Erhöhung der Kontrollen führten.

Der RH empfahl daher, vordringlich eine Analyse der Arbeitsabläufe der KIAB-Teams durchzuführen. Im Hinblick auf die besonderen Anforderungen der Kontrolltätigkeit sollten verstärkt Schulungen durchgeführt und ein Erfahrungsaustausch zwischen Mitgliedern verschiedener Kontrollteams institutionalisiert werden.

- 7.3** *Laut Stellungnahme des BMF soll durch einen elektronischen Informationsaustausch zwischen den beteiligten Behörden eine Vereinfachung und Beschleunigung der Arbeitsabläufe erreicht werden. Im Juni 2005 habe eine bundesweite Tagung einen unmittelbaren Erfahrungsaustausch ermöglicht. Der Rückgang der Kontrollen 2004 sei auf die mit der Personalaufstockung verbundenen Schulungsmaßnahmen zurückzuführen.*

Kontrolltätigkeit

- 8.1** (1) Die Anzahl der Strafanträge durch KIAB-Stellen an die Bezirksverwaltungsbehörden war rückläufig:

| | 2003 | 2004 |
|-----------------------------------|--------------|-------|
| | Anzahl | |
| Strafanträge | 3.588 | 3.372 |
| | in Mill. EUR | |
| Summe der beantragten Geldstrafen | 9,5 | 13,8 |

Die Strafanträge der KIAB gingen im Jahr 2004 gegenüber 2003 um 6 % zurück. Einen besonders hohen Rückgang wiesen die Steiermark mit 46 % und Wien mit 23 % aus. Die Strafanträge konzentrierten sich vor allem auf die Gastronomie sowie das Bau- und Baunebengewerbe.

Im Jahr 2004 stellte die KIAB bei ihren Kontrollen 6.201 illegal Beschäftigte fest.

Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung

(2) Nach dem Ausländerbeschäftigungsgesetz ist der Arbeitgeber verpflichtet, der örtlich zuständigen regionalen Geschäftsstelle des Arbeitmarktservice den Beginn der Beschäftigung eines Ausländers mit Arbeitslaubnis innerhalb von drei Tagen anzuzeigen. Darüber hinaus hat der Arbeitgeber nach dem Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz jeden in der Krankenversicherung Pflichtversicherten bei Beginn des Beschäftigungsverhältnisses unverzüglich¹⁾ beim zuständigen Krankenversicherungsträger anzumelden.

¹⁾ Diese Frist konnte durch die Satzung des Trägers der Krankenversicherung auf bis zu sieben Tagen erstreckt werden.

Der Nachweis, dass ein Beschäftigter nicht ordnungsgemäß bei den zuständigen Behörden gemeldet war, stieß daher vielfach auf Schwierigkeiten.

Durch eine Gesetzesänderung im Jahr 2004²⁾ war beabsichtigt, die Meldepflicht bei Arbeitsantritt, spätestens jedoch bis 24.00 Uhr des ersten Beschäftigungstages verbindlich festzulegen. Während der Gebarungsüberprüfung war die für die Wirksamkeit dieser Bestimmung notwendige Verordnung durch den Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz noch ausständig.

²⁾ BGBl. I Nr. 152/2004 (Sozialbetrugsgesetz)

Im Jahr 2004 stellte die KIAB im Durchschnitt bei jeder siebenten Kontrolle eine Übertretung der Bestimmungen des Ausländerbeschäftigungsgesetzes fest. Festgestellte Übertretungen anderer gesetzlichen Vorschriften wurden in der Vergangenheit nicht statistisch erfasst.

- 8.2** Nach Ansicht des RH könnte die Effizienz der Kontrollen durch die KIAB gesteigert werden, wenn die bestehenden gesetzlichen Regelungen in Wirksamkeit gesetzt würden.
- 8.3** *Das BMF teilte mit, es habe in jeder Hinsicht alle möglichen Maßnahmen eingeleitet, um eine zeitgerechte Anmeldung der Arbeitnehmer zur Sozialversicherung zu erreichen. Seitens des Hauptverbandes würden bereits Vorarbeiten zur technischen Umsetzung der Verordnung zur Meldung eines Arbeitnehmers bei Dienstantritt laufen.*

Analyse der Arbeitsabläufe

- 9.1** Die überprüften KIAB-Stellen wiesen eine höchst unterschiedliche durchschnittliche Bearbeitungsdauer auf. Wegen der zur Zeit der Überprüfung bestehenden uneinheitlichen Erfassungssystematik im Akten-evidenzsystem beruhen die nachfolgenden Auswertungen des RH allerdings nicht auf gänzlich einheitlichen Kriterien:

| | Zeitraum zwischen Anzeige* und Kontrolle | Zeitraum zwischen Kontrolle und Strafantrag |
|------------|---|--|
| | in Kalendertagen | |
| Wien | 35 | 61 |
| Eisenstadt | 4 | 15 |
| Innsbruck | 1 | 9 |

* Anzeige durch Dritte oder Kontrollmitteilungen

Die Bezirksverwaltungsbehörden benötigten im Durchschnitt zwischen 3,6 und 4,8 Monate für die Erlassung des Straferkenntnisses.

- 9.2** Die Auswertung der ausgewählten Verfahren bei den überprüften KIAB-Stellen durch den RH ergab für die KIAB-Wien verhältnismäßig hohe durchschnittliche Bearbeitungszeiten.

Der RH wiederholte daher seine Empfehlung an das BMF, eine Analyse der Arbeitsabläufe bei einzelnen KIAB-Stellen durchzuführen. Im Sinne einer „best practice“ sollten die Arbeitsabläufe verbessert werden.

- 9.3** *Laut Mitteilung des BMF habe bei der KIAB-Wien bereits im ersten Halbjahr 2005 eine wesentliche Verkürzung des Zeitraumes zwischen Kontrolle und Anzeige erreicht werden können. Für die Konzeption des IT-Verfahrens „KIAB-Online“ sei eine Analyse der Arbeitsabläufe durchgeführt worden. Der Bericht des RH werde zum Anlass genommen, zu analysieren, welche Probleme im praktischen Ablauf auftreten und entsprechende Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten.*

**Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen
Arbeitnehmerbeschäftigung****Organisation**

- 10.1** Bei den Zollämtern war jeweils ein so genannter Rechtskoordinator für den Bereich der KIAB vorgesehen. Dieser war organisatorisch der Geschäftsleitung des Zollamtes zugeordnet. Nach der Arbeitsplatzbeschreibung umfassten die Aufgaben des Rechtskoordinators im Wesentlichen die Leitung, Organisation und Koordinierung des Dienstbetriebes sowie die Schaffung von Grundlagen für eine einheitliche Rechtsauslegung. Im Bereich der Leitungskompetenzen überschritten sich die Aufgaben des Rechtskoordinators mit jenen des Teamleiters der KIAB.

Tatsächlich wurde die Funktion des Rechtskoordinators unterschiedlich wahrgenommen. Bei einem Zollamt wirkte der Rechtskoordinator an operativen Tätigkeiten mit und griff leitend ein, andere Zollämter verfügen dagegen über keinen Rechtskoordinator.

- 10.2** Angesichts der Komplexität der betroffenen Rechtsmaterien und der weitreichenden Befugnisse, mit denen die Kontrollorgane für die Bekämpfung illegaler Arbeitnehmerbeschäftigung ausgestattet sind, sollte der Aufgabenbereich des Rechtskoordinators eindeutig festgelegt werden.

Zur Unterstützung der KIAB-Teams in rechtlicher Hinsicht sollte ein bundesweit zuständiger Fachbereich, der rechtliche Unterstützung bei KIAB-spezifischen Materien leistet, eingerichtet werden. Dies würde zudem eine einheitliche Rechtsanwendung fördern und zur Weiterbildung von KIAB-Bediensteten beitragen.

- 10.3** *Laut Stellungnahme des BMF werde im Zuge der geplanten Reform der Betrugsbekämpfung auch die Verbesserung der rechtlichen Betreuung thematisiert werden. Eine von dieser geplanten umfassenden Reform losgelöste Umgestaltung der Funktion des Rechtskoordinators zum derzeitigen Zeitpunkt sei jedoch nicht zweckmäßig.*

- 11.1** Das Ausländerbeschäftigungsgesetz verpflichtete das BMF, für die Erteilung von Auskünften an Behörden und öffentliche Auftraggeber eine zentrale Verwaltungsstrafevidenz zu führen.

Seit 2005 ist auch die zentrale Verwaltungsstrafevidenz in das neu geschaffene IT-Verfahren „KIAB-Online“ integriert. Die Grunddaten der Strafbescheide sind nun nicht mehr (händisch) in der zentralen Koordinationsstelle zu erfassen, sondern von jenen KIAB-Teams, bei denen sie einlangen.

Die Zentrale Koordinationsstelle für die Kontrolle der illegalen Beschäftigung bestand während der Gebarungsprüfung durch den RH aus sechs Bediensteten.

- 11.2** Der RH empfahl dem BMF, die Zentrale Koordinationsstelle hinsichtlich der nunmehr noch verbliebenen Aufgaben zu untersuchen und gegebenenfalls eine Auflösung der Organisationseinheit in Erwägung zu ziehen
- 11.3** *Laut Mitteilung des BMF könnten bei formeller Betrauung des vom RH angeregten neu einzurichtenden bundesweiten Fachbereiches mit Aufgaben der Zentralen Koordinationsstelle Synergien herbeigeführt werden.*

Zusammenarbeit mit Finanzämtern

- 12.1** (1) Nach dem Ausländerbeschäftigungsgesetz haben die Zollämter, wenn sie im Rahmen ihrer Tätigkeit zu dem begründeten Verdacht des Vorliegens einer Übertretung abgabenrechtlicher Vorschriften gelangen, auch die zuständigen Behörden zu verständigen.

Der RH erhob anhand ausgewählter Fälle, die zu Meldungen der KIAB über festgestellte rechtswidrige Beschäftigungsverhältnisse an die Abgabenbehörden geführt hatten, die von den Finanzämtern daraufhin getroffenen Maßnahmen.

(2) Die Erhebungen des RH in den Veranlagungs- und Prüfungsabteilungen der Finanzämter Bruck Eisenstadt Oberwart (102 Fälle) und Innsbruck (41 Fälle) ergaben, dass eine systematische Bearbeitung des von der KIAB übermittelten Kontrollmaterials nicht erfolgt war. In beiden Finanzämtern konnte dem RH keine umfassende Auskunft über die von der KIAB übermittelten Kontrollmitteilungen erteilt werden.

Die wenigen Fälle, bei denen die beiden Finanzämter aufgrund der Kontrollmitteilungen der KIAB weitere Maßnahmen setzten, führten zu keinen nennenswerten Ergebnissen.

(3) Die Meldungen der KIAB waren im Allgemeinen als Beweismittel für Abgaben- und Finanzstrafverfahren nicht geeignet. Rückmeldungen von Finanzämtern an die KIAB, welche Informationen aus abgabenrechtlicher Sicht benötigt würden, um im Falle der rechtswidrigen Beschäftigung von Dienstnehmern entsprechende abgabenrechtliche Maßnahmen gegen das Unternehmen treffen zu können, unterblieben jedoch.

Hierzu war anzumerken, dass die KIAB nunmehr seit mehr als drei Jahren im Bereich des BMF als Kontrolleinrichtung eingerichtet ist; sie versendet bundesweit laufend und in großer Zahl Meldungen sowie Kontrollmitteilungen.



Zusammenarbeit
mit Finanzämtern



Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung

Eine Ansprechperson bei den Finanzämtern, an die sich die KIAB-Stellen anlassbezogen wenden konnten, war nach mehr als dreijährigem Bestehen der KIAB noch nicht eingerichtet. Auch die in der Vergangenheit teilweise als Kontaktpersonen herangezogenen so genannten Baukoordinatoren sind in den neu strukturierten Finanzämtern nicht mehr vorgesehen.

- 12.2** Der RH empfahl, verbesserte Rahmenbedingungen für die behördenübergreifende Zusammenarbeit zwischen den Finanzämtern und der KIAB zu schaffen. Die Finanzämter sollten jedenfalls in der Lage sein, auf Grundlage der von den KIAB-Stellen übermittelten Daten abgabenrechtliche Schritte setzen zu können.

Im Sinne einer effizienten Gestaltung der behördenübergreifenden Zusammenarbeit bei der Betrugsbekämpfung hielt es der RH weiters für erforderlich, bei den Finanzämtern für die Belange der KIAB zuständige Ansprechpartner zu benennen. Diesen muss es möglich sein, unverzüglich erforderliche Maßnahmen – einschließlich der Teilnahme von Organen der Finanzämter an Einsätzen der KIAB – einzuleiten.

- 12.3** *Laut Stellungnahme des BMF seien in der Zwischenzeit bei den Finanzämtern so genannte Betrugskoordinatoren als Ansprechstelle für die KIAB eingerichtet worden. Weiters würden im Zuge des Projekts „Reform der Betrugsbekämpfung“ die Prozesse im Zusammenhang mit dem Austausch von Kontrollmitteilungen analysiert und Verbesserungen eingeleitet werden. Überdies sei geplant, die Zusammenarbeit zwischen Betrugsbekämpfungseinheiten und Finanzämtern in die Zielvereinbarungen des Jahres 2006 aufzunehmen.*

Schnittstelle zur Bezirksverwaltungs- behörde

- 13.1** Strafanträge werden von der KIAB erstellt und an die jeweilige Bezirksverwaltungsbehörde weitergeleitet.

Vor der Erstellung des Straferkenntnisses durch die Bezirksverwaltungsbehörde kann die KIAB – sollten sich Unklarheiten im Laufe des Verfahrens ergeben – von der Bezirksverwaltungsbehörde zur Stellungnahme aufgefordert werden. Überdies hat die KIAB Parteistellung im Berufungsverfahren gegen Straferkenntnisse.

Die Geschäftstücke und Unterlagen wurden zwischen KIAB und Bezirksverwaltungsbehörde bisher größtenteils in Papierform übermittelt. Um den Aktenlauf zwischen den Behörden zu vereinfachen, wird gegenwärtig an einem Pilotprojekt „Elektronischer Akt“, an dem die KIAB Innsbruck und die Bezirkshauptmannschaft Imst beteiligt sind, gearbeitet.

Schnittstelle zur Bezirksverwaltungsbehörde

Der Aktentransfer zwischen KIAB und Strafbehörde soll nunmehr ausschließlich in elektronischer Form erfolgen. Ziele sind Arbeits-, Zeit- und Kostenersparnis.

13.2 Der RH beurteilte das Pilotprojekt zwischen der KIAB–Innsbruck und der Bezirkshauptmannschaft Imst positiv und regte eine Ausweitung dieser Form der Zusammenarbeit auf andere Bezirksverwaltungsbehörden an.

13.3 *Das BMF gab bekannt, die Ausweitung des Pilotprojekts auf alle Strafbehörden nach Vorliegen der technischen und rechtlichen Voraussetzungen prüfen zu wollen.*

Zusammenarbeit mit dem Arbeitsmarktservice

14.1 Nach dem Ausländerbeschäftigungsgesetz sind die Geschäftsstellen des Arbeitsmarktservice verpflichtet, der KIAB alle Daten von ausländischen Arbeitnehmern und deren Arbeitgebern in technisch geeigneter Form kostenlos zu übermitteln.

Das Arbeitsmarktservice erfüllte dies, indem es den Organen der KIAB einen direkten Zugriff auf ihre Datenbank gewährte.

Informationen über den Bezug von Arbeitslosenentschädigung oder Notstandshilfe waren der KIAB nur aufgrund von Abfragen beim Hauptverband der Sozialversicherungsträger möglich. Die diesbezüglichen Eintragungen beim Hauptverband erfolgten jedoch vielfach mit Verspätungen (bis zu sechs Wochen).

14.2 Der Arbeitsablauf der KIAB würde wesentlich verbessert werden, wenn bei der Datenbank des Arbeitsmarktservice abgefragt werden könnte, ob ein Beschäftigter aktiver Leistungsbezieher des Arbeitsmarktservice ist. Dies würde der KIAB die rasche und unbürokratische Klärung, ob ein Verstoß gegen die Anzeigepflicht des Arbeitslosengesetzes vorliegt, ermöglichen. Der RH empfahl dem BMF, auf eine diesbezügliche erweiterte Nutzungsmöglichkeit der Arbeitsmarktservice–Datenbank durch die KIAB hinzuwirken.

14.3 *Laut Stellungnahme des BMF würden die technische Umsetzung sowie das Erfordernis einer zusätzlichen gesetzlichen Regelung durch das Arbeitsmarktservice geprüft werden.*

**Betrugsbekämpfung – Kontrolle der illegalen
Arbeitnehmerbeschäftigung****Sonstige
Empfehlungen**

- 15** Sonstige Empfehlungen des RH betrafen die Versorgung der KIAB-Stellen mit Ausrüstungsgegenständen sowie die Notwendigkeit von Regelungen für diesbezügliche Ersatzbeschaffungen.

**Schluss-
bemerkungen**

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

(1) Es sollte eine Personalbedarfsermittlung, die sich an der Anzahl der Arbeitsstätten und der Beschäftigten in den Risikobranchen orientiert, vorgenommen werden. Mögliche Kontrollschwerpunkte in bisher wenig kontrollierten Branchen oder Tätigkeitsbereichen sollten dabei ebenso wie erhöhte Kontrollerfordernisse in Ballungsräumen berücksichtigt werden. Ziel sollte eine dem Kontrollbedarf angepasste Verteilung der Kontrollorgane im Bundesgebiet sein.

(2) Der Anteil an Außendiensten für Kontroll-, Aufsichts- und Überwachungsmaßnahmen an der Gesamtarbeitszeit sollte erhöht und dadurch eine Intensivierung der Kontrolltätigkeit erreicht werden. Grundlage dafür sollte eine aktuelle Analyse der Arbeitsabläufe, insbesondere der Vor- und Nachbereitung der Einsätze, sein. Diese Analyse sollte auch die Grundlage für eine Erhöhung der Kontrolldichte und eine Verkürzung der Bearbeitungsdauer darstellen.

(3) Die Aufgaben des so genannten Rechtskoordinators sollten eindeutig festgelegt werden. Zur Unterstützung der KIAB-Teams in rechtlicher Hinsicht könnte ein bundesweit zuständiger Fachbereich eingerichtet werden.

(4) Es sollte ein regelmäßiger Informationsaustausch zwischen den Finanzämtern und der KIAB institutionalisiert werden. Die Finanzämter sollten jedenfalls in der Lage sein, auf Grundlage der von den KIAB-Stellen übermittelten Daten abgabenrechtliche Schritte setzen zu können.



Betrugsbekämpfung – Schnelle Eingreifgruppe

Die Tätigkeit der Schnellen Eingreifgruppe im Rahmen der Betrugsbekämpfung stellt eine wichtige Unterstützung für die Finanzämter dar.

Kurzfassung

Zur Bekämpfung des Abgabebetuges und zur Sicherung der Abgabenansprüche wurde im Jahr 2002 für Wien und angrenzende Finanzamtsbezirke die so genannte Schnelle Eingreifgruppe eingerichtet. Ihr Einsatzbereich war zunächst auf das Bau- und Baunebengewerbe ausgerichtet, wurde aber in der Folge auf weitere Branchen ausgeweitet.

In einem Vortrag an den Ministerrat (Betrugsbekämpfungspaket 2003) kündigte das BMF die bundesweite Einrichtung und Institutionalisierung derartiger Spezialeinheiten an. Diese erfolgte jedoch bislang nicht; selbst der Weiterbestand der derzeit nur in Wien bestehenden Einheit war während der Gebarungsüberprüfung noch unsicher.

Allerdings trug das BMF in der Zwischenzeit mit der personellen Aufstockung der Einheiten für die Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung sowie weiteren organisatorischen und logistischen Maßnahmen den Intentionen des Ministerratsvortrages weitgehend Rechnung.

Der Personalstand der Schnellen Eingreifgruppe umfasste zum Jahresende 2005 19 Mitarbeiter (2004: 18; 2003: 21; 2002: 20). Die Anzahl der Prüfungs- und Kontrollmaßnahmen erhöhte sich von insgesamt 1.852 im Jahr 2004 um 271 gegenüber 1.581 im Jahr 2003.

Die mangelnde Kommunikation sowohl zwischen den verschiedenen Betrugsbekämpfungseinheiten untereinander und den Finanzämtern führte dazu, dass wertvolle Informationen nicht genutzt wurden.

| Kenndaten zur „Schnellen Eingreifgruppe“ | | | |
|--|--|-------|-------|
| Rechtsgrundlagen | Bundesabgabenordnung, BGBl. Nr. 194/1961 i.d.g.F. Abgabenverwaltungsorganisationsgesetz, BGBl. Nr. 18/1975 i.d.g.F. | | |
| | 2003 | 2004 | 2005 |
| durchgeführte Prüfungs- und Kontrollmaßnahmen | 1.581 | 1.852 | 1.257 |
| Maßnahmen zur Einbringung aushaftender Abgaben | 1.127 | 1.087 | 1.053 |
| eingesetzte Bedienstete* | 21 | 18 | 19 |

* jeweils zum 31. Dezember

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von Jänner bis März 2005 – mit Unterbrechungen – die Maßnahmen des BMF zur Betrugsbekämpfung mit dem Schwerpunkt der so genannten Schnellen Eingreifgruppe. Diese wurde im Jahre 2002 von der damaligen Finanzlandesdirektion für Wien, Niederösterreich und Burgenland zur gezielten Bekämpfung des Abgabenbetruges zunächst im Bereich des Bau- und Baunebengewerbes eingerichtet. Ihr Tätigkeitsgebiet umfasst den Raum Wien sowie die angrenzenden Finanzamtsbezirke Baden und Mödling.

Der RH überprüfte schwerpunktmäßig,

- welche Aufgaben dieser Einheit im Rahmen der Betrugsbekämpfung übertragen worden waren und wie sie diese zur Sicherung der Abgabenansprüche wahrnahm sowie
- ob und gegebenenfalls welcher rechtliche, organisatorische oder personelle Änderungsbedarf bestand.

Das seit Ende 2004 in den Ländern Steiermark und Kärnten laufende Projekt betreffend die „repressive Betrugsbekämpfung“ befand sich während der Gebarungsüberprüfung durch den RH noch im Anfangsstadium und war daher nicht Gegenstand der Überprüfung. Dieses Projekt wurde im September 2005 abgeschlossen.

Zu den im August 2005 übermittelten Prüfungsfeststellungen nahm das BMF im November 2005 Stellung. Eine Gegenäußerung des RH war nicht erforderlich.

Ausgangssituation

- 2 Die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung sehen vor, dass Finanzämter behördliche Maßnahmen, welche die Ermittlung, Festsetzung, Einhebung und zwangsweise Einbringung von Abgaben zum Ziel haben, nur innerhalb ihres sachlichen und örtlichen Zuständigkeitsbereiches setzen können.

Ergibt sich die Notwendigkeit, außerhalb des örtlichen oder sachlichen Zuständigkeitsbereiches tätig zu werden, erfolgt dies mit Amts- bzw. Rechtshilfeersuchen. Den Ersuchen ist zwar möglichst rasch zu entsprechen, das Einschreiten der ersuchten Stelle und das Erteilen der gewünschten Auskünfte an die ersuchende Stelle brachten jedoch einen nicht unbedeutenden Zeitverlust mit sich.

Durch Verlegung des Unternehmenssitzes (Ort der Geschäftsleitung) in einen anderen Finanzamtsbereich können notwendige Verfahrensschritte verzögert oder verhindert werden. Ein zeitnahes Tätigwerden der Finanzämter ist daher oft nicht möglich.

Die Finanzämter verfügten vielfach weder über die Informationen noch über die benötigten Ressourcen, um rasch die erforderlichen Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung der Abgabenansprüche setzen zu können. Dies ist insbesondere dann notwendig, wenn sich der Abgabenrückstand eines Unternehmens bei aufrechter Tätigkeit laufend erhöht.

Einrichtung

- 3 Mit April 2002 nahm die Schnelle Eingreifgruppe ihre Tätigkeit auf. Ihr Einsatzbereich war zunächst auf das Bau- und Baunebengewerbe ausgerichtet. In der Folge wurden die Einsatzgebiete über die Baubranche hinaus auf weitere Branchen ausgeweitet.

Die Mitarbeiter der Schnellen Eingreifgruppe sind zur Durchführung der erforderlichen behördlichen Maßnahmen im Rahmen der Abgabenerhebung und -sicherung berechtigt. Die Berechtigungen waren jedoch insofern eingeschränkt, als diese ausschließlich auf Unternehmen angewandt werden sollten, die ihre abgabenrechtlichen Verpflichtungen nicht erfüllten.

Aufgaben und Ziele; Tätigkeit

4.1 Die Aufgaben und Ziele der Schnellen Eingreifgruppe bestanden unter anderem in

- der Betrugsbekämpfung durch Überprüfung der Einhaltung des Steuerrechts als Kernbereich sowie als Basis für Wettbewerbsgleichheit,
- der ehesten Einleitung aller Ermittlungs- und Bearbeitungsschritte zur effizienten Durchführung von Einbringungsmaßnahmen zur Sicherung von Abgabenansprüchen,
- dem frühzeitigen Erkennen betrugsverdächtiger Praktiken und Systeme durch Erfahrung, Fachwissen und Beobachtung der Hochrisikobranchen,
- der Präventivwirkung durch Präsenz vor Ort und
- der Öffentlichkeitsarbeit durch Kontakte zu Wirtschaft, Medien und Steuerpflichtigen.

Der RH stellte fest, dass sich der Abgabenrückstand der betroffenen Unternehmen nach (erfolgreich) durchgeführten Einsätzen der Schnellen Eingreifgruppe in vielen Fällen kontinuierlich erhöhte. Obwohl offenbar eine Geschäftstätigkeit ausgeübt wurde, wurden die geschuldeten Abgaben weiterhin nicht entrichtet. Teilweise folgten Insolvenzverfahren.

Häufig versuchen die tatsächlichen Machthaber überprüfter Unternehmen, sich durch Neugründung von Firmen und vorgeschobene Personen dem Zugriff der Finanzverwaltung zu entziehen.

4.2 Für die nachhaltige Wirksamkeit der Maßnahmen der Schnellen Eingreifgruppe hält der RH die Beobachtung des steuerlichen Verhaltens der betroffenen Unternehmen auch nach Einsätzen der Schnellen Eingreifgruppe für erforderlich. Durch laufende Außendienstkontrollen sowie Maßnahmen zur Festsetzung und Einbringung geschuldeter Abgaben soll diesen erschwert werden, im Anschluss an die Tätigkeit der Schnellen Eingreifgruppe weiterhin abgabenrechtswidrige Handlungen setzen zu können.

4.3 *Laut Stellungnahme des BMF beinhaltet ein aktuelles IT-Projekt der Finanzverwaltung eine Neudefinition des Risikomanagements. Im Einbringungsverfahren der Finanzämter sei bereits eine neue Risikoanalyse geschaffen worden.*

**Betrugsbekämpfung –
Schnelle Eingreifgruppe****Organisation**

5.1 (1) Während der Gebarungsüberprüfung bestand die Schnelle Eingreifgruppe aus einem Abteilungsleiter und zwei Teams. Mit Ausnahme der Führungskräfte übten die Mitarbeiter ihre Tätigkeit aufgrund halbjährlich zu verlängernder Dienstzuteilungen aus. Diese unklare dienstrechtliche Situation – die Schnelle Eingreifgruppe besteht bereits seit mehr als drei Jahren – war offenbar mitverantwortlich dafür, dass sich keine weiteren Bediensteten für diese Tätigkeit zur Verfügung stellten.

(2) Im Betrugsbekämpfungspaket 2003* kündigte das BMF die bundesweite Einrichtung und Institutionalisierung derartiger Spezialeinheiten an. Weitere Spezialeinheiten zur Bekämpfung des Abgabebetrußes sind in der Zwischenzeit jedoch nicht geschaffen worden. Selbst der Weiterbestand der in Wien eingerichteten Schnellen Eingreifgruppe war während der Gebarungsüberprüfung noch ungewiss.

* Vortrag an den Ministerrat vom 30. September 2003, Erfolge der Betrugsbekämpfung 2002 und Umsetzung eines Aktionsplans zur weiteren Forcierung der Betrugsbekämpfung

Allerdings trug das BMF in der Zwischenzeit mit der personellen Aufstockung der Einheiten für die Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung sowie weiteren organisatorischen und legislatischen Maßnahmen den Intentionen des Ministerratsvortrages weitgehend Rechnung.

5.2 Der RH empfahl dem BMF, die Aufgaben der derzeit nur in Wien eingerichteten Schnellen Eingreifgruppe organisatorisch und rechtlich dauerhaft im Rahmen der Betrugsbekämpfung zu verankern. Weiters sollte die im Betrugspaket 2003 in Aussicht gestellte Ausweitung spezialisierter Organisationseinheiten zur Bekämpfung des Abgabebetrußes dem regionalen Bedarf entsprechend umgesetzt werden.

5.3 *Das BMF pflichtete dem RH bei, dass in Ballungszentren Einheiten wie die Schnelle Eingreifgruppe dringend benötigt würden. Es sei weiters davon auszugehen, dass die Aufgaben der Schnellen Eingreifgruppe Wien – in welcher organisatorischen Form auch immer – 2006 Bestandteil einer operativen „Betrugsbekämpfung neu“ sein werden.*

Personelle Ressourcen

- 6.1** Der Personalstand der Schnellen Eingreifgruppe umfasste zum Jahresende 2005 19 Mitarbeiter (2004: 18; 2003: 21; 2002: 20). Die Anzahl der Prüfungs- und Kontrollmaßnahmen erhöhte sich von insgesamt 1.581 im Jahr 2003 um 271 auf 1.852 im Jahr 2004.
- 6.2** Obwohl die Schnelle Eingreifgruppe im Jahr 2004 einen geringeren Personalstand aufwies als noch im Jahr 2003, wurden um 17 % mehr Prüfungs- und Kontrollmaßnahmen durchgeführt.

Einsatzplanung und -durchführung

Fallauswahl und Vorbereitung

- 7.1** Die Tätigkeit der Schnellen Eingreifgruppe wurde im Wesentlichen durch Anzeigen Dritter, Wahrnehmungen von Bediensteten im Außendienst sowie durch die Auswertung erhaltener Kontrollmitteilungen ausgelöst. Letztere stammten z.B. von der Finanzverwaltung, der Arbeiterkammer, den Gebietskrankenkassen oder der Kriminalpolizei. Dem jeweiligen Teamleiter oblag es, die Fälle nach den Kriterien der größten Erfolgsaussicht und Zweckmäßigkeit auszuwählen. Eine Dokumentation dieser Kriterienabwägung lag nicht vor.

Während Wahrnehmungen im Außendienst nach telefonischer Rücksprache mit dem Teamleiter häufig unverzüglich zu Einsätzen führten, gingen den Kontrollen aufgrund vorliegender Anzeigen und Kontrollmitteilungen Vorbereitungsmaßnahmen im Innendienst voraus. Diese bestanden im Wesentlichen in der Recherche in unterschiedlichen Datenbanken.

Gemeinsamen Einsätzen mit anderen Organisationseinheiten, z.B. Schwerpunktkontrollen mit KIAB*-Stellen, ging eine koordinierte Planung voraus. Jedoch lagen bei der Schnellen Eingreifgruppe keine Unterlagen über die Koordinationsmaßnahmen (z.B. gemeinsame Einsatzbesprechungen) auf.

* KIAB: Kontrolle der illegalen Arbeitnehmerbeschäftigung

- 7.2** Der RH empfahl dem BMF für eine nachvollziehbare Dokumentation der Fallauswahl und der Planung, vor allem bei dienststellenübergreifenden Einsätzen, zu sorgen. Zudem wäre eine Evidenzhaltung der eingehenden Anzeigen und sonstigen Informationen erforderlich.

- 7.3** *Das BMF stellte eine Evidenzhaltung der Anzeigen in Aussicht.*



Einsatzplanung und -durchführung



Betrugsbekämpfung –
Schnelle Eingreifgruppe

Prüfungs- und
Einbringungs-
maßnahmen

- 8.1** Der Ablauf eines Einsatzes der Schnellen Eingreifgruppe bestand aus Kontroll-, Prüfungs- und Einbringungsmaßnahmen, die von einem Sachbearbeiter im Innendienst unterstützt wurden.
- 8.2** Die mangelnde Kommunikation zwischen den Betrugsbekämpfungseinheiten (Schnelle Eingreifgruppe, KIAB) untereinander und den Finanzämtern führte dazu, dass wertvolle Informationen ungenutzt blieben.

Der RH empfahl, bei den Finanzämtern für die Organisationseinheiten der Betrugsbekämpfung wieder eine Koordinations- und Ansprechstelle, wie sie vor der Reform der Finanzämter bestanden hatte, einzurichten. Damit sollte eine rasche und gezielte Weiterleitung von einlangenden Informationen im Finanzamt sowie der Informationsaustausch in Betrugsfällen sichergestellt werden.

- 8.3** *Laut Mitteilung des BMF seien seit August 2005 in allen Finanzämtern Betrugskoordinatoren, die auch als erste Ansprechstelle für die Schnelle Eingreifgruppe fungieren, eingerichtet worden. Weiters würde anlässlich einer Tagung der Finanzamtsvorstände die Notwendigkeit rascher und zielgerichteter Reaktionen auf Informationen der Betrugsbekämpfungseinheiten thematisiert werden, um die Kooperation aller Beteiligten zu verbessern.*

Leistungen

- 9.1** Die abgabenrechtlichen Maßnahmen der Schnellen Eingreifgruppe umfassten die Durchführung von Umsatzsteuer-Sonderprüfungen, Umsatzsteuer- und Lohnsteuerfestsetzungen sowie von Maßnahmen zur Einbringung von Abgabenrückständen.

Im Bereich der Abgabeneinbringung wies die Schnelle Eingreifgruppe folgende Ergebnisse auf:

| | 2003 | 2004 | 2005 |
|--|--------|--------------|--------|
| | | Anzahl | |
| Forderungspfändungen | 1.127 | 1.087 | 1.053 |
| | | in 1.000 EUR | |
| Summe der davon betroffenen Abgabeforderungen | 32.182 | 31.337 | 18.739 |
| Zahlungseingänge auf den Abgabenkonten | 12.565 | 7.910 | 4.933 |
| | | in % | |
| Anteil der Zahlungseingänge an den Abgabeforderungen | 39 | 25 | 26 |

- 9.2** Nach Ansicht des RH stellt die Tätigkeit der Schnellen Eingreifgruppe eine wichtige Unterstützung für die Finanzämter dar.

**Schluss-
bemerkungen****10** Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Die Aufgaben der derzeit nur in Wien eingerichteten Schnellen Eingreifgruppe sollten organisatorisch und rechtlich dauerhaft im Rahmen der Betrugsbekämpfung verankert werden. Weiters sollte die im Betrugsbekämpfungspaket 2003 in Aussicht gestellte Ausweitung spezialisierter Organisationseinheiten zur Bekämpfung des Abgabebetuges dem regionalen Bedarf entsprechend umgesetzt werden.

(2) Für die nachhaltige Wirksamkeit der Maßnahmen der Schnellen Eingreifgruppe wäre die Beobachtung des steuerlichen Verhaltens der betroffenen Unternehmen auch nach Einsätzen der Schnellen Einsatzgruppe erforderlich. Laufende Kontrollen sowie Einbringungsmaßnahmen durch die Finanzämter sollten es den betreffenden Unternehmen erschweren, im Anschluss an die Tätigkeit der Schnellen Eingreifgruppe weiterhin abgabenrechtswidrige Handlungen setzen zu können.

Energiebesteuerung in Österreich

Die im Jahr 1996 eingeführten Energieabgaben für elektrische Energie und Erdgas sollten neue Steuereinnahmen schaffen und damit helfen, den Bundeshaushalt zu konsolidieren. Als ein weiteres Ziel war eine nicht näher definierte Ökologisierung des Steuersystems genannt.

Umweltpolitische Überlegungen wie die Begünstigung von erneuerbaren oder die verursachungsgerechte Besteuerung von emissionsstarken Energieträgern finden im bestehenden System der Energiebesteuerung keinen Niederschlag.

Tatsächlich führt die Erhebung von Energieabgaben zu einer finanziellen Belastung hauptsächlich für private Haushalte, wogegen Unternehmen durch eine Rückvergütungsregelung von den geleisteten Zahlungen überwiegend entlastet werden. Für Betriebe gibt es aufgrund der Vergütungsmöglichkeit von Energieabgaben keine steuerlichen Anreize zur sparsamen Verwendung von Energie.

Kurzfassung

Derzeit wird elektrische Energie – gemessen sowohl am Energiegehalt als auch an den Kohlendioxid-Emissionen – im Vergleich zu Erdgas und Kohle (Kohleabgabe seit 2004) am stärksten besteuert. Lenkungseffekte in Form eines Rückganges des Verbrauches an elektrischer Energie und Erdgas waren nicht zu erkennen, zwischen 1995 und 2003 war im Gegenteil ein Anstieg um 28 % zu verzeichnen.

Die auch in Österreich anzuwendende Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union würde eine andere Schwerpunktsetzung, etwa eine stärkere Berücksichtigung ökologischer Aspekte, ermöglichen.

Die Europäische Kommission führte gegen Österreich im Zusammenhang mit dem Energieabgabenvergütungsgesetz ein Verfahren wegen des Verdachts der Gewährung unerlaubter staatlicher Beihilfen durch. Während der Dauer dieses Verfahrens wären nach EU-Recht keine Energieabgabenvergütungen zu bewilligen gewesen.

Kurzfassung

Im gesperrten Zeitraum verbuchten dennoch sämtliche Finanzämter bundesweit Gutschriften von insgesamt 261,97 Mill. EUR. Mit der Verbuchung konnten die Abgabepflichtigen über die Gutschriften verfügen.

Der RH stellte zahlreiche Mängel im Verfahren zur Erhebung der Energieabgaben infolge eines unzureichenden internen Kontrollsystems fest. Diese reichten von bloßen Formalfehlern bis hin zu negativen finanziellen Auswirkungen für den Abgabengläubiger. Die fehlende IT-mäßige Unterstützung bei den händisch durchgeführten Verfahren war überdies eine wesentliche Ursache für die aufgezeigten Mängel.

Kenndaten zur Energiebesteuerung

| | | | | | |
|--------------------------------|---|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Rechtsgrundlagen | Elektrizitätsabgabegesetz, BGBl. Nr. 201/1996 i.d.g.F. Erdgasabgabegesetz, BGBl. Nr. 201/1996 i.d.g.F. Kohleabgabegesetz, BGBl. I Nr. 71/2003 i.d.g.F. Energieabgabenvergütungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996 i.d.g.F. Umsatzsteuergesetz 1994, BGBl. Nr. 663/1994 i.d.g.F. Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom, Amtsblatt Nr. L 283 vom 31. Oktober 2003 (Energiesteuerrichtlinie) | | | | |
| derzeitige Steuersätze | Elektrizitätsabgabe | 0,015 EUR je kWh | | | |
| | Erdgasabgabe | 0,066 EUR je m ³ | | | |
| | Kohleabgabe | 0,050 EUR je kg | | | |
| Gebarung* | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
| Elektrizitätsabgabe | | | | | |
| Anzahl der Fälle | 945 | 896 | 889 | 866 | 865 |
| Beträge in Mill. EUR | 682,55 | 832,83 | 761,79 | 901,62 | 874,46 |
| Erdgasabgabe | | | | | |
| Anzahl der Fälle | 126 | 113 | 121 | 130 | 119 |
| Beträge in Mill. EUR | 262,93 | 214,71 | 266,45 | 187,81 | 304,41 |
| Kohleabgabe | | | | | |
| Anzahl der Fälle | – | – | – | – | 444 |
| Beträge in Mill. EUR | – | – | – | – | 27,43 |
| Energieabgabenvergütung | | | | | |
| Anzahl der Fälle | 1.045 | 1.100 | 1.440 | 2.268 | 4.543 |
| Beträge in Mill. EUR | – 183,42 | – 265,80 | – 330,14 | – 377,45 | – 478,36 |

* Quelle: BMF; Buchungen der Finanzämter auf Abgabekonten in den angeführten Jahren

Energiebesteuerung in Österreich**Prüfungsablauf und
–gegenstand**

- 1 Der RH überprüfte von Jänner bis April 2005 die Energiebesteuerung in Österreich. Gegenstand der Gebarungsüberprüfung waren die Elektrizitätsabgabe, die Erdgasabgabe, die Kohleabgabe und die Energieabgabenvergütung. Der Überprüfungszeitraum erstreckte sich im Wesentlichen auf die Veranlagungsjahre 2000 bis 2004.

Zu den im Juli 2005 übermittelten Prüfungsergebnissen nahmen das BMF und die vom RH besuchten Finanzämter im Oktober 2005 bzw. im Februar 2006 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Dezember 2005.

**Grundzüge der
Energiebesteuerung
in Österreich**

- 2 (1) Das Strukturanpassungsgesetz 1996 sah mit der Einführung des Elektrizitätsabgabegesetzes, des Erdgasabgabegesetzes und des Energieabgabenvergütungsgesetzes ab 1. Juni 1996 erstmals in Österreich die Besteuerung von leitungsgebundenen Energieträgern vor. Im Rahmen des Budgetbegleitgesetzes 2003 erfolgte mit dem Kohleabgabegesetz ab 1. Jänner 2004 zusätzlich eine Besteuerung der Lieferung und des Verbrauches von Kohle.

Die Besteuerung erfolgt grundsätzlich anlässlich der Lieferung an den Letztabnehmer bzw. Verbraucher der Energieträger. Abgabenschuldner ist der Lieferer oder – im Falle des Verbrauches durch Energieerzeuger sowie des Verbrauches von selbst hergestellter oder in das Steuergebiet verbrachter Energie – der Verbraucher der Energieträger.

Gemeinsam mit der Besteuerung von Elektrizität und Erdgas wurde in Österreich ein System der Vergütung von Energieabgaben eingeführt. Ein Anspruch auf Vergütung bestand zuerst nur für produzierende Unternehmen, die Energieabgaben entrichtet haben. Der Produktionsschwerpunkt musste die Herstellung körperlicher Wirtschaftsgüter sein.

Das System sieht eine Deckelung (Sockelbetrag) der maximal drohenden Steuerbelastung im Ausmaß von 0,35 % bzw. ab 2004 von 0,5 % des Nettoproduktionswertes vor.

Der Nettoproduktionswert errechnet sich im Wesentlichen als Unterschiedsbetrag zwischen den von einem Betrieb erbrachten und den erhaltenen Umsätzen eines Jahres. Dadurch sollte verhindert werden, dass Betriebe, deren Schwerpunkt nachweislich in der Herstellung körperlicher Wirtschaftsgüter bestand, Wettbewerbsnachteile gegenüber Unternehmen aus anderen Staaten, in denen es vielfach keine Energiebesteuerung gab, erleiden.

Grundzüge der Energiebesteuerung in Österreich

(2) Ab dem Veranlagungsjahr 2002 wurde der Vergütungsanspruch auf alle Betriebe, also nicht nur solche, deren Schwerpunkt nachweislich in der Herstellung körperlicher Wirtschaftsgüter bestand, sondern auch auf Dienstleistungsbetriebe ausgedehnt.

Grund für die Neuregelung war ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 8. November 2001, wonach eine Beschränkung der Vergütung der Energieabgaben auf Unternehmen, deren Schwerpunkt in der Herstellung körperlicher Wirtschaftsgüter besteht, eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikel 92 (jetzt Artikel 87) des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft darstellt.

Die Europäische Kommission erklärte allerdings mit Entscheidung vom 22. Mai 2002 die Energieabgabenvergütungen für den Zeitraum 1. Juni 1996 bis 31. Dezember 2001 rückwirkend als mit dem Gemeinschaftsrahmen für Umweltschutzbeihilfen 1994 für vereinbar.

(3) Mit Wirkung vom 1. August 2004 setzte Österreich die Beihilfenentscheidung der Europäischen Kommission vom 9. März 2004 innerstaatlich um, indem es für die Jahre 2002 und 2003 von der Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union abweichende Mindeststeuersätze festsetzte.

Für Sachverhalte nach dem 31. Dezember 2003 erfolgte die Anpassung des Energieabgabenvergütungsgesetzes an die Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union. Dazu war es erforderlich, den nicht refundierbaren Sockelbetrag von 0,35 % auf 0,5 % des Nettoproduktionswertes anzuheben, weitere Energieträger (Heizöle, Flüssiggas) in die Vergütung einzubeziehen und die Anwendung der in der Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union angeführten Mindeststeuerbeträge für die betriebliche Verwendung von Energieträgern sicherzustellen.

Ziele der Energiebesteuerung und deren Zielerreichung

Zielvorgaben

- 3 (1) Bis zur Einführung der Besteuerung von elektrischer Energie und Erdgas unterlagen in Österreich, abgesehen von der Umsatzbesteuerung, nur die im Mineralölsteuergesetz angeführten Energieträger einer Verbrauchsbesteuerung.

Vorrangiges Ziel war nach den parlamentarischen Materialien die Schaffung von neuen Steuereinnahmen; diese sollten einen Beitrag zu dem Anteil des Konsolidierungsbedarfes des Bundeshaushaltes leisten, der durch einnahmenseitige Maßnahmen aufzubringen war.



Weiters erschien es „aus ökologischer Sicht notwendig, neben dem Mineralöl und Flüssiggas auch leitungsgebundene Energieträger wie Erdgas und elektrische Energie einer Besteuerung zu unterziehen.“

Um das produzierende Gewerbe bzw. die produzierenden Industriebetriebe durch die neu geschaffenen Energieabgaben nicht über Gebühr zu belasten bzw. in ihrer Konkurrenzfähigkeit zu beschneiden, sollte in Abhängigkeit vom Nettoproduktionswert eine Rückerstattung der bezahlten Energieabgaben erfolgen.

(2) Die Materialien zu den Budgetbegleitgesetzen 2000 und 2003 enthielten den Hinweis, dass eine Anhebung der Steuersätze für elektrische Energie und für Erdgas sowie die Einführung einer Kohleabgabe wegen „einer weiteren Ökologisierung des Steuersystems“ notwendig wären. Weiters wäre „zur Erreichung des Kyoto-Zieles und damit zur Verminderung des Kohlendioxid-Ausstoßes eine Besteuerung (Anmerkung: von Kohle) zweckmäßig“.

Das Protokoll von Kyoto vom 10. Dezember 1997 verpflichtete die Unterzeichnerstaaten unter anderem zu einer Verabschiedung rechtsverbindlicher Ziele einer Reduktion der Emissionen von sechs Treibhausgasen bis zum Zeitraum 2008 bis 2012. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichteten sich dazu, die Treibhausgasemissionen, die für die globale Erwärmung verantwortlich sind, um 8 % gegenüber 1990 zu verringern. Österreichs Reduktionspflicht beträgt dabei 13 %.

(3) Nach Angaben des BMF sind die Zielsetzungen

- der Budgetsicherung durch Erzielung entsprechender Einnahmen,
- der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft und
- der Ökologisierung des Steuersystems

noch aufrecht.

Eine Gewichtung der Zielsetzungen zueinander nahm das BMF nach eigenen Angaben bisher nicht vor.

Ziele der Energiebesteuerung und deren Zielerreichung

Zu der Frage, ob die Energieabgaben Umweltabgaben seien, vertrat das BMF die Ansicht, dass Umweltabgaben solche Abgaben seien, die durch die Besteuerung die entsprechenden Produkte verteuern und damit die Nachfrage nach diesen Produkten lenken, wobei eine verminderte Nachfrage als für die Umwelt positiv beurteilt würde. Ausgehend von diesen Überlegungen wäre die Besteuerung von elektrischer Energie, von Erdgas und von Kohle als positiv für die Umwelt anzusehen.

Zielerreichung

- 4.1** Das BMF gab an, dass das Ziel der Budgetsicherung – wie aus der Aufkommensentwicklung ersichtlich – erreicht worden wäre. Ein eventueller positiver Einfluss auf die Umwelt sei zwar anzunehmen, jedoch aufgrund diverser Unsicherheiten nicht evaluierbar.
- 4.2** (1) Der RH stellte fest, dass das BMF in Bezug auf die Ökologisierung des Steuersystems weder bei der Einführung noch anlässlich von Änderungen der Energieabgabengesetze evaluierbare Ziele definiert hatte.

Ein bedeutender Teil des vom BMF gewünschten Effekts der steuerlichen Mehrbelastung des Ressourcenverbrauches ging durch die Energieabgabenvergütung an Betriebe wieder verloren. So wurden etwa rd. 40 % der im Jahr 2004 auf Abgabekonten verbuchten Energieabgaben im selben Jahr wieder vergütet.

Produktionsbetriebe erhielten ab 1996 und Dienstleistungsbetriebe ab 2002 jene bezahlten Energieabgaben vergütet, die über dem Sockelbetrag von 0,35 % (ab 2004: 0,5 %) des Nettoproduktionswertes bzw. den Mindeststeuern (ab Anträgen für 2002) und einem betragsmäßig geringen Selbstbehalt von 363 EUR lagen. Für diese Betriebe bestanden daher keine steuerlichen Anreize zur sparsamen Verwendung von Energie.

Die vom Betrieb zu tragende Steuerlast blieb nämlich bei gleich bleibendem Nettoproduktionswert unverändert, selbst wenn sich der betriebliche Energieverbrauch oder die Steuersätze erhöhten, weil der dadurch verursachte Anstieg der Energieabgaben mit der Vergütung wieder neutralisiert wurde.

In Fällen mit Verlusten oder hohen Investitionen konnte der Nettoproduktionswert sogar negativ sein, wodurch dann vom Vergütungsberechtigten nur noch der allgemeine Selbstbehalt von 363 EUR wirtschaftlich zu tragen war. Dies führte in solchen Fällen zu Vergütungen beinahe im Gesamtausmaß der bezahlten Energieabgaben.



(2) Erst nach In-Kraft-Treten der Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union ab dem Jahr 2004* waren, wie erwähnt, Mindeststeuerbeträge für die betriebliche Verwendung der einzelnen Energieträger zu beachten. Die in der angeführten Energiesteuerrichtlinie festgelegten Mindeststeuerbeträge sind in Österreich in das Energieabgabenvergütungsgesetz als nicht refundierbare Sockelbeträge aufgenommen worden.

* Bereits im Zuge des Beihilfenverfahrens der Europäischen Kommission hat sich Österreich verpflichtet, von der EU-Energiesteuerrichtlinie abweichende Mindeststeuersätze für Anträge betreffend die Jahre 2002 (für Produktionsbetriebe) und 2003 (für Produktions- und Dienstleistungsbetriebe) einzuführen.

Die Mindeststeuerbeträge sind im Verhältnis zu den österreichischen Steuersätzen jedoch äußerst gering. Beim Steuersatz für elektrische Energie besteht mit dem Dreißigfachen des EU-Mindeststeuerbetrages der größte Unterschied.

Aus den bisherigen Ausführungen ergab sich für den RH, dass bei den vergütungsberechtigten Betrieben kein deutlicher Lenkungseffekt wirksam werden konnte. Eine allfällige Wirkung war daher nur bei den Letztverbrauchern, die keine Energieabgabenvergütungen erhielten, zu erzielen. Als Letztverbraucher sind Betriebe, deren Energiesteuerbelastung unterhalb der Deckelung von 0,35 % (ab 2004: 0,5 %) ihres Nettoproduktionswertes und des Selbstbehaltes liegt, sowie alle privaten Haushalte zu verstehen.

Da diese jedoch eine gewisse Grundversorgung an leitungsgebundener Energie benötigen und ihnen kaum Alternativen bei der Wahl der Energieträger zur Verfügung stehen, waren die Lenkungswirkungen des Energiebesteuerungssystems auch für diesen Bereich nur eingeschränkt wirksam.

Aus ökologischer Sicht ist die weitgehende Steuerbefreiung für Betriebe im Wege der Energieabgabenvergütung nicht zweckmäßig, weil der Energieverbrauch sowohl von Betrieben als auch von Letztverbrauchern schädlich für die Umwelt ist. Nach Ansicht des RH ist die ursprüngliche wirtschaftliche Begründung für diese Differenzierung heute nicht mehr im vollen Ausmaß gegeben.

Der Bedarf nach Entlastung der heimischen Wirtschaft zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber ausländischen Unternehmen hat sich seit der Einführung der Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union relativiert, weil seither sämtliche Mitgliedstaaten dazu angehalten sind, Energieabgaben zu erheben.

Ziele der Energiebesteuerung und deren Zielerreichung

Der vom BMF erwartete Effekt eines Nachfragerückganges ab der erstmaligen Besteuerung von Energie lässt sich anhand der Entwicklung der Energieverbräuche überprüfen. Laut Energiebilanz 1970 bis 2003 der Statistik Österreich nahm zwischen 1995 und 2003 der energetische Endverbrauch für elektrische Energie und Erdgas insgesamt um 28 % zu. Im selben Zeitraum stieg das Bruttoinlandsprodukt mit 29 % im annähernd gleichen Ausmaß.

Hingegen blieb das Bevölkerungswachstum weit hinter diesen Zuwachsraten zurück. Der rechnerische Pro-Kopf-Energieverbrauch bei elektrischer Energie und bei Erdgas zusammen stieg um rund 25 %. Die vom BMF als positiv beurteilte verminderte Nachfrage an elektrischer Energie und an Erdgas hat sich somit weder absolut noch relativ eingestellt.

Gemäß Punkt 14 der Erwägungsgründe zur Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union wäre es ratsam, die Mindeststeuerbeträge so weit wie möglich nach dem Energiegehalt der Energieerzeugnisse zu berechnen. Nach den Angaben des BMF wäre bei der Festlegung der Steuersätze eine Korrelation hinsichtlich des Energiegehalts nicht spezifisch berücksichtigt worden.

Gemessen am Energiegehalt der Energieträger wird derzeit in Österreich elektrische Energie am stärksten besteuert, es folgen im Vergleich dazu Braunkohle mit 83 %, Steinkohle mit 43 %, Koks mit 41 % und Erdgas mit 40 %. Demgegenüber sind die Mindeststeuerbeträge für die betriebliche Verwendung nach der Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union weitgehend am Energiegehalt ausgerichtet.

Gemessen an den bei der Produktion oder dem Verbrauch der Energieträger entstehenden Emissionen an Kohlendioxid (CO₂) stellen sich die österreichischen Steuersätze wie folgt dar:

Verhältnis der österreichischen Steuersätze zu den CO₂-Emissionen der Energieträger

| Energieträger | Einheit | Steuersatz je Einheit | CO ₂ -Emission in kg je kWh | Steuersatz je kg CO ₂ -Emission pro kWh | in % |
|---------------------|----------------|-----------------------|--|--|------|
| Elektrische Energie | kWh | 0,015 | 0,27 | 0,0556 | 100 |
| Erdgas | m ³ | 0,066 | 0,20 | 0,0298 | 54 |
| Steinkohle | kg | 0,050 | 0,35 | 0,0185 | 33 |
| Koks | kg | 0,050 | 0,42 | 0,0146 | 26 |
| Braunkohle | kg | 0,050 | 0,41 | 0,0303 | 55 |

Quellen: Energieverwertungsagentur, Energiebericht 1996 der österreichischen Bundesregierung;
Umweltbundesamt: Emissionsfaktoren als Grundlage für die österreichische Luftschadstoff-Inventur, Stand 2003



Obwohl für Koks die höchsten CO₂-Emissionen verzeichnet werden, gelangt vergleichsweise der niedrigste Energiesteuersatz zur Anwendung. Braunkohle mit annähernd gleichen Emissionswerten wird in Österreich nur etwa halb so hoch besteuert wie elektrische Energie.

(3) Mit dem In-Kraft-Treten der Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union ist für die Mitgliedstaaten ein einheitlicher Rahmen zur Gestaltung ihrer Energiesteuersysteme vorgegeben, mit dem ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts ermöglicht und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Energieerzeugnissen verringert werden sollen. Um die umweltpolitischen Ziele der Gemeinschaft und des Kyoto-Protokolls zu erreichen, soll eine effizientere Energienutzung gefördert werden.

Die Energiesteuerrichtlinie bietet mehrere Möglichkeiten zur verstärkten ökologischen Ausrichtung der Energieabgaben in Österreich, etwa

- die Gewährung von Steuervergünstigungen für Unternehmen, die gezielte Maßnahmen zur Reduzierung ihrer Emissionen vorsehen,
- Steuerbefreiungen oder Steuerermäßigungen für erneuerbare Energieformen oder
- Steuerbefreiungen oder Steuerermäßigungen für elektrische Energie, Erdgas und Kohle, die von privaten Haushalten und/oder seitens des betreffenden Mitgliedstaates als gemeinnützig anerkannten Organisationen verwendet werden.

Die Energiesteuerrichtlinie sieht für die betriebliche Verwendung von Erdgas, Kohle und Strom als Mindeststeuerbeträge die Hälfte der Beträge für nichtbetriebliche Verwendungen vor. Sie enthält eine Reihe von Steuerbefreiungen oder Steuerermäßigungen und lässt national unterschiedliche Übergangsbestimmungen teilweise bis in das Jahr 2012 zu. Die Mitgliedstaaten können gestaffelte Steuersätze etwa nach der Qualität der Erzeugnisse oder nach dem Verbrauch verwenden, wenn sie die Mindeststeuerbeträge beachten.

Es sollten seitens des BMF Bemühungen erfolgen, die von der Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union gebotenen Möglichkeiten für eine ökologische Ausrichtung der Energieabgaben umzusetzen.

Ziele der Energiebesteuerung und deren Zielerreichung

4.3 Laut Stellungnahme des BMF wären die vom RH angeführten Ziele zutreffend und auch erreicht worden. Ein signifikanter Verbrauchsrückgang, wie er als Ergebnis einer echten Lenkungsabgabe anzustreben wäre, würde die Zielvorgabe des Erreichens entsprechender Einnahmen konterkarieren. Der Grundsatz der Ökologisierung des Steuerrechts würde immer dahingehend verstanden, dass Abgaben auf Umweltbelastungen verstärkt erhoben werden und dafür der Produktionsfaktor Arbeit entsprechend entlastet wird.

Das BMF betonte ferner, dass es der Möglichkeit der Förderung ökologisch sinnvoller Verhaltensweisen mittels steuerrechtlicher Vorschriften entsprechende Bedeutung beimesse. Allerdings dürfe in diesem Zusammenhang der Aspekt des Steueraufkommens bzw. ein Vorgehen im europäischen Gleichklang – im Sinne der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen – nicht völlig außer Acht gelassen werden.

Die seit 1. Jänner 2004 in Kraft stehende Energiesteuerrichtlinie wäre als Kompromiss der Interessen aller Beteiligten beschlossen worden, so dass der Spielraum für die einzelnen Staaten sehr weit wäre. Bei Ausschöpfung aller Ausnahmeregelungen wäre das Ziel der Budgetsicherung bei weitem nicht zu erreichen.

Die vom RH in Erwägung gezogene differenzierte steuerliche Entlastung der österreichischen Wirtschaft würde zu einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand in nicht gerechtfertigter Größenordnung führen.

4.4 Der RH entgegnete, dass die derzeit – aus Gründen der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich – bestehende steuerliche Entlastung der österreichischen Wirtschaft hinsichtlich der eingesetzten Energieträger völlig undifferenziert ist. Damit nimmt das BMF bewusst in Kauf, auf ökologisch sinnvolle Lenkungseffekte mit Hilfe gezielter steuerpolitischer Maßnahmen – beispielsweise durch eine steuerliche Entlastung für den Einsatz von emissionsschwachen Energiealternativen bei der Erzeugung von elektrischer Energie – zu verzichten.

Im Übrigen verwies der RH darauf, dass die Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union dem Österreichischen Steuergesetzgeber einen beträchtlichen Handlungsspielraum für eine alternative Energiebesteuerung in Österreich einräumt.

Energiebesteuerung in Österreich**Auszahlungssperre
bei der Energie-
abgabenvergütung**

5.1 Am 30. April 2003 leitete die Europäische Kommission gegen Österreich ein Verfahren wegen des Verdachts der Gewährung unerlaubter staatlicher Beihilfen betreffend die Energieabgabenvergütung auf Erdgas und Elektrizität in den Jahren 2002 und 2003 ein. Fraglich war, ob die österreichische Energieabgabenvergütung eine allgemeine steuerliche Maßnahme darstellte, die nicht von der Europäischen Kommission genehmigt werden musste, oder ob es sich um eine staatliche Beihilfe handelte, die genehmigungspflichtig war.

Mit Entscheidung vom 9. März 2004 kam die Europäische Kommission zum Ergebnis, dass eine unzulässige Beihilfe vorlag, jedoch für die Jahre 2002 und 2003 keine weiteren Maßnahmen gegen Österreich zu setzen sind, wenn bestimmte vereinbarte Gesetzesänderungen vorgenommen würden.

Nach den Erhebungen des RH erfolgte keine wirksame Anweisung des BMF an die Finanzämter, bis zum Abschluss des Verfahrens der Europäischen Kommission den Anträgen auf Energieabgabenvergütung für das Jahr 2002 nicht zu entsprechen und die Beträge nicht mehr auszubahlen.

Der RH stellte fest, dass im Zeitraum zwischen dem 1. Juni 2003 und dem 1. Mai 2004 sämtliche Finanzämter Energieabgabenvergütungen für die Jahre 2002 und 2003 verbucht hatten. Für 2002 waren dies 1.925 Fälle mit Gutschriften von insgesamt 121,47 Mill. EUR, für 2003 429 Fälle mit Gutschriften von insgesamt 140,50 Mill. EUR. Mit der Verbuchung konnten die Abgabepflichtigen über die Gutschriften verfügen.

5.2 Der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EGV) räumt der Europäischen Kommission die Möglichkeit ein, ein Verfahren gegen einen Mitgliedstaat zur Überprüfung einer Beihilfenregelung einzuleiten. Der betreffende Mitgliedstaat darf die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission eine abschließende Entscheidung erlassen hat.

Nach Ansicht des RH ist dieses Durchführungsverbot des EGV in Abgabenverfahren von Amts wegen zu beachten. Unerlaubte staatliche Beihilfen müssen, wenn sie in den Zuständigkeitsbereich der Finanzbehörden fallen, von diesen unangewendet bleiben. Das BMF kann allerdings dem einzelnen Beamten die Verantwortung der beihilfenrechtlichen Überprüfung der Rechtsordnung weitgehend abnehmen, indem es die Unanwendbarkeit der betreffenden Vorschrift per Weisung aufträgt.

Auszahlungssperre bei der Energieabgabenvergütung

Der RH kritisierte, dass das BMF trotz eindeutiger EU-rechtlicher Vorgaben eine EU-konforme Vorgangsweise unter Beachtung des Durchführungsverbot nicht sichergestellt hatte. Wäre die Europäische Kommission nicht zum Ergebnis gekommen, für die Jahre 2002 und 2003 keine weiteren Maßnahmen gegen Österreich zu setzen, dann hätte Österreich die bezahlten Beihilfenbeträge einschließlich Zinsen von den Begünstigten zurückfordern müssen.

Eine Verletzung des Beihilfenverbotes zieht nämlich für den betreffenden Mitgliedstaat die unbedingte Verpflichtung nach sich, diese Verletzung rückwirkend zu beseitigen.

Der RH empfahl, in Fällen, in denen Verbuchungen auf Abgabekonten nicht durchgeführt werden sollen, Sperren elektronisch vorzunehmen.

5.3 *Das BMF teilte mit, dass es die Anregung des RH umsetzen werde.*

Bundesfinanzgesetz

6.1 Seit der Einführung der Energieabgaben im Jahr 1996 wiesen die jeweiligen Bundesfinanzgesetze nur den finanzgesetzlichen Ansatz „2/52615 Energieabgabe“ auf. Hier wurden die Elektrizitätsabgabe, die Erdgasabgabe, die Energieabgabenvergütung und seit dem Jahr 2004 auch die Kohleabgabe saldiert dargestellt.

Ressortintern verfügte das BMF infolge der differenzierten Erfassung auf Abgabekonten von Anfang an über die Gebarungsdaten je Abgabe.

6.2 Nach Ansicht des RH widersprach die gewählte saldierte Darstellung von Abgaben in Bundesfinanzgesetzen den Grundsätzen der Budgetklarheit und der Bruttodarstellung. Insbesondere geht durch diese Darstellung die Höhe der vergüteten Energieabgaben nicht hervor. Der RH empfahl, die Gebarung der Energieabgaben im Bundesfinanzgesetz einzeln darzustellen.

6.3 *Laut Stellungnahme des BMF werde es Überlegungen anstellen, die verschiedenen Energieabgaben ab dem Finanzjahr 2006 auf jeweils gesonderten Positionen im Budget zu verrechnen.*

Energiebesteuerung in Österreich**Internes
Kontrollsystem**

7.1 Der RH überprüfte bei den fünf von ihm besuchten Finanzämtern den Vollzug der Bundesgesetze betreffend die Energieabgaben. Dabei stellte er nachfolgende Mängel fest:

Fehlende Kontrollen

- Verbuchung von festgestellten Nachforderungsbeträgen auf dem Abgabenkonto in zu geringer Höhe;
- Verbuchung von Vergütungen auf Abgabenkonten vor deren Genehmigung;
- Verbuchung von Vergütungen auf Abgabenkonten ohne entsprechende Bescheiderlassungen;
- Verbuchung einer Energieabgabenvergütung als „Resteingang weggefallener Abgaben“, wodurch ein falscher finanzgesetzlicher Ansatz angesprochen wurde;
- Verbuchung von Energieabgabenvergütungen als negative Elektrizitätsabgabe;
- Kontrollen durch das BMF, den bundesweiten Fachbereich oder die Interne Revision fanden bisher keine statt.

Mangelnde Erhebung von Sachverhalten

- Anträge auf Energieabgabenvergütung sowie auf Vergütung von Erdgasabgabe wurden positiv erledigt, obwohl in den Antragsformularen wesentliche Felder nicht oder erkennbar falsch ausgefüllt waren – diesbezüglich notwendige Ermittlungsverfahren wurden nicht durchgeführt.
- Anträge auf Energieabgabenvergütung bei Bezug von Fernwärme wurden positiv erledigt, obwohl die gesetzlichen Voraussetzungen nicht vorlagen.

Internes Kontrollsystem

Fehlerhafte Bescheide

- Mehrere Betriebe eines Unternehmens stellten vor Ablauf des Wirtschaftsjahres vorläufige Anträge auf Energieabgabenvergütung, welche antragsgemäß und zeitnah bearbeitet wurden, obwohl eine abgabenrechtliche Veranlassung für eine vorzeitige Vergütung nicht bestand. Dadurch wurden auf dem Abgabenkonto 25,82 Mill. EUR zu früh als Gutschrift verbucht.

Unter Zugrundelegung eines fiktiven Zinssatzes von 5 % p.a. entstand dem Abgabengläubiger daraus ein Zinsenverlust von 0,79 Mill. EUR. Hinzu kam, dass jener Jahreszeitraum, für den die Buchungen erfolgten, falsch war.

- Obwohl eine Außenprüfung abgabenrechtlich bedeutsame Feststellungen bei den Energieabgaben getroffen hatte, blieben Vergütungsanträge in den Folgejahren, welche diese Feststellungen nicht berücksichtigten und daher falsch waren, unbeanstandet; die Bescheide ergingen antragsgemäß.
- Nach der Durchführung einer Außenprüfung erließ ein Finanzamt Bescheide über die Festsetzung der Erdgasabgabe mit Beträgen von jeweils rund einer Million Euro, obwohl dem Unternehmen – wie auch aus dem Bericht über die Außenprüfung ersichtlich war – ausschließlich Erdgasabgabenvergütungen von jeweils mehr als 600.000 EUR zu gewähren waren.
- In mehreren Abgabenverfahren wurde mit Bescheiden über die Festsetzung des Vergütungsbetrages nach dem Energieabgabenvergütungsgesetz gemäß dem Bescheidspruch fälschlicherweise eine Elektrizitätsabgabe festgesetzt.
- Anträge auf Energieabgabenvergütung von zwei Betrieben eines Unternehmers wurden zu Unrecht in einem Bescheid zusammengefasst erledigt.

Durchbrechung des Vier-Augen-Prinzips

- Die endgültige Erstellung von Bescheiden – insbesondere zur Gewährung von Vergütungen – erfolgte oftmals unter Durchbrechung des Vier-Augen-Prinzips nur von einem Bediensteten. Die Buchungen auf den Abgabenkonten nahmen dieselben Personen vor, die zuvor die Bescheide erstellt hatten.

- Die vom BMF angeordneten Kontrollen durch die Vorgesetzten im Ausmaß von 1 % der eigenverantwortlich durch deren Mitarbeiter ergangenen Erledigungen sowie die darüber zu führenden Kontrollaufschreibungen existierten in den Finanzämtern nicht.

7.2 Nach Ansicht des RH war das interne Kontrollsystem hinsichtlich der Erhebung der Energieabgaben insgesamt stark verbesserungsbedürftig. Das Abgehen vom Vier-Augen-Prinzip ohne Gewährleistung funktionierender Kontrollmechanismen und die mangelnde Kenntnis mancher Finanzbediensteter über die Verfahren betreffend die Energieabgaben führten dazu, dass Abgabeverfahren nicht rechtskonform durchgeführt wurden. Die Mängel reichten dabei von bloßen Formalfehlern bis zu finanziellen Einbußen für den Abgabengläubiger.

Der RH erblickte überdies in der fehlenden IT-mäßigen Unterstützung bei den händisch durchgeführten Verfahren eine wesentliche Ursache für die aufgezeigten Mängel. Zur Steigerung der Effizienz und Einhaltung der Rechtmäßigkeit empfahl er daher die Automatisierung der Verfahren zur Erhebung der Energieabgaben sowie eine effiziente Schulung der Bediensteten.

Für ein wirksames internes Kontrollsystem wäre außerdem die Durchführung von effizienten prozessintegrierten Kontrollen in den Finanzämtern und von Prüfungen bzw. Fachaudits bei Finanzämtern durch das BMF (z.B. die Interne Revision) zweckmäßig.

7.3 *Das BMF hielt fest, dass die Trennung von Abgabefestsetzung und Abgabenauszahlung (Vier-Augen-Prinzip), die Approbationsregelungen sowie die allgemeine Dienstaufsicht der jeweiligen Vorgesetzten (Kontrollverantwortung) als Eckpfeiler des internen Kontrollsystems grundsätzlich die Ordnungsmäßigkeit des Vollzuges der Energieabgaben gewährleisten würden.*

Die vom RH angeführten Einzelfälle würde das BMF zum Anlass nehmen, die genannten Kontrollinstrumente in einem Erlass an die Finanzämter noch einmal entsprechend auszuführen. Bei Erstellung diverser Prüfpläne würde das BMF das Thema Energiebesteuerung in die Überlegungen einbeziehen. Weiters kündigte das BMF an, eine Arbeitsgruppe zur Verbesserung bzw. Automatisierung des Verfahrens einsetzen zu wollen.

Internes Kontrollsystem

Die Finanzämter teilten in ihren Stellungnahmen mit, dass sie die Gebärungsüberprüfung des RH zum Anlass für Mitarbeiterschulungen genommen hätten. Ein Finanzamt räumte ein, dass es aufgrund des hohen Arbeitsdrucks kaum Möglichkeiten zur Überprüfung von Anträgen im Rahmen des Innendienstes gegeben habe. In einigen vom RH aufgezeigten Fällen würden anlassbezogen Betriebsprüfungen durchgeführt. In zwei Fällen seien bereits Bescheidänderungen mit einer Nachforderung von insgesamt rd. 14.500 EUR erfolgt.

- 7.4** Der RH verwies auf seine im Prüfungsergebnis an das BMF getroffene Feststellung, wonach das Vier-Augen-Prinzip oftmals durchbrochen wurde. Eine Trennung zwischen Abgabefestsetzung und Abgabenauszahlung war – entgegen der Stellungnahme des BMF – deshalb nicht gegeben, weil dieselben Personen die Buchungen auf den Abgabenkonten vornahmen, welche zuvor die Bescheide erstellt hatten.

Mit der Verbuchung auf dem Abgabenkonto erlangt der Abgabepflichtige aber bereits die Verfügungsmacht über bescheidmäßig abgesprochene Gutschriften. Dabei macht es für die Beurteilung, ob eine Abgabenauszahlung erfolgte, keinen Unterschied, ob die Gutschrift einen auf dem Konto vorhandenen Rückstand vermindert, oder ob ein nach Verbuchung entstandenes Guthaben ausbezahlt wird.

Weiters war zu bedenken, dass ein – nach Ansicht des RH wegen der weitgehenden Aufgabe des Vier-Augen-Prinzips notwendiges – verstärktes internes Kontrollsystem für nachgängige Überprüfungen im Zusammenhang mit den Energieabgaben in der Praxis nicht erkennbar war.

Durchführungserlass des BMF

- 8.1** Gemäß einem Erlass des BMF vom 20. Jänner 1997 bestehen im Zusammenhang mit Anträgen auf Energieabgabenvergütung für umsatzsteuerverpauchalisierte Gärtnereibetriebe „keine Bedenken“ gegen eine vereinfachte Ermittlung des Nettoproduktionswertes. Dabei gelten entweder der Gewinngrundbetrag nach flächenabhängigen Durchschnittssätzen oder 30 % der Betriebseinnahmen als Nettoproduktionswert.
- 8.2** Der RH bemängelte die erlassmäßige Begünstigungsvorschrift für umsatzpauschalierte Gärtner als nicht gesetzeskonform. Der Gesetzgeber beschränkt die Vergütung von entrichteten Energieabgaben auf jenen Teil, der 0,5 % des Nettoproduktionswertes übersteigt. Als Nettoproduktionswert wird ein ausschließlich aus Werten der Umsatzsteuer abgeleiteter Betrag definiert.

Ertragsteuerliche Überlegungen lässt der Gesetzgeber in diesem Zusammenhang keine zu. Dennoch gewährte das BMF mit dem angeführten Erlass umsatzpauschalierten Gärtnern Energieabgabenvergütungen, auch wenn der Nettoproduktionswert ausschließlich mit ertragsteuerlichen Komponenten zu ermitteln war.

Weiters ist die erlassmäßige Begünstigungsvorschrift nach Ansicht des RH gleichheitswidrig, weil sie in sachlich undifferenzierter Weise umsatzpauschalierten Gärtnereibetrieben die Möglichkeit zur Geltendmachung von Energieabgabenvergütungen einräumt, alle anderen umsatzpauschalierten Unternehmer von dieser Begünstigung jedoch ausschließt.

Der RH empfahl daher, die Bestimmungen über umsatzpauschalierte Gärtnereibetriebe im Durchführungserlass des BMF aus dem Jahr 1997 ersatzlos aufzuheben.

- 8.3** *Laut Mitteilung des BMF könne von keiner willkürlichen Begünstigung bestimmter Branchen gesprochen werden, weil nach ständiger Rechtsprechung der österreichischen Höchstgerichte pauschal ermittelte Umsätze bzw. Vorumsätze als „echte“ Umsätze bzw. als „echte“ Vorumsätze gelten.*

Zu den Bedenken des RH hinsichtlich einer möglichen Gleichheitswidrigkeit führte das BMF an, dass aufgrund des hohen Energieeinsatzes bei umsatzpauschalierten Gärtnereibetrieben und mangels entsprechender Kennzahlen die im Erlass des BMF herangezogenen Bezugswerte sachlich gerechtfertigt seien.

- 8.4** Der RH entgegnete, dass die vom BMF angeführten Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes keinen Aufschluss darüber geben, dass für die Errechnung des von umsatzsteuerlichen Werten abgeleiteten Nettoproduktionswertes bei der Energieabgabenvergütung auch ertragsteuerliche Werte herangezogen werden könnten. Er wiederholte daher seine Empfehlung.

Anspruchs- verzinsung

- 9.1** Der RH stellte in mehreren Fällen hohe Nachforderungen an Energieabgaben anlässlich der Jahresveranlagungen oder als Ergebnis von Außenprüfungen im Ausmaß von mehreren Millionen Euro fest. Obwohl diese Beträge bereits fällig waren, erlitt der Abgabengläubiger mangels einer Verzinsung finanzielle Nachteile.
- 9.2** Gemäß der Bundesabgabenordnung sind Differenzbeträge an Einkommensteuer und Körperschaftsteuer, die sich aus Abgabenbescheiden unter Außerachtlassung von Anzahlungen, nach Gegenüberstellung mit Vorauszahlungen oder mit der bisher festgesetzt gewesenen Abgabe ergeben, für den Zeitraum ab 1. Oktober des dem Jahr des Entstehens des Abgabenanspruchs folgenden Jahres bis zum Zeitpunkt der Bekanntgabe dieser Bescheide zu verzinsen. Die Anspruchszinsen betragen pro Jahr 2 % über dem Basiszinssatz.

Mit dieser Novelle zur Bundesabgabenordnung, die erstmals auf Abgaben anzuwenden war, für die der Abgabenanspruch nach dem 31. Dezember 1999 entstanden ist, folgte der Gesetzgeber den Empfehlungen des RH zur Verzinsung von Abgabennachforderungen und –guthaben (vgl. Reihe Bund 1997/1 S. 82 Abs. 9.2, zuletzt Reihe Bund 2000/5 S. 128 Abs. 3.2).

Wegen der Einschränkung auf die Einkommen- und die Körperschaftsteuer erfolgt jedoch bei den Energieabgaben keinerlei Verzinsung von Abgabennachforderungen. Dieser Umstand bewirkte, dass Abgabepflichtige bzw. deren steuerliche Vertreter Abgabenerklärungen für Energieabgaben dem Finanzamt möglichst spät überreichten, insbesondere wenn hohe Nachforderungen zu erwarten waren.

Der RH empfahl daher, im Rahmen der Bestimmungen der Bundesabgabenordnung über die Anspruchsverzinsung eine Verzinsung von Nachforderungen und Guthaben auch für die Energieabgaben zu erwägen.

- 9.3** *Das BMF gab dazu keine Stellungnahme ab.*

**Schluss-
bemerkungen****10 Zusammenfassend empfahl der RH:**

(1) Es sollten seitens des BMF Bemühungen erfolgen, die von der Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union gebotenen Möglichkeiten für eine ökologische Ausrichtung der Energieabgaben umzusetzen.

(2) Die Verfahren bei den Finanzämtern zur Abwicklung der Gebahrung der Energieabgaben wären zwecks Steigerung der Effizienz und Einhaltung der Rechtmäßigkeit zu modernisieren und zu automatisieren.

(3) Es sollte ein wirksames internes Kontrollsystem eingerichtet werden. Dazu sollten effiziente prozessintegrierte Kontrollen in den Finanzämtern erfolgen. Zusätzlich wären Prüfungen bzw. Fachaudits bei den Finanzämtern durch das BMF erforderlich.

(4) Im Sinne der Gleichmäßigkeit der Besteuerung wären die Bestimmungen im Durchführungserlass des BMF vom 20. Jänner 1997 über umsatzpauschalierte Gärtnereibetriebe im Zusammenhang mit Anträgen auf Energieabgabenvergütung aufzuheben.

(5) Das BMF sollte auch für die Energieabgaben eine Verzinsung von Nachforderungen und Guthaben im Rahmen der Bestimmungen der Bundesabgabenordnung über die Anspruchsverzinsung erwägen.



Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB

Der Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB mit der Marke Rail Cargo Austria zählte zu den führenden europäischen Güterbahnen. Gemessen an der Transportleistung in Tonnenkilometern verzeichnete der Schienengüterverkehr in Österreich im Jahr 2002 mit 32,8 % einen nahezu gleich hohen Marktanteil wie der Straßengüterverkehr mit 34,1 %. Die Sicherung der Ertragskraft mit Hilfe von Kostensenkungsprogrammen, Wachstumskonzepten sowie mit Hilfe der Absicherung des internationalen Verkehrs durch Allianzen und Zukäufe gelang nur zum Teil.

Kurzfassung

Sowohl der Anteil der Schiene im Güterverkehr als auch jener im kombinierten Güterverkehr lagen in Österreich jeweils deutlich über dem EU-Durchschnitt.

Wesentliche Herausforderungen für die weitere Entwicklung von Rail Cargo Austria lagen in der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes und in der EU-Erweiterung 2004. Mit 1. Jänner 2005 wurde der Teilbereich Güterverkehr innerhalb der Holdingstruktur der neuen ÖBB als Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft gesellschaftsrechtlich verselbständigt.

Im Prüfungszeitraum 1999 bis 2003 baute Rail Cargo Austria das Logistikangebot aus und plante die Versorgung zentral-, süd- und osteuropäischer Räume. Dabei gelang ein stetiges Mengenwachstum, das allerdings von einem Rückgang der Margen und Erträge als Auswirkung der Liberalisierung der Verkehrsmärkte begleitet wurde. Der Umsatz stagnierte bei rd. 1 Mrd. EUR.

Durch weitgehenden Wegfall der Verkehrsbeschränkungen im Straßengüterverkehr, durch das Auslaufen der Ökopunkte-Regelung und durch die EU-Erweiterung ist trotz der ab 2004 eingeführten LKW-Maut mit einer Verschlechterung des Modalsplit (Anteil der einzelnen Verkehrsträgerarten, wie z.B. Schiene, Straße, Wasser, an der Gesamtverkehrsleistung) zuungunsten der Schiene zu rechnen. Dazu trägt auch die nach wie vor fehlende Kostenwahrheit zwischen Schiene und Straße bei.

Kurzfassung

Aufgrund wiederholter Diskussionen und vielfacher Überarbeitungen verzögerte sich die Umsetzung der Globalstrategien auf Bereichsebene. Weiters beeinträchtigte die eher plakative Darstellung der nur geringfügig durch Kennzahlen abgestützten Strategiekonzepte sowohl die Entscheidungsfindung als auch die Nachvollziehbarkeit der Umsetzung von Entscheidungen.

Die Mittelfristplanungen gingen von zu optimistischen Annahmen aus.

Eine von einem Consultingunternehmen entwickelte Vertriebs- und Abrechnungssoftware erfüllte nur 60 % der angestrebten Funktionalität und war letztlich deutlich teurer als ursprünglich vorgesehen. Ein von den eigenen Mitarbeitern durchgeführtes Projekt der Vernetzung produktionsbezogener Applikationen bot hingegen nicht nur volle Funktionsfähigkeit, sondern war auch deutlich billiger als geplant.

Dem vom BMVIT und der EU geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojekt „Innovativer Umschlags-Terminal“ fehlten noch wesentliche Module. Die Einbindung des Systems „Mobiler“ in die Vertriebsstrategie der Rail Cargo Austria wäre zweckmäßig.

In einzelnen Marktbereichen führten die erarbeiteten Verbesserungen selbst bei voller Wirksamkeit zu keiner Vollkostendeckung.

Im europäischen kombinierten Verkehr fehlten standardisierte Netzwerke und Terminalstrukturen. Im innerösterreichischen unbegleiteten kombinierten Ladungsverkehr (Container) trug Rail Cargo Austria Verluste, um der österreichischen Wirtschaft einen günstigen Zugang zum kombinierten Verkehr zu bieten.

Die hohen Zuzahlungen der öffentlichen Hand zur rollenden Landstraße reichten nicht aus, die permanente Kostenunterdeckung der ÖBB für diese Transportart zu kompensieren. Weiters zeigten wissenschaftliche Studien, dass die rollende Landstraße gegenüber Straßentransporten ökologisch kaum signifikante Vorteile beim Primärenergieverbrauch bot. Auch belasteten ungünstige Vertragsverhältnisse zwischen der Rail Cargo Austria und den Operateuren das Ergebnis.

Im Anschlussbahnverkehr gelang der Rail Cargo Austria zwar eine hohe Kundenbindung, ein anderes Kostengefüge ab der Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 erfordert jedoch eine Neubewertung der Wirtschaftlichkeit.

Am Wachstum des Stückgutmarktes konnte die Rail Cargo Austria nicht partizipieren. Mehrere Anläufe zur Sanierung dieses seit Jahren verlustträchtigen Bereiches misslangen; Maßnahmen zur Verbesserung der Situation wurden zu spät beschlossen.

Das neue Logistik Center Linz entsprach nicht den Anforderungen der Rail Cargo Austria. Gravierende bauliche und logistische Mängel stellten die Wirtschaftlichkeit der neuen Anlage in Frage. Ein auf die derzeitige Situation abgestelltes Betriebskonzept fehlte. Dem Generalunternehmer wäre der entstandene Schaden – nach Ermittlung der Schadenshöhe – anzulasten.

Eine neu errichtete automatische Sortieranlage am Standort Wien-Nordwest erwies sich als unwirtschaftliche Maßnahme. Die stillgelegte Anlage erschwerte in der Folge die händische Warendisposition.

Für den Bereich Wartung, Reparatur und Umbau von Güterwagen fehlten wirksame Strategien zur Kosteneindämmung.

| Kenndaten zum Güterverkehr der Österreichischen Bundesbahnen (Rail Cargo Austria*) | | | | | | |
|---|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| Eigentümer | Republik Österreich, vertreten durch das BMVIT | | | | | |
| Unternehmensgegenstand | Erbringung von Gütertransportleistungen im Schienenverkehr | | | | | |
| Gebahrung | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
| | in Mill. EUR | | | | | |
| Umsatzerlöse | 981 | 1.009 | 1.039 | 1.015 | 1.015 | 1.016 |
| <i>davon gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen des Bundes</i> | 151 | 152 | 140 | 120 | 116 | 103 |
| Gesamterträge | 1.023 | 1.108 | 1.073 | 1.059 | 1.054 | 1.074 |
| Aufwand/Infrastrukturbenutzungsentgelt | 120 | 145 | 138 | 143 | 149 | 161 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | 129 | 145 | 131 | 90 | 72 | 46 |
| | in 1.000 t | | | | | |
| beförderte Tonnen | 80.585 | 87.124 | 87.744 | 89.553 | 88.549 | 92.035 |
| | in Mill. Tonnenkilometer | | | | | |
| Tonnenkilometer | 15.921 | 17.446 | 17.662 | 17.963 | 18.064 | 18.174 |
| | Anzahl | | | | | |
| Beschäftigtenstand im Jahresdurchschnitt | 3.647 | 3.658 | 3.590 | 3.530 | 3.394 | 3.214 |
| * gesellschaftsrechtliche Gründung mit 17. Mai 2004; Beginn der operativen Tätigkeit mit 1. Jänner 2005 | | | | | | |

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte im Juni und Juli 2004 die Gebahrung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit dem Schwerpunkt Güterverkehr im Zeitraum 1999 bis 2003. Der Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB trat seit 1992 unter dem Markennamen Rail Cargo Austria (RCA) auf. Der Teilbereich wurde mit 17. Mai 2004 innerhalb der Holdingstruktur der neuen ÖBB als Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (RCA AG) gesellschaftsrechtlich gegründet. Die operative Tätigkeit der neuen Gesellschaft begann mit 1. Jänner 2005.

Zu dem im Mai 2005 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das BMVIT im Juli 2005 und die RCA AG im August 2005 Stellung. Der RH verzichtete auf eine Gegenäußerung.

Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes

- 2 Der erste Liberalisierungsschritt der EU zur Revitalisierung der Eisenbahnen erfolgte 1991 und betraf vor allem den Güterverkehr. Er sollte durch Zugangsrechte Dritter den Wettbewerb auf der Schiene fördern und damit zur Qualitätsverbesserung und zu Preisreduktionen für die Bahnkunden führen.

Weitere Anpassungen in Richtung Marktöffnung erfolgten 1995 durch das europäische „Eisenbahnpaket I“ – insbesondere durch einen erweiterten Fahrwegzugang von in- und ausländischen Eisenbahnunternehmen – sowie durch das „Eisenbahnpaket II“ aus dem Jahr 2001, das unter anderem auch das Zugangsrecht zur Infrastruktur im grenzüberschreitenden Verkehr festlegte und die Grundsätze für das Wegegelt definierte.

- 3 Am österreichischen Markt traten neue Eisenbahnunternehmen erst seit wenigen Jahren auf; diese bedienten vorwiegend die wirtschaftlich interessanten Verkehre wie Ganzzüge. Eine signifikante Veränderung am Modalsplit (Anteil der einzelnen Verkehrsträgerarten, wie z.B. Schiene, Straße, Wasser, Luft an der Gesamtverkehrsleistung) zugunsten des Schienengüterverkehrs war nicht feststellbar. Den Anteil an zuwachsenden Schienenverkehren durch neue Güterbahnen bezifferte das BMVIT mit rd. 50 %; die RCA verlor also bedeutende Teile ihres Marktes an Mitbewerber.

Nach der jährlichen Österreichischen Verkehrsstatistik der Statistik Österreich stieg zwar im Zeitraum 1999 bis 2002 die Transportleistung auf der Schiene um rd. 14 %. Der Modalsplit blieb im gleichen Zeitraum mit zuletzt 32,8 % aber beinahe unverändert und lag damit weiterhin deutlich über dem EU-Durchschnitt von rd. 13 %. Der ausgewiesene Anteil des österreichischen Straßengüterverkehrs lag bei 34,1 %, wobei jedoch seit dem 1995 erfolgten EU-Beitritt Österreichs die statistischen Aufzeichnungen keine ausländischen Frächter mehr erfassten.

Produktivität und wirtschaftliche Lage

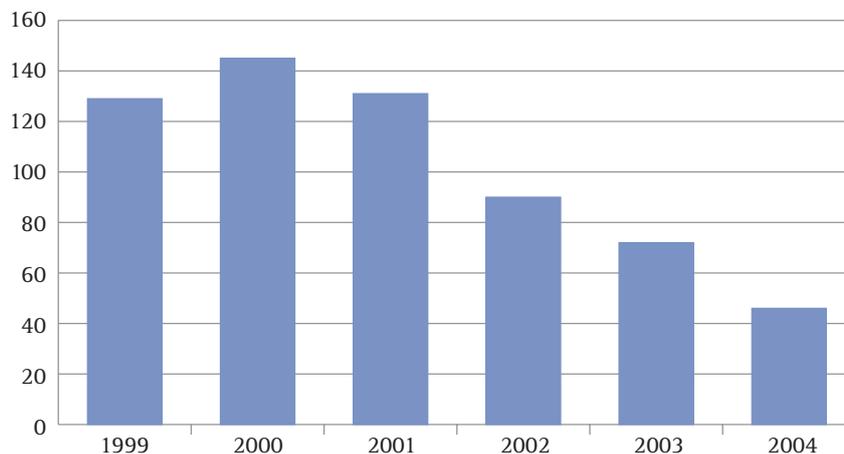
- 4 Die RCA steigerte von 1999 bis 2004 die Transportleistungen von 15,9 Mrd. Tonnenkilometer auf 18,2 Mrd. Tonnenkilometer bei gleichzeitiger Absenkung der produktiven Mitarbeiterzahl um 12 %. Die Anzahl der Zugkilometer sowie die Zugfahrstunden blieben im Prüfungszeitraum nahezu konstant; es gelang der RCA, längere und schwerere Züge zu bilden und die Rückführung von Leerwagen zu verringern.

Produktivität und wirtschaftliche Lage

5.1 Die RCA erwirtschaftete im geprüften Zeitraum die verkehrleistungsbezogenen Gewinne der ÖBB. Die kostendämpfenden Maßnahmen, wie Personalreduktion und Mengenwachstum, reichten allerdings nicht aus, die Ergebnisbelastungen zu kompensieren. Die Gesamterträge stagnierten bei rd. 1 Mrd. EUR. Daraus resultierten seit 2000 kontinuierlich sinkende Ergebnisse.

Das jährliche Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der RCA entwickelte sich wie folgt:

in Mill. EUR



Quelle: ÖBB/RCA

5.2 Der RH wies darauf hin, dass der unternehmerische Entscheidungsfreiraum bei weiter anhaltendem Sinken der Ertragskraft gänzlich verloren zu gehen droht. Er empfahl die dringende Sanierung der verlustreichen Marktbereiche bzw. -segmente, allen voran der Stückgutlogistik.

5.3 Die RCA AG wies auf die seit der gesellschaftsrechtlichen Verselbständigung geschaffenen neuen Organisations- und Verantwortungsstrukturen hin.

Strategiekonzepte

- 6.1** (1) Die von der EU beschlossene Liberalisierung des Schienenverkehrs ließ befürchten, dass fremde Eisenbahnverkehrsunternehmen attraktive Güterverkehre stärker konkurrenzieren werden; gleichzeitig stellten verstärkte Investitionen ins Straßennetz Mittel- und Osteuropas sowie die Forcierung der Binnenwasserstraßen eine Konkurrenzsituation dar.

Die RCA erkannte diese Risiken frühzeitig. Sie wirkte diesen durch die Expansion nach Süd-, Ost- und in weiterer Folge Gesamteuropa über ausländische Logistikunternehmen und Bahnen sowie durch den Wandel vom reinen Transportunternehmen (Carrier) zum Logistik-Spezialanbieter in Fokusbranchen entgegen. Gleichzeitig sollte durch Personalabbau sowie eine parallele Mengen-, Umsatz- und Ertragssteigerung der Konkurrenzsituation gegengesteuert werden.

(2) Aufgrund wiederholter Diskussionen und vielfacher Überarbeitungen verzögerte sich die Umsetzung der Globalstrategien auf Bereichsebene.

Weiters beeinträchtigte die eher plakative Darstellung der nur geringfügig durch Kennzahlen abgestützten Strategiekonzepte sowohl die Entscheidungsfindung als auch die Nachvollziehbarkeit der Umsetzung von Entscheidungen.

- 6.2** (1) Der RH stellte aner kennend fest, dass die seit 1999 in allen Strategiepapieren wiederkehrende Absicht der Marktexpansion nach Osteuropa bisher gut realisiert werden konnte. Er gab jedoch zu bedenken, dass trotz Zeitvorsprungs auf diesen Märkten künftig auch dort mit verstärktem Wettbewerb zu rechnen sein wird. Auch können mit der Ostexpansion die Probleme auf den Inlandsmärkten nicht gelöst werden.

(2) Der RH empfahl der RCA AG eine raschere Umsetzung der Globalstrategien, um sich den flexiblen Wettbewerbsbedingungen besser anpassen zu können.

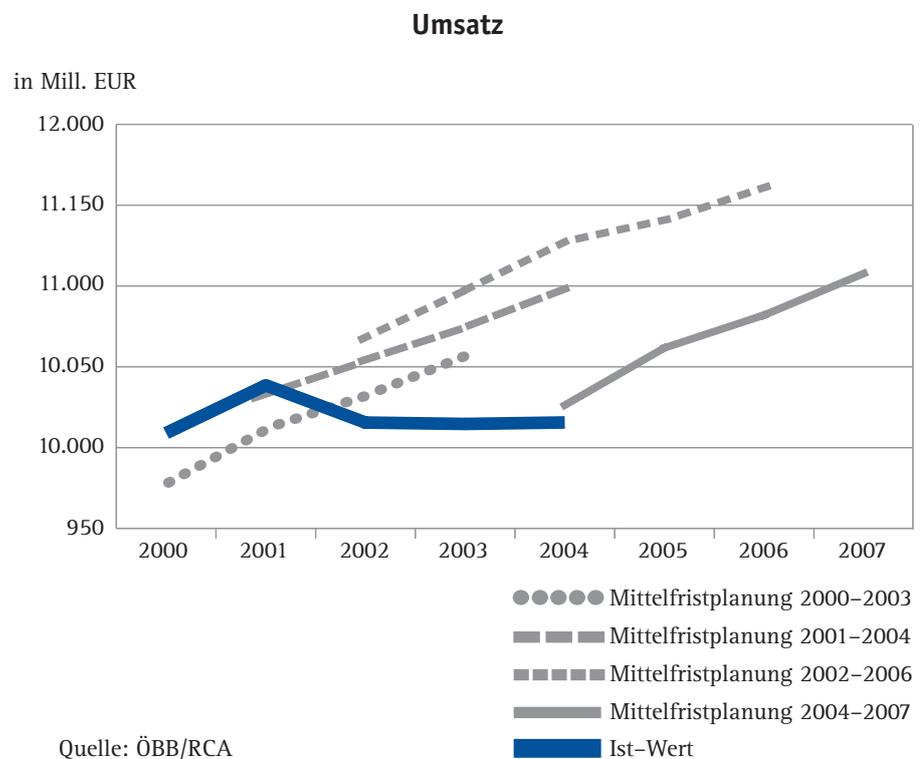
Er empfahl ferner, künftig die Entscheidungsbasis für Unternehmensstrategien nachvollziehbar zu belegen.

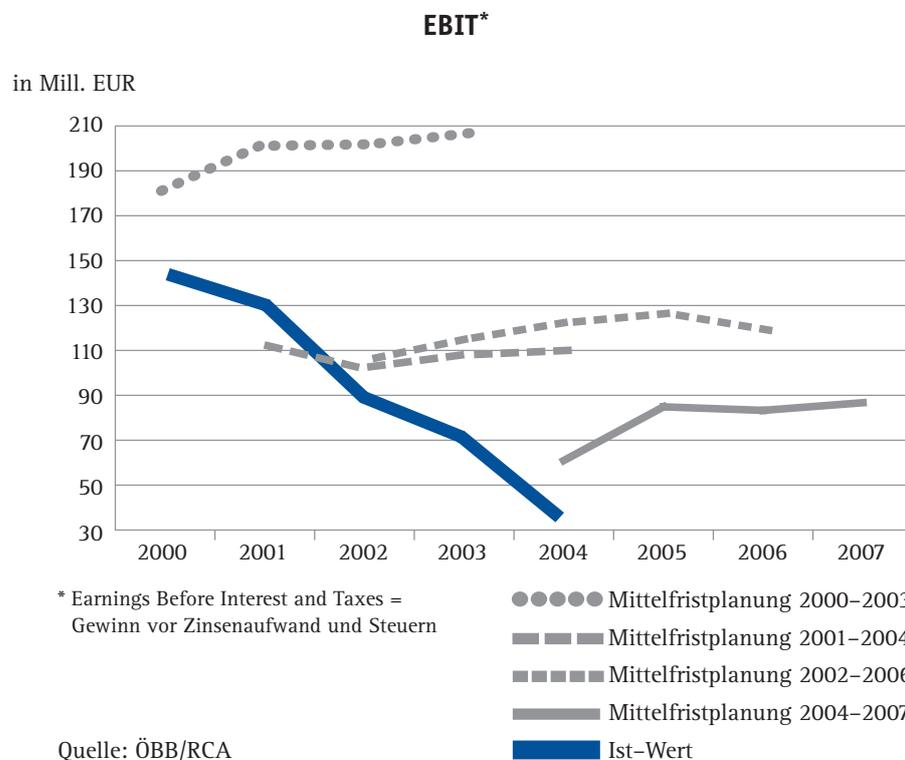
- 6.3** *Laut Stellungnahme der RCA AG habe sie ein Strategiepapier entwickelt, das auch die Umsetzung berücksichtigt.*

Mittelfristplanungen

7.1 Die von der RCA erarbeiteten vier- bzw. fünfjährigen Mittelfristpläne wurden weder vom Vorstand der ÖBB noch vom Aufsichtsrat beschlossen.

Wie der Vergleich mit den tatsächlich erreichten Kennzahlen für Umsatz und Ergebnis zeigte, gingen die Pläne von sehr optimistischen Annahmen aus:





7.2 Der RH empfahl der RCA AG, die Werte der Mittelfristplanungen realistischer anzusetzen. Weiters sollten neben den Jahresbudgets auch die Mittelfristplanungen von den Entscheidungsgremien beschlossen werden. Damit würden die Sparten- und Bereichskonzepte sowie Entscheidungen mit langfristiger Bindungswirkung, wie Neugründungen, Markterschließungen, Investitionen und Preispolitik, auf eine abgestimmte Grundlage gestellt.

7.3 Laut Mitteilung der RCA AG sei beim neuen Mittelfristplan versucht worden, den Zusammenhang zur Strategie und den Umsetzungsmaßnahmen zu verstärken.

Informations- technologie

- 8.1** Die am Markt verfügbaren Applikationen erfüllten vielfach nicht die durch die komplexen Produktions- und Abrechnungsabläufe bestimmten Anforderungen.

Im Jahr 1998 beauftragte die RCA ein Consultingunternehmen mit der Entwicklung einer neuen Vertriebs- und Abrechnungssoftware. Dem genehmigten Projektbudget von 13,96 Mill. EUR stand ein erwarteter Nutzen von jährlich 9,65 Mill. EUR gegenüber.

Anfang 1999 zeigte sich, dass nur rd. 60 % der angestrebten Funktionalität realisiert werden konnten. Fehleinschätzungen der Projektdimension führten zu zeitlichen Verzögerungen. Weiters hatten mangelhafte Qualitätssicherung und Projektfortschrittkontrollen sowie die hohe Fluktuation der Projektverantwortlichen eine Überschreitung der geplanten Investitionskosten um 11,15 Mill. EUR zur Folge.

Die sonstigen Kosten – vorwiegend Eigenleistungen der RCA – stiegen auf 4,60 Mill. EUR und lagen um 66 % über den ursprünglichen Annahmen. Der erwartete Projektnutzen verringerte sich um 2,28 Mill. EUR, weil sich die unterstellten Abrechnungsfehler im Altsystem als weit aus geringer herausstellten; auch die prognostizierte Mitarbeiterreduktion konnte nicht realisiert werden.

Die Inbetriebnahme sämtlicher Programmmodule erfolgte – mit dreijähriger Verspätung – erst 2003.

- 8.2** Der RH bemängelte, dass der Entwicklung der Vertriebs- und Abrechnungssoftware zu optimistische Annahmen zugrunde lagen und Mängel im Projektmanagement auftraten. Er erachtete den letztlich auf neun Jahre verlängerten Amortisationszeitraum für eine Software-Anwendung als zu lange. Er empfahl der RCA AG, bei künftigen Projekten dem Projektmanagement größere Bedeutung zuzumessen. Auch sollte die Amortisation die wirtschaftliche Nutzungsdauer deutlich unterschreiten.

- 8.3** *Die RCA AG sagte dies zu.*

- 9.1** Anfang 2001 formulierte die RCA die strategische Vision, alle im Produktionsprozess eingesetzten Applikationen der Informationstechnologie zu vernetzen. Das Programm sollte den Kunden neue Servicequalität bieten und zugleich dem Management in Echtzeit Auskünfte über Zugbildung, Auslastung und Art des Waggonequipments eröffnen.

Zur Umsetzung bündelte die RCA die mit den verschiedenen Zielmaterien befassten Schlüsselkräfte des Unternehmens zu einem Entwicklungsteam. Auf externe Beratung konnte weitgehend verzichtet werden. Nach zweijähriger Entwicklung übergab das Projektteam die funktionstüchtige Anwendung für den Echtbetrieb. Die geplanten Projektkosten von 6,18 Mill. EUR konnten um 1,78 Mill. EUR unterschritten werden.

- 9.2** Der RH anerkannte den Projekterfolg durch Nutzung des Know-how der eigenen Mitarbeiter.

Forschung und Entwicklung

- 10.1** Zur Vermeidung unproduktiv langer Zugsaufenthalte in den Umschlags-Terminals im unbegleiteten kombinierten Verkehr (Container) – der Zug steht für die Dauer des Be- und Entladevorganges im Terminalbereich, Lagerung und Sortierung der Großcontainer nehmen überdies erhebliche Platzressourcen in Anspruch – beschloss der Vorstand der ÖBB 2000 ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt „Innovativer Umschlags-Terminal“ mit einem Kostenrahmen von 2,50 Mill. EUR. Dabei sollten die Verladeeinheiten (Großcontainer bzw. Wechselaufbauten) in einem Hochregallager gepuffert und dadurch die Be- und Entladevorgänge des Zuges von jenen der LKW entkoppelt werden.

Bei dem vom BMVIT mit 0,50 Mill. EUR und von der EU mit 0,31 Mill. EUR geförderten Projekt war zur Zeit der Überprüfung die Versuchsanlage am Wiener Nordwestbahnhof erst teilweise fertiggestellt. Es fehlten noch wesentliche Kernelemente.

- 10.2** Der RH wertete das Engagement der RCA zur Entwicklung neuer Technologien positiv. Allerdings stockte die Entwicklung noch fehlender Komponenten. Er empfahl der RCA AG, die Weiterentwicklung des Projekts voranzutreiben und nach sorgfältiger Standortwahl sowie unter Zugrundelegung einer realistischen Wirtschaftlichkeitsrechnung die Errichtung einer betriebsfähigen Anlage zu prüfen.

- 11.1** Das ab 2000 mit namhaften Industriepartnern entwickelte System „Mobiler“ vereint die Vorteile des LKW (z.B. hohe Flexibilität, Schnelligkeit, Schienenunabhängigkeit) mit jenen der Bahn (z.B. hohe Mas senleistung, Sicherheit). Dabei kann der Fahrer des LKW systemge eignete Gefäße (Container, Tankgefäße usw.) mittels einer speziellen hydraulischen Hub- und Verschiebeinrichtung ohne fremde Hilfe vom bzw. zum Waggon laden.

Forschung und Entwicklung

Es werden dafür keine aufwendigen Terminals, sondern lediglich ein Ladegleis mit paralleler LKW-Zufahrt benötigt. Das System erwies sich bereits ab einer Transportdistanz von 200 km als konkurrenzfähig zum reinen Straßentransport. Das 2003 bewältigte Transportvolumen von 182.000 t sollte im Jahr 2004 auf 310.000 t ansteigen und Erlöse von bis zu 4,40 Mill. EUR erzielen.

- 11.2** Der RH anerkannte die rasche Entwicklung und Umsetzung dieses einfachen Systems und empfahl der RCA AG, den Einsatz auf ein breiteres Warenspektrum auszuweiten. Er erachtete eine Integration der „Mobiler“-Logistik in die Vertriebsstrategie der RCA AG für zweckmäßig.

Marktbereiche

Grundsätzliches

- 12** Im Jahr 2002 richtete die RCA neben dem begleiteten kombinierten Verkehr (rollende Landstraße) und dem unbegleiteten kombinierten Verkehr fünf Marktbereiche nach jeweils ähnlich zu transportierenden Produkten im Wagenladungsverkehr ein.
- 13.1** Die einzelnen Marktbereiche wiesen sehr unterschiedliche Ertragskraft auf. Nach Produktkategorien war mit land- und forstwirtschaftlichen Produkten sowie mit Zellulose und Papier keine Vollkostendeckung zu erzielen. Der personalintensive Stückgutbereich – bis 2002 ein eigenes Geschäftsfeld – wies seit 15 Jahren unbefriedigende Ergebnisse auf; die bisherigen Sanierungsbemühungen blieben erfolglos.

Die rollende Landstraße mit einem wesentlichen Transportsubstrat von 28 % der beförderten Tonnage erbrachte trotz Tarifsübsvention durch den Bund von zuletzt 35 Mill. EUR (2003) nachhaltig Verluste. Bei allen Bereichen sanken zwischen 1999 und 2003 die Erlöse je Tonnenkilometer.

- 13.2** Der RH empfahl der RCA AG aufgrund der nicht zu erwartenden Vollkostendeckung, für nicht kostendeckende Marktbereiche bzw. -segmente mittelfristige Ausstiegsszenarien zu untersuchen und die mit einem Ausstieg verbundenen Einmalkosten einem stetigen Geldabfluss gegenüberzustellen.



Marktbereiche

BMVIT

Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB

14.1 Die RCA schloss mit ihren Hauptkunden Verträge auf Jahresbasis. Konjunkturelle Schwankungen, aber auch die Liberalisierung im Schienenverkehr, führten bei der RCA insbesondere bei Ganzzügen* zu Rückgängen bei Frachterlösen und Tonnagen. Bisher gelang es der RCA, den Ausfall von Großkunden durch die Akquirierung von Neukunden nahezu auszugleichen.

* Ein Ganzzug ist ein Güterzug, der als Ganzes ohne zwischenzeitliches Aussetzen oder Beistellen von Wagen vom Start- zum Zielbahnhof durchfährt.

14.2 Der RH anerkannte die Kompensation der durch die RCA nicht beeinflussbaren Marktverschiebungen durch Vertriebsmaßnahmen.

Holz, Agrarprodukte,
Baustoffe

15.1 Der Marktbereich Holz, Agrarprodukte, Baustoffe leistete 2003 mit 21,3 Mill. t und 4.190 Mill. Tonnenkilometern rd. ein Viertel der Transportleistung der RCA. Das Ergebnis wies allerdings bei einem Umsatz von 168 Mill. EUR einen Verlust von 18 Mill. EUR auf. Der mit der rechtlichen und wirtschaftlichen Verselbständigung der ÖBB ab 1993 verbundene Wegfall der Tarifverordnung der Bundesregierung (Ausgleichszahlung) und der zunehmende Wettbewerbsdruck konnten trotz produktionstechnischer Verbesserungen nicht kompensiert werden.

15.2 Nach Ansicht des RH ist eine Sanierung im Segment Holz nur mit einer die Produktionsverbesserungen begleitenden Tarifmaßnahme zu erreichen.

15.3 *Laut Mitteilung der RCA AG habe sie seit 1994 die am Markt möglichen Preisanhebungen vorgenommen. Auf die Deckungsbeiträge des Bereiches Holz könne nicht verzichtet werden.*

Papier, Entsorgung

16.1 Mit 1.265 Tonnenkilometern erbrachte dieser Marktbereich 2003 rd. 7 % der Transportleistung der RCA. Er erwirtschaftete einen Verlust von 2,40 Mill. EUR bei einem Umsatz von 46 Mill. EUR. Im Segment Papier musste der Bereich 2003 statt einer erwarteten Transportsteigerung um 100.000 t gegenüber 2002 einen Rückgang von 77.000 t hinnehmen. Bei Entsorgungsprodukten – vorwiegend niederösterreichischer Haushaltsmüll – gelang hingegen eine Transportsteigerung von 560.000 t auf 773.000 t, was künftig ein ausgeglichenes Bereichsergebnis erwarten lässt.

16.2 Der RH empfahl, die Wertschöpfung in der Logistikkette neu zu planen, um Potenziale auf der Preisseite auszuschöpfen.

Marktbereiche

Montan

17 Der Marktbereich Montan erbrachte 2003 mit 3.933 Mill. Tonnenkilometern rd. ein Viertel der Transportleistung der RCA. Er erzielte aufgrund seiner günstigen Produktionsbedingungen mit Ganzzügen Vollkostendeckung. Durch das Auftreten neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen erwartete die RCA für diesen Bereich ein tendenzielles Absinken der Tonnenerlöse; die RCA beabsichtigte daher das Eingehen internationaler Allianzen zwecks Erzielung moderater Zuwachsraten.

Chemie, Mineralöl

18.1 Obwohl die Transportmengen gesteigert werden konnten, gelang es nicht, die Umsätze im gleichen Ausmaß zu erhöhen. Ursachen dafür waren vor allem neue Wettbewerber auf der Schiene, der Wettbewerb mit LKW-Transporten sowie das Wiedererstarken südosteuropäischer Raffinerien mit westeuropäischen Versorgungszielen. Trotzdem konnte der Bereich ein Drittel des Ergebnisses der RCA erwirtschaften; die hohen Sicherheitsanforderungen ermöglichten im Vergleich zu anderen Produktparten, positive Ergebnisse zu erzielen.

18.2 Der RH anerkannte die positiven Ergebnisse, die neben dem Transport hochwertiger Produkte und den damit verbundenen Preisen auch auf den Kostenvorteilen der Ganzzugbildung bei langen Transportwegen basierten.

Kombinierter Verkehr

19.1 Der Transport von Containern, LKW-Auflegern bzw. ganzer Lastkraftwagen war stark vom nationalen bzw. internationalen Umfeld geprägt. Die Transporttarife standen in unmittelbarer Konkurrenz zum Straßengüterverkehr.

Die 2004 eingeführte Streckenmaut für Schwerfahrzeuge (Road Pricing) beinhaltete zwar die Kostenumlage für die Neuerrichtung und Erhaltung von Autobahnen und Schnellstraßen, die externen Kosten (Unfall- und Unfallfolgekosten, Umweltschäden, Maßnahmen zur Lärmreduktion usw.) blieben allerdings unberücksichtigt. Nach einer Studie aus 2003 verursachten die Nichteinhaltung von Sozial- und Sicherheitsvorschriften, illegale Beschäftigung und Lohndumping in Verbindung mit mangelnden Kontrollen erhebliche Wettbewerbsvorteile gegenüber dem Schienenverkehr.

19.2 Der RH wies auf die fehlende Kostenwahrheit zwischen Straße und Schiene hin; die verzerrten Wettbewerbsbedingungen unterliefen die Konkurrenzfähigkeit des kombinierten Verkehrs. Er empfahl dem BMVIT und der RCA AG, gemeinsam mit strategischen Partnern für mehr Kostenwahrheit auf europäischer Ebene einzutreten.



Kombinierter Verkehr

BMVIT

Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB

- 19.3** *In seiner Stellungnahme bekräftigte das BMVIT die Notwendigkeit einer höheren Kostenwahrheit durch stärkere Berücksichtigung der externen Kostenfaktoren auf der Straße.*

Die RCA AG wies in ihrer Stellungnahme auf die im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 festgelegten und miteinander konkurrierenden Aufträge zur Wirtschaftlichkeit einerseits und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen andererseits hin. Eine Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene sei nach bisherigen Erfahrungen nur durch verkehrspolitische Lenkungsmaßnahmen oder durch Herstellung der Kostenwahrheit bei den Verkehrsarten möglich.

- 20.1** Seit über 20 Jahren war der Bund im Rahmen der österreichischen Verkehrspolitik um eine Verlagerung der Güterströme von der Straße auf die Schiene mit Hilfe eines Bündels ordnungspolitischer Maßnahmen bemüht. Für Zwecke des kombinierten Verkehrs erfolgten:

- Investitionsbeihilfen
- ein Nutzlastenausgleich*
- liberalisierter Vor- und Nachlauf zu den Terminals im kombinierten Verkehr
- die Befreiung vom Wochenend-, Feiertags- und Nachtfahrverbot
- Ausnahmen von der Ökopunkte-Regelung und vom Transitvertrag (bis 2003)
- Anerkennung von Lenkerruhezeiten auf rollenden bzw. schwimmenden Landstraßen.

* erhöhtes Tonnagen-Limit im Vor- und Nachlauf zu den Terminals

Außerdem bestellte das BMVIT jährlich gemeinwirtschaftliche Leistungen für den kombinierten Güterverkehr, die im überprüften Zeitraum trotz der Tarifstützung von 89,32 Mill. EUR (1999) auf 47,58 Mill. EUR (2003) zurückgingen. Dennoch lag auch hier Österreich mit einem Anteil des kombinierten Güterverkehrs von 13,7 % an der gesamten Gütertransportleistung von Schiene und Straße deutlich über dem EU-Durchschnitt von rd. 5 %.

Kombinierter Verkehr

20.2 Der RH anerkannte den im EU-Vergleich hohen Anteil des kombinierten Verkehrs in Österreich. Zugleich bedauerte er das Fehlen europäischer kombinierter Verkehrsnetze. Die bisher vom Bund getroffenen Maßnahmen konnten die Dominanz des Straßengüterverkehrs bislang nicht mindern. Durch weiteren Wegfall der Verkehrsbeschränkungen, das Auslaufen der Ökopunkte-Regelung und durch die EU-Erweiterung ist mit einer Verschlechterung des Modalsplit zuungunsten der Schiene zu rechnen.

Der RH empfahl dem BMVIT, für europaweit standardisierte Netzwerke und Terminalstrukturen im kombinierten Verkehr einzutreten. Dabei wäre dem unbegleiteten kombinierten Verkehr eine klare Vorrangstellung einzuräumen.

20.3 *Das BMVIT stimmte in seiner Stellungnahme der Auffassung des RH zu, dass standardisierte Netzwerke und Terminalstrukturen die Zutrittsbedingungen zum kombinierten Verkehr erleichtern würden. Für Österreich sei auch bereits eine Studie zur Vereinheitlichung der Terminals angefertigt worden. Die Möglichkeiten Österreichs zur europaweiten Koordination seien aufgrund der unterschiedlichen Zielsetzungen der Mitgliedsländer als schwierig zu werten.*

21.1 Wissenschaftliche Studien zeigten, dass bei typischen europäischen Frachtdestinationen die rollende Landstraße gegenüber alternativen Straßentransporten ökologisch kaum signifikante Vorteile beim Primärenergieverbrauch bot; der unbegleitete kombinierte Verkehr schnitt hier durchwegs besser ab. Vorteile ergaben sich bei sinnvollen Transportdistanzen, kurzen Vor- und Nachlaufdistancen und hoher Kapazitätsauslastung bei größtmöglichen Zuglängen.

21.2 Der RH anerkannte die Bemühungen des BMVIT, Verkehre auch aus umweltpolitischen Gründen von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Er wies jedoch darauf hin, dass die ökonomische Effizienz nicht generell, sondern nur bei Ausschöpfung der speziellen Vorteile des Systems Bahn gegeben ist. Zu beachten ist ferner, dass der Großteil der durch österreichische Förderungsmaßnahmen im kombinierten Verkehr erzielten Emissionsreduktionen außerhalb Österreichs realisiert wird, weil rd. zwei Drittel der auf der Straße vermiedenen Tonnenkilometer auf ausländische Streckenteile entfallen.

Der RH empfahl dem BMVIT und der RCA AG, kombinierte Verkehre nur in Marktsegmenten mit bahn- und umweltspezifischen Vorteilen zu forcieren.

Unbegleiteter kombinierter Ladungsverkehr

22.1 Der mengenmäßig steigenden Bedeutung des unbegleiteten kombinierten Ladungsverkehrs mit genormten Transportbehältern für die Verkehrsträger Wasser, Schiene oder Straße trug die RCA durch die Beschaffung von Containerwagen, den verstärkten Einsatz von Abrollcontainerwagen sowie durch die Mitentwicklung des Systems „Mobiler“ Rechnung.

Trotz der gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des Bundes für den unbegleiteten kombinierten Ladungsverkehr trug die RCA im innerösterreichischen unbegleiteten kombinierten Ladungsverkehr Verluste, um der österreichischen Wirtschaft einen günstigen Zugang zum kombinierten Verkehr zu bieten. Eine geplante Tarifierhebung 2003 der RCA unterblieb, nachdem der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dazu Bedenken geäußert hatte.

22.2 Der RH wies die RCA AG auf die Problematik der nachhaltigen Verluste im nationalen unbegleiteten kombinierten Ladungsverkehr auf Kosten der Unternehmenssubstanz hin. Er empfahl ihr, mittels kostensenkender Maßnahmen im Zusammenwirken mit den gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des Bundes eine kaufmännisch vertretbare Kostendeckung anzustreben.

Dem BMVIT empfahl der RH, verkehrspolitische Interessen im unbegleiteten kombinierten Ladungsverkehr durch EU-konforme Tarifstützungen und Optimierung logistischer Rahmenbedingungen zu steuern.

22.3 *Laut Mitteilung der RCA AG sei zu befürchten, dass infolge der wettbewerbsverzerrenden Preisgestaltung des Hauptkonkurrenten Straße bei einer Preisanhebung im nationalen unbegleiteten kombinierten Ladungsverkehr auf eine Kostendeckung von 100 % eine massive Abwanderung der Bahnkunden zum LKW stattfinden würde. Damit würde in letzter Konsequenz eine Einstellung des Geschäftsbereiches drohen.*

Rollende Landstraße

23 Bei der rollenden Landstraße (ROLA) werden in bestimmten Abschnitten der Transportkette Lastkraftwagen auf speziellen Niederflurwagen auf der Schiene transportiert. Aufgrund des ungünstigen Verhältnisses zwischen Nutz- und Totallast stellt diese Transportform die ineffizienteste Form des kombinierten Verkehrs dar.

Die Ökopunkte-Regelung vor dem EU-Beitritt sowie flankierende ordnungspolitische Maßnahmen führten zunächst zu einer positiven Entwicklung der rollenden Landstraße.

Rollende Landstraße

Im ersten Quartal 2004 verzeichnete insbesondere die Brennerstrecke massive Auslastungsrückgänge. Die ROLA blieb innerhalb Europas weitgehend eine österreichische Insellösung. Zur Entlastung der Region vom Schwerverkehr trug sie nur marginal bei. Die im Jahr 2004 auf der ROLA über den Brenner transportierten LKW-Einheiten entsprachen etwa dem LKW-Verkehrsaufkommen von 9,4 Werktagen auf der Unterinntalautobahn.

Immer mehr Frächter verzichteten auf den für sie zeitintensiven Transport mit fixen Abfahrzeiten, Wartezeiten und Stehzeiten auf der ROLA, weil einerseits die Verkehrsbeschränkungen weggefallen waren und vergleichsweise günstige Treibstoffpreise die Straßenkorridore durch Österreich attraktiv machten. Die ROLA stellte im Allgemeinen erst ab 600 km Transportdistanz eine sinnvolle Alternative dar; von den in Österreich angebotenen Verbindungen überschritten nur zwei diese Distanz.

Um LKW mit 4 m Höhe und 2,5 m Breite befördern zu können, waren besonders niedrig gebaute Niederflurwagen mit extrem kleinen Radurchmessern und sehr schnell laufenden Rädern erforderlich. Diese Wagen waren dadurch wartungs- und reparaturintensiv. Die ROLA stellte systembedingt auch ein Sicherheitsrisiko durch einseitige bzw. verrutschende Beladung und Überschreitung der Achslasten dar. Auch die Kontrolle von illegalen Grenzübertritten sowie Drogenschmuggel erwies sich als aufwendig und personalintensiv.

- 24.1** Die RCA besorgte bei der ROLA lediglich die Transportfunktion, während die Routenplanung und Vermarktung privaten Operateuren als Bindeglied zwischen RCA und den Straßenfrächtern zukam.

Der größte Operateur wickelte 2003 – auf Basis eines Vertragswerkes aus 1992 – etwa 87 % der Transporteinheiten ab. Dieser Vertrag beinhaltete die Mietabrechnung der Niederflurwagen, ihre Wartung und Instandhaltung sowie die Verteilung wirtschaftlich bedeutender Risiken. Den vertraglichen Verpflichtungen zufolge hatte die RCA stets Ganzzüge für die ROLA bereitzustellen, ihre Einnahmen richteten sich allerdings nach den beförderten LKW-Einheiten.

Diese Risikoverteilung bewirkte, dass der Operateur Gewinne erzielte, während die ÖBB in diesem Sektor zu keinem Zeitpunkt wirtschaftlich geführt werden konnten. Dazu kam, dass die ÖBB auf die Dauer von 15 Jahren (bis 2007) einseitig auf die Kündigung des Vertrages verzichtet hatten.

- 24.2** Der RH bemängelte den langjährigen Kündigungsverzicht und die damit verbundene ungünstige Risikoverteilung. Er empfahl der RCA AG, in den Verträgen mit den Operateuren auf eine ausgewogene Risikoverteilung zu achten.
- 24.3** *In ihrer Stellungnahme teilte die RCA AG mit, dass durch die geänderten Vertragswerke seit 2005 das Auslastungsrisiko der ROLA beim neuen Operateur, einer Tochtergesellschaft der nunmehrigen Spediti-
ons Holding GmbH, liege.*
- 25.1** Im Zeitraum 1999 bis August 2004 reduzierte der Bund die gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen für die ROLA von 218,70 EUR auf 82,73 EUR je LKW-Einheit. Seit September 2004 führte das BMVIT die gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen für die ROLA in ein nach Achsen – am Brenner auch nach Tag/Nacht – differenziertes System über. Demnach bewegten sich die gemeinwirtschaftlichen Leistungen je LKW zwischen 43 EUR und 86 EUR. Dies führte dazu, dass die ROLA selbst unter Berücksichtigung der vom BMVIT dafür geleisteten Zahlungen das ÖBB-Ergebnis 2004 mit einem Fehlbetrag von rd. 18 Mill. EUR belastete.
- 25.2** Der RH bemängelte, dass die ROLA bislang nur durch hohe Zuzahlungen der öffentlichen Hand, durch Substanzbeiträge der ÖBB sowie durch gesetzliche Zwangsmaßnahmen – diese fielen allerdings durch das Auslaufen des Transitvertrages und die EU-Erweiterung überwiegend weg – aufrechterhalten werden konnte.

Durch das niedrige Transportkostenniveau auf der Straße und die verkehrspolitischen Entwicklungen auf europäischer Ebene gelang es durch den 1984 gestarteten verkehrs- und umweltpolitischen Langzeitversuch der ROLA nicht, maßgebliche Güterströme auf die Schiene zu verlagern. Das Fehlen durchgängiger europaweiter ROLA-Netze führte zu unwirtschaftlichen Transportdistanzen in Österreich.

Der RH empfahl dem BMVIT, die finanzielle Unterstützung der ROLA entsprechend den geänderten Rahmenbedingungen zu überdenken.

Er empfahl der RCA AG, die Transporttarife – unter Berücksichtigung der gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des Bundes – im Sinne einer anzustrebenden Kostendeckung zu evaluieren. Der RH erachtete weiters eine Umstellung der Verrechnungsbasis von LKW-Einheiten auf Ganzzüge für zweckmäßig.

Rollende Landstraße

Bei fortgesetztem negativen Ergebnis sollte ein Rückzug aus diesem Leistungssegment erwogen werden; die dadurch frei werdenden Förderungsmittel könnten dann vom BMVIT für die Forcierung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs umgeschichtet werden.

- 25.3** *Laut Mitteilung des BMVIT sei es den Empfehlungen des RH bereits gefolgt. Es habe die Förderungsbedingungen für die ROLA und den unbegleiteten kombinierten Verkehr, beginnend mit Oktober 2004, völlig neu strukturiert.*

Der Vorstand der RCA AG wiederholte seinen Hinweis auf das seit Jahresbeginn 2005 beim neuen Operateur gelegene Auslastungsrisiko.

Anschlussbahnen, Bestandsnehmer

- 26.1** Österreich verfügt mit 1.286 privaten Gleisanschlüssen über eines der am besten ausgebauten Anschlussbahnnetze Europas. Als Bestandteil der Infrastruktur stehen diese grundsätzlich allen Eisenbahnverkehrsunternehmen offen; die RCA versuchte, über – derzeit 1.011 – Betriebsführungsverträge eine möglichst hohe Kundenbindung zu erreichen.

Ein entscheidender Wettbewerbsvorteil für die RCA lag darin, dass bis 2004 die aufwendigen Verschubkosten mit dem Infrastrukturbenützungsentgelt pauschal bezahlt wurden. Sie wurden daher vorwiegend vom Unternehmensbereich Infrastruktur – und somit vom Bund – getragen. Mit der Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 wird die RCA AG nunmehr für die anteiligen Personal- und Sachkosten des Verschubs selbst aufkommen müssen.

Die Vermietung von Bestandsobjekten der ÖBB in durchwegs guten Lagen führte nur zu geringen Erträgen, weil die Gebäude zum Teil veraltet und deren Straßenanbindung mangelhaft war.

- 26.2** Der RH erachtete die Zuordnung der anteiligen Verschubkosten zu den Güterverkehrsunternehmen im Sinne einer Erhöhung der Kostenwahrheit für zweckmäßig. Er wies jedoch darauf hin, dass die bisherigen Kalkulationen und Wirtschaftlichkeitsrechnungen der RCA somit überholt sind. Vor allem die Bedienung von Anschlussbahnen mit besonders schwachem Transportaufkommen wird unter den neuen wirtschaftlichen Voraussetzungen nicht haltbar sein.



Anschlussbahnen, Bestandsnehmer

BMVIT

Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB

Der RH empfahl, die Anschlussbahnen ehestmöglich nach verschiedenen Gesichtspunkten neu zu bewerten (z.B. unmittelbar erzielbare Wirtschaftlichkeit, Wirtschaftlichkeit nach strategischen Gesichtspunkten). Bei unwirtschaftlicher Schienenanbindung wäre ein Umstieg auf alternative Transportsysteme, wie etwa die „Mobiler“-Logistik, zu erwägen.

Weiters sollte für die Bestandsnehmer eine neue Strategie entwickelt werden. Dabei könnte auch eine Bündelung der Bestandsnehmer in Form von Gewerbeparks („Rail Cargo Park“) anstelle der Vielzahl von Einzelobjekten mit mangelnder Infrastruktur erwogen werden.

Stückgut

27.1 Von 1999 bis 2003 verzeichnete der Stückgutsektor nach anfänglichen Erlössteigerungen einen kontinuierlichen Rückgang bei gleichzeitigem Anstieg der beförderten Tonnage. Trotz deutlichen Absinkens der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 12 % stieg der Personalaufwand als größte Aufwandsposition leicht an. Die Ergebnisse vor Zinsen und Steuern sanken von – 13,84 Mill. EUR (1999) auf – 35,10 Mill. EUR (2003).

Die RCA war 2003 Marktführer bei der österreichischen Stückgutverteilung; mit fünfzehn Logistikzentren – davon fünf mit kundenspezifischen multifunktionalen Leistungen – verfügte sie über eine gute Flächenabdeckung. Die Manipulation der Waren erfolgte in den meisten Logistikzentren händisch; die Erfassung der Warenbewegung war uneinheitlich und verfügte im Gegensatz zu den Wettbewerbern über keine durchgängige, IT-unterstützte Sendungsverfolgung.

27.2 Der RH hielt fest, dass die RCA zwar ihre Marktführerschaft behaupten konnte, ohne jedoch selbst am Marktwachstum teilzuhaben. Das Wachstum kam vorwiegend ausländischen Paketdiensten und Speditionen, die ihre LKW-orientierten Stückguttransporte ausbauten, zugute.

28.1 Die Ertragslage beim Stückgut war nicht nur in allen Jahren seit 1999 negativ, sondern verfehlte wiederholt die Umsatz- und Ergebnisziele deutlich. Aktuelle Prognosen ließen befürchten, dass ohne Gegenmaßnahmen das Ergebnis vor Zinsen und Steuern im Jahr 2006 auf – 51,10 Mill. EUR weiter absinken wird.

Stückgut

- 28.2** Nach Ansicht des RH belastete die nicht erreichte Zielsetzung der Lagerlogistik, ausgewählte Kunden über die Zentren Wels und Linz flächendeckend und erfolgreich zu bewirtschaften, nachhaltig das Ergebnis. Verstärkend wirkte, dass sich die in Linz und Wien errichteten automatischen Stückgutsorter als Fehlinvestitionen erwiesen.
- 29.1** Seit 1987 starteten die ÖBB – erfolglos – immer wieder Projekte zur Sanierung des Stückgutbereiches. Seit 1999 stellten sie ihre Strategie darauf ab, durch Mengenwachstum und Automatisierung Umsatzanstiege bei gleichzeitiger Kostenreduktion zu erreichen. Der hohe Personalstand sowie die Anlagenwerte ließen bei der wirtschaftlich gebotenen Schließung der Sparte hohe Remanenzkosten erwarten. Seit 2003 suchte die RCA die Möglichkeit der Übertragung dieses Geschäftsfeldes an Dritte.
- 29.2** Der RH empfahl der RCA AG – den internationalen Beispielen folgend –, die flächendeckende Stückgutbedienung einzustellen. Allein die kumulierten Jahresverluste der Jahre 2001 bis 2003 von 92,70 Mill. EUR würden die verhältnismäßig hohen Schließungskosten von 80 Mill. EUR rechtfertigen.
- 30.1** Nach Abschluss der Überprüfung durch den RH an Ort und Stelle beschlossen die ÖBB, von der als Umstrukturierung geplanten Ausgliederung Abstand zu nehmen und neuerlich einen eigenen Bereich für das Stückgut innerhalb der RCA einzurichten. Durch ein noch zu erstellendes Sanierungskonzept sollten die Verluste in den nächsten drei Jahren auf nahezu Null gebracht werden.
- 30.2** Der RH bemängelte, dass die durch mannigfaltige Umfeldbedingungen ausgelöste negative Entwicklung bereits seit vielen Jahren bekannt war, gegensteuernde Maßnahmen jedoch trotz höchster Dringlichkeit erst wesentlich später beschlossen wurden. In Anbetracht der wiederholten, jedoch stets vergeblichen Sanierungsversuche sollte die Vorbereitung auf eine externe Partnerschaft nicht aus den Augen verloren werden.
- 30.3** *Laut Stellungnahme der RCA AG habe seit der Konzentration des Stückgutsektors als eigener Geschäftsbereich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2004 eine Ergebnisverbesserung von 6,50 Mill. EUR erzielt werden können.*

**Neues Logistik
Center Linz**

- 31** Das für Transportlogistik eingerichtete frühere Logistikzentrum in Linz hätte ab 1999 dringend einer Generalsanierung bedurft. Im Sinne des neuen Stückgutkonzepts plante dagegen die RCA einen Neubau nicht nur zu Zwecken der Transportlogistik, sondern – mit ausgefeilten Technologien – auch für kundenorientierte Lagerlogistik, um die angestrebte Marktanteilsentwicklung zu ermöglichen.
- 32.1** Der Umbau des Verschiebebahnhofes Linz erlaubte die Errichtung des neuen Logistik Center Linz auf ÖBB-eigenem Grund mit Gleisanschluss. Die begrenzten Platzverhältnisse erforderten allerdings einen mehrgeschossigen Bau für die 30.000 Paletteneinstellplätze. Bei geplanten Kosten von 67,10 Mill. EUR errechnete die RCA – bezogen auf einen Projektbetrachtungszeitraum von 30 Jahren – eine Rentabilität von 11,59 %. Die hohe Wirtschaftlichkeit resultierte aus
- dem Erlös aus dem Liegenschaftsverkauf des bisherigen Standortes am Frachtenbahnhof Linz,
 - den Mengen- und Erlöszuwächsen sowie
 - Rationalisierungseffekten.
- 32.2** Nach Ansicht des RH ließ bereits die Planung auf der begrenzt verfügbaren Baufläche eine teure Baulösung erkennen. Die Annahmen hoher Zuwachsraten waren unberechtigt. Die Annahme einer Nutzungsdauer von 30 Jahren verbesserte zwar die Wirtschaftlichkeitsrechnung, war aber für diese High-tech-Anlage unrealistisch.
- 33** Der für die Planung und Errichtung beauftragte Generalunternehmer verpflichtete sich, die Anlage bis Anfang Mai 2003 schlüsselfertig zu übergeben. Bei dem im März 2003 aufgenommenen Probetrieb traten gravierende Mängel auf, so dass die RCA das Logistik Center nicht übernahm. Diese Mängel stellten die gesamte Nutzung des Logistik Centers in Frage. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH lag eine Schlussrechnung des Generalunternehmers noch nicht vor.
- 34** Die Auslegung und Positionierung der Förderlifte entsprach nicht den Sicherheitsmaßnahmen für die geplante Lagerung von Lebensmitteln gemäß der EU-Richtlinie 93/43 EWG (in Österreich umgesetzt mit der Lebensmittelhygieneverordnung, BGBl. II Nr. 31/1998).

Neues Logistik Center Linz

- 35.1** Im Juni 2001 schloss die RCA mit einem Kunden der Lebensmittelbranche einen Vertrag, nach welchem pro Woche 5.500 Paletten gekühlt und 15.200 Paletten ungekühlt zu lagern gewesen wären.
- 35.2** Mangels fehlender Lebensmitteleignung der neuen Anlage konnte die RCA diesen Vertrag nicht erfüllen. Damit entfielen wesentliche Umsätze, die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendig waren.
- 36.1** Die RCA beauftragte in der Folge im Juni 2004 eine Zivilingenieurgesellschaft mit der Erstellung einer Kostenschätzung zur Nachrüstung des Logistik Centers auf Lebensmitteltauglichkeit. Die untersuchten Varianten zeigten, dass die Leistungsfähigkeit der Anlage stark eingeschränkt worden wäre.
- 36.2** Der RH empfahl eine kritische Prüfung hinsichtlich der Durchführung des Umbaus zur Lebensmittellagerung.
- 37.1** Mit Unterstützung eines Beratungsunternehmens erstellte die RCA eine Flächenbilanz für die Warenumschlagshalle in der LKW-Ebene auf Basis der Vertragsmengen für das Jahr 2030. Dabei zeigte sich ein Flächenmanko von 3.100 m² in der LKW-Ebene und 100 m² in der Gleisebene.
- Im Jahr 2004 wurden nur zwischen 15 % und 22 % der prognostizierten Menge an Transportlogistik abgewickelt. Dennoch führten die Flächendefizite zu einer beträchtlichen Betriebsbehinderung.
- 37.2** Der RH erachtete schon bei den derzeitigen Transportgutmengen eine in Etappen auszuführende Flächenvergrößerung – besonders in der LKW-Ebene – für erforderlich.
- 38.1** In der Transportlogistik der RCA nahm Sperrgut einen besonderen Stellenwert ein, weil es von vielen Mitbewerbern am Transportmarkt nicht übernommen wird. Da die Förderlifte des Logistik Center in erster Linie für die Lagerlogistik dimensioniert waren, sah das Pflichtenheft der RCA zusätzliche Fördereinrichtungen für Sperrgut vor.

Schon im Testbetrieb stellte sich heraus, dass der dafür geplante Lift die geforderte Sperrgutkapazität nicht zuließ und darüber hinaus für viele Sperrgutsendungen zu klein war.

38.2 Der RH empfahl, die Einbaumöglichkeit für einen zusätzlichen Lastenaufzug zu prüfen.

39.1 Als wesentliche Entscheidungsgrundlage für die Investition des neuen Logistik Centers stand dem Aufsichtsrat der ÖBB eine Wirtschaftlichkeitsrechnung vom Februar 2000 zur Verfügung. Dieser Rechnung lagen folgende Eckdaten zugrunde:

- Betrachtungszeitraum 30 Jahre
- Gesamtinvestitionen 67,10 Mill. EUR
- zusätzliches Transportaufkommen 109.000 t pro Jahr
- Personaleinsparung 37 Bedienstete (2003), sinkend bis zu einem Bediensteten (2026)
- Amortisationszeitpunkt erstmals 2015 und – nach vorzunehmender Reinvestition – wieder im Jahr 2018.

Aus heutiger Sicht ergaben sich zu den damaligen Eckdaten folgende Einschränkungen:

- keine Nahrungsmittelkunden in der Lagerlogistik
- durch schwierige Marktlage derzeit nur 28 % Auslastung in der Lagerlogistik und 15 % bis 22 % in der Transportlogistik
- Umsatz in der Transportlogistik durch zu kleine Umschlagsflächen und Aufzüge nur zu einem Drittel erzielbar.

39.2 Zur Erreichung eines ausgeglichenen bzw. positiven Betriebsergebnisses wäre ein künftiges Betriebskonzept zu entwickeln. Aufgrund der gegenwärtigen Markt- und Betriebseinschränkungen sollten mittels einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Grad der Restnutzung und die Höhe des Abwertungsbedarfes der Investition ermittelt werden. Weiters sollten die Höhe des Schadensbetrages ermittelt und die Verantwortung geklärt werden. Der vom Generalunternehmer zu verantwortende Betrag wäre diesem anzulasten.

Neues Logistik Center Linz

39.3 *Laut Mitteilung der RCA AG sei die Problematik des Logistik Centers Linz im Zuge eines Schiedsgerichtsverfahrens geklärt worden. Die Auslastung habe seit Anfang 2005 verdreifacht werden können; sie sollte mit Beginn 2006 auf 75 % steigen.*

40.1 Die 1999 parallel zum Logistik Center Linz geplante Errichtung eines weiteren Logistik Centers am Standort Wien–Inzersdorf wurde bisher nicht realisiert.

40.2 Der RH empfahl die Rückstellung des geplanten Baues, bis aufgrund der Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 erkennbar wird, ob die vom geplanten Logistik Center erwarteten Nutzungspotenziale der neuen RCA AG für einen Betriebserfolg ausreichen. Jedenfalls wäre sicherzustellen, dass sich die bei der Errichtung des Logistik Centers Linz aufgetretenen Unzulänglichkeiten nicht wiederholen.

40.3 *Die RCA AG wies in ihrer Stellungnahme auf die Fortführung der Standortoptimierung sowohl hinsichtlich der Anzahl als auch durch Zusammenführung mit den Standorten einer RCA-Tochtergesellschaft hin. Bezüglich des Logistik Centers Wien–Inzersdorf sah sich die RCA AG lediglich als Infrastrukturbenutzer; für Dimensionierung und Auslastung trage sie keine Verantwortung.*

Sortieranlage im Logistik Center Wien–Nordwest

41.1 Im März 2000 genehmigte der Vorstand der ÖBB die Errichtung einer Sortieranlage für Kleinpakete samt den baulichen Maßnahmen im Logistik Center Wien–Nordwest mit Gesamtkosten von 4,58 Mill. EUR. Die Anlage sollte sich bis zum Jahr 2009 amortisieren.

Die Inbetriebnahme der Anlage erfolgte im November 2002. Im Mai 2003 beschädigte ein Hagelunwetter das Dach der Halle und die Sortieranlage schwer. Die Anlage wurde danach zwar repariert, aber nicht mehr in Betrieb genommen. Kostenanalysen hatten ergeben, dass bei der damaligen Auslastung von 35.000 Kolli* pro Monat die Kosten um 0,95 EUR je Kollo höher lagen als bei konventioneller, manueller Abwicklung.

* Kolli: Frachtstücke



Sortieranlage im Logistik Center
Wien–Nordwest

BMVIT

Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB

Die von einem Beratungsunternehmen ermittelte Umschlagszahl, die eine Wirtschaftlichkeit erst bei einer Kolti-Anzahl von 500.000 pro Monat auswies, war nach Einschätzung sowohl des Vertriebes als auch der Produktion der RCA für das Logistik Center Wien–Nordwest absolut unerreichbar. In der Folge verstellte die stillgelegte Sortieranlage Lagerflächen sowie Fahrwege und erschwerte die händische Waren-disposition.

41.2 Der RH empfahl, die Sortieranlage abzutragen und zu verwerten, um die Behinderungen bei der Warenmanipulation zu vermeiden.

Anmietung betriebsnotwendiger Anlagen

42.1 Für betriebsnotwendige Anlagen, Gebäude und Grundstücke wurden den Bereichen über die interne Leistungsverrechnung Mieten angelastet. Zuzufolge der Neustrukturierung der ÖBB im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 wurden Überlegungen dahingehend angestellt, ob diese Immobilien in einer ausgegliederten RCA AG weiter angemietet oder in ihr Eigentum übertragen werden sollten.

42.2 Der RH hielt die weitere Anmietung für vorteilhaft, weil für die Bewirtschaftung keine Ressourcen vorzuhalten wären; bei eventuell erforderlicher Neuausrichtung wäre auch kein Verwertungsrisiko (z.B. eventuelle Kontaminierung, Verkehrswertrisiko) zu tragen.

Wartung, Reparatur und Umbau von Güterwagen

43.1 Die Steigerung der Eigenwagenauslastung von 920 t je Güterwagen im Jahr 1999 auf 1.315 t im Jahr 2003 hatte verstärkten Verschleiß und höhere Sachschadenszahlen zur Folge. Auch das auf 20,7 Jahre gestiegene Durchschnittsalter der Güterwagen sowie der zunehmende Einsatz wartungsintensiver Vierachs-Güterwagen führten zu steigenden Wartungs- und Instandhaltungskosten.

Die Instandhaltung der Güterwagen führten die Werkstätten der „Technische Services“, bis Ende 2004 ein Teilbetrieb der ÖBB, durch; das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 legte dazu eine gesellschaftsrechtliche Verselbständigung der „Technische Services“ als gemeinsame Tochtergesellschaft der RCA AG und der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft fest.

Ein von der „Technische Services“ zwecks Optimierung von Wartung und Reparatur unter hohem Einsatz entwickeltes Abrechnungssystem erfüllte die Anforderungen der RCA, zu wagenspezifischen Kostenprofilen zu gelangen, nur unzureichend.

Wartung, Reparatur und Umbau von Güterwagen

43.2 Der RH vermisste wirksame Strategien zur Kosteneindämmung und ortete Kommunikationsdefizite zwischen der RCA und der „Technische Services“. Er empfahl die gemeinsame Erarbeitung eines Programms zur Minimierung der Wartungs-, Reparatur- und Umbaukosten bei gleichzeitiger Bereinigung bzw. Verjüngung der Wagenstrukturen sowie eine verstärkte Kommunikation über Einzeldaten und Reparaturdaten.

Die Reparatur- und Wartungstarife der „Technische Services“ wären an international übliche Marktpreise heranzuführen.

43.3 *In ihrer Stellungnahme teilte die RCA AG mit, dass ein derartiges IT-Programm in der zweiten Jahreshälfte 2005 zum Einsatz kommen werde. Auch ein Benchmarking mit externen Abrechnungen werde dadurch ermöglicht.*

Sonstige Feststellungen bzw. Empfehlungen

44 (1) Die Aufbauorganisation im Marketingbereich wäre verbesserungsfähig.

Die RCA AG teilte in ihrer Stellungnahme die Anfang 2005 erfolgte Umsetzung einer neuen Organisation in diesem Bereich mit stärkerer Vertriebsorientierung mit.

(2) Die RCA ließ 2002 eine Kundenzufriedenheitsanalyse durchführen. Ein umfassendes Benchmarking mit anderen am österreichischen und europäischen Markt tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich Produktivität, Serviceleistungen und -qualität sowie Marktanteilen fehlte jedoch.

(3) Für die Verwaltung von Güterwagen existierten bei den ÖBB mehrere IT-Datenbanken. Der RH empfahl, die gemeinsamen Elemente dieser Programme zu analysieren und zur Vermeidung von Mehrgleisigkeiten allen Berechtigten zugänglich zu machen.

**Schluss-
bemerkungen****45** Zusammenfassend empfahl der RH

dem BMVIT und der RCA AG,

(1) gemeinsam mit strategischen Partnern für mehr Kostenwahrheit auf europäischer Ebene einzutreten;

(2) kombinierte Verkehre nur in Segmenten mit bahn- und umweltspezifischen Vorteilen zu forcieren;

dem BMVIT,

(3) für europaweit standardisierte Netzwerke und Terminalstrukturen im kombinierten Verkehr einzutreten;

(4) verkehrspolitische Interessen im unbegleiteten kombinierten Verkehr durch EU-konforme Tarifstützungen und Optimierung logistischer Rahmenbedingungen zu steuern;

(5) die finanzielle Unterstützung der rollenden Landstraße entsprechend den geänderten Rahmenbedingungen zu überdenken;

der RCA AG,

(6) die Globalstrategien rascher umzusetzen und die Entscheidungen zu dokumentieren;

(7) die Werte der Mittelfristplanungen realistischer anzusetzen;

(8) mittelfristige Ausstiegsszenarien nicht kostendeckender Marktbereiche bzw. -segmente zu untersuchen;

(9) bei IT-Softwareentwicklungen dem Projektmanagement größere Bedeutung zuzumessen;

(10) die Forschungs- und Entwicklungsprojekte „Innovativer Umschlags-Terminal“ und „Mobiler“ rasch umzusetzen bzw. auszuweiten;

(11) Kostensenkungsmaßnahmen im unbegleiteten kombinierten Verkehr anzustreben;

Schlussbemerkungen

(12) bei der rollenden Landstraße die Transporttarife – unter Berücksichtigung der gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des Bundes – im Sinne einer anzustrebenden Kostendeckung zu evaluieren; bei fortgesetztem negativem Ergebnis sollte ein Rückzug aus diesem Leistungssegment erwogen werden;

(13) aufgrund der durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 geänderten Kostenstrukturen die Anschlussbahnen ehestmöglich nach verschiedenen Gesichtspunkten neu zu bewerten sowie eine neue Strategie für Bestandsnehmer zu entwickeln;

(14) die flächendeckende Stückgutbedienung – internationalen Beispielen folgend – einzustellen;

(15) den durch die Mängel beim Bau des neuen Logistik Centers Linz entstandenen Schaden dem Generalunternehmer anzulasten, ein Betriebskonzept für eine optimierte künftige Nutzung zu erarbeiten und den Abwertungsbedarf der Investition zu ermitteln;

(16) den Bau des Logistik Centers Wien–Inzersdorf zurückzustellen, bis die durch die Umstrukturierung der ÖBB entstehenden Nutzungspotenziale zur Erreichung eines Betriebserfolges ausreichen. Die bei der Errichtung des Logistik Centers Linz aufgetretenen Mängel wären zu vermeiden;

(17) die nicht rentable Sortieranlage im Logistik Center Wien–Nordwest abzutragen und zu verwerten;

(18) mit den „Technische Services“ gemeinsam ein Programm zur Minimierung der Wartungs-, Reparatur- und Umbaukosten der Güterwagen zu erarbeiten sowie die Reparatur- und Wartungstarife der „Technische Services“ an international übliche Marktpreise heranzuführen.

Wien, im April 2006

Der Präsident:

Dr. Josef Moser



ANHANG

Entscheidungsträger

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

der überprüften Unternehmungen

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



Österreichische Bundesbahnen (bis 31. Dezember 2004)**Aufsichtsrat**

Vorsitzender

Dr. Helmut SCHUSTER
(von 25. März 1993 bis 8. März 2001)

Franz R. ROTTMEYER
(von 8. März 2001 bis 17. Mai 2004)

Dr. Wolfgang REITHOFER
(von 17. Mai 2004 bis 31. Dezember 2004)

Stellvertreter des
Vorsitzenden

DDr. Anton HESCHGL
(von 25. März 1993 bis 28. April 1998)

Dipl.-Ing. Dr. Rudolf STREICHER
(von 28. April 1998 bis 8. März 2001)

Dr. Heinz DÜRR
(von 8. März 2001 bis 5. März 2002)

Dr. Wolfgang REITHOFER
(von 2. Mai 2002 bis 17. Mai 2004)

Franz RAUCH
(von 17. Mai 2004 bis 31. Dezember 2004)

Gerhard NOWAK
(von 26. März 1996 bis 1. Oktober 1999)

Wilhelm HABERZETTL
(von 1. Oktober 1999 bis 31. Dezember 2004)



Vorstand

Generaldirektor

Dipl.-Ing. Dr. Helmut DRAXLER
(von 1. August 1993 bis 31. Juli 2001)

Dipl.-Bw. Rüdiger vorm WALDE
(von 1. August 2001 bis 31. Dezember 2004)

Generaldirektor- Stellvertreter

Dipl.-Ing. Helmut HAINITZ
(von 1. März 1982 bis 31. Jänner 2003)

Mitglieder

Mag. Anton HOSER
(von 1. August 1997 bis 31. Juli 2001)

Dipl.-Ing. Fritz PROKSCH
(von 1. August 1993 bis 31. Juli 2001)

Dr. Gerhard STINDL
(von 1. August 1997 bis 31. Juli 2001)

Ferdinand SCHMIDT
(von 1. August 2001 bis 31. Dezember 2004)

Dipl.-Ing. Dr. Alfred ZIMMERMANN
(von 1. Jänner 2003 bis 31. Dezember 2004)

Mag. Erich SÖLLINGER
(von 1. Mai 2003 bis 31. Dezember 2004)

**BMVIT****ANHANG**
Entscheidungsträger**Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft*****Aufsichtsrat**

Vorsitzender **Dr. Kari KAPSCH**
(seit 23. September 2004)

Dipl.-Bw. Rüdiger vorm WALDE
(von 17. Mai 2004 bis 23. September 2004)

Stellvertreter des
Vorsitzenden **Mag. Erich SÖLLINGER**
(seit 17. Mai 2004)

Vorstand **Ferdinand SCHMIDT**
(Alleinvorstand seit 28. Mai 2004;
Mitglied seit 1. Oktober 2004)

Mitglied **Gustav POSCHALKO**
(seit 1. Oktober 2004)

* gesellschaftsrechtliche Gründung mit 17. Mai 2004; Beginn der operativen Tätigkeit mit 1. Jänner 2005

