



Kosten der Transformation

BMLVS

### Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von Reorganisationen

(3) In Einzelfällen wurden Mobilitätzuschüsse nicht gemäß Erlasslage ausbezahlt und es entstand vermeidbarer Mehraufwand an Dienstzuteilungsgebühren aufgrund längerer Nichteinnahme von zugewiesenen Arbeitsplätzen (rd. 23.000 EUR), mehrjährigen Dienstzuteilungen statt Versetzung (rd. 26.300 EUR) sowie Verlängerung der Dienstzuteilung über das vorgesehene Ausmaß.

- 10.2 Der RH kritisierte, dass von Jänner 2006 bis April 2011 für die insgesamt 25.138 personellen Umsetzungen (Versetzen, Dienstzuteilungen) im Rahmen von ÖBH 2010 die gesamten Ausgaben nicht getrennt erfasst wurden.

Er empfahl dem BMLVS, projektbezogene Kosten als wesentliche Parameter für die Evaluierung von Aufwand und Nutzen vollständig zu erheben.

Darüber hinaus empfahl der RH dem BMLVS, bei zukünftigen Personalüberleitungen Belohnungen (Zuschüsse) und nicht verwendungsgruppenkonforme Personalüberleitungen restriktiv anzuwenden sowie Dienstzuteilungen nur auf das erforderliche Maß zu beschränken.

- 10.3 *Gemäß Stellungnahme des BMLVS habe eine konkrete Überprüfung sämtlicher Mobilitätzuschüsse im Bereich der Militärkommanden ergeben, dass in Einzelfällen irreführende Speicherungen im Personalinformationssystem vorgenommen worden seien. Im Übrigen nahm das BMLVS die Empfehlungen des RH zur Kenntnis.*

### Ablauf des Transformationsprozesses

- 11.1 (1) Primäre Zielsetzung bei den personellen Überleitungen war die Stärkung der Truppe durch Befüllung aller Truppenarbeitsplätze (horizontale Verschiebung). Die Steuerung der Umsetzung führte das BMLVS im Rahmen eines eigenen Umsetzungsprojekts „Personelle Umsetzung“ und mit Hilfe einer eigenen elektronischen Applikation „Elektronischer Personaleinsatzplan“ durch. Der Ablauf von personellen Überleitungen der Organisationselemente war im Erlasswege vorgegeben.

Die personellen Umsetzungen im Rahmen von ÖBH 2010 waren vielfach mit Änderungen der Aufgaben des Arbeitsplatzes verbunden. Dies erforderte eine Neubewertung des Arbeitsplatzes durch das BKA. Im Zuge der Transformationsprozesse prüfte das BKA die vom BMLVS übermittelten Entwürfe der Organisationspläne, die elektronischen Personaleinsatzpläne sowie die angefertigten Arbeitsplatzbeschrei-

## Ablauf des Transformationsprozesses

bungen.<sup>23</sup> Im Falle unterschiedlicher Sichtweisen wurde in bilateralen Verwaltungsgesprächen zwischen BMLVS und BKA Konsens erarbeitet.

Allein im Jahr 2010 bearbeitete das BKA im Rahmen von ÖBH 2010 insgesamt 41 neue Personaleinsatzpläne mit ca. 4.600 VBÄ. Das BKA passte z.B. beim Referenzorganisationsplan des Militärkommandos Steiermark 37 Arbeitsplatzwertungen von 474 Arbeitsplätzen und bei der Neuorganisation der Zentralstelle insgesamt 54 von rd. 1.050 Arbeitsplätzen an.<sup>24</sup>

(2) Die Dienstbehörde oder der Überleitungsverantwortliche hatten im Rahmen der personellen Überleitungen nachweislich mit jedem Bediensteten ein Personalgespräch zu führen und mittels Personalgesprächsblatt zu dokumentieren. Der RH stellte im Rahmen der Gebärungsüberprüfung fest, dass in den Militärkommandos Salzburg und Kärnten die Personalgespräche teilweise nicht oder nicht gemäß Erlass geführt wurden. Beispielsweise wurden im Militärkommando Salzburg keine individuellen Personalgespräche geführt. Sowohl im Militärkommando Kärnten als auch in Salzburg wurden laut Personalgesprächsprotokolle den Bediensteten teilweise keine konkreten Möglichkeiten über zukünftige Tätigkeiten angeboten.

- 11.2 Der RH erachtete die Prüftätigkeit des BKA zur Sicherstellung eines angemessenen Verhältnisses der Entlohnungen bzw. Bewertungen zu Inhalt und Umfang der Arbeitsaufgaben als zweckmäßig, um die Homogenität des Besoldungssystems des Bundes zu gewährleisten.

Der RH beanstandete, dass die Vorgaben des Steuerungserlasses hinsichtlich Inhalt und Umfang der Personalgespräche nicht lückenlos eingehalten wurden.

<sup>23</sup> Jeder Bundesbedienstete ist einer „Funktionsgruppe“ (bei Beamten) bzw. einer „Bewertungsgruppe“ (bei Vertragsbediensteten) innerhalb seiner Verwendungs- bzw. Entlohnungsgruppe zugeordnet. Die Zuordnung ergibt sich aus den Anforderungen an Wissen, Denkleistung sowie der zu tragenden Verantwortung, die an die Arbeitsplatzinhaber gestellt werden und bestimmt zu einem wesentlichen Teil die Höhe der Entlohnung. Um sicherzustellen, dass die Bewertungen der Arbeitsplätze der verschiedenen Dienststellen und aller Ressorts in einem angemessenen Verhältnis zueinander erfolgen, wird die Arbeitsplatzbewertung zentral vom BKA wahrgenommen. Dieses führte die Prüfungen der Bewertungen anhand eines Arbeitsplatzbewertungsmodells und gesetzlicher Richtverwendungen (Vergleichsbewertungen) durch. Die Zustimmung des BKA war bei Anwendung der Währungsbestimmungen nach § 113h Gehaltsgesetz und bei Mischverwendungen (Besetzung eines zivilen Arbeitsplatzes mit einer Militärperson und umgekehrt) erforderlich.

<sup>24</sup> Für das Militärkommando Kärnten hatte das BMLVS in elf Fällen eine zu hohe Bewertung vorgeschlagen; dies entsprach rechnerisch jährlichen Gehaltsdifferenzen in der Größenordnung von insgesamt rd. 20.000 EUR.



## Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von Reorganisationen

### 11.3 Das BMLVS nahm die Feststellungen des RH zur Kenntnis.

#### Betreuung des Personals über Stand

Verlust des systemisierten Arbeitsplatzes

12 Nach Angaben des BMLVS verloren im Zuge der Überleitungsprozesse ÖBH 2010 mehr als 5.300 Bedienstete ihren systemisierten Arbeitsplatz und sollten wieder in die Linienorganisation reintegriert werden. Je nach Transformationsschritt bei der Umsetzung der Reformmaßnahmen des Projekts ÖBH 2010 unterlag das Personal über Stand auf Zielarbeitsplätzen und ohne Zielarbeitsplätze im Zuständigkeitsbereich der Abteilung Personal Provider starken Schwankungen (siehe TZ 7).

Einrichtung einer Personalvermittlung „Personal Provider“

13.1 (1) Das BMLVS richtete im April 2008 als Projekt eine interne Personalvermittlungsstelle „Personal Provider“ zur Unterstützung v.a. jener Bediensteten ein, die ihren systemisierten Arbeitsplatz im Transformationsprozess von ÖBH 2010 verloren hatten und auf systemisierte Arbeitsplätze reintegriert werden sollten.

Das Projekt „Personal Provider“ war vorerst auf zwei Jahre befristet und seit 1. Oktober 2010 unbefristet als eigene Abteilung im BMLVS eingerichtet. Die Abteilung verfügte mit Juni 2011 über neun Mitarbeiter in der Zentralstelle. Fachlich waren zudem zwölf dezentrale Betreuer in den Militärkommanden zugeordnet.

Während der Überprüfung des RH (Stand 10. Mai 2011) war sie für insgesamt 1.295 Bedienstete zuständig.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Zuständig war die Abteilung Personal Provider für Bedienstete, welche temporär verwendet wurden oder auf Projektarbeitsplätzen arbeiteten, keine verwendungsgruppenkonforme Einteilung aufwiesen oder von Auslandsverwendungen zurückkehrten, aber auch für Bedienstete, für die keine Einteilung auf systemisierte oder sonstige nicht systemisierte Arbeitsplätze möglich war.

## Betreuung des Personals über Stand

<b>Tabelle 6: Anzahl Bedienstete in der Zuständigkeit der Abteilung Personal Provider</b>					
<b>Bedienstete</b>	<b>2007<sup>1</sup></b>	<b>2008<sup>1</sup></b>	<b>2009<sup>1</sup></b>	<b>2010<sup>1</sup></b>	<b>10. Mai 2011</b>
	Anzahl				
befristete und nicht befristete Verwendung und Projektarbeitsplätze	1.134	1.083	1.003	652	839
in Intensivbetreuung		52	103	217	281
keine verwendungsgruppenkonforme Einteilung			18	156	170
nach Ende Auslandsverwendung	32	691 <sup>2</sup>	13	8	5
<b>Summe</b>	<b>1.166</b>	<b>1.826</b>	<b>1.137</b>	<b>1.033</b>	<b>1.295</b>

<sup>1</sup> jeweils 31. Dezember

<sup>2</sup> Der RH wies die von der Abteilung Personal Provider zum Stichtag gespeicherten Bediensteten aus. Die 691 Bediensteten nach Ende der Auslandsverwendung beruhten auf unkorrigierten Fehlspeicherungen zum Stichtag; tatsächlich fielen in weiterer Folge 11 Bedienstete nach Ende der Auslandsverwendung in den Zuständigkeitsbereich der Abteilung Personal Provider.

Quelle: BMLVS

Hauptaufgabe der Abteilung Personal Provider war die Vermittlung von Personal über Stand auf systemisierte Arbeitsplätze innerhalb des Ressorts, aber auch, eine Vermittlung außerhalb des Ressorts zu ermöglichen. Darüber hinaus kam ihr die Aufgabe zu, interne Beschäftigungsmöglichkeiten für das Personal über Stand zu finden, das nicht bzw. noch nicht auf einen systemisierten Arbeitsplatz eingeteilt werden konnte. Neben der Vermittlungstätigkeit betreute und verwaltete die Abteilung Personal Provider die in ihrer Zuständigkeit liegende Personengruppe.

Die Abteilung Personal Provider fungierte als zentrale Informationsplattform und verfügte über den Zugang zur elektronischen, BMLVS-internen Stellenausschreibung „Job Portal“ als auch der bundesweiten elektronischen Stellenausschreibung „Jobbörse des Bundes“. Für einen Großteil der Bediensteten waren die Ausschreibungen ohne Unterstützung der Abteilung Personal Provider nicht einsehbar.<sup>26</sup>

Die Betreuer in den Militärkommanden fungierten als Weisungsberechtigte und Ansprechpartner der Bediensteten ohne systemisierten Arbeitsplatz im Zuständigkeitsbereich der Abteilung Personal Provider. Sie führten Fähigkeitsanalysen durch und versuchten die Betrof-

<sup>26</sup> Den meisten Bediensteten im BMLVS wurde keine eigene E-Mail-Adresse zugewiesen, weshalb sie nicht registriert waren und ein Einstieg in das Stammportal nicht möglich war. Um den Bediensteten des BMLVS Zugang zur Jobbörse des BKA zu ermöglichen, war angedacht, für das BMLVS private E-Mail-Adressen in den Systemen zu hinterlegen.

fenen durch Kontakt mit den Dienststellenvorgesetzten auf systemisierte Arbeitsplätze zu vermitteln.

Neben den zwölf für die Abteilung Personal Provider tätigen Betreuern waren in den Militärkommanden zusätzlich rd. 26 Referenten<sup>27</sup> der Abteilung Personalmarketing des BMLVS u.a. auch für die Berufsförderung der Bediensteten auf systemisierten Arbeitsplätzen tätig.<sup>28</sup> Die Tätigkeitsfelder der Abteilungen waren im Hinblick auf die Vermittlungs- und Betreuungstätigkeit für die Bediensteten ähnlich, eine strukturierte Zusammenarbeit jedoch nicht vorgesehen.

- 13.2 Der RH erachtete die zentrale Bündelung der Aktivitäten des BMLVS zur internen Betreuung, Verwaltung und Vermittlung von Bediensteten, die ihren systemisierten Arbeitsplatz im Zuge der Transformationsprozesse von ÖBH 2010 verloren hatten, für zweckmäßig. Er kritisierte jedoch, dass eine Zusammenarbeit mit der ebenfalls im Personalbetreuungsbereich tätigen Abteilung Personalmarketing nicht vorgesehen war und somit mögliche Synergien ungenutzt blieben.

Der RH empfahl, bei der Personalbetreuung und Vermittlung von Bediensteten in den Militärkommanden durch die Abteilung Personalmarketing und durch die Abteilung Personal Provider auf mögliche Zusammenarbeitsfelder zu untersuchen und Synergien zu nutzen. Er empfahl auch, die Zugriffsmöglichkeiten der Bediensteten des BMLVS auf elektronische Plattformen mit internen und externen Stellenangeboten auszuweiten.

Weiters empfahl der RH dem BMLVS, die nunmehr in der Aufbauorganisation des BMLVS verankerte Abteilung Personal Provider nach Abschluss der Transformationsprozesse und Reduktion des Personals über Stand einer Evaluierung hinsichtlich der weiteren Aufgabenschwerpunkte zu unterziehen.

- 13.3 *Das BMLVS entgegnete in seiner Stellungnahme, dass der sehr unterschiedliche Bedarf der Zielgruppen bei der konkreten Vermittlungstätigkeit der Abteilung Personalmarketing und der Abteilung Personal Provider kaum Ansätze für zu nutzende Synergien ermögliche. Im Rahmen der Bearbeitung der strukturellen Reformmaßnahmen werde auch das Aufgabenfeld der Abteilung Personal Provider einer Evaluierung unterzogen.*

<sup>27</sup> VBA im Bereich Personal- und Truppenbetreuung, Stand 31. Dezember 2010

<sup>28</sup> insbesondere die Unterstützung von Zeitsoldaten bei der Wiedereingliederung in das zivile Berufsleben

## Betreuung des Personals über Stand

Personal über Stand  
in Intensivbetreuung

14.1 (1) Bedienstete, für die weder eine Einteilung auf einen systemisierten Arbeitsplatz, einen Zielarbeitsplatz, eine temporäre Verwendung, einen Projektarbeitsplatz oder eine nicht verwendungsgruppenkonforme Einteilung möglich war, wurden von den Betreuern in den Militärkommanden laufend über etwaige Einteilungs- und Schulungsmöglichkeiten informiert („Intensivbetreuung“). Mit Stichtag 10. Mai 2011 befanden sich insgesamt 281 Bedienstete auf nicht systemisierten Arbeitsplätzen in Intensivbetreuung durch die Betreuer in den Militärkommanden. Sie waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung zu folgenden Tätigkeiten eingeteilt:

Anzahl der Bediensteten	Einsatz
106	Dienstzuteilung an andere Dienststellen
56	Verwendung an vorheriger Dienststelle und gleiche Tätigkeit
45	ohne Beschäftigung am Wohnort
27	Zuteilung an andere Ressorts
25	Mitarbeit in Projekten
10	Verwendung an vorheriger Dienststelle und andere Tätigkeit
8	Auslandseinsatz
3	Fehlspeicherungen
1	Aushilfstätigkeit
<b>281</b>	

Quelle: BMLVS

182 Bedienstete des Personals über Stand in Intensivbetreuung waren Zivil- und 99 Bedienstete Militärpersonen.<sup>29</sup> Der Frauenanteil der 281 Bediensteten in Intensivbetreuung betrug rd. 34 % und war damit im Vergleich zum Frauenanteil des Gesamtpersonalstands des BMLVS (ca. 12 %) fast dreimal so hoch.

(2) Die Abteilung Personal Provider versuchte, Beschäftigungsmöglichkeiten für Bedienstete in Intensivbetreuung, z.B. durch Mitarbeit bei internen Projekten, zu finden. Das im BMLVS eingerichtete Projekt „LOGIS 140“<sup>30</sup> sah einen Personalbedarf in Höhe von 140 Per-

<sup>29</sup> Insgesamt besetzten rd. 778 Personen zivile und rd. 517 Personen militärische Arbeitsplätze (Personal über Stand, Vor- und Intensivbetreuung).

<sup>30</sup> Das BMLVS baute intern ein logistisches Informationssystem zur Unterstützung der Prozesse der Produktions- und Verbraucherlogistik auf.



Betreuung des Personals über Stand

BMLVS

**Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von Reorganisationen**

sonen vor. Da die Tätigkeit (Dateneingabe) standortungebunden war, wäre die Beschäftigung von Personal über Stand in allen Bundesländern möglich gewesen.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren im Projekt „LOGIS 140“ von 140 zur Verfügung stehenden Stellen lediglich 37 besetzt. Trotz mehrfacher Personalbedarfsmeldung seitens der Projektverantwortlichen teilte die Dienstbehörde keine weiteren Bediensteten zu. Eine verpflichtende Berücksichtigung der Bediensteten in Intensivbetreuung war nicht vorgesehen.

- 14.2 Der RH empfahl dem BMLVS, im Rahmen der Personalbesetzungen auf eine entsprechende Förderung der weiblichen Bediensteten, v.a. im Hinblick auf deren geringen Anteil im militärischen Bereich, zu achten.

Er empfahl dem BMLVS auch, die Betreuer in den Militärkommanden und die Dienstbehörden anzuweisen, sämtliche internen Beschäftigungsmöglichkeiten für das Personal über Stand auszunützen.

- 14.3 *Das BMLVS begründete in seiner Stellungnahme den hohen Frauenanteil in der Intensivbetreuung mit der überwiegenden Verwendung der Frauen in zivilen Bereichen des BMLVS und der wesentlich stärkeren Reduktion des zivilen gegenüber dem militärischen Bereich. Das BMLVS fördere zudem weibliche Bedienstete.*

*Hinsichtlich der stärkeren Einteilung von Personal im Projekt LOGIS seien auch erforderliche Qualifikationen der Bediensteten zu berücksichtigen.*

- 14.4 Der RH verwies darauf, dass das Anforderungsprofil für die Mitarbeit im Projekt LOGIS nach Mitteilung der Abteilung Personal Provider v.a. aus Erfahrungen im Umgang mit Personalcomputern und Anwenderkenntnissen der Software Excel für die Dateneingabe bestand. Hiezu wäre durchaus eine größere Anzahl an Zuteilungen von Personal über Stand möglich gewesen. Der RH blieb daher bei seiner Empfehlung, die Betreuer in den Militärkommanden und die Dienstbehörden anzuweisen, sämtliche internen Beschäftigungsmöglichkeiten für das Personal über Stand auszunützen.

Verzicht auf Arbeitsleistung

- 15.1 Das BMLVS legte in einem Steuerungserlass fest, dass Bedienstete, die zu keiner Tätigkeit eingeteilt werden konnten, in einem begrenzten Zeitraum nicht zum Dienst mussten, sondern unter Verzicht auf Arbeitsleistung zu Hause verbleiben durften („Hausaufenthalte“). Die Hausaufenthalte waren laut Erlass u.a. nur dann gerechtfertigt, wenn

## Betreuung des Personals über Stand

diese mit Schulungsmaßnahmen verbunden waren. Eine Obergrenze für die zeitliche Begrenzung der Hausaufenthalte war im Steuerungs-erlass nicht vorgesehen.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung befanden sich insgesamt 45 der 281 intensiv betreuten Bediensteten (13 Vertragsbedienstete und 32 Beamte) unter Verzicht auf jegliche Arbeitsleistung und bei vollen Bezügen (Grundbezug inkl. Zulagen und Aufwandsentschädigung) zu Hause, davon 19 Bedienstete seit mehr als sechs Monaten. Fünf von diesen 19 Bediensteten wurden seit über einem Jahr und zwei seit über zwei Jahren nicht mehr zum Dienst einberufen.<sup>31 32</sup>

Außerdem

- waren während des Hausaufenthalts bisher nur zwei von 45 Bediensteten Schulungsmaßnahmen nachgekommen,
- fehlte in sämtlichen Fällen ein Enddatum des Hausaufenthalts und
- übten vier der Bediensteten mit Hausaufenthalt eine Nebenbeschäftigung aus und konnten teilweise bereits seit rd. 17 Monaten bzw. bis zu zweieinhalb Jahren nicht vermittelt werden.

Laut BMLVS war es aufgrund der gemeldeten Nebenbeschäftigung zu keiner Verzögerung des Vermittlungserfolgs gekommen.

- 15.2 Der RH kritisierte den Verzicht auf Arbeitsleistung, die nicht oder nur geringfügig durchgeführten Schulungen sowie die fehlenden Befristungen der Hausaufenthalte bei vollen Bezügen.

Der RH empfahl daher dem BMLVS, die Möglichkeit der Hausaufenthalte einzustellen und allen Bediensteten eine entsprechende Tätigkeit im BMLVS zuzuweisen.

- 15.3 *Das BMLVS teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die Empfehlung des RH im August 2011 umgesetzt worden sei.*

<sup>31</sup> Die Bediensteten sind laut Aufzeichnungen des Personal Providers nicht durch Krankheit oder sonstige Gründe an der Dienstaussübung verhindert.

<sup>32</sup> 12 von den 45 Bediensteten befanden sich zum Zeitpunkt 10. Mai 2011 im Krankenstand.





Betreuung des Personals über Stand

BMLVS

**Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von Reorganisationen**

Vermittlungserfolg der Abteilung Personal Provider

- 16.1** Vorrangiges Ziel der Abteilung Personal Provider war die schnellst mögliche Vermittlung der Bediensteten auf einen systemisierten Arbeitsplatz. War eine unmittelbare Vermittlung auf einen systemisierten Arbeitsplatz nicht möglich, war die Abteilung Personal Provider angehalten, für die betroffenen Bediensteten unter Berücksichtigung der fachlichen und örtlichen Gegebenheiten Verwendungen innerhalb oder außerhalb des Ressorts zu finden.

Die Abteilung Personal Provider berichtete monatlich an die Ressortleitung des BMLVS über ihren Vermittlungserfolg. Für den Zeitraum April 2008 bis Mai 2011 bewertete die Abteilung Personal Provider ihren internen Vermittlungserfolg (innerhalb des BMLVS) mit 352 Personen.

Im Zuge der Gebarungsüberprüfung stellte der RH fest, dass von den 352 Bediensteten 93 Bedienstete systemisierten Arbeitsplätzen zugeteilt waren (rd. 26 %). Das entsprach einem Vermittlungserfolg von rd. 31 Bediensteten pro Jahr.

Weitere 171 der 352 als vermittelt angeführten Bediensteten (rd. 49 %) konnten mit Unterstützung der Abteilung Personal Provider auf Zielarbeitsplätzen oder anderen nicht systemisierten Arbeitsplätzen zugeteilt oder mit Aushilfstätigkeiten betraut werden.

Bei den übrigen 88 Bediensteten (rd. 25 %) war eine aktive Unterstützungstätigkeit der Abteilung Personal Provider nicht ersichtlich, zumal die Bediensteten zum Teil auf ihren ursprünglichen Arbeitsplatz von der Dienstbehörde rückdienstzugeteilt wurden oder aus dem BMLVS infolge Ruhestand oder Tod ausgeschieden waren bzw. sich auf Elternkarenz befanden.

- 16.2** Der RH verwies auf die vorrangige Zielsetzung der Abteilung Personal Provider, nämlich die Vermittlung von Personal über Stand auf systemisierte Arbeitsplätze und somit auf den deutlich geringeren als ausgewiesenen internen Vermittlungserfolg (statt 352 nur 93 Bedienstete im Zeitraum 2008 bis 2011 bzw. rd. 31 Bedienstete pro Jahr).

Der RH empfahl daher, im Rahmen der Darstellung des Vermittlungserfolgs innerhalb des Ressorts, jene Bedienstete, die sich weiterhin auf nicht systemisierten Arbeitsplätzen befinden, nicht dem internen Vermittlungserfolg zuzurechnen.

## Betreuung des Personals über Stand

### 16.3 *Das BMLVS nahm die Feststellungen des RH zur Kenntnis.*

Berücksichtigung der Besetzungsvorschläge der Abteilung Personal Provider

- 17.1 Die Abteilung Personal Provider erstattete im Zuge der Personalbesetzungsverfahren Empfehlungen an die Dienstbehörden zur Besetzung freier systemisierter Arbeitsplätze mit Bediensteten aus ihrem Betreuungsbereich. Von 697 im Zeitraum April 2008 bis Juni 2011 abgegebenen Empfehlungen entsprachen die Dienstbehörden in nur drei Fällen den Besetzungsvorschlägen der Abteilung Personal Provider und besetzten die freien Arbeitsplätze mit Personal über Stand (Quote von 0,4 %).

Die Abteilung Personal Provider fungierte bei ihren Bemühungen um Einteilung des Personals über Stand auf systemisierte Arbeitsplätze als Vermittler zwischen den Dienstbehörden und konnte keine Versetzungen durchführen. Die Dienstbehörden des BMLVS<sup>33</sup> waren nicht verpflichtet, das Personal über Stand vorrangig bei den Personalbesetzungsverfahren zu berücksichtigen. Eine Regelung des BMLVS über Art und Umfang der Einbindung der Abteilung Personal Provider in das Personalbesetzungsverfahren und der Berücksichtigung seiner Empfehlungen fehlte.

- 17.2 Der RH kritisierte, dass die Dienstbehörden die Besetzungsvorschläge der Abteilung Personal Provider nicht vorrangig berücksichtigten und nur im Ausmaß von 0,4 % annahmen.

Um das Personal über Stand verstärkt wieder in die Linienorganisation reintegrieren zu können, empfahl der RH dem BMLVS, die Einbindung der Abteilung Personal Provider im Personalbesetzungsverfahren umfassender auszugestalten und eine vorrangige Berücksichtigung der Vorschläge der Abteilung Personal Provider vorzusehen.

- 17.3 *Das BMLVS entgegnete in seiner Stellungnahme, dass das Personal über Stand besonders zur Bewerbung bei Ausschreibungen von Arbeitsplätzen eingeladen werde und der Umstand eines nicht systemisierten Arbeitsplatzes ein gesondertes Kriterium bei der Beurteilung der Besetzungsmöglichkeiten darstelle. Gemäß § 4 Abs. 3 Beamten-Dienstrechtsgesetz dürfe von mehreren Bewerbern um eine Planstelle nur ernannt werden, wer die mit der Verwendung verbundenen Aufgaben in bestmöglicher Weise erfülle.*

<sup>33</sup> Das BMLVS verfügte über drei Dienstbehörden: Zentralstelle (Personalabteilung B), Streitkräfteführungskommando und Kommando Einsatzunterstützung.



Betreuung des Personals über Stand

BMLVS

## Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von Reorganisationen

17.4 Der RH hielt fest, dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung kein Erlass der Abteilung Personalführung vorhanden war, der den Umfang und den Zeitpunkt der Einbindung der Abteilung Personal Provider in das Personalbesetzungsverfahren im BMLVS regelte. Der RH blieb daher bei seiner Empfehlung, die Einbindung der Abteilung Personal Provider im Personalbesetzungsverfahren umfassend auszugestalten.

Abgleich des Personals über Stand mit den Personalaufnahmen

18.1 (1) Die Bemessung des jährlich von der Personalabteilung vergebenen Aufnahmekontingents richtete sich nach den von der Bundesregierung vorgegebenen Obergrenzen (Planstellen, VBÄ-Ziele) und berücksichtigte auch die aufgrund von Laufbahnplanungen erforderlichen Arbeitsplätze für den Offiziersnachwuchs. Ein Abgleich der Personalaufnahmen auf das zu erwartende oder bestehende Personal über Stand fehlte.

Im Zuge der Überprüfung von Einzelfällen erhob der RH, dass

- Bedienstete neu aufgenommen wurden, obwohl gemäß der Abteilung Personal Provider für diese Stelle den Anforderungen entsprechendes Personal über Stand vorhanden war und konkrete Besetzungsvorschläge vorlagen,
- einige Bedienstete bereits kurze Zeit (ein bis drei Jahre) nach ihrem Dienstantritt im BMLVS zum Personal über Stand zählten.

Im Zeitraum 2007 bis 2010 tätigte das BMLVS insgesamt 99 Aufnahmen direkt auf nicht systemisierte Arbeitsplätze, die gleich mit Dienstantritt beim BMLVS als Personal über Stand geführt wurden und zum Betreuungsbereich der Abteilung Personal Provider zählten oder auf Zielarbeitsplätzen eingeteilt wurden.

43 von den rd. 99 Personalaufnahmen verblieben mehr als zwei Monate auf einem nicht systemisierten Arbeitsplatz. 14 der 43 neu aufgenommenen Bediensteten erhielten mehr als ein halbes Jahr, davon zwei Bedienstete mehr als zwei Jahre und zwei Bedienstete mehr als rd. 1,5 Jahre, keinen systemisierten Arbeitsplatz zugewiesen.

Ein Erlass der Personalführung des BMLVS für das Jahr 2010 schloss demgegenüber Aufnahmen über Stand, auch als Vorgriff auf geplante Organisationsänderungen, als unzulässig aus.

18.2 Der RH kritisierte die mangelnde Abstimmung der Personalaufnahmen mit dem Personal über Stand und die Aufnahme von Personal auf nicht systemisierte Arbeitsplätze.

## Betreuung des Personals über Stand

Er empfahl, den Umfang der Personalaufnahmen (Bemessung der Aufnahmekontingente) und die Aufteilung der Neuaufnahmen auf den in Organisationsplänen festgelegten und für die Aufgabenerfüllung erforderlichen Personalbedarf abzustimmen sowie von einer Aufnahme von Personal auf nicht systemisierte Arbeitsplätze grundsätzlich abzusehen.

Er empfahl dem BMLVS auch, die Personalbedarfsplanung so vorzunehmen, dass Bedienstete nicht bereits nach kurzer Beschäftigungsdauer (ein bis drei Jahre) zum Personal über Stand zählen.

### 18.3 Das BMLVS nahm die Empfehlungen des RH zur Kenntnis.

#### Ressortübergreifende Bemühungen zur Vermittlung von Personal

19.1 (1) Das BMLVS unternahm eine Reihe von Bemühungen, Personal über Stand auch ressortübergreifend zu vermitteln. Neben Gesprächen mit dem BMI hinsichtlich eines etwaigen Personaltransfers konnten von 2008 bis 2011 sieben Bedienstete in das BMUKK und das BMeiA vermittelt werden.

Mit dem BMF schloss das BMLVS im Juli 2010 ein Ressortübereinkommen über den Transfer von 400 Bediensteten bis zum Jahr 2013 ab. Insgesamt bewarben sich 984 Bedienstete des BMLVS beim BMF, davon befanden sich 83 % auf systemisierten Arbeitsplätzen. Das BMLVS verpflichtete sich, bis zu 15 Monate nach dem Wechsel der Bediensteten den Großteil der Bezüge zu übernehmen (Zeitraum der Dienstzuteilung). Zur Zeit der Gebarungsprüfung waren 133 Bedienstete des BMLVS, davon 85 auf systemisierten und 46 auf nicht systemisierten Arbeitsplätzen (zwei konnten nicht zugeordnet werden), dem BMF dienstzugeteilt.

Das BMF hatte für die Personalaufnahmen freie Planstellen zur Verfügung, die Anzahl der Planstellen blieb im BMLVS bis Juni 2011 unverändert.

(2) Beim BKA waren die elektronischen Plattformen „Jobbörse des Bundes“ und die seit zwei Jahren eingerichtete „Karrieredatenbank“ zur Stellenvermittlung im gesamten Bundesbereich eingerichtet.

Aufgrund der Diensthöhe der Ressorts war kein Ressort verpflichtet, über die Jobbörse des Bundes vorrangig Bundesbedienstete zu übernehmen anstatt Neuaufnahmen zu tätigen. Das BMLVS nahm zwar über die Abteilung Personal Provider an der Jobbörse des Bundes teil, aber z.B. im Jahr 2010 keinen einzigen Bediensteten über die Jobbörse des Bundes auf. Über den Vermittlungserfolg der Jobbörse des Bundes



Ressortübergreifende Bemühungen zur  
Vermittlung von Personal



Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von  
Reorganisationen

gab es keine Statistiken, nach Angaben des BKA griffen die Ressorts 2010 insgesamt 27-mal auf die Karrieredatenbank zu.

- 19.2 Der RH wies auf die nur geringe Nutzung der Jobbörse des Bundes hin. Er empfahl dem BMLVS, die Mobilitätsbereitschaft sämtlicher Bediensteten auf nicht systemisierten Arbeitsplätzen zu erheben und mit deren Einverständnis in die Jobbörse des Bundes aufzunehmen.

Der RH empfahl dem BMLVS, die Bemühungen um weitere Ressortvereinbarungen zu verstärken, um durch Organisationsänderungen entstandene Personalüberhänge rascher abbauen zu können.

Der RH empfahl dem BMLVS weiters, darauf hinzuwirken, dass bei Personalaufnahmen eine ressortübergreifende Vorgangsweise mit einer vorgängigen verpflichtenden Prüfung, ob in anderen Ressorts geeignetes Personal zur Verfügung steht, eingeführt wird.

- 19.3 *Gemäß Stellungnahme des BMLVS sei es bemüht, die Jobbörse intensiver zu nutzen sowie weitere Ressortvereinbarungen abzuschließen. Das BMLVS befürworte eine ressortübergreifende Vorgangsweise bei Personalaufnahmen aller Ressorts, der Länder und Gemeinden.*

### Verlust des systemisierten Arbeitsplatzes aus Sicht der betroffenen Bediensteten im BMLVS

Befragung

- 20 Der RH führte im Rahmen der Gebarungsüberprüfung eine Befragung von 261 Bediensteten (von insgesamt 278), die mit 2. Mai 2011 auf nicht systemisierte Arbeitsplätze eingeteilt waren und sich in der Intensivbetreuung der Abteilung Personal Provider befanden, durch.<sup>34</sup> Das Ziel der Befragung war, die Sicht der Betroffenen zur Einbindung in den Überleitungsprozess, zur Zufriedenheit mit der Arbeitssituation und der internen Vermittlung sowie zur individuellen Bereitschaft für Schulungen und Mobilität zu erheben. Von den zur Umfrage eingeladenen Personen haben 220<sup>35</sup>, das entspricht rd. 84 %, teilgenommen.

Überleitungsverfahren

- 21.1 Eine Zielsetzung des BMLVS für die Überleitungsverfahren im Rahmen ÖBH 2010 war, Unsicherheiten und Ängste der Bediensteten bei Verlust bzw. Wechsel des Arbeitsplatzes durch rechtzeitige Information und ausreichende Kommunikation zu vermeiden.

<sup>34</sup> 17 Bedienstete waren nicht erreichbar, z.B. Auslandseinsatz, Krankenstand.

<sup>35</sup> Zwei Befragte hatten den Fragebogen nicht ausgefüllt.

## Verlust des systemisierten Arbeitsplatzes aus Sicht der Betroffenen Bediensteten im BMLVS

Die Befragten gaben an, dass mit 44 % kein Mitarbeitergespräch hinsichtlich der bevorstehenden Veränderung geführt wurde und 6 % nicht über den bevorstehenden Verlust des systemisierten Arbeitsplatzes informiert wurden.

Für 37 % erfolgte die Information über den bevorstehenden Verlust des Arbeitsplatzes nicht rechtzeitig und 48 % beurteilten die seitens des Dienstgebers zur Verfügung gestellten Informationen als nicht ausreichend.

Darüber hinaus war für 51 % der Grund, warum gerade sie den Arbeitsplatz verloren hatten, nicht nachvollziehbar. 31 % waren mit der derzeitigen Arbeitssituation nicht zufrieden. Verbesserungsvorschläge beinhalteten den Wunsch nach mehr Rücksichtnahme, Kontaktpflege und nach einem größeren Arbeitsplatzangebot.

- 21.2 Der RH wies darauf hin, dass Unsicherheiten und Ängste der Mitarbeiter wesentliche Mobilitätshemmnisse darstellen und die Arbeitszufriedenheit negativ beeinflussen können. Im Ergebnis der Befragung sah der RH daher noch Verbesserungspotenzial bei der Durchführung der Überleitungsprozesse im Bereich Information und Kommunikation.

Er empfahl dem BMLVS, sicherzustellen, bei Personalmaßnahmen die Dienststellenvorgesetzten entsprechend anzuweisen, die interne Kommunikation mit den Bediensteten zeitgerecht durchzuführen und die konkrete dienstliche Verwendung jedem Bediensteten transparent und nachvollziehbar darzulegen.

- 21.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS sei es bestrebt, die interne Kommunikation und Dokumentation noch zu verbessern.*

Bereitschaft für Schulungen und Weiterbildung

- 22.1 Die Steuerungserlässe des BMLVS sahen vor, dass sich das Personal über Stand, im Besonderen aber die Bediensteten ohne zugewiesener Tätigkeit, Schulungen zur Qualifizierung für neue Arbeitsplätze unterziehen sollten.

Demgegenüber zeigte das Ergebnis der Befragung, dass 64 % sich seit Verlust des systemisierten Arbeitsplatzes keiner einzigen Schulungsmaßnahme unterzogen hatten und 20 % nicht bereit waren, für einen systemisierten Arbeitsplatz eine Ausbildung zu absolvieren.

- 22.2 Der RH vermerkte die geringe Bereitschaft der befragten Bediensteten zur persönlichen Weiterentwicklung und auch zur Unterstützung des Dienstgebers für weitere Möglichkeiten der Arbeitsplatzzuteilung.



Verlust des systemisierten Arbeitsplatzes aus Sicht der Betroffenen Bediensteten im BMLVS

Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von Reorganisationen

Der RH empfahl dem BMLVS, mit Hilfe der Betreuer in den Militärkommanden das Angebot an Schulungen und Weiterbildungen im Hinblick auf den Bedarf des BMLVS und die Bereitschaft der Bediensteten zu evaluieren und auf Basis der Ergebnisse das Angebot auszurichten.

### 22.3 *Das BMLVS nahm die Feststellungen des RH zur Kenntnis.*

Mobilitätsbereitschaft

#### 23.1 Wesentliche Voraussetzung für den Erfolg von ÖBH 2010 war die Mobilitätsbereitschaft der Bediensteten.

Die Befragung ergab, dass 48 % nicht bereit waren, den Arbeitsort im BMLVS zu wechseln. Einen Arbeitsplatz, der über 20 km entfernt ist, würden 13 % annehmen und einer Entfernung von über 50 km würde lediglich 1 % zustimmen.

53 % konnten sich keine Tätigkeit außerhalb des BMLVS vorstellen und haben sich auch noch nicht außerhalb des BMLVS (öffentlicher Dienst oder Privatwirtschaft) beworben. Nur 6 % wären bereit, in die Privatwirtschaft zu wechseln.

#### 23.2 Der RH vermerkte die geringe räumliche und fachliche Mobilitätsbereitschaft der befragten Bedienstetengruppe. Zudem war fast kein Bediensteter bereit, einen Arbeitsplatz mehr als 50 km entfernt anzunehmen.

Der RH empfahl dem BMLVS, im Rahmen einer Supervision der Betreuer der Abteilung Personal Provider bzw. im Rahmen des Personalmanagements für alle Dienstbehörden zu erarbeiten, wie die individuelle Mobilitätsbereitschaft der Bediensteten auf nicht systemisierten Arbeitsplätzen in Intensivbetreuung gefördert werden kann.

#### 23.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS werde es die Empfehlung des RH aufgreifen.*

## Teilprojekt Zentralstellenorganisation

Ziele und Projektlauf

#### 24.1 (1) Das BMLVS setzte im September 2004 ein eigenes, vom Reformprojekt ÖBH 2010 unabhängiges Projekt „Zentralstelle“ ein. Dieses wurde ab Juni 2006 nicht mehr weiter bearbeitet, sondern als Teilprojekt Zentralstellenorganisation an die Projektschritte und Zielsetzungen des Management ÖBH 2010 herangeführt. Dabei flossen auch Ergebnisse eines Evaluierungsprojekts für die Geschäftsprozesse der Zentralstelle in die Bearbeitungen mit ein.

## Teilprojekt Zentralstellenorganisation

Im Rahmen der Projektdurchführung erhob das BMLVS die Anzahl der Geschäftsfälle und die Ist-Prozesse, eine umfassende Aufgabenkritik jedoch fehlte.

(2) Der Bundesminister für Landesverteidigung gab im Juni 2006 als Zielsetzung für das Teilprojekt Zentralstellenorganisation im Rahmen des Management ÖBH 2010 u.a. vor, die systemisierten Arbeitsplätze der Zentralstelle (ohne nachgeordnete Dienststellen) bis Jänner 2007 auf 720 zu reduzieren (von 997 systemisierten Arbeitsplätzen Ende 2006). Dadurch sollte die Zentralstelle den Erfordernissen der Streitkräfte angepasst werden.

Im Juli 2007 gab der Bundesminister für Landesverteidigung<sup>36</sup> die Zielsetzungen und mittels Weisung die Neugliederung der Sektionen der Zentralstelle vor. Demnach sollten neben einer signifikanten Reduzierung der systemisierten Arbeitsplätze deutlich schlankere und flachere Strukturen geschaffen und die operativen Aufgaben im größtmöglichen Umfang an nachgeordnete Dienststellen und Kommanden delegiert werden. Neben einer Optimierung von Abläufen und Reduktion der Bearbeitungsebenen wären auch Doppelgleisigkeiten zu beseitigen. Eine konkrete Vorgabe hinsichtlich eines zu erreichenden Personaleinsparungsziels fehlte jedoch.

Die Einnahme der neuen Strukturen der Zentralstelle war mit 1. Juni 2008 vorgesehen; tatsächlich erfolgte sie mit 1. November 2008 und damit insgesamt mehr als vier Jahre nach Beginn der Reformbemühungen für die Zentralstelle.

- 24.2 Der RH kritisierte, dass keine konkreten Personalstandsziele bei der Weiterführung des Projekts Zentralstellenorganisation ab 2007 erarbeitet wurden. Er empfahl dem BMLVS, Projekte zur Redimensionierung von Verwaltungsstrukturen auf Basis einer umfassenden Aufgabenkritik mit konkreten, quantitativen Personalstandszielen auszustatten.
- 24.3 *Gemäß Stellungnahme des BMLVS werde es im Rahmen der Bearbeitung der aktuell neu initiierten strukturellen Reformmaßnahmen die Empfehlungen in den durch den RH kritisierten Bereichen berücksichtigen.*

<sup>36</sup> nach einem Ministerwechsel (Bundesminister Mag. Darabos folgt Bundesminister Platter)





Organisatorische und personelle Änderungen

25.1 (1) Neben organisatorischen Änderungen innerhalb der Zentralstelle führte das BMLVS im Zuge der Zentralstellenorganisation eine Umstrukturierung der bereits im Rahmen der REORG 2002 ausgelagerten operativen Aufgaben (Dienststellen und Ämter) durch.<sup>37</sup>

Das neugegründete Amt für Rüstung und Beschaffung war gleichzeitig als „Direktion für Rüstung und Beschaffung“ im Organigramm der Zentralstelle als Teil der Sektion III („Bereitstellung“) abgebildet. Die Abteilungsleiter sowie auch Referenten führten Tätigkeiten für die Zentralstelle aus und besaßen teilweise Ermächtigungen zur selbstständigen Behandlung von Geschäftsstücken (Unterschriftenleistung für den Bundesminister). Daher mussten sie nicht nur auf den Arbeitsplätzen im nachgeordneten Amt, sondern auch auf Arbeitsplätzen in der Zentralstelle (sog. „800er“-Arbeitsplätze) geführt werden.

Das BMLVS verringerte in der Zentralstelle die Anzahl der Gruppen von 17 auf 14, die Anzahl der Abteilungen von 55 auf 54 und die Anzahl der Referate von 295 auf 204 (Stichtag 1. Jänner 2007 zu 1. Jänner 2011).

(2) Der Personalstand der Zentralstelle und der nachgeordneten Bereiche entwickelte sich im Überprüfungszeitraum – ungeachtet allfälliger Aufgabenverschiebungen – folgendermaßen:

<sup>37</sup> Das BMLVS ergänzte folgende nachgeordnete Bereiche:

- Neugründung des nachgeordneten Amtes für Rüstung und Beschaffung und Zuordnung der bereits im Rahmen der REORG 2002 aus der Zentralstelle herausgelösten Abteilungen (Fahrzeuge, Gerät und persönliche Ausrüstung/ Waffensysteme und Munition/ Luftzeugabteilung/ Teile der Abteilung Informations- und Kommunikationstechnologiesysteme/ Kaufmännische Abteilung) sowie der Abteilungen Bereitstellungsprojekte, Infrastruktur und Führungsunterstützung
- Neugründung des vorher den Luftstreitkräften zugehörigen „Materialstab Luft“ als nachgeordneter, vom Sektionsleiter der Sektion III direkt geführter Standeskörper (mit eigener Personalverwaltung) sowie Neugründung der nachgeordneten Dienststelle „Verifikation“
- Verschiebung der vorher selbstständig nachgeordneten Zentralen technischen Produktdokumentation in das nachgeordnete Amt für Rüstung und Wehrtechnik
- Übertragung von Aufgabenbereichen aus der Personalabteilung A der Zentralstelle an das Heerespersonalamt

## Teilprojekt Zentralstellenorganisation

Tabelle 8: Personalstandsentwicklung der Zentralstelle und nachgeordneten Bereiche

	2007 <sup>1</sup>	2008 <sup>1</sup>	2009 <sup>1</sup>	2010 <sup>1</sup>	Verhältnis 2007 zu 2010
		Anzahl			in %
systemisierte Arbeitsplätze gemäß Organisationsplan Zentralstelle	1.003	918	961	966	- 3,7
Personalstandsentwicklung		in VBÄ			in %
Zentralstelle ohne nachgeordnete Bereiche <sup>2</sup>	934	945	969	938	+ 0,4
Zentralstelle mit nachgeordneten Bereichen, die früher <sup>6</sup> Teil der Zentralstelle waren <sup>3</sup>	999,75	1.068,75	1.132,75	1.138,25	+ 13,9
Zentralstelle mit allen direkt zugeordneten, nachgeordneten Bereichen (Dienststellen, Standeskörpern und Ämtern) <sup>4</sup>	3.720,3	3.745,04	3.770,21	3.769,42	+ 1,3
gesamte Zuständigkeit der Dienstbehörde Zentralstelle <sup>5</sup>	5.862,63	5.809,06	5.817,48	5.777,37	- 1,5
Personalausgaben (ohne nachgeordnete Bereiche)		in Mill. EUR			in %
	52,72	57,36	59,10	58,90	+ 11,7

<sup>1</sup> jeweils 31. Dezember

<sup>2</sup> Zentralstelle inklusive der mit 1. Februar 2009 vom BKA ans BMLVS übertragenen Sportagenden (38 VBÄ in der Sektion und sieben VBÄ im Kabinett)

<sup>3</sup> Zusätzlich die nachgeordneten Dienststellen Zentrale technische Produktdokumentation, Luftzeugabteilung, Bereitstellungsprojekte, Infrastruktur, Führungsunterstützung sowie das nachgeordnete Amt für Rüstung und Beschaffung (= Direktion für Rüstung und Beschaffung)

<sup>4</sup> Zusätzlich die nachgeordneten Dienststellen Büro für Sicherheitspolitik, Militärgeneralvikariat, Evangelische Militärsuperintendentur, Heeresbild- und Filmstelle, Heeresdruckerei, Amtswirtschaftsstelle, Österreichische Militärbibliothek, Redaktion Truppendienst, Verifikation, Militärvertretung Brüssel, sonstige militärische Vertretungen im Ausland sowie die nachgeordneten Standeskörper Materialstab Luft und das Heeresgeschichtliche Museum und folgende nachgeordnete Ämter: Amt für Rüstung und Wehrtechnik, Heerespersonalamt, Heeresnachrichtenamt, Abwehramt, Militärisches Immobilienzentrum (vormals Heeresbau- u Vermessungsamt) sowie das Amt für Bundessporteinrichtungen

<sup>5</sup> Zusätzlich die Akademien und Schulen (Landesverteidigungsakademie, Theresianische Militärakademie, Heeresunteroffiziersakademie, Flieger- und Fliegerabwehrtruppendienstschule, Heeresstruppendienstschule, Heereslogistikschule, Fernmelde-truppendienstschule, ABC-Abweherschule)

<sup>6</sup> vor 2002

Quelle: BMLVS

Die Personalaufwendungen für die Zentralstelle (ohne nachgeordnete Bereiche) stiegen von rd. 52,7 Mill. EUR im Jahr 2007 auf rd. 58,9 Mill. EUR im Jahr 2010. Dies entsprach einer Steigerung von rd. 11,7 %.

Das BMLVS verringerte im Organisationsplan die Anzahl der systemisierten Arbeitsplätze der Zentralstelle (ohne nachgeordnete Bereiche) inklusive der 2009 neu dazugekommenen Sportagenden (rd. 45 VBÄ) von 1.003 auf 966 bzw. um 3,7 %. Der Personalstand der Zentralstelle selbst (ohne nachgeordnete Bereiche) veränderte sich von 934 auf 938 VBÄ (inkl. der Sportagenden). Unter Berücksichtigung der nachgeordneten Bereiche, die vor den Organisationsmaßnahmen Teil der Zentralstelle waren, erhöhte sich der Personalstand von rd. 1.000 auf 1.138 VBÄ bzw. 13,9 %. Der Personalstand der Zentralstelle samt aller direkt nachgeordneten Dienststellen, Standeskörpern und Ämtern blieb unter Berücksichtigung der zusätzlichen Sportagenden nahezu ident (von 3.720 auf 3.769 VBÄ bzw. + 1,3 %).

- 25.2 Der RH stellte fest, dass das BMLVS in der Zentralstelle eine Reduktion der Organisationseinheiten vornahm, jedoch auch organisatorische Auslagerungen von Aufgaben und von Personal in direkt nachgeordneten Dienststellen durchführte.

Der RH erachtete eine 3,7 %ige Verminderung der systemisierten Arbeitsplätze nicht als signifikante Reduktion der Zentralstelle. Die Anzahl der systemisierten Arbeitsplätze lag damit um 246 bzw. 34 % über den ersten Zielvorgaben für die Zentralstellenorganisation von 720 systemisierten Arbeitsplätzen.

Der RH stellte kritisch fest, dass das BMLVS den tatsächlichen Personalstand in der Zentralstelle selbst im Zeitraum 2007 bis 2010 einschließlich der Sportagenden (mit 45 VBÄ) geringfügig von 934 auf 938 VBÄ erhöhte. Weiters stellte der RH fest, dass unter Einbeziehung jener nachgeordneten Bereiche, die vor der REORG 2002 bzw. der Zentralstellenorganisation Teile der Zentralstelle bildeten und im selben Zeitraum zudem eine Erhöhung des Personalstands (von rd. 1.000 auf 1.138 VBÄ) erfolgte. Der Personalstand der Zentralstelle einschließlich aller der Zentralstelle direkt nachgeordneten Dienststellen wurde von 3.720 VBÄ auf 3.769 VBÄ bzw. um 1,3 % erhöht.

Das BMLVS hat somit die Zielsetzung, deutlich schlankere und flachere Strukturen in der Zentralstelle zu realisieren, nicht erreicht.

## Teilprojekt Zentralstellenorganisation

Der RH empfahl dem BMLVS, die Organisation der Zentralstelle einschließlich der nachgeordneten Dienststellen auf Basis einer umfassenden Aufgabenkritik zu straffen und eine vertiefte Prüfung der Abläufe und Schnittstellen zwischen Zentralstelle und nachgeordneten Bereichen vorzunehmen.

25.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS seien im Rahmen seiner Reformanstrengungen in allen Betrachtungsbereichen Reduzierungen erfolgt. Im Rahmen der Bearbeitung der aktuell neu initiierten strukturellen Reformmaßnahmen werde es die Empfehlungen in den durch den RH kritisierten Bereichen berücksichtigen.*

## Teilprojekt territoriale Verwaltung – Militärkommanden

### Allgemeines

26 Das BMLVS hatte in jedem Bundesland gemäß den föderalen Strukturen ein Militärkommando eingerichtet. Ihr Aufgabenspektrum als Teil der Grundorganisation des BMLVS umfasste insbesondere

- die zivil–militärische Zusammenarbeit mit Organen des Bundes, der Länder und Gemeinden („Verbindungsstelle“),
- den Betrieb von Kasernen (Betriebsversorgung) und Truppenübungsplätzen sowie Teilbereiche des Facility Managements,
- das Ergänzungswesen inklusive der Stellungskommissionen,
- die Führung von Assistenzeinsätzen sowie Befehligung von Truppendelementen,
- Militärseelsorge, Militärmusik und die Garde, sowie
- die soziale Betreuung und Berufsförderung sämtlicher im Bundesland stationierter Truppenkörper und Dienststellen.

Per 31. Dezember 2007 enthielten die Organisationspläne der Militärkommanden 5.390 systemisierte Arbeitsplätze, wovon nur rd. 200 der Truppe zuzurechnen waren.



## Teilprojekt territoriale Verwaltung – Militärkommanden

## Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von Reorganisationen

### Zielvorgaben und Projektentwicklung

27.1 (1) Das Projektziel für das im September 2004 beauftragte Teilprojekt Territoriale Verwaltung war laut Projektauftrag die Evaluierung der Aufbau- und Ablauforganisation (Standorte) sowie der zugeordneten Aufgaben und Schnittstellen, um diese an die im Rahmen von ÖBH 2010 verkleinerte Streitkräftestruktur anzupassen.

Für die Planung der Strukturänderungen waren nur allgemeine Rahmenbedingungen wie z.B.

- der Erhalt des Militärkommandos als ein Verwaltungs- und Verbindungskommando in den Bundesländern,
- die zentrale Führung der für den Kasernenbetrieb zuständigen Betriebsstaffeln (Betriebsversorgungsstellen),
- die Verringerung des Umfangs der Systemerhaltung (Reduzierung der Grundwehrglieder-Arbeitsplätze von 6.000 auf 1.500 bis 2.000 und
- die Beurteilung der Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Milizstrukturen

vorgegeben.

Konkrete Vorgaben zur Reduzierung von Personal bzw. von Personalausgaben im Projektauftrag auf Basis einer grundsätzlichen Aufgabenkritik fehlten.

(2) Im Rahmen der Projektdurchführung erarbeitete das Management ÖBH 2010 Vorschläge für die mögliche Struktur der Militärkommanden. Im März 2005 legte es vier Varianten für die mögliche künftige Struktur der Militärkommanden mit unterschiedlich großen Aufgabengebieten vor. Die Varianten reichten einerseits von einer Reduktion der Aufgaben des Militärkommandos auf ausschließlich zivil-militärische Zusammenarbeit mit insgesamt ca. 405 VBÄ für alle neun Militärkommanden bis hin zur Beibehaltung aller wesentlichen bisherigen Aufgaben wie Betriebsversorgung, Facility Management für die Standorte und die Aufgaben einer Ergänzungsbehörde.

Im Mai 2005 gab das Management ÖBH 2010 die Zielstruktur der Militärkommanden vor und legte als Obergrenze 3.030 VBÄ – ohne Berücksichtigung des Personals für den Betrieb der Truppenübungsplätze – fest. Für die Truppenübungsplätze nannte das BMLVS als Zielvorgabe 550 VBÄ. Somit waren für die Militärkommanden insgesamt 3.580 VBÄ für die Aufgabenerfüllung vorgesehen. Die Vertei-

### Teilprojekt territoriale Verwaltung – Militärkommanden

lung des Personals auf die einzelnen Bereiche der Militärkommanden sollte wie folgt erfolgen:

Militärkommanden inkl. Ergänzungsbehörden	900 VBÄ
Kasernenbetrieb	1.650 VBÄ
Militärmusiken	150 VBÄ
Garde	150 VBÄ
Kommando Stabskompanie und Baupionierzug	180 VBÄ
Truppenübungsplätze	550 VBÄ

(3) Die Organisationsabteilung des BMLVS erstellte im Dezember 2006 zur Umsetzung der Projektergebnisse einen Referenzorganisationsplan des Militärkommandos Steiermark.

Im Bereich Kasernenbetrieb sah das BMLVS vor, die Betriebsstaffeln (zuständig für Bekleidung, Betreuung, Wartung, Wache, etc.) nunmehr direkt den Militärkommanden zu unterstellen. Dadurch konnte eine Hierarchieebene eingespart und die Anzahl der Referate in den neun Bundesländern von 185 auf 104 (im Vergleich 2007 zu 2010) verringert werden. Das Kommando über Truppenteile, wie z.B. die Militärstreife, die Sanitätskompetenz oder die ABC-Abwehrkompanie, wurde den Streitkräften übertragen.

Das BMLVS plante, die Militärkommanden mit 1. Juli 2008 in ihre neuen Strukturen überzuleiten (Militärkommando Vorarlberg mit 1. Juli 2007). Die Einnahme der Zielstrukturen bzw. der Abschluss der Personalüberleitungen erfolgten für die Militärkommanden Wien, Niederösterreich, Tirol, Salzburg und Vorarlberg mit 1. November 2010 und für die Militärkommanden Burgenland, Oberösterreich, Steiermark und Kärnten mit 1. Dezember 2010 und damit erst rund vier Jahre nach Vorlage des Endberichts.

Per 31. Dezember 2010 belief sich die SOLL-Struktur der Militärkommanden im Organisationsplan auf insgesamt 4.031 systemisierte Arbeitsplätze (VBÄ) und lag somit um 451 bzw. rd. 13 % systemisierte Arbeitsplätze über dem vom Management ÖBH 2010 vorgeschlagenen Personalbedarf in Höhe von 3.580 VBÄ.

(4) Die Entwicklung des Personalstands (Soll/Ist) und der Personalausgaben der Militärkommanden stellte sich im Zeitraum 2007 bis 2010 wie folgt dar:



Teilprojekt territoriale Verwaltung –  
Militärkommanden

BMLVS

Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von  
Reorganisationen

**Tabelle 9: Entwicklung des Personalstands und der Personalausgaben der Militärkommanden**

Militärkommanden <sup>2</sup>	2007 <sup>1</sup>	2008 <sup>1</sup>	2009 <sup>1</sup>	2010 <sup>1</sup>	Verhältnis 2007 zu 2010
	Anzahl				in %
Arbeitsplätze Organisationsplan	5.390	5.178	4.912	4.031	- 25,2
Personalstand (Anzahl Personen)	5.249	5.134	4.776	4.653	- 11,4
Personalstand in VBÄ	5.077	4.978	4.628	4.502	- 11,3
	in Mill. EUR				in %
Jährliche Personalausgaben	167,71	168,28	178,14	171,19	+ 2,1

<sup>1</sup> jeweils 31. Dezember

<sup>2</sup> inklusive Garde und Truppenübungsplätze

Quelle: BMLVS

Das BMLVS reduzierte im Organisationsplan (SOLL-Struktur) die Anzahl der systemisierten Arbeitsplätze der Militärkommanden von 2007 bis 2010 um insgesamt 1.359 Arbeitsplätze bzw. 25 %.

Den tatsächlichen Personalstand der Militärkommanden verminderte das BMLVS im gleichen Zeitraum von 5.077 auf 4.502 VBÄ (11,3 %). Dieser lag um 922 VBÄ oder rd. 26 % über der vom Management 2010 ermittelten Obergrenze von 3.580 VBÄ. Die Personalausgaben der Militärkommanden stiegen demgegenüber im Prüfungszeitraum um 2,1 % auf 171,3 Mill. EUR.

27.2 Der RH kritisierte die lange Projektlaufzeit von rund sechs Jahren für die Neustrukturierung der Militärkommanden. Er anerkannte, dass bei der Neustrukturierung der Militärkommanden zwar eine Hierarchieebene eingespart wurde, stellte jedoch fest, dass der Vorschlag des Management ÖBH 2010 um weitere Reduzierung der SOLL-Struktur der Militärkommanden in den Organisationsplänen nicht umgesetzt wurde, so dass diese per 31. Dezember 2010 in Summe einen um 451 VBÄ höheren Personalbedarf aufwiesen.

Der RH stellte kritisch fest, dass die Anzahl der tatsächlich in den Militärkommanden beschäftigten Personen (VBÄ) um 922 Personen bzw. rd. 26 % über der Vorgabe des Management ÖBH 2010 lag. Er empfahl daher dem BMLVS, weitere Einsparungsmöglichkeiten an Personal in den Militärkommanden auf Basis von Aufgabenevaluierungen und -kritik zu erarbeiten.

27.3 *Das BMLVS betonte in seiner Stellungnahme, dass 25,2 % der Arbeitsplätze in der Verwaltung eingespart worden seien.*

## Teilprojekt territoriale Verwaltung – Militärkommanden

27.4 Der RH entgegnete, dass die vom BMLVS ins Treffen geführte Einsparung nur in der SOLL-Struktur vorgenommen wurde und die tatsächliche Einsparung beim Personal der Militärkommanden rd. 11,3 % betrug. Dieser Wert lag um rd. 26 % über der vom Management ÖBH 2010 ermittelten Obergrenze von 3.580 VBÄ. Der RH wiederholte daher seine Empfehlung, weitere Einsparungsmöglichkeiten an Personal in den Militärkommanden auf Basis von Aufgabenevaluierungen und -kritik zu erarbeiten.

Nicht genutzte Einsparungspotenziale bei der Erstellung der Organisationspläne

Schließung von Standorten

28.1 Eine wesentliche Bestimmungsgröße für den Personalbedarf der Militärkommanden stellte die Anzahl und Größe der zu betreibenden Kasernen und Betriebsgebäude dar.

Das Management ÖBH 2010 legte ihren Vorschlägen für die Erstellung der Organisationspläne im Rahmen des Teilprojekts Territoriale Verwaltung die Annahme eines Personalbedarfs von maximal 1.650 VBÄ für den Betrieb von 52 Kasernen und Betriebsgebäuden zugrunde (durchschnittlich rd. 32 VBÄ in den Betriebsstaffeln für den Kasernenbetrieb). Weitere Detailplanungen im Rahmen des Reformprojekts ÖBH 2010 gingen von 61 Kasernen und Betriebsgebäuden mit demselben Personalbedarf für die neue Struktur des ÖBH aus (durchschnittlich rd. 27 VBÄ).

Nach Konsultationen mit den Landeshauptleuten im Frühjahr 2005 wurden sieben zusätzliche Kasernen in der Planung belassen. Aufgrund fehlender Ersatzinfrastruktur konnten weitere 18 Kasernen noch nicht geschlossen werden. Mit Stichtag 26. April 2011 befanden sich 86 Kasernen und Betriebsgebäude und damit um rd. 41 % mehr, als es der Planung mit 61 Kasernen entsprach, in Betrieb.

28.2 Nach Ansicht des RH war das aus militärischen Erwägungen mögliche Einsparungspotenzial an Personal in den Militärkommanden noch nicht ausgeschöpft. Er wies darauf hin, dass sich alleine aufgrund der höheren Anzahl der zu betreibenden Kasernen und Betriebsgebäude rechnerisch ein Personalbedarf für den Kasernenbetrieb von 2.322 VBÄ und damit um 672 VBÄ mehr, als es dem Vorschlag vom Management ÖBH 2010 in Höhe von 1.650 VBÄ entsprach, ergibt.

Der RH empfahl dem BMLVS, die Bemühungen zur Anpassung der Anzahl von Kasernen und Betriebsgebäuden an die militärischen Erfordernisse fortzusetzen.





- 28.3 *Das BMLVS bekräftigte in seiner Stellungnahme das Ziel, die geplante und erarbeitete Zielinfrastruktur zu erreichen bzw. im Rahmen der ressourcenbedingt notwendigen weiteren Reduzierung des ÖBH eine weitere Standortoptimierung zu verfolgen.*

#### Rechtsberater

- 29.1 Die neue Organisationsstruktur für die Militärkommanden sah vor, die dem Militärkommandanten nachgeordneten Arbeitsplätze der Rechtsberater von acht auf 21 durch Verlegung vom Streitkräfteführungskommando bzw. den Brigadekommanden zu erhöhen. Das BMLVS begründete dies mit der Zuständigkeit der Militärkommanden als landesmilitärbehördliches Kompetenzzentrum. Rechtsberatung sollte nunmehr eine „territoriale“ Dienstleistung werden.

Der RH stellte im Rahmen der Gebarungüberprüfung fest, dass 12 der 21 Rechtsberater ihren Dienst nicht auf den zugewiesenen Arbeitsplätzen bei den Militärkommanden, sondern auf den vorherigen Arbeitsplätzen beim Streitkräfteführungskommando bzw. den Brigadekommanden versahen.

Laut BKA erhöhte die Schaffung eines vom Militärkommandanten zu führenden „Kompetenzzentrums“ für Rechtsangelegenheiten die Verantwortlichkeit und damit die Wertigkeit des Arbeitsplatzes des Militärkommandanten. Von der beabsichtigten Abwertung der Arbeitsplätze der Militärkommandanten im Rahmen der Erstellung der Organisationspläne (aufgrund des Verlustes der truppenführenden Aufgaben der Militärkommanden) auf MBO 2 (statt MBO 1) sei daher Abstand genommen worden. Die in MBO 1 eingestuften Militärkommandanten, mit Ausnahme von Vorarlberg und Salzburg, wiesen damit eine höhere Arbeitsplatzwertigkeit als die truppenführenden Brigadekommandanten auf.

- 29.2 Der RH kritisierte die aus sachfremden Motiven erfolgte Organisationsänderung und damit fehlende Organisationsplanwahrheit. Er empfahl dem BMLVS, eine auf die tatsächliche Aufgabenerfüllung abgestimmte Erstellung des Organisationsplans der Militärkommanden vorzunehmen.
- 29.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS wurden bei der Überarbeitung der SOLL-Struktur des ÖBH auch die Organisationspläne der Militärkommanden geprüft und bearbeitet.*

## Teilprojekt territoriale Verwaltung – Militärkommanden

### Militärmusik

30.1 Im März 2005 legte das Management ÖBH 2010 zwei Varianten für die Neustrukturierung der Militärmusik als Teil der Militärkommanden vor. Die erste Variante sah eine Reduktion von neun bestehenden Militärmusikkapellen auf vier mit 150 VBÄ und rd. 170 Soldatenmusiker (Grundwehrdiener und Zeitsoldaten) vor. Mit der zweiten Variante plante das BMLVS neun Militärmusikkapellen mit 161 VBÄ und rd. 320 Soldatenmusiker (Grundwehrdiener und Zeitsoldaten). Im Dezember 2006 entschied der Bundesminister für Landesverteidigung nach Verhandlungen mit den Landeshauptleuten, dass neun Militärmusiken bestehen bleiben und in die Stabskompanien der Militärkommanden eingegliedert werden.

Das im Zuge von Management ÖBH 2010 errechnete Einsparungspotenzial von ca. 2,5 Mill. EUR bis 3 Mill. EUR blieb durch die Auswahl der zweiten Variante unberücksichtigt.

30.2 Der RH kritisierte, dass das BMLVS im Bereich der Militärmusik die Variante mit dem höheren Personalbedarf wählte und mögliche Einsparungspotenziale ungenutzt blieben. Er empfahl dem BMLVS, im Bereich Militärmusik noch bestehende Einsparungsmöglichkeiten zu nutzen.

30.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS sei es bemüht, weiterhin Einsparungen zu erzielen.*

## Weiterer Reformbedarf im Bereich Personalangelegenheiten

### Organisation der Personalangelegenheiten in der Zentralstelle

31.1 Personalangelegenheiten des BMLVS waren auch nach der Zentralstellenorganisation 2008 auf sieben Abteilungen in zwei Sektionen in der Zentralstelle aufgeteilt: In der Sektion III die Generalstabsabteilung für die Personalbewirtschaftung der Generalstabsoffiziere, die Abteilung Personalführung für alle Angelegenheiten der Personalführung im gesamten Ressortbereich und die Abteilung Personalmarketing für die Personalbetreuung der Bediensteten mit Ausnahme des Personals über Stand.

In der Sektion I waren die Angelegenheiten der Personalverwaltung auf vier Abteilungen, nämlich die Personalabteilungen A, B und C und die Abteilung Personal Provider, aufgeteilt.



Weiterer Reformbedarf im Bereich  
Personalangelegenheiten

Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von  
Reorganisationen

Die Personalabteilung B war vorgesetzte Dienstbehörde. Der Leiter der Abteilung unterfertigte die Schriftstücke im Namen des Bundesministers und vertrat das gesamte BMLVS in Personalangelegenheiten gegenüber dem BKA im Rahmen der Verhandlungen, jedoch erst nach vorheriger Genehmigung durch die in der Sektion III angesiedelte Abteilung Personalführung.

Die unterschiedlichen Zuständigkeiten bzw. die Zusammenarbeit der Personalabteilung B und der Personalführung waren in einem eigenen Schnittstellendokument festgelegt. Dennoch kam es zu Verzögerungen in der Aktenbearbeitung zum Nachteil von Bediensteten sowie zu unterschiedlichen Einschätzungen dienstrechtlicher Erfordernisse, und zwar im Einzelnen z.B.

- zu 1,5-jähriger Verzögerung bei Zustimmung zu einem Versetzungsantrag und
- zu jahrelangem Verbleib von Bediensteten auf dienstrechtlich nicht existenten Arbeitsplätzen aufgrund fehlender Einteilung auf systemisierte Arbeitsplätze.

31.2 Der RH stellte fest, dass die Verwaltung der Personalangelegenheiten im BMLVS insgesamt auf sieben Abteilungen in zwei Sektionen aufgeteilt war und die Möglichkeiten zu deren Optimierung im Zuge des Teilprojekts Zentralstellenorganisation nicht ausgeschöpft wurden.

Er empfahl dem BMLVS, zur weiteren Straffung der Verwaltungsstrukturen Personalverwaltung und Personalführung organisatorisch in eine Sektion zusammenzulegen. Damit könnten die Verfahrensdauern verkürzt, unterschiedliche Einschätzungen auf kurzem Wege abgeklärt und Verzögerungen zum Nachteil der Bediensteten vermieden werden.

31.3 *Laut Stellungnahme des BMLVS würde im Rahmen der Anpassung der geltenden Geschäftseinteilung der Zentralstelle auf Basis einer umfassenden Aufgabenkritik eine vertiefte Prüfung der Abläufe und Prozesse erfolgen.*

## Weiterer Reformbedarf im Bereich Personalangelegenheiten

Einführung von befristeten Dienstverhältnissen

**32.1** Aufgrund der auf die gesamte Dienstzeit als Beamte ausgelegten Berufslaufbahnen des militärischen Personals<sup>38</sup> (ausgenommen die KJOP/KPE-Kräfte<sup>39</sup>, ca. 1.000 Soldaten) wechselten Soldaten ab ca. 40 Jahren (vorgesehener Alterskorridor) von der Truppe in die Grundorganisation und verblieben bis zum Pensionsantritt im Personalstand des BMLVS. Im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern war zudem im gesamten öffentlichen Bereich keine bevorzugte Aufnahme von Soldaten nach zeitlich befristeten Dienstverhältnissen vorgesehen.

Dies hatte einerseits negative Auswirkungen auf die Altersstruktur der Bediensteten im BMLVS. Andererseits ergab sich die Notwendigkeit einer entsprechenden Größe der Grundorganisation, um dem militärischen Personal nach Erfüllung der militärischen Aufgaben bei der Truppe einen Arbeitsplatz zur Verfügung stellen zu können.

Die Bundesrepublik Deutschland hingegen beschäftigte rd. 130.000 Soldaten (von insgesamt ca. 250.000) auf Zeit und ca. 58.500 Berufssoldaten. Die Bedarfsdeckung für die Berufsoffiziere erfolgte nach 13-jährigem Dienst als Zeitoffizier im Rahmen einer Bestenauslese, wobei pro Geburtsjahrgang nur bis zu 420 Berufsoffiziere übernommen wurden. Die Förderung der Berufsausbildung erfolgte bereits während (z.B. Absolvierung eines Studiums) oder nach dem befristeten militärischen Dienstverhältnis. Erhebungen für das Jahr 2010 ergaben, dass rd. 90 % der arbeitssuchenden Soldaten in der Bundesrepublik Deutschland wieder in den zivilen Arbeitsmarkt eingegliedert werden konnten. Auch andere Staaten, wie z.B. die Slowakei oder Italien, hatten zeitlich befristete Verträge für militärisches Personal eingeführt.

Bundes-, Landes- und Kommunalbehörden in der Bundesrepublik Deutschland sowie sonstige Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts hatten eine bestimmte Anzahl von Arbeitnehmer- und Beamtenstellen für die Einstellung von Zeitsoldaten nach Ablauf ihrer Verpflichtungszeit mit Eingliederungs- oder Zulassungsschein vorzubehalten. Diese mussten sich um die Stelle bewerben und wurden nur bei Eignung aufgenommen. Eine anderweitige Besetzung der vorgehaltenen Stelle mit zivilen Personen war jedoch ausgeschlossen. 2010 wurden 1.822 Eingliederungs- bzw. Zulassungsscheine ausgestellt, die Erfolgsquote lag bei 80 %.

Die italienischen Streitkräfte z.B. beschäftigten (freiwillig) verpflichtete Soldaten für die Dauer von ein oder vier Jahren („volontari a ferma prefissata di quattro anni“). Nach Ende der Verpflichtungszeit hatten

<sup>38</sup> Lediglich der Einstieg in die Berufslaufbahn (Ausbildungszeit) war zeitlich befristet.

<sup>39</sup> Kräfte für internationale Operationen/Kaderpräsenzenheiten – zeitlich befristete Dienstverhältnisse



Weiterer Reformbedarf im Bereich  
Personalangelegenheiten

BMLVS

Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von  
Reorganisationen

sie u.a. die Möglichkeit, bevorzugt in den öffentlichen Dienst oder bei den Ordnungs- und Sicherheitskräften (Carabinieri, Finanzwache, Militärkorps des Roten Kreuzes, Polizei, Justizwache, Feuerwehr, etc.) aufgenommen zu werden. Bei den Carabinieri sowie der Stadt- und Provinzpolizei waren 100 % der Neuaufnahmen für zeitverpflichtete Soldaten reserviert, im zivilen öffentlichen Dienst 30 %.

- 32.2 Zur weiteren Verringerung der Grundorganisation und Anpassung der Altersstruktur an die militärischen Erfordernisse erachtete der RH Überlegungen bezüglich der Einführung von befristeten Dienstverhältnissen für militärisches Personal (Dienstzeitmodellen) mit einer gleichzeitigen Ausbildung für die zivile Folgeverwendung für zweckmäßig.

Er empfahl daher dem BMLVS, unter Berücksichtigung von Kosten- und Nutzenaspekten Zeitmodelle (Zeitlaufbahnen) für militärisches Personal zu entwerfen und entsprechende Modelle für die bevorzugte Aufnahme von zeitlich befristet aufgenommenen Soldaten im öffentlichen Bereich anzuregen.

- 32.3 *Das BMLVS teilte in seiner Stellungnahme mit, dass hinsichtlich der bevorzugten Übernahme von zeitlich befristet aufgenommenen Soldaten in den öffentlichen Bereich erste kleinere Erfolge erzielt worden seien.*

Ausbildung über  
Bedarf

- 33.1 (1) Das Management ÖBH 2010 traf im Rahmen ihrer Teilprojekte keine Festlegungen über eine Anpassung der Anzahl an militärischen Führungskräften an den verringerten Streitkräfteumfang.

Das BMLVS vergab weiterhin im Rahmen der Berufsoffiziersausbildung jährlich rd. 99 Studienplätze an der Theresianischen Militärakademie und rd. 250 Plätze an der Heeresunteroffiziersakademie zur Ausbildung der Unteroffiziere. Die Anzahl der Absolventen der Theresianischen Militärakademie lag jährlich zwischen 66 und 85 und bei der Heeresunteroffiziersakademie zwischen 106 bis 277 Bediensteten.

## Weiterer Reformbedarf im Bereich Personalangelegenheiten

**Tabelle 10: Absolventen der Theresianischen Militärakademie und der Heeresunteroffiziersakademie**

	2006	2007	2008	2009	2010
Absolventen	Anzahl				
Theresianische Militärakademie	85	66	83	69	71
Heeresunteroffiziersakademie	123	277	179	107	106

Quelle: BMLVS

Die Anzahl der Offiziere und Unteroffiziere entwickelte sich demnach zwischen 2006 und 2011 wie folgt:

**Tabelle 11: Entwicklung der Anzahl der Militärpersonen und Militärpersonen auf Zeit (Offiziere und Unteroffiziere)**

	MBO 1 <sup>1</sup> /MZO 1	MBO 2 <sup>2</sup> /MZO 2	MBUO 1 <sup>3</sup> MZUO 1	MBUO 2 <sup>4</sup> MZUO 2
1. Jänner 2006	480	2.163	7.245	3.281
1. Jänner 2011	533	2.298	7.541	2.647
<b>Differenz</b>	<b>+ 53</b>	<b>+ 135</b>	<b>+ 296</b>	<b>- 634</b>

<sup>1</sup> MBO 1 (Grundlaufbahn z.B. Generalstabsoffizier einer Brigade, Funktionsgruppe 9 z.B. Chef des Generalstabes)

<sup>2</sup> MBO 2 (Grundlaufbahn z.B. Sicherheitsoffizier Luftzielschießen, Funktionsgruppe 9 z.B. Kommandant Heereslogistikzentrum Wien)

<sup>3</sup> MBUO 1 (Grundlaufbahn z.B. Kommandant Aufklärungsgruppe, Funktionsgruppe 7 z.B. Kommandant Luftraumbeobachtungsdienst)

<sup>4</sup> MBUO 2 (Grundlaufbahn z.B. Kommandant Spürtrupp, Funktionsgruppe 2 z.B. Kommandant Kampfpanzer)  
Die Anzahl der Militärpersonen auf Zeit lag bei den Offizieren zwischen 16 und 63 Personen.

Quelle: BMLVS

Die Anzahl der Militärberufsoffiziere sowie der Militärpersonen auf Zeit der Verwendungsgruppen 1 und 2 (MBO 1/MZO 1) sowie der Unteroffiziere der Verwendungsgruppe 1 stieg um insgesamt 484 Vollzeitbeschäftigte, während sich die Anzahl der Unteroffiziere der Verwendungsgruppe 2 um insgesamt 634 VBÄ verminderte.

(2) In der Schweiz bezifferte die militärische Führung das Potenzial für Offiziere gemäß Erfahrungswerten mit rd. 5 % der Schweizer Armeeangehörigen (Schweizer Armeebericht 2010).



Weiterer Reformbedarf im Bereich  
Personalangelegenheiten

BMLVS

Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von  
Reorganisationsen

Der Anteil der Berufsoffiziere (MBO 1 und MBO 2) sowie der Milizoffiziere betrug in der SOLL-Struktur (Organisationsplan) der gesamten österreichischen Streitkräfte<sup>40</sup> per 31. Dezember 2010 hingegen insgesamt 11,9 %.

- 33.2 Der RH bemängelte die fehlende Reduktion der militärischen Führungsstrukturen im Rahmen der Umsetzung der Reform ÖBH 2010. Er kritisierte, dass die Aufnahme- und Absolventenzahlen der beiden Akademien jährlich konstant gehalten wurden und sich dadurch die Anzahl der Militärpersonen (inkl. Militärpersonen auf Zeit) der höchsten drei Verwendungsgruppen um insgesamt 484 Vollzeitbeschäftigte erhöhte.

Der RH empfahl dem BMLVS, auf eine anteilmäßige Verringerung der höherwertigen Arbeitsplätze im militärischen Bereich zu achten und langfristig ein ausgeglichenes Verhältnis der Führungsfunktionen, angepasst an die Größe der Streitkräfte, festzulegen. Dazu wäre rechtzeitig für eine entsprechende Anpassung der Aufnahmekontingente an beiden Ausbildungsakademien zu sorgen.

- 33.3 *Das BMLVS teilte in seiner Stellungnahme mit, dass seit 2011 die Offiziersaufnahmequoten verringert worden seien.*

Reduzierung der  
Personalausgaben

- 34.1 (1) Die Bundesregierung gab im Rahmen der Haushaltsrechtsreform den Ressorts neben der höchstzulässigen ausgabenwirksamen Personalkapazität auch Budgetgrenzen über einen vierjährigen Zeitraum vor. Zur Rückführung des Defizits waren für das BMLVS folgende Budgetobergrenzen (Ausgabenobergrenzen auf Ebene der Untergliederung) einzuhalten:

Budget BMLVS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	in 1.000 EUR								
Bundesfinanzgesetz	2.250.273	2.037.399	2.216.570	2.250.056	2.186.100				
Bundesfinanzrahmengesetz						2.240.344	2.167.835	2.168.327	2.099.000

Quellen: Bundesfinanzgesetz und Bundesfinanzrahmengesetze

<sup>40</sup> = Heeresgliederung Mobilitätsorganisation; der Umfang der österreichischen Streitkräfte betrug in der SOLL-Struktur per 31. Dezember 2010 insgesamt 56.178 Arbeitsplätze

## Weiterer Reformbedarf im Bereich Personalangelegenheiten

Die Personalausgaben des BMLVS im Jahr 2010 in Höhe von rd. 1,1 Mrd. EUR betragen bereits jetzt rd. 51 % des 2015 verfügbaren Budgets. Im Vergleich dazu belief sich der Anteil der Personalausgaben des militärischen Bereichs am Gesamtbudget in der Schweiz und in Finnland auf rd. 30 %. In Belgien betragen die Personalkosten aktuell 55 % der Verteidigungsaufwendungen, in Ungarn galt der derzeitige Anteil von 42 % als hoch.

Intern prognostizierte das BMLVS einen Sachaufwand (Investitions- und Betriebsaufwand) für 2013 in Höhe von 1,2 Mrd. EUR. Das BMLVS reduzierte 2011 erstmals ihre internen Personalstandsziele unter die VBÄ-Zielwerte der Bundesregierung und verringerte die Aufnahmekontingente.

(2) Bei der Prüfung der Bezugsbestandteile stellte der RH fest, dass das BMLVS an das gesamte militärische Personal, ungeachtet ob es bei der Truppe oder in der Grundorganisation eingesetzt war, eine Truppendienstzulage ausbezahlt. Im Jahr 2010 erhielten durchschnittlich 17.142 Personen eine Truppendienstzulage überwiesen. Die Ausgaben dafür betragen insgesamt rd. 9,3 Mill. EUR, davon für die Militärpersonen in der Grundorganisation rd. 4,4 Mill. EUR.

Die Aufwendungen des BMLVS für Überstundenleistungen betragen im Jahr 2010 rd. 31 Mill. EUR, die Aufwendungen für den sog. „Verlängerter Dienstplan“ bzw. „41. Stunde“ insgesamt rd. 16,2 Mill. EUR.

(3) Die Personalausgaben des BMLVS entwickelten sich im Vergleich zu den Personalständen folgendermaßen:

Tabelle 13: Bedienstete und Personalausgaben					
	2007	2008	2009	2010	Verhältnis 2007 zu 2010
	Anzahl				in %
Personal gesamt (Personen) per 31. Dezember <sup>1)</sup>	24.613	24.499	24.491	23.993	- 2,5
	in Mill. EUR				in %
Summe Personalausgaben <sup>2)</sup>	978,41	1.026,65	1.045,03	1.067,98	+ 9,2
	in EUR				in %
Personalausgaben pro Kopf	39.752	41.906	42.670	44.512	+ 12

<sup>1)</sup> Untergliederungen 0, 7 und 8, inkl. Zeitsoldaten und Sportangelegenheiten

<sup>2)</sup> inkl. Zeitsoldaten und Sportangelegenheiten, UT 0, UT 7 und UT 8; die Auswertungen aus dem PM-SAP Managementinformationssystem werden nach Gebührllichkeit erstellt und rückwirkend geändert. Unterschiede zur Haushaltsverrechnung ergeben sich v.a. im Bereich der Reiserechnungen und Überstundenabrechnung.

Quellen: BMLVS, BKA (Abfragedatum 1. April 2011)





Weiterer Reformbedarf im Bereich  
Personalangelegenheiten

Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von  
Reorganisationen

Die Personalausgaben stiegen im Überprüfungszeitraum im Vergleich zu der um 615 Personen (2,5 %) verringerten Anzahl der Bediensteten um rd. 89,6 Mill. EUR (9,2 %), die Personalausgaben pro Kopf (Personalstand per 31. Dezember) um rd. 12 %.

**34.2** Der RH wies darauf hin, dass der Umfang der Personalstandsreduktion im BMLVS bislang nicht ausreichte, um die Personalkostensteigerungen auszugleichen. Auf Basis der budgetären Vorschau bis 2015 wäre daher eine weitere Reduktion des Anteils der Personalausgaben zu den Sachausgaben erforderlich.

Für weitere Einsparungen empfahl der RH dem BMLVS, den Zulagenkatalog z.B. im Hinblick auf die Truppendienstzulage auf weitere Einsparungsmöglichkeiten zu untersuchen und zu prüfen, ob durch Einsatz von Personal über Stand die Überstunden reduziert werden könnten.

**34.3** *Laut Stellungnahme des BMLVS werde es weitere Einsparungsmöglichkeiten im Rahmen der Bearbeitungen des Stabilitätspakets prüfen.*

## Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

35 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen an das BMLVS hervor:

(1) Die Teilprojekte Zentralstellenorganisation und Territoriale Verwaltung wären zu evaluieren, um den noch anstehenden Reformbedarf für diese Teilbereiche abschätzen zu können. (TZ 2)

(2) Bei zukünftigen Reformen wäre der Gesamtumfang geplanter Personaleinsparungen auf Basis von Aufgabenevaluierungen und -kritik zu erarbeiten. (TZ 3)

(3) Die Personalstandsziele künftiger Verwaltungsreformprojekte wären an die Vorgaben der Bundesregierung anzupassen. (TZ 4)

(4) Der Umfang des Organisationsplans wäre an die Vorgaben der Personalstandsziele der Bundesregierung anzupassen. (TZ 8)

(5) Der getrennte Ausweis in systemisierte und nicht systemisierte Arbeitsplätze wäre als zweckmäßiges Mittel der Personalbewirtschaftung beizubehalten. (TZ 7)

(6) Sämtliche Maßnahmen zur Reintegration von Personal über Stand auf systemisierte Arbeitsplätze sollten forciert betrieben werden, um deren Anzahl zu verringern. (TZ 7)

(7) Projektbezogene Kosten wären als wesentliche Parameter für die Evaluierung von Aufwand und Nutzen vollständig zu erheben. Die Bemühungen hinsichtlich verwendungsgruppenkonformer Personalüberleitungen wären zu erhöhen und die Währungsbestimmungen restriktiver anzuwenden. (TZ 10)

(8) Die Abteilung Personal Provider wäre umfassender ins Personalbesetzungsverfahren einzubinden und das Personal über Stand wäre prioritär zu berücksichtigen. (TZ 17)

(9) Die Aufgabenfelder der Abteilung Personalmarketing und jene der Abteilung Personal Provider in den Militärkommanden wären auf mögliche Zusammenarbeitsfelder zu untersuchen. Mögliche Synergien bei der Betreuung und Vermittlung von Bediensteten wären zu nutzen. (TZ 13)

**Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von  
Reorganisationen**

(10) Die individuelle Mobilität der Bediensteten wäre zu fördern und die Zugriffsmöglichkeiten der Bediensteten des BMLVS auf elektronische Plattformen mit internen und externen Stellenangeboten wären auszuweiten. (TZ 13)

(11) Das Aufgabenfeld der Abteilung Personal Provider wäre nach Abschluss der Reformmaßnahmen ÖBH 2010 zu evaluieren. (TZ 13)

(12) Im Rahmen der Personalbesetzungen wäre auf eine entsprechende Förderung der weiblichen Bediensteten, vor allem im Hinblick auf deren geringen Anteil im militärischen Bereich, zu achten. (TZ 14)

(13) Die Möglichkeit der Hausaufenthalte für Personal über Stand wäre einzustellen und allen betroffenen Bediensteten wäre eine entsprechende Tätigkeit im BMLVS zuzuweisen. (TZ 15)

(14) Das bestehende oder zukünftige Personal über Stand wäre bei den Personalaufnahmen zu berücksichtigen und keine Mitarbeiter auf nicht systemisierte Arbeitsplätze aufzunehmen. (TZ 18)

(15) Die Bemühungen um weitere Ressortvereinbarungen für den ressortübergreifenden Transfer von Bediensteten wären zu verstärken und eine ressortübergreifende Vorgangsweise bei Personalaufnahmen mit einer vorgängigen verpflichtenden Prüfung, ob in anderen Ressorts geeignetes Personal zur Verfügung steht, wäre anzuregen. (TZ 19)

(16) Bei künftigen Personalmaßnahmen wären die Dienststellenvorgesetzten anzuweisen, die interne Kommunikation mit den Bediensteten zeitgerecht durchzuführen und die konkrete dienstliche Verwendung jedem Bediensteten transparent und nachvollziehbar darzulegen. (TZ 21)

(17) Es wäre zu erheben, ob das Angebot an Schulungen und Weiterbildungen auf den Bedarf und die Bereitschaft des Personals über Stand sowie auf mögliche Einteilungsmöglichkeiten auf systemisierte Arbeitsplätze abgestimmt ist. Spezifische Schulungs- bzw. Weiterbildungsleitlinien wären weiters zu erarbeiten. (TZ 22)

(18) Im Rahmen einer Supervision der Betreuer der Abteilung Personal Provider wäre zu erarbeiten, wie die individuelle Mobilitätsbereitschaft der Bediensteten auf nicht systemisierten Arbeitsplätzen ohne zugewiesener Tätigkeit gefördert werden kann. (TZ 23)

## Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

- (19) Projekte zur Redimensionierung der Verwaltungsstrukturen wären auf Basis einer Aufgabenkritik mit konkreten Personalstandszielen auszustatten. (TZ 24)
- (20) Eine vertiefte Prüfung der Abläufe und Schnittstellen zwischen Zentralstelle und nachgeordneten Bereichen wäre im Hinblick auf eine straffe Verwaltungsorganisation vorzunehmen. (TZ 25)
- (21) Weitere Einsparungsmöglichkeiten an Personal in den Militärkommanden wären auf Basis von Aufgabenevaluierungen und -kritik zu erarbeiten. (TZ 27)
- (22) Eine auf die tatsächliche Aufgabenerfüllung abgestimmte Richtigstellung des Organisationsplans der Militärkommanden wäre vorzunehmen. (TZ 29)
- (23) Die Bemühungen zur Anpassung der Anzahl von Kasernen und Betriebsgebäuden an die militärischen Erfordernisse wären fortzusetzen. (TZ 28)
- (24) Im Bereich der Militärmusik wären weitere Einsparungsmöglichkeiten zu nutzen. (TZ 30)
- (25) Personalverwaltung und Personalführung wären organisatorisch in eine Sektion zusammenzulegen. (TZ 31)
- (26) Zeitmodelle (Zeitlaufbahnen) für Soldatendienstverhältnisse wären einzuführen sowie unter Berücksichtigung von Kosten- und Nutzenaspekten wären entsprechende Modelle für die bevorzugte Aufnahme von zeitlich befristet aufgenommenen Soldaten im öffentlichen Bereich anzuregen. (TZ 32)
- (27) Langfristig wäre ein ausgeglichenes Verhältnis der militärischen Führungskräfte angepasst an die Größe der Streitkräfte festzulegen und rechtzeitig für eine entsprechende Anpassung der Aufnahmekontingente an beiden Ausbildungsakademien zu sorgen. (TZ 33)
- (28) Der Zulagenkatalog wäre insbesondere im Hinblick auf die Truppendienstzulage auf weitere Einsparungsmöglichkeiten zu untersuchen und es wäre zu prüfen, ob durch Einsatz von Personal über Stand Überstunden reduziert werden könnten. (TZ 34)



# **Bericht des Rechnungshofes**

## **Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung**



## Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis .....	236
Abkürzungsverzeichnis .....	238
Glossar .....	240

BMVIT

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für  
Verkehr, Innovation und Technologie

## Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

KURZFASSUNG .....	243
Prüfungsablauf und –gegenstand .....	252
Konzept der intermodalen Vernetzung .....	252
Güterverkehr in Österreich: Modal Split zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße .....	253
Anteile des intermodalen Güterverkehrs .....	257
Zweckmäßigkeit des intermodalen Verkehrs: Stärken–Schwächen–Analyse .....	258
Vorgaben und Strategien der EU .....	261
Strategien des Bundes .....	264
Multimodale Terminals in Österreich .....	266
Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich .....	270
Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF) .....	283
Förderprogramme der EU .....	303
Zusammenfassung Förderung des multimodalen Verkehrs .....	308
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen .....	313

ANHANG

Anhang (Tabelle 1 bis 3) .....	317
--------------------------------	-----

# Tabellen Abbildungen



## Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Modal Split der Gesamtverkehrsleistung im Güterverkehr in Österreich 2009	253
Abbildung 2:	Güterverkehrsaufkommen auf den österreichischen Hauptverkehrsachsen: Anteile Straße/Schiene/Wasserstraße	254
Abbildung 3:	Modal Split der Gesamtverkehrsleistung im Güterverkehr in Österreich	255
Abbildung 4:	Modal Split der Verkehrsleistung (Netto-Tonnen-km) europäischer Staaten im Güterverkehr (2008, EU-Statistik)	256
Abbildung 5:	Anteile des intermodalen Verkehrs an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in Österreich 2009	258
Tabelle 1:	Vergleich grundlegender Systemeigenschaften der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße	259
Abbildung 6:	Terminalstandorte in Österreich	267
Tabelle 2:	Überblick – gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr	270
Tabelle 3:	GWL-Güterverkehr, Entwicklung ausbezahlter Abgeltungen	272
Tabelle 4:	GWL-Güterverkehr, Entwicklung des Aufkommens bzw. der Verkehrsleistung	272
Abbildung 7:	Mitteinsatz je Sendungsaufkommen, Vergleich UKV und RoLa	275
Tabelle 5:	Übersicht: Anschlussbahn- und Terminalförderung	284
Tabelle 6:	Anschlussbahn- und Terminalförderung	285
Tabelle 7:	Anschlussbahn- und Terminal-Förderung: von BMVIT und KLIEN ausbezahlte Mittel	287





# Tabellen Abbildungen

Tabelle 8:	Überblick – Zuschüsse des Bundes zur Errichtung der Schieneninfrastruktur auf Terminals _____	290
Tabelle 9:	Terminals: Investitionen in die ÖBB-Schieneninfrastruktur _____	291
Tabelle 10:	Überblick – Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr _____	292
Tabelle 11:	Förderzahlungen des Innovationsförderprogramms Kombiniertes Güterverkehr _____	293
Tabelle 12:	Überblick – ERP-Verkehrsprogramm _____	295
Tabelle 13:	Kredite und Barwerte des ERP-Verkehrsprogramms _____	296
Tabelle 14:	Überblick – I2V Forschungsförderung _____	297
Tabelle 15:	Zahlung von I2V Forschungsfördermitteln für intermodale Projekte _____	298
Tabelle 16:	Überblick – Pilotprogramm Wasserstraße Donau _____	299
Tabelle 17:	Überblick – Programm Marco Polo _____	304
Tabelle 18:	Österreichischer Anteil Programm Marco Polo _____	305
Tabelle 19:	EFRE: kofinanzierte Projekte – budgetierte Gesamtprojektkosten _____	307

# Abkürzungen



## Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
Anm.	Anmerkung
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ATF	Anschlussbahn- und Terminalförderung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BHG	Bundshaushaltsgesetz
BM...	Bundesministerium...
BMF	für Finanzen
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
d.h.	das heißt
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
ERP	European Recovery Program
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FFG	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
i.d.F.	in der Fassung
i.d.R.	in der Regel
inkl.	inklusive
ITE	Intermodale Transporteinheit
k.A.	keine Angabe
KFG	Kraftfahrergesetz
Kfz	Kraftfahrzeug
KfzStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
KLIEN	Klima- und Energiefonds
km	Kilometer



# Abkürzungen


LKW	Lastkraftwagen
m	Meter
Mill.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NAP	Nationaler Aktionsplan
NO <sub>x</sub>	Stickstoffoxide
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RCA AG	Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RoLa	Rollende Landstraße
RoRo	Roll-on Roll-off
SCHIG	Schieneninfrastrukturdienstleistungsgesellschaft mbH
t	Tonne(n)
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
tkm	Tonnenkilometer (Tonnen mal Kilometer)
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
UKV	unbegleiteter kombinierter Verkehr
USt	Umsatzsteuer
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
z.B.	zum Beispiel

# Glossar



## Glossar

Absatzgesellschaft	Verkehrsunternehmen, die für ihre Kunden Verkehrsleistungen im Personen- oder Güterverkehr durchführen; in der ÖBB-Unternehmensgruppe: ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG
Anschlussbahn	Nicht-öffentliche Eisenbahnanlagen, die dem angeschlossenen Unternehmen den direkten Zugang ins öffentliche Schienennetz ermöglichen; damit können Güter direkt von Haus zu Haus – ohne Wechsel des Verkehrsträgers – transportiert werden. Die Gleisanlage steht i.d.R. bis zur Anschlussweiche im Eigentum des Unternehmens.
Begleiteter kombinierter Verkehr (BKV)	Beim begleiteten kombinierten Verkehr (auch Huckepackverkehr genannt) werden ganze LKW-Züge auf Niederflurwagons (RoLa) oder auf ein Schiff (schwimmende Landstraße, RoRo) geladen und einen Teil des Transportweges mit der Bahn oder dem Schiff transportiert. Der LKW wird bei der RoLa i.d.R. vom Fahrer begleitet, der in einem eigenen Liegewagen mit dem Güterzug mitfahren kann.
Gigaliner	auch „long and heavy vehicle“; überschwere (Gesamtgewicht bis zu 60 t) und/oder überlange (Länge bis zu 25,25 m) LKW
Intermodale Transporteinheit	Behälter (Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger), der für den intermodalen Verkehr geeignet ist
Intermodaler Verkehr	Gütertransport, der auf mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsträgern abgewickelt wird und bei dem die Ware in genormten Behältern (z.B. Container oder LKW) transportiert wird: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unbegleiteter kombinierter Verkehr (genormte Container)</li> <li>- Begleiteter kombinierter Verkehr (LKW auf Bahn: RoLa oder auf Schiff: RoRo)</li> </ul>

Kombinierter Verkehr	Intermodaler Verkehr, bei dem der Hauptteil des Transportweges per Bahn oder Schiff zurückgelegt wird und der Weg auf der Straße damit so kurz wie möglich gehalten wird.
Modal Split	Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Transportmittel („Modalität der Verkehrsträger“ z.B. LKW, Bahn, Schiff).
Multimodaler Verkehr	Gütertransport, der auf mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsträgern (Straße-Schiene oder Straße-Wasser) abgewickelt wird: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unbegleiteter kombinierter Verkehr (genormte Container)</li> <li>- Begleiteter kombinierter Verkehr (LKW auf Bahn: RoLa oder auf Schiff: RoRo)</li> <li>- Transport von Schüttgütern, Flüssigkeiten sowie Palettenwaren (Stückgüter)</li> </ul>
Rollende Landstraße (RoLa)	Transport von LKW auf der Schiene
Roll-on, Roll-off (RoRo)	Transport von LKW auf dem Schiff
Sendungsaufkommen	Anzahl der beförderten Sendungen (ITE) bzw. Gewicht der beförderten Güter (TEU)
Unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV)	Beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (auch Behälterverkehr genannt) werden nur die genormten Behälter (z.B. Container oder LKW-Sattelanhänger) verladen und transportiert. Die Verladung der Container erfolgt an Terminals. Die Container werden nicht vom LKW-Fahrer begleitet.
	
Unimodaler Verkehr	Gütertransport, der auf einem einzigen Verkehrsträger (Straße oder Schiene oder Wasser) abgewickelt wird.
Verkehrsleistung	Die Verkehrsleistung verknüpft das Verkehrsaufkommen mit den zurückgelegten Kilometern (z.B. tkm).



## Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

### Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

Die auf Bundesebene für intermodalen Güterverkehr eingesetzten Mittel in Höhe von jährlich rd. 400 Mill. EUR entfielen fast ausschließlich auf die Unterstützung des Schienenverkehrs. Die Wasserstraße hatte im intermodalen Verkehr in Österreich kaum Bedeutung; das Hauptprogramm des Bundes zur Stärkung des Güterverkehrs auf der Wasserstraße Donau trug bislang nicht zur Verkehrsverlagerung bei.

Die wichtigste Maßnahme des BMVIT zur Unterstützung intermodaler Verkehre (Abgeltung von Gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Kombinierten Güterverkehr auf der Schiene) war kaum nachfragestimulierend und damit wenig treffsicher. Vergleichende Analysen zur Kosten-Nutzen-Relation der verschiedenen Maßnahmen fehlten; auch war die Wirksamkeit vieler Maßnahmen hinsichtlich der Verlagerung von Verkehrsströmen auf Schiene und Wasserstraße (und damit hinsichtlich der Erreichung der Verlagerungsziele des Bundes) nicht geklärt.

#### KURZFASSUNG

##### Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war es, die Strategien und Maßnahmen des Bundes (Förderprogramme, Infrastrukturzuschüsse und ordnungspolitische Begleitmaßnahmen) hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit zur Erreichung eines nachhaltigen Güterverkehrs zu beurteilen. Im Zentrum stand der aktuelle und potenzielle Beitrag intermodaler Transportketten zu einer Güterbeförderung, die sowohl hinsichtlich der internen als auch der externen Kosten effizient ist. (TZ 1)

**Kurzfassung****Begriff und Konzept der intermodalen Vernetzung**

Bei multimodalen bzw. intermodalen<sup>1</sup> Transporten werden mindestens zwei unterschiedliche Verkehrsträger (z.B. Straße und Schiene) in Anspruch genommen.

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung und der Europäischen Union (EU) zielt darauf ab, Güter im Sinne der Nachhaltigkeit mit dem aus volkswirtschaftlicher Sicht jeweils effizientesten Verkehrsträger zu transportieren; d.h., jenen Verkehrsträger zu wählen, der ein bestimmtes Gut mit möglichst geringen internen (Produktionskosten) und externen Kosten (CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß, Lärmemissionen, Unfallhäufigkeit) transportiert. Dies bedeutet in vielen Fällen, Güter nicht (nur) auf der Straße (LKW) zu transportieren, sondern den Transportweg (zumindest teilweise) auf die Schiene (Bahn) oder die Wasserstraße (Schiff) zu verlagern, um die spezifischen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger besser nutzen zu können. (TZ 2)

**Zweckmäßigkeit des intermodalen Verkehrs**

Intermodale Transportketten sind wegen des notwendigen Güterumschlags (allenfalls auch Zwischenlagerung) logistisch deutlich aufwändiger als der Transport mit nur einem Verkehrsträger (unimodaler Verkehr) und setzen eine spezifische Umschlagsinfrastruktur (Terminals) voraus. Der administrative und zeitliche Aufwand des Umschlags sowie die Kosten für Infrastruktur und Betrieb von Terminals machen den multimodalen Verkehr nur dann zweckmäßig, wenn:

- ein unimodaler Transport mit Bahn oder Schiff mangels entsprechender Anbindung nicht möglich ist;
- der Hauptlauf der Güter auf der Bahn bzw. auf dem Schiff eine gewisse Mindestdistanz (rd. 300 km) erreicht, so dass der notwendige Warenumschlag zeitlich und kostenmäßig nicht ins Gewicht fällt;
- eine regelmäßige Verkehrsleistung auf der betreffenden Wegstrecke nachgefragt wird, so dass sich die Investitionen in Umschlagsanlagen rentieren können. (TZ 7)

<sup>1</sup> Der Unterschied liegt in der Normung der Transportbehälter (siehe Glossar); in weiterer Folge werden diese Begriffe im Regelfall synonym verwendet.



**Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung****Ist-Situation des Güterverkehrs in Österreich und im EU-Vergleich**

In Österreich wurden im Jahr 2009 (nationale Statistik, BMVIT) rd. 67 % der Verkehrsleistung im Gütertransport auf der Straße, rd. 29 % auf der Schiene und rd. 4 % auf der Wasserstraße erbracht. Im I:U-Vergleich wies Österreich im Jahr 2008 mit 59 % (europäische Statistik) den viertniedrigsten Modal Split-Anteil der Straße auf. (TZ 3, 4, 5)

Eine genauere Analyse zeigte, dass die Transportleistung auf der Wasserstraße auf einem bereits sehr geringen Ausgangsniveau im Jahr 2000 (rd. 2 Mrd. tkm) stagnierte, während die Transportleistung auf der Schiene in den letzten zehn Jahren (2000 bis 2009) um rd. 4 % (Jahr 2000: 16,60 Mrd. tkm, Jahr 2009: 17,30 Mrd. tkm) und auf der Straße um rd. 15 % (Jahr 2000: 31,60 Mrd. tkm, Jahr 2009: 36,40 Mrd. tkm) zulegte. (TZ 4)

Der Anteil des intermodalen Verkehrs an der gesamten Güterverkehrsleistung in Österreich betrug rd. 7 %. Davon entfielen

- gut drei Viertel auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV; d.h. Containerverkehr) und
- rund ein Viertel auf die Rollende Landstraße (RoLa; d.h. gesamter LKW wird auf dem Zug transportiert). (TZ 6)

Die Wasserstraße hatte im intermodalen Verkehr in Österreich kaum Bedeutung; sie stellt lediglich auf dem Donau-Korridor eine alternative Transportmöglichkeit zu Straße und Schiene dar. (TZ 6)

**Strategien**

Der Bund bekannte sich im Regierungsprogramm 2008 bis 2013 zur Optimierung des Verkehrssystems durch eine sinnvolle intermodale Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger und eine Attraktivierung von Schiene und Wasserstraße. Das Ausmaß der angestrebten Verkehrsverlagerung hin zur Schiene und Wasserstraße war nicht quantifiziert. Dies wäre aber zweckmäßig, um die operative Umsetzung der Verkehrsverlagerung zu unterstützen. Die sich zur Zeit der Gebarungsüberprüfung abzeichnenden Umfeldentwicklungen widersprachen dem Verlagerungsziel des Bundes. (TZ 10)

**Kurzfassung****Transportknotenpunkte – Terminals in Österreich**

Terminals stellen Knotenpunkte in inter- und multimodalen Transportsystemen dar, die eine Zugangsmöglichkeit vom Straßengüterverkehr zum Schienengüterverkehr und/oder der Wasserstraße schaffen. (TZ 11)

Österreich verfügte (Ende 2010) mit über 17 Terminals für den UKV, fünf Terminals für die RoLa und vier Hafenterminals flächendeckend über eine adäquate Anzahl an Terminals. Die im Terminalkonzept des Bundes aufgezeigte voraussichtliche Bedarfsentwicklung war mit den im ÖBB-Rahmenplan 2011 bis 2016 vorgesehenen Terminalerweiterungen weitgehend abgedeckt. (TZ 11, 12, 13)

**Förderung und Finanzierung des intermodalen Verkehrs – Schwerpunkte und Wirkungen**

In Österreich bestanden insgesamt sieben Förderprogramme (bzw. Finanzierungsmaßnahmen), bei denen die Unterstützung intermodaler Verkehre im Zentrum der Maßnahmen stand. Die Unterstützung intermodaler Verkehre erfolgte überwiegend durch das BMVIT bzw. mit Mitteln des BMVIT; daneben führten auch der KLIEN sowie der ERP-Fonds je ein Förderprogramm mit überwiegender intermodaler Komponente durch. (TZ 36)

Darüber hinaus gab es eine Reihe weiterer Förderprogramme, die ebenfalls – wenn auch in weit geringerem Umfang – Intermodalität unterstützen. (TZ 36)

Von den in den Jahren 2006 bis 2010 in Österreich auf Bundesebene für intermodalen Güterverkehr zur Verfügung gestandenen Mitteln in Höhe von jährlich rd. 400 Mill. EUR entfielen

- rd. 82 % auf die Förderung des Betriebs der Eisenbahnverkehrsunternehmen im intermodalen Güterverkehr,
- rd. 14 % auf die Förderung von Anlagen, insbesondere Terminals,
- rd. 4 % auf Innovationsförderungen und
- 0,20 % auf die Wasserstraße Donau (vgl. Anhang-Tabelle 1).

Die Förderungen des Bundes waren fast ausschließlich auf die Schiene gerichtet. (TZ 36)

## Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

Dies stand in einem Spannungsverhältnis zur im Regierungsprogramm festgelegten Strategie, die beim Verlagerungsziel keine Priorisierung zwischen Schiene und Wasserstraße vornahm. Insgesamt floss der Großteil der Fördermittel in bestehende Strukturen und nur ein relativ geringer Anteil in Forschung und Innovation. (TZ 36)

Für viele Förderprogramme und nahezu 100 % der eingesetzten Fördermittel lagen Evaluierungen vor. Eine gesamthafte Analyse der Wirkungen der Maßnahmen des Bundes hinsichtlich des Verlagerungsziels (Abschätzen der Verlagerungswirkung je eingesetztem Euro für die verschiedenen Maßnahmen und insbesondere auch hinsichtlich der Zielsetzung einer sinnvollen intermodalen Verknüpfung) hatte das BMVIT jedoch nicht vorgenommen. (TZ 37)

### Förderungen und Finanzierungen des intermodalen Verkehrs – Maßnahmen

Der Bund förderte/finanzierte eine Reihe von Maßnahmen, die überwiegend der Unterstützung des intermodalen Verkehrs dienten: (TZ 14 bis 31)

– Abgeltung Gemeinwirtschaftlicher Leistungen (GWL) im kombinierten Verkehr:

Das BMVIT gewährte den befördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen für Transporte im UKV (Container) und auf der RoLa Abgeltungen, um jene Kosten auszugleichen, die nicht durch Tariferlöse am Markt gedeckt werden. Die Abgeltung der GWL im kombinierten Verkehr stellte im überprüften Zeitraum im Jahresdurchschnitt mit 63,85 Mill. EUR die betragsmäßig größte Unterstützung intermodaler Verkehre dar. (TZ 14)

Die Beauftragung und Abgeltung der GWL im Güterverkehr entsprach nicht den EU-rechtlich gebotenen Anforderungen hinsichtlich der Offenlegung von Leistung und Gegenleistung. (TZ 18)

Analysen des BMVIT zeigten, dass das Fördersystem im UKV kaum nachfragestimulierend und wenig treffsicher war und damit Mitnahmeeffekte begünstigte. Die Zuschüsse des Bundes für den UKV stiegen zwischen 2006 und 2010 um 54 % an, während das Sendungsaufkommen bloß um 14 % zulegen konnte. (TZ 15, 17, 18)

## Kurzfassung

Die Unterstützung der Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene mittels der RoLa war im Vergleich zum UKV teuer (für ein vergleichbares Sendungsaufkommen etwa dreimal so hohe Zuschüsse des Bundes wie beim UKV). (TZ 16)

Das BMVIT war seit 2009 bemüht, Grundlagen für eine zweckmäßige Neuregelung des Abgeltungssystems zu gewinnen. (TZ 17, 18)

- Zuschüsse des Bundes zur Errichtung der Schieneninfrastruktur auf Terminals:

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte in den Jahren 2006 bis 2010 rd. 49,20 Mill. EUR in die Errichtung bzw. Erweiterung der Schieneninfrastruktur multimodaler Terminals (Erweiterung des Terminals Wien Hafen Freudenau, die Baureifmachung des Terminals Wien Inzersdorf und die Erweiterung des Terminals Wörgl). Seit 2007 leistete der Bund dafür Zuschüsse im Ausmaß von 70 % der Projektkosten. (TZ 25)

Für die Rahmenplanperiode 2011 bis 2016 sind weitere Investitionen im Ausmaß von rd. 303,70 Mill. EUR geplant (Terminals Wien Inzersdorf, Wels, Wörgl und Wolfurt). (TZ 25)

- Terminalförderung durch das BMVIT und den KLIEN:

Die Terminal-Förderprogramme von BMVIT und KLIEN verfolgten im Wesentlichen die gleichen Zielsetzungen; auch Fördergegenstände und -kriterien glichen einander weitgehend. Die Vorbereitungen der Förderentscheidungen und die Förderungen erfolgten über verschiedene Stellen. Im Jahr 2010 beschloss das BMVIT, die Abwicklung der beiden Förderprogramme zusammenzulegen. (TZ 20)

Obwohl die Terminalförderung bereits seit dem Jahr 2006 bestand, war sie von den Förderwerbern bis zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung nur in vier Fällen in Anspruch genommen worden. Das Ziel der Förderung, Terminals mit diskriminierungsfreiem Zugang zu schaffen, wurde damit nicht erreicht. Das BMVIT und der KLIEN hatten die Gründe und die verkehrspolitischen Konsequenzen der schwachen Inanspruchnahme der Terminalförderung nicht untersucht. Nach Ansicht des RH war die schwache Inanspruchnahme dadurch mitbedingt, dass die Anschlussbahnförderung für potenzielle Terminalbetreiber eine Förderalternative darstellte, bei der die Öffnung für Dritte nicht erforderlich war. (TZ 20 bis 24)

## Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

### – Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr:

Das Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr war eines der wenigen Programme, das direkt den Einsatz von innovativen Technologien im multimodalen Güterverkehr förderte. (TZ 26)

### – ERP-Verkehrsprogramm:

Das ERP-Verkehrsprogramm gewährte zinsgünstige Kredite für Investitionen, die eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf Schiene oder Wasserstraße oder den multimodalen Verkehr unterstützen. Die Kreditsumme betrug in den Jahren 2006 bis 2010 durchschnittlich rd. 4,85 Mill. EUR pro Jahr. Die eigentliche Förderung war der Barwert des Zinsvorteils des begünstigten ERP-Kredits gegenüber einem herkömmlichen Kredit. Dieser betrug in den Jahren 2006 bis 2010 je Projekt zwischen 5.720 EUR und 429.000 EUR. (TZ 27)

### – Pilotprogramm Wasserstraße Donau:

Das Pilotprogramm Wasserstraße Donau war das Hauptprogramm des Bundes zur Stärkung des (intermodalen) Güterverkehrs auf der Wasserstraße Donau. Allerdings gab es kaum Förderansuchen; das BMVIT hatte in zehn Jahren Laufzeit erst rd. 10.000 EUR an Fördermitteln ausbezahlt. Eine Evaluierung des Programms und Untersuchungen der Gründe für die Nicht-Inanspruchnahme waren nicht erfolgt, obwohl dies einerseits in den Förderrichtlinien vorgesehen war und andererseits auch zweckmäßig gewesen wäre, um die Gründe für die Nicht-Inanspruchnahme des Programms festzustellen. (TZ 29)

## Ordnungspolitische Maßnahmen für den intermodalen Verkehr

Zur Förderung des intermodalen Güterverkehrs, vorwiegend zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, wurden verschiedene gesetzliche Begleitmaßnahmen getroffen.

Neben Erleichterungen bei Fahrbeschränkungen für den intermodalen Verkehr (z.B. Erleichterungen beim zulässigen Gesamtgewicht im Vor- und Nachlauf des intermodalen Verkehrs bzw. Befreiungen von Wochenend- und Feiertagsfahrverboten) bestanden auch steuerrechtliche Anreize. So sah das KfzStG für in Österreich zugelassene LKW, die ausschließlich im Vor- und Nachlauf für die Güterbeförderung auf der Schiene verwendet wurden, sowie für Fahrten auf der RoLa, Befreiungen bzw. Reduktionen von der Kfz-Steuer vor. Die Gesamthöhe dieser Kfz-Steuerbegünstigungen (Einnahmementfall) war im

## Kurzfassung

BMVIT und BMF nicht bekannt; auch lagen keine Evaluierungen zur Wirksamkeit dieser Maßnahme vor. (TZ 30, 31)

### Förderprogramme der Europäischen Union

Spezielle Programme der EU zur Förderung des multimodalen Verkehrs bestanden nicht. Es gab allerdings eine Reihe von Förderungsschienen, die – unter anderem – auch den multimodalen Verkehr unterstützten:

- Programm Marco Polo als EU-Programm (100 % EU-Mittel) zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf Schiene oder Wasser,
- Programme der regionalen Zusammenarbeit und Entwicklung im Rahmen des EFRE (kofinanziert von EU, Bund und Ländern) sowie
- Programme zu Forschung und Innovation (6. und 7. Rahmenprogramm zur Europäischen Forschung, technologischen Entwicklung und Demonstration (100 % EU-Mittel)). (TZ 32 bis 35)

Das BMVIT verfügte über keine zentrale Übersicht betreffend die mit multimodalem Güterverkehr zusammenhängenden Strukturfonds-Projekte. Dies erhöhte für das BMVIT das Risiko, Fördermaßnahmen auf Basis unzureichender Information zu setzen und damit deren Treffsicherheit zu vermindern. (TZ 34)

### Umfeldentwicklung und Ausblick

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung zeichneten sich Umfeldentwicklungen – wie die Zulassung von Gigalinern – ab, die der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger tendenziell zuwiderliefen und insbesondere eine rückläufige Entwicklung des österreichischen Schienengüterverkehrsanteils am Modal Split bewirken könnten: (TZ 38)

Auf EU-Ebene bestanden Initiativen zur EU-weiten Zulassung von überschweren und/oder überlangen Lastkraftfahrzeugen (Gigaliner). Die Zulassung würde die internen Kosten des Straßengüterverkehrs senken und die vom Steuerzahler zu tragenden externen Kosten tendenziell erhöhen. (TZ 38)

## Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

Kenndaten zur Intermodalen Vernetzung								
Maßnahmen mit überwiegend intermodalem Anteil	Programm-beschreibung	Herkunft der Mittel	Förderbereich	2006	2007	2008	2009	2010 <sup>4</sup>
ausbezahlte Mittel in Mill. EUR								
Gemeinwirtschaftliche Leistungen Kombiniertes Verkehr <sup>1</sup> (UKV, RoLa)	Abteilungen zur Stützung der Tarife für Güterverkehrsleistungen auf der Schiene	BMVIT	Schiene	48,25	51,97	58,79	56,39	71,26
Zuschuss des Bundes zur Errichtung von Terminals gemäß ÖBB-Rahmenplan <sup>2</sup>	Zuschüsse zur Errichtung bzw. Erweiterung der Schieneninfrastrukturanlagen von Terminals	BMVIT	Schiene	0,20	10,40	14,80	11,40	12,40
Terminalförderung BMVIT	Förderung des Baus und Ausbaus von Terminals	BMVIT	Schiene	-	-	0,48	-	-
Terminalförderung KLIEN	Förderung des Baus und Ausbaus von Terminals	KLIEN	Schiene	-	-	2,03	0,88	1,13
Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr	Förderung des Einsatzes von innovativen Technologien und Systemen, von Transportgeräten für den intermodalen Verkehr (auch Machbarkeitsstudien)	BMVIT	Schiene, Wasserstraße	2,49	3,20	3,58	2,46	2,43
ERP-Verkehrsprogramm <sup>3</sup>	Gewährung von zinsgünstigen Krediten für Investitionen für Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene oder Wasserstraße	ERP-Fonds	Schiene, Wasserstraße	0,39	1,37	0,38	0,10	0,24
Pilotprogramm Wasserstraße Donau	Förderung des Aufbaus von intermodalen Liniendiensten im Güterverkehr auf der Donau (auch Studien und Konzepte)	BMVIT	Wasserstraße	-	-	-	-	0,01

<sup>1</sup> Das BMVIT hat eine nachträgliche Überprüfung der Abrechnungen durch die SCHIG angeordnet. Die sich daraus ergebenden Abrechnungsdifferenzen sind im vorliegenden Zahlenmaterial nicht berücksichtigt.

<sup>2</sup> Die Beträge geben die Infrastrukturaufwendungen der ÖBB-Infrastruktur AG wider. Die Jahrestanchen enthalten die Vorfinanzierungen der Stadt Wien für die Erweiterung des Terminals Wien Freudenua Hafen; sie werden von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß Rahmenplan 2011 bis 2016 refundiert werden. Seit 2007 leistet der Bund dafür Zuschüsse im Ausmaß von 70 % der Investitionskosten.

<sup>3</sup> Förderbarwerte der zinsbegünstigten Kredite des ERP-Fonds

<sup>4</sup> vorläufige Werte (Jahresabschlüsse lagen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht vor)

### **Prüfungsablauf und -gegenstand**

1 Der RH überprüfte von November 2010 bis Jänner 2011 die Gebarung des BMVIT hinsichtlich des Mitteleinsatzes, der strategischen Positionierung sowie der Zweckmäßigkeit der Förderung von multimodalem bzw. intermodalem Güterverkehr.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war es, die Strategien und Maßnahmen des Bundes (Förderprogramme, Infrastrukturzuschüsse und ordnungspolitische Begleitmaßnahmen) hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit zur Erreichung eines nachhaltigen Güterverkehrs zu beurteilen. Im Zentrum stand der aktuelle und potenzielle Beitrag intermodaler Transportketten zu einer Güterbeförderung, die sowohl hinsichtlich der internen als auch der externen Kosten effizient ist.

Folgende Themen standen im Zentrum der Gebarungsüberprüfung:

- aktuelle Kennzahlen zum Stand der intermodalen Vernetzung in Österreich und ein Vergleich mit anderen EU-Ländern;
- Strategien und Konzepte auf EU-Ebene und auf Ebene des Bundes;
- Förderungen und Finanzierungen des Bundes mit Bezug auf die Zielsetzung multimodale bzw. intermodale Vernetzung;
- eine Gesamtbeurteilung der Zweckmäßigkeit intermodaler Verkehrssysteme;
- Aufzeigen eines allfälligen Handlungsbedarfs des Bundes.

Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2006 bis 2010.

Zu dem im September 2011 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das BMVIT im Dezember 2011 und das BMF im Jänner 2012 Stellung. Der KLIEN verzichtete auf eine Stellungnahme.

Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im April 2012.

### **Konzept der inter- modalen Vernetzung**

2 Die Verkehrspolitik der Bundesregierung und der EU zielt darauf ab, Güter im Sinne der Nachhaltigkeit mit dem aus volkswirtschaftlicher Sicht jeweils effizientesten Verkehrsträger zu transportieren. Das heißt, immer jenen Verkehrsträger zu wählen, mit dem man ein bestimmtes Gut mit möglichst geringen internen Kosten (Produktionskosten) und externen Kosten (CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß, Lärmemissionen, Unfallhäufigkeit) transportieren kann. Dies bedeutet in vielen Fällen, Güter nicht (nur) auf der Straße (LKW) zu transportieren, sondern den



### Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

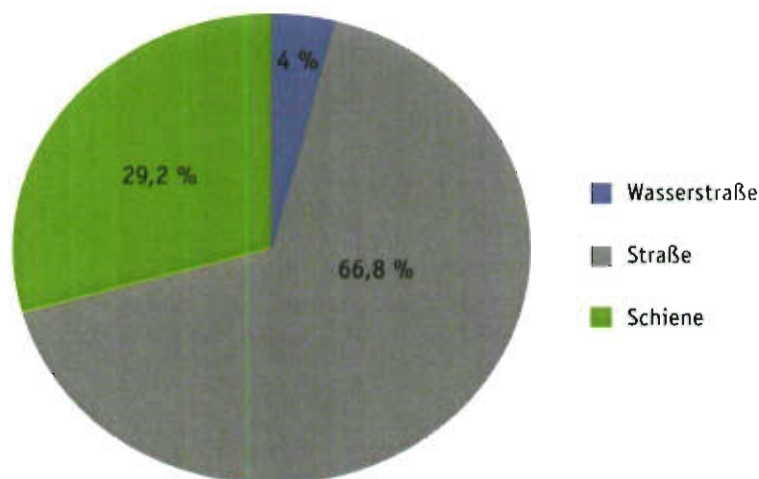
Transportweg (zumindest teilweise) auf die Schiene (Bahn) oder die Wasserstraße (Schiff) zu verlagern, um die spezifischen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger besser nutzen zu können.

Bei multimodalen bzw. intermodalen Transporten werden mindestens zwei unterschiedliche Verkehrsträger (z.B. Straße und Schiene) in Anspruch genommen. Sie sind logistisch aufwändiger als der Transport mit nur einem Verkehrsmittel (unimodaler Verkehr) und setzen eine spezifische Umschlagsinfrastruktur (Terminals) voraus.

#### Güterverkehr in Österreich: Modal Split zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße

Ist-Situation **3.1** In der folgenden Abbildung werden die Modal Split-Anteile<sup>2</sup> im Güterverkehr in Österreich (nationale Statistik, BMVIT) dargestellt.

Abbildung 1: Modal Split der Gesamtverkehrsleistung im Güterverkehr in Österreich 2009



Quellen: BMVIT, RH

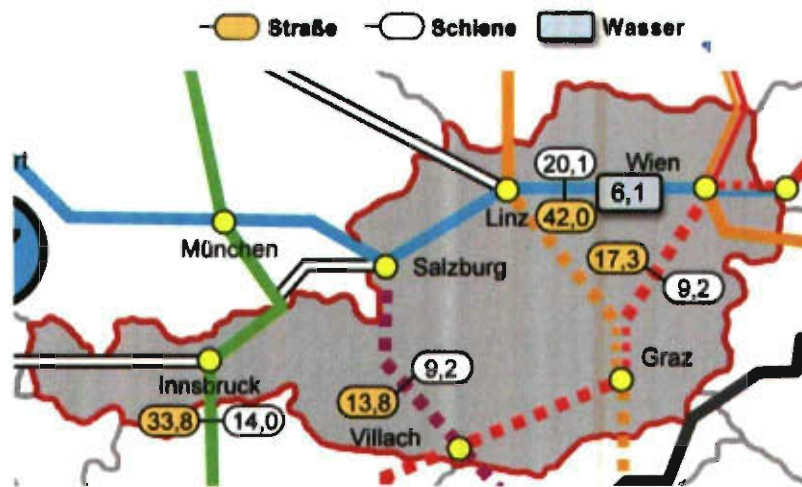
<sup>2</sup> Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Transportmittel (Modalität der Verkehrsträger, z.B. LKW, Bahn, Schiff)

### Güterverkehr in Österreich: Modal Split zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße

In Österreich wurden im Jahr 2009 (laut der nationalen Statistik des BMVIT) rund zwei Drittel der Verkehrsleistung im Güterverkehr auf der Straße erbracht, rd. 29 % der Verkehrsleistung im Güterverkehr erfolgte auf der Schiene und 4 % auf der Wasserstraße.

Das höchste Güterverkehrsaufkommen bestand in Österreich auf folgenden Hauptverkehrsachsen:

Abbildung 2: Güterverkehrsaufkommen auf den österreichischen Hauptverkehrsachsen: Anteile Straße/Schiene/Wasserstraße



Quellen: BMVIT, via donau, RH

Die Korridore mit dem größten Güterverkehrsaufkommen in Österreich waren:

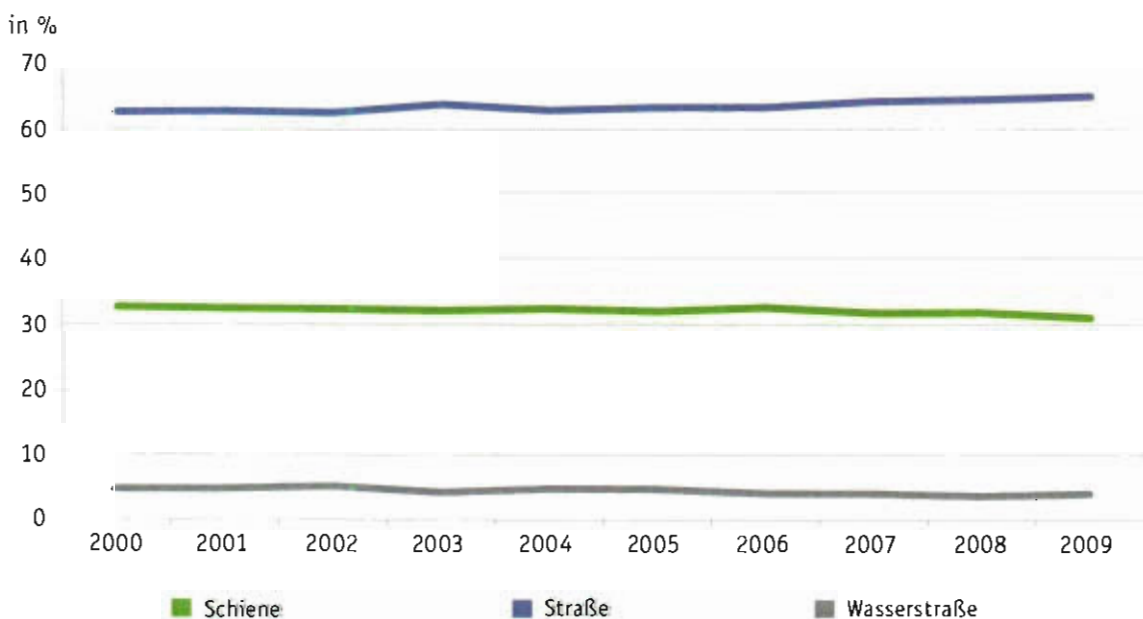
- die Donauachse mit rd. 68 Mill. t Transportvolumen pro Jahr (davon Schiene: 29 %, Straße: 62 %, Wasserstraße: 9 %)
- die Brennerachse mit rd. 48 Mill. t Transportvolumen pro Jahr (davon Schiene: 29 %, Straße: 71 %)
- die Südachse mit rd. 27 Mill. t Transportvolumen pro Jahr (davon Schiene: 35 %, Straße: 65 %) und
- die Tauernachse mit rd. 23 Mill. t Transportvolumen pro Jahr (davon Schiene: 40 %, Straße: 60 %).

3.2 Die Schiene erreicht auf den österreichischen Hauptachsen Modal Split-Anteile des Güterverkehrsaufkommens von rd. 29 % (auf der Brennerachse) bis rd. 40 % (auf der Tauernachse). Die Wasserstraße stellt lediglich auf dem Donau-Korridor eine alternative Transportmöglichkeit zu Straße und Schiene dar, erreicht aber auch dort nur einen Modal Split-Anteil von rd. 9 %.

Entwicklung der  
Modal Split-Anteile

4 Die Modal Split-Anteile der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße veränderten sich in Österreich in den letzten zehn Jahren (2000 bis 2009) leicht zugunsten des Verkehrsträgers Straße (+ 3,70 %).

Abbildung 3: Modal Split der Gesamtverkehrsleistung im Güterverkehr in Österreich



Quelle: BMVIT

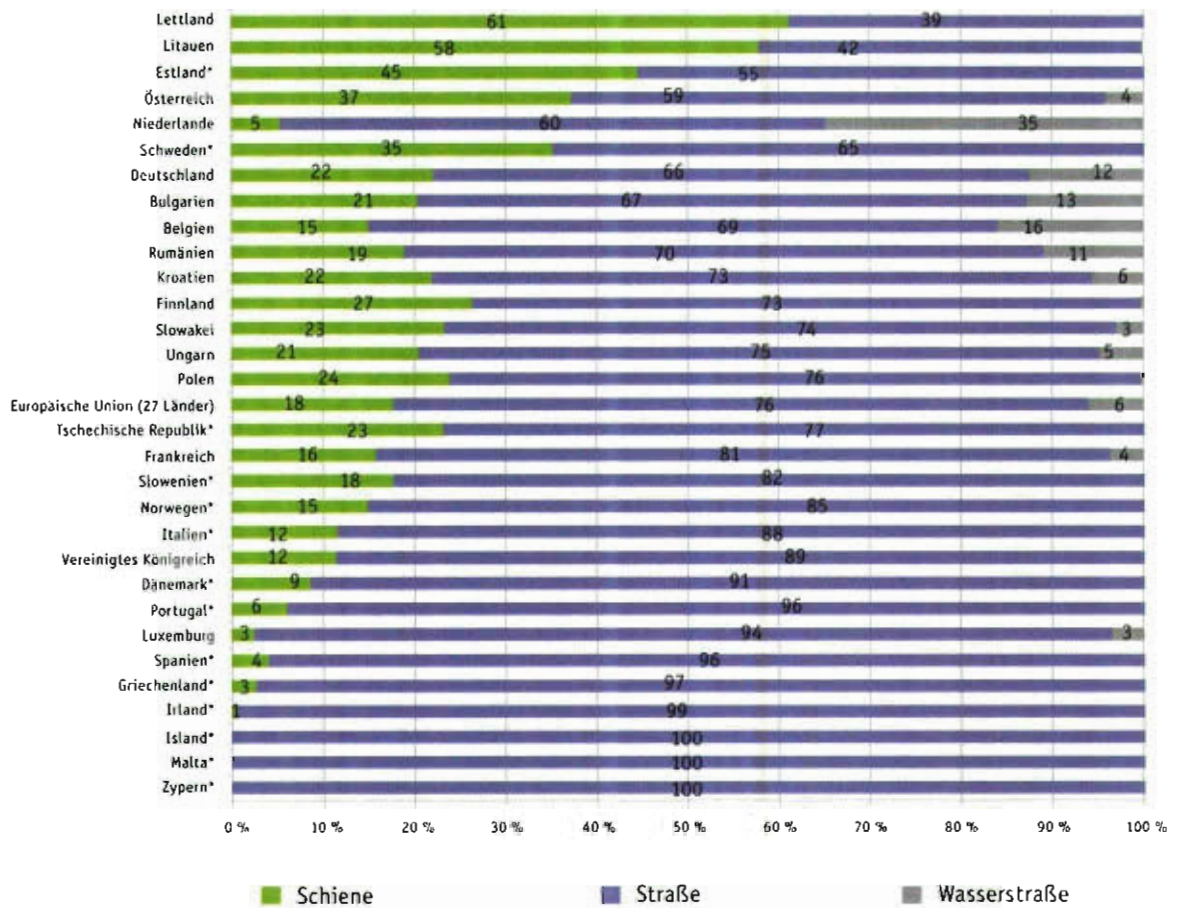
Eine genauere Analyse zeigte, dass die Transportleistung auf der Wasserstraße auf einem bereits sehr geringen Ausgangsniveau im Jahr 2000 (rd. 2 Mrd. tkm) stagnierte, während die Transportleistung auf der Schiene in den letzten zehn Jahren (2000 bis 2009) um rd. 4 % (Jahr 2000: 16,60 Mrd. tkm, Jahr 2009: 17,30 Mrd. tkm) und auf der Straße um rd. 15 % (Jahr 2000: 31,60 Mrd. tkm, Jahr 2009: 36,40 Mrd. tkm) zulegen konnte.

## Güterverkehr in Österreich: Modal Split zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße

EU-Vergleich

5.1 Ein Vergleich des österreichischen Modal Split mit jenem der anderen Mitgliedstaaten der EU (europäische Statistik, gemäß Eurostat) ergibt folgendes Bild:

Abbildung 4: Modal Split der Verkehrsleistung (Netto-Tonnen-km) europäischer Staaten im Güterverkehr (2008, EU-Statistik)



\* ... für Modal Split-Anteil der Wasserstraße keine Daten vorhanden

Quelle: Eurostat

In Abbildung 4 ist ersichtlich, dass Österreich (laut der europäischen Statistik) mit rd. 59 % nach den drei Baltischen Staaten den niedrigsten Modal Split-Anteil der Straße aufweist. Der durchschnittliche Modal Split-Anteil der Straße aller 27 EU-Mitgliedsländer beträgt rd. 76 %.

Analysen der RCA AG deuten darauf hin, dass in Österreich der Modal Split-Anteil der Schiene mit rd. 37 % aufgrund der guten Erschließung der Fläche durch Einzelwagenverkehr (Transport kleinerer Mengen verschiedener Auftraggeber auf der Schiene) sehr hoch ist. Nach Schätzungen der RCA AG könnte eine Strategieänderung im Einzel-



## Güterverkehr in Österreich: Modal Split zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße

## Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

wagenverkehr den Modal Split-Anteil der Schiene um rund fünf Prozentpunkte (37 % auf 32 % Modal Split-Anteil Schiene) senken.

Der Anteil der Wasserstraße an der Verkehrsleistung im Güterverkehr ist in Österreich mit 4 % niedrig. Deutlich höhere Modal Split-Anteile auf der Wasserstraße weisen die Niederlande (35 %) sowie Rumänien, Deutschland, Bulgarien und Belgien (11 % bis 16 %) auf.

- 5.2 Der RH hielt fest, dass in Österreich im EU-Vergleich – und auf Basis der Eurostat-Daten – ein relativ hoher Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt wird und dass die Wasserstraße derzeit nur einen geringen Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Verkehrsträger mit geringeren externen Kosten (Schiene, Wasser) leistet.

Zum relativ hohen Anteil der Schiene am Modal Split trug insbesondere der Einzelwagenverkehr auf der Schiene bei. Der geringe Anteil der Wasserstraße war u.a. darauf zurückzuführen, dass sich die Wasserstraße nur bei großen Transportdistanzen sowie nur für bestimmte Güter und Gütermengen eignet (siehe TZ 7).

Der RH wies darauf hin, dass die Wasserstraße zwar in den Strategiepapieren des Bundes und der EU als zukunftssträchtige Alternative zum Gütertransport auf der Straße genannt wurde (TZ 8, 10), das Transportaufkommen dennoch in den letzten zehn Jahren anteilmäßig (im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern) zurückgegangen ist und im Hinblick auf das beförderte Transportaufkommen stagnierte (TZ 4).

### Anteile des intermodalen Güterverkehrs

- 6.1 Der Anteil des intermodalen Verkehrs an der gesamten Verkehrsleistung (tkm) in Österreich betrug rd. 7 %.

Von den 7 % intermodaler Verkehrsleistung wurden:

- gut drei Viertel im UKV (d.h. Containerverkehr) und
- rund ein Viertel auf der RoLa (d.h. gesamter LKW wird auf dem Zug transportiert)

erbracht.

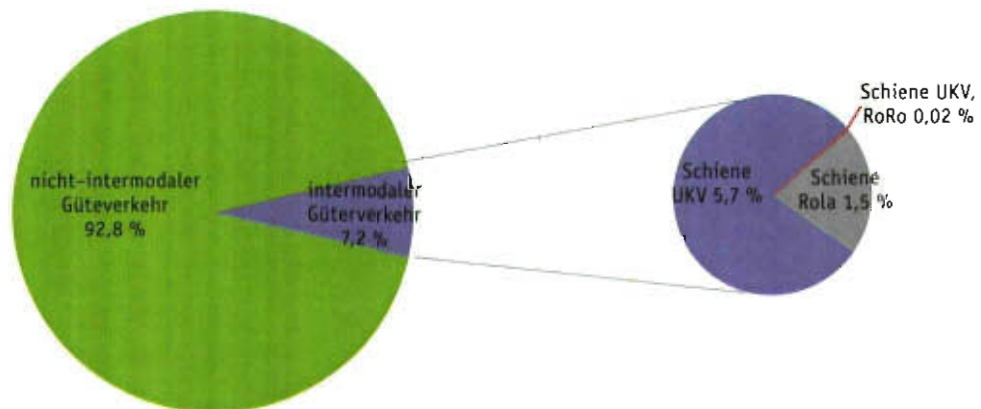
Die Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr bescheinigte in einer Studie dem UKV (Container) ein wesentlich höheres Wachstumspotenzial als der RoLa. Diese Tendenz findet sich auch in der Entwicklung der Transportleistung des inter-

### Anteile des intermodalen Güterverkehrs

modalen Verkehrs in Österreich wieder, wo der UKV im Zeitraum von 2000 bis 2009 um 85 % zulegen, die RoLa im gleichen Zeitraum um 24 % abnahm.

Der Verkehrsträgerwechsel erfolgte in Österreich in der Regel zwischen Straße und Schiene. Das Schiff spielte im intermodalen Verkehr in Österreich keine Rolle (Anteil intermodaler Verkehrsleistung in Österreich auf dem Schiff: 0,02 %).

Abbildung 5: Anteile des intermodalen Verkehrs an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in Österreich 2009



Quellen: BMVIT, RH

6.2 Der RH hielt fest, dass die Wasserstraße im intermodalen Verkehr in Österreich kaum Bedeutung hatte (siehe auch TZ 29) und dass dem UKV ein wesentlich höheres Wachstumspotenzial als der RoLa bescheinigt wurde (vgl. TZ 16).

### Zweckmäßigkeit des intermodalen Verkehrs: Stärken-Schwächen-Analyse

7.1 Der RH setzte sich im Rahmen der Gebarungsüberprüfung auch mit der Frage auseinander, für welche Gütertransporte welcher Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße) aus transportlogistischer, umweltbezogener und volkswirtschaftlicher Sicht zweckmäßig ist. Sowohl aus der verkehrswissenschaftlichen Literatur als auch aus Untersuchungen und Studien des BMVIT waren folgende Faktoren ableitbar:

## Zweckmäßigkeit des intermodalen Verkehrs: Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung Stärken–Schwächen–Analyse

**Tabelle 1: Vergleich grundlegender Systemeigenschaften der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße**

Kriterien Verkehrs-trägervergleich	Straße (LKW)	Schiene (Bahn)	Wasserstraße (Schiff)
<b>1. Grundlegende Systemeigenschaften</b>			
Transportdistanzen	geringe und mittlere Entfernungen	mittlere und große Entfernungen	große Entfernungen
Netzdichte	sehr hoch <sup>1</sup>	mittel	sehr niedrig <sup>2</sup>
Transportvolumina	niedrig	hoch	sehr hoch
<b>2. Kosten</b>			
Interne Kosten für den Transport [Cent/tkm] <sup>3</sup>	2,60 bis 14,30 <sup>4</sup>	2,50 <sup>5</sup> bis 22,87 <sup>6</sup>	0,20 <sup>7</sup> bis 5,15 <sup>8</sup>
Fixkostenanteil an den internen Kosten	niedrig <sup>9</sup>	hoch <sup>10</sup>	hoch
Externe Kosten (gesamt) <sup>11</sup> [Cent/tkm]	1,60 bis 3,50	1,10 bis 1,50	0,30 bis 1,00
Energieverbrauch [Joule/tkm]	hoch	niedrig	niedrig
<b>3. Systemeigenschaften – Betrieb</b>			
Transportdauer (Geschwindigkeit)	auf kurzen Strecken: kurz auf mittleren und langen Strecken: mittel	auf mittleren und langen Strecken: kurz auf kurzen Strecken: mittel <sup>12</sup>	lang
Termintreue (Zuverlässigkeit)	mittel <sup>13</sup>	hoch <sup>14</sup>	mittel–niedrig <sup>15</sup>
Flexibilität (Zeitpunkt, Strecke)	sehr groß	gering	sehr gering

<sup>1</sup> De facto flächendeckende Erschließung durch Sattelschlepper gegeben.

<sup>2</sup> Mit der Donau existiert nur eine für Güterschiffe geeignete Wasserstraße in Österreich.

<sup>3</sup> Die Transportkosten pro transportierter Tonne und zurückgelegtem Kilometer können stark divergieren und hängen wesentlich von folgenden Faktoren ab: 1. Länge des Transportweges – 2. durchschnittliche Beladung (Nebentransportrichtung/Rückweg) – 3. Abladetiefe bei Schiffen

<sup>4</sup> 14,30 Cent/tkm bei einer durchschnittlichen Beladung von 12,30 t und einer Transportentfernung von 200 km

<sup>5</sup> Werte gelten für Containerverkehre (nicht für Massengutverkehre) in Deutschland, Preisbasis: 2008

<sup>6</sup> 22,87 Cent/tkm für Sendungsgrößen unter 13,50 t, Preisbasis: 2007

<sup>7</sup> Bei einer Beladung des Schiffes von 12.000 t, Anm.: Werte gelten für Deutschland für die Relation Hamburg–Nürnberg; Preisbasis: 2008

<sup>8</sup> 5,15 Cent/tkm bei einer Abladetiefe von 2,00 m, einer leeren Rückfahrt und einer Transportentfernung von 300 km auf einem Großmotorgüterschiff auf dem Rhein; Preisbasis: 2007

<sup>9</sup> Ein tkm auf der Straße kostet bei einer Transportentfernung von 10 km ca. 3-mal so viel wie bei einer Transportentfernung von 500 km -> niedriger Fixkostenanteil

<sup>10</sup> Ein tkm auf der Schiene kostet bei einer Transportentfernung von 10 km ca. 9-mal so viel wie bei einer Transportentfernung von 500 km -> hoher Fixkostenanteil

<sup>11</sup> CO<sub>2</sub>-, Schadstoff-, Lärm- und Unfallfolgekosten

Verkehrswissenschaftliche Literatur: Planco Consulting GmbH, Bundesanstalt für Gewässerkunde, Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße, 2007; discover logistics, OHL Logbook, 2010; Pfehl, Logistiksysteme – Betriebswirtschaftliche Grundlagen, 2010; via donau, Handbuch der Donauschifffahrt, 2005; ÖBB, Nachhaltigkeitsbericht 2008, 2008; Umweltbundesamt, Achter Umweltkontrollbericht, 2007; Herry, Verkehr in Zahlen, 2007; via donau, Donauschifffahrt in Österreich – Jahresbericht 2009, 2009; Umweltbundesamt, Neunter Umweltkontrollbericht, 2010; ICA, Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung, 2011; VÖÖ, Bionenschifffahrt als energiesparender Gütertransport, 2010; Pauli, Schweighofer, Die Entwicklung der Abgasemissionen in der Binnenschifffahrt, 2008; IFEU Heidelberg, Öko-Institut et al., Ecological Transport Information Tool for Worldwide Transports, 2010; Delft, Handbook on estimation of external costs in the transport sector, 2008. Studien/Publikationen BMVIT: Kirobauer, Factsheet CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor, 2008.

<sup>12</sup> Stillstandzeiten (Zugbildung, Nachsprung)

<sup>13</sup> wegen Witterungseinflüssen und zeitlichen Fahrverboten

<sup>14</sup> unabhängig von zeitlichen Fahrverboten und Witterungseinflüssen

<sup>15</sup> wasserstandsabhängig

Quelle: RH

### Zweckmäßigkeit des intermodalen Verkehrs: Stärken–Schwächen–Analyse

Der Grundgedanke zur Förderung von intermodalen Transportketten im Güterverkehr ist, dass jeder Verkehrsträger über spezifische Vorteile verfügt, die durch die Kombination der Verkehrsträger in Form von intermodalen Transportketten genutzt werden können, so dass gleichzeitig die Nachteile der einzelnen Verkehrsträger möglichst gering gehalten werden können.

- Der Systemvorteil des Verkehrsträgers Straße liegt in der sehr hohen Netzdichte. Die niedrigen Transportvolumina lassen den LKW bevorzugt im Einsatz als Feinverteiler zur Erschließung der Fläche auf geringe und mittlere Entfernungen in Betracht kommen, obwohl die externen Kosten des LKW sehr hoch sind.
- Die Systemvorteile der Wasserstraße liegen im Transport von großen Volumina über große Entfernungen. In diesem Segment weist die Wasserstraße sehr niedrige Transportkosten sowie sehr geringe negative externe Effekte je transportierter Tonne auf. Der Nachteil der Wasserstraße liegt – neben den langen Transportzeiten – vor allem in der sehr niedrigen Netzdichte. In Österreich steht mit der Donau nur eine einzige schiffbare Relation zur Verfügung.
- Der Verkehrsträger Schiene weist ebenfalls eine geringere Umweltbelastung (CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß, Lärmemissionen) als der Transport auf der Straße auf, verfügt jedoch – im Gegensatz zur Wasserstraße – über ein dichteres Netz. Der Verkehrsträger Schiene ist im Vergleich zum LKW umweltfreundlicher und über mittlere und größere Entfernungen auch billiger und schneller.

In intermodalen Transportketten eignen sich Schiene und Wasserstraße als Verkehrsträger, auf denen der Hauptteil des Weges zurückgelegt wird; der LKW übernimmt den Vor- und Nachlauf.

7.2 Intermodale Transportketten sind wegen des notwendigen Warenumschs (allenfalls auch Zwischenlagerung) logistisch deutlich aufwändiger als der Transport mit nur einem Verkehrsträger (unimodaler Verkehr) und setzen eine spezifische Umschlagsinfrastruktur (Terminals) voraus. Der administrative und zeitliche Aufwand des Umschlags sowie die Kosten für Infrastruktur und Betrieb von Terminals machen – in Relation zum erwarteten Nutzen – den intermodalen Verkehr nur dann wirtschaftlich bzw. zweckmäßig, wenn:

- ein unimodaler Transport mit Bahn oder Schiff mangels entsprechender Anbindung nicht möglich ist;





## Zweckmäßigkeit des intermodalen Verkehrs: Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung Stärken–Schwächen–Analyse

- der Hauptlauf auf der Bahn bzw. auf dem Schiff eine gewisse Mindestdistanz (rd. 300 km) erreicht, so dass der notwendige Warenumschlag zeitlich und kostenmäßig nicht ins Gewicht fällt;
- eine regelmäßige Verkehrsleistung auf der betreffenden Verbindung nachgefragt wird, so dass sich die Investitionen in Umschlagsanlagen rentieren können.

Der RH empfahl dem BMVIT, diese Vorbedingungen eines wirtschaftlichen intermodalen Güterverkehrs bei der Gewährung von Förderungen und Zuschüssen zu beachten.

*7.3 Laut Stellungnahme des BMVIT seien die vom RH dargestellten Vorbedingungen für einen wirtschaftlichen intermodalen Güterverkehrs bei der Gewährung von Förderungen und Zuschüssen als Fördergrundsätze zu begrüßen. Nach Ansicht des BMVIT sollte bei zukünftigen Förderungen des Schienengüterverkehrs aus praktischen Gründen und aus Gründen der Kontrollierbarkeit weiterhin auf die auf dem österreichischen Schienennetz zurückgelegte Strecke abgestellt werden. In Einzelfällen (z.B. bei speziellen Marktsegmenten oder der RoLa über den Brenner) seien auch intermodale Verkehre bei Transportdistanzen unter 300 km sinnvoll.*

### Vorgaben und Strategien der EU

8.1 Der multimodale bzw. intermodale Güterverkehr bildete im Rahmen der strategischen Überlegungen der EU keinen selbständigen Themenbereich, sondern war ein Bestandteil der verkehrs- und umweltpolitischen Strategien.

Der Güterverkehr befand sich in einem Spannungsfeld divergierender Ziele:

- hohe Mobilität und damit möglichst effiziente Logistik sowie
- Nachhaltigkeit einer intakten Umwelt und damit Begrenzung der Emissionen.

War ab 2001 die Verkehrsverlagerung von der Straße weg das Hauptziel, legte die Strategie der EU ab 2006 den Schwerpunkt auf Ko-Modalität (co-modality), d.h. die möglichst effiziente Nutzung eines Systems miteinander vernetzter Verkehrsträger.

Ein wesentliches Ziel sah die Europäische Kommission in der verursachergemäßen Zuordnung jener Kosten des (Güter-)Verkehrs, die bisher von der Allgemeinheit getragen wurden („Internalisierung exter-

## Vorgaben und Strategien der EU

ner Kosten“). Seit 1999 bestand zwar eine Wegekostenrichtlinie, doch reichte diese nach Ansicht der Europäischen Kommission nicht aus, um alle wesentlichen externen Kosten in die Preisbildung einzubeziehen. Seit Juli 2008 verhandelten die beteiligten Institutionen<sup>3</sup> mit den Mitgliedstaaten über eine Erweiterung dieser Richtlinie; ein Endergebnis lag bis zum Ende der Prüfung an Ort und Stelle im Jänner 2011 noch nicht vor.

Das Verkehrs-Weißbuch „Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, in dem die Europäische Kommission Anfang 2011 ihre Verkehrsstrategie bis 2050 vorstellte, setzte zwei in konkrete Zahlen gefasste Grundziele:

- Der Ausstoß von Treibhausgasen (CO<sub>2</sub>) im Verkehrssektor soll bis 2050 gegenüber dem Stand von 1990 um 60 % gesenkt werden.
- Während der LKW für Strecken unter 300 km Hauptverkehrsmittel bleiben wird, sollen bis 2030 30 % und bis 2050 50 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf Schiene oder Wasserstraße verlegt werden.

Daraus abgeleitet sollen folgende Maßnahmen die Erreichung dieser Ziele im Bereich des multimodalen Güterverkehrs unterstützen:

- die weitere Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs, wobei grenzüberschreitende Güterverkehrsleistungen im transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetz mit Wirkung vom 15. März 2003 für den Wettbewerb geöffnet wurden,
- der Ausbau von multimodalen Terminals, an denen der Wechsel zwischen Verkehrsträgern reibungslos möglich ist,
- die Einführung intelligenter Verkehrssysteme, die den Güterfluss erleichtern (z.B. automatisiertes Auffinden und Verfolgen von Gütern unabhängig vom Verkehrsträger),
- funktionierende Interoperabilität zwischen den Verkehrsträgern durch technische und rechtliche Harmonisierung,
- die Einbindung der Wasserstraße in multimodale Netze.

8.2 Die Europäische Kommission war bemüht, die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr in der EU so zu gestalten, dass dem Gedanken der

<sup>3</sup> Europäische Kommission, Rat und Europäisches Parlament

Freiheit des Warenverkehrs und dem Ziel des Wirtschaftswachstums gleichermaßen wie einer nachhaltigen Umweltpolitik (insbesondere der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen) Rechnung getragen wird. Dabei setzte sie im Wesentlichen auf technische und logistische Effizienzsteigerungen, verbesserte Infrastruktur und eine alle Faktoren berücksichtigende Preisbildung (Internalisierung externer Kosten). Die angestrebte weitgehende Verlagerung des Langstrecken-Güterverkehrs von der Straße weg (ab 300 km auf Schiene oder Wasser) wird die Bedeutung des multimodalen Güterverkehrs erhöhen.

- 9.1 Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu konkreten Maßnahmen im Bereich des intermodalen Verkehrs bestanden auf EU-Ebene nicht. Nationale Förderungen waren aber stets im Hinblick auf die Regelung über staatliche Beihilfen zu sehen. So sind staatliche Beihilfen, „die den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“, verboten.

Auch die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten zur Setzung ordnungspolitischer Maßnahmen (wie beispielsweise Fahrverbote) sind angesichts der vorrangigen Bedeutung des freien Warenverkehrs und der Dienstleistungsfreiheit innerhalb der EU beschränkt.

- 9.2 Die Möglichkeiten der Mitgliedstaaten zur Gewährung von Beihilfen und zum Setzen von ordnungspolitischen Maßnahmen waren durch die Rechtsvorschriften der EU starken – tendenziell noch zunehmenden – Beschränkungen unterworfen.

Der RH verwies auf die Bedeutung der rechtzeitigen Notifikation beabsichtigter Beihilfen, deren Unterlassung Strafmaßnahmen der Europäischen Kommission nach sich ziehen kann. Er empfahl dem BMVIT, die notwendige Information der Europäischen Kommission konsequent durchzuführen (TZ 18).

- 9.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT habe es seit mehreren Monaten ein Beihilfenprogramm für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr, die Rollende Landstraße und den Einzelwagenverkehr vorbereitet, das noch im Jahr 2011 von der Europäischen Kommission notifiziert wurde und im Dezember 2012 in Kraft treten soll.*

## Strategien des Bundes

10.1 Der Bund bekannte sich im Regierungsprogramm 2008 bis 2013 dazu, durch eine sinnvolle intermodale Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger eine Optimierung des Verkehrssystems anzustreben und dadurch ein effizientes Ausnützen der vorhandenen Kapazitäten zu ermöglichen. Dabei wären Schiene und Wasserstraße attraktiver zu machen.

Darüber hinaus hielt der Bund in allgemeinen Strategiepapieren (Regierungsprogramm 2008 bis 2013 und Strategiebericht zum Bundesfinanzrahmengesetz) und weiteren spezifischen Papieren (Zielnetz 2025+, NAP Donauschifffahrt, Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur 2011 bis 2016) folgende weitere Grundsätze und Ziele fest, die auch für das Thema intermodale Vernetzung Relevanz hatten:

- Unverzichtbare Voraussetzung für den Erfolg des Wirtschaftsstandorts Österreich sind die Verkehrswege – Schiene, Straße und Donau; dabei ist auf die Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger zu achten.
- Der Schienenverkehr ist wesentlicher Bestandteil, um das Verkehrswachstum der Zukunft ökonomisch, effizient und ökologisch verträglich abwickeln zu können. Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsvermögen der Schiene sind weiter zu stärken.
- Die RoLa dient als verkehrspolitisches Instrument zur kurzfristigen Verkehrsverlagerung und leistet einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Weiters ist ein Sonderinvestitionsprogramm geplant, um Terminals auszubauen, alte Wagen zu sanieren bzw. um neue Niederflurwagen und Liegewagen zu beschaffen.
- Die Anschlussbahnförderung ist wichtig für den hohen Marktanteil der Schiene im Güterverkehr; die diesbezügliche Förderung ist anzuheben.
- Angesichts der Vorteile von Schiene und Wasserstraße in Bezug auf die Umweltauswirkungen ist eine Priorisierung dieser Verkehrsträger anzustreben, um eine Verlagerung von Verkehren von der Straße zu unterstützen.
- Die für den intermodalen Güterverkehr bedeutenden Terminals zählen zu den wichtigsten Einfüllpunkten des Güterverkehrs in das Schienennetz in Österreich. Der geplante Ausbau von fünf Terminalstandorten (Wien Inzersdorf, Wels, Wörgl, Wolfurt, Villach Süd) stellt einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von Transportaufkommen auf die Schiene dar.

- Es sind Maßnahmen zur Stärkung des intermodalen Verkehrs auf der Donau – wie z.B. das Pilotprogramm Wasserstraße Donau und ein Programm zur Förderung der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt – vorgesehen.

10.2 Der RH erachtete die Bestrebungen des Bundes, die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu forcieren, als zielführend, um einen nachhaltigen Güterverkehr zu gewährleisten. Er merkte an, dass in der Strategie des Bundes die Zielsetzung der Verkehrsverlagerung von der Straße zur Schiene und Wasserstraße stärker ausgeprägt war als in den verkehrspolitischen Schwerpunktsetzungen der EU. Die strategische Ausrichtung des Bundes stand aber nicht im Widerspruch zu jener der EU (zum Verbesserungspotenzial bei den tatsächlich gesetzten Maßnahmen siehe TZ 14 bis 34 sowie die zusammenfassende Beurteilung der TZ 36 und 37).

Der RH kritisierte jedoch, dass das Ausmaß der angestrebten Verkehrsverlagerung hin zur Schiene und Wasserstraße nicht quantifiziert war. Dies wäre aber zweckmäßig, um die operative Umsetzung der Verkehrsverlagerung zu unterstützen. Er wies darauf hin, dass die sich zur Zeit der Gebarungsüberprüfung abzeichnenden Umfeldentwicklungen dem Verlagerungsziel des Bundes widersprachen (TZ 38 bis 40).

Im Sinne der Grundsätze der wirkungsorientierten Haushaltsführung empfahl der RH dem BMVIT, überprüfbare Wirkungsziele für die Verkehrsverlagerung (z.B. angestrebte Verlagerungsmenge und Modal Split-Anteile Schiene und Wasserstraße) und allenfalls auch für den Anteil des intermodalen Verkehrs festzulegen.

10.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei eine isolierte Bewertung und Evaluierung sowie ein Vergleich von einzelnen Teilmaßnahmen nur beschränkt zielführend. Aus Sicht des BMVIT könne es lediglich versuchen, die nötigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zu schaffen. Dies erfolge durch ein Bündel von Maßnahmen, die nur gesamthaft die verkehrspolitisch angestrebte Wirkung entfalten könnten. Die Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr erfolge laut BMVIT primär seitens der Wirtschaft und sei erheblich von anderen externen Faktoren abhängig.*

10.4 Auch wenn – wie vom BMVIT angeführt – die Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl nicht vom BMVIT primär bestimmt werden kann, wären im Sinne einer wirkungsorientierten Haushaltsführung nach Ansicht des RH zusätzlich überprüfbare Wirkungsziele für die Verkehrsverlagerung und allenfalls auch für den Anteil des intermodalen Verkehrs festzulegen. Der RH hat das Fehlen einer gesamthaften Ana-

lyse der Wirkungen der Maßnahmen des Bundes hinsichtlich des Verlagerungszieles (Abschätzen der Verlagerungswirkung je eingesetztem Euro für die verschiedenen Maßnahmen und insbesondere auch hinsichtlich der Zielsetzung einer sinnvollen intermodalen Verknüpfung) aufgezeigt.

## Multimodale Terminals in Österreich

### Allgemeines

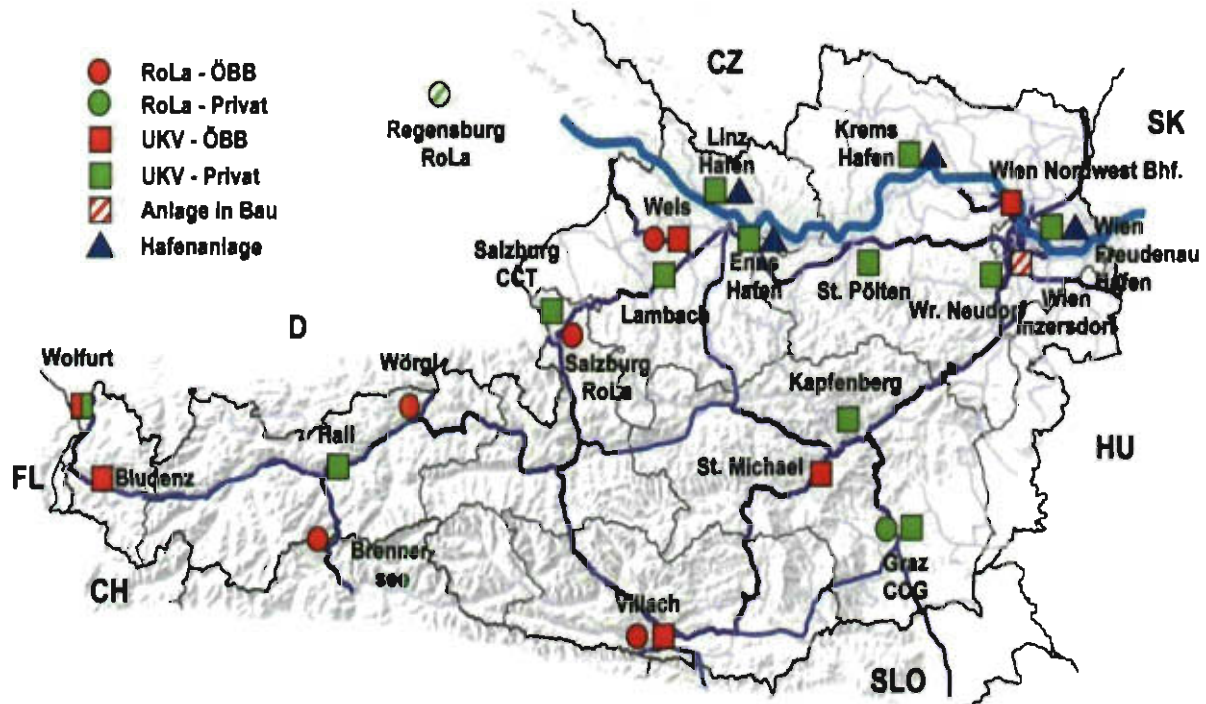
11 Terminals stellen Knotenpunkte in inter- bzw. multimodalen Transportsystemen dar, die eine Zugangsmöglichkeit vom Straßengüterverkehr zum Schienengüterverkehr und/oder der Wasserstraße schaffen. Sie bieten die für den Umschlag von Containern und Gütern notwendige Infrastruktur (Kräne, Container-Stapler und Stellflächen) und sorgen für das Bündeln, Lagern und Verteilen des Ladegutes. Neben öffentlich, allgemein und diskriminierungsfrei zugänglichen Terminals (z.B. ÖBB-Terminals, Container Terminal Salzburg) gibt es auch reine Privatterminals, die überwiegend dem Eigenbedarf der jeweiligen Unternehmen sowie deren Kooperationspartnern dienen.

Österreich verfügte mit Ende 2010 (Anhang-Tabelle 3) über:

- 17 Terminals für den UKV,
- fünf RoLa-Terminals und – zu Zwecken des Containerumschlags –
- vier Hafenterminals.

Ein weiterer Terminal (Wien Inzersdorf) befand sich in der Planungsphase. Er soll 2017/2018 seinen Betrieb aufnehmen und den Terminal Wien Nordwestbahnhof ersetzen.

Abbildung 6: Terminalstandorte in Österreich



Quellen: www.oerok-atlas.at, BMVIT, RCA AG, Grafik: RH

Terminal-Finanzierung

12.1 Die Finanzierung der Terminals und der Terminalanlagen war von der Eigentümerstruktur abhängig:

- ÖBB-Terminals: Finanzierung durch die ÖBB-Unternehmensgruppe (Anlagen und Schieneninfrastruktur) und Infrastruktur-Zuschüsse des Bundes (vgl. TZ 25),
- Hafenterminals: Finanzierung überwiegend durch die Bundesländer in ihrer Eigentümerfunktion,
- Privatterminals: Finanzierung überwiegend privat, wobei teilweise Förderungen aus öffentlichen Mitteln beansprucht werden konnten (vgl. TZ 20 bis 24).

Einzelnen Terminalprojekten (z.B. Terminal Graz-Süd, Terminal Inzersdorf, Terminal Wörgl) kamen EU-Zuschüsse aus TEN-V-Mitteln (Trans-europäische Netze, Sparte Verkehr) zugute.

## Multimodale Terminals in Österreich

### Terminkapazitäten und Ausbaupläne

12.2 Der RH wies darauf hin, dass die Hafenterminals überwiegend von den Bundesländern, die Terminalanlagen der ÖBB-Unternehmensgruppe hingegen überwiegend mit Mitteln des Bundes finanziert wurden.

13.1 (1) Das BMVIT verfügte für die UKV-Terminals über eine Analyse der aktuellen Auslastungssituation und eine Prognose über mögliche künftige Engpässe (Terminalkonzept Österreich). Die von einem externen Verkehrsplanungsbüro erstellte Analyse wurde im Oktober 2010 vorgelegt und stellte den Ist-Kapazitäten Nachfragedaten (2008) und die Umschlagserwartungen gemäß der Verkehrsprognose 2025+ gegenüber.

Die Analyse ergab Kapazitätsengpässe bei den Terminals Wels (Erweiterung vorgesehen) und Wien Nordwestbahnhof (wird bis 2018 durch den Terminal Inzersdorf ersetzt). Im Terminal Wolfurt zeigten sich Engpässe aufgrund von Platzproblemen (geringe Stellflächen). Der ebenfalls stark belastete Terminal Bludenz wird durch die Errichtung einer Anschlussbahn bei einem der Hauptkunden des Terminals Bludenz maßgeblich entlastet. Die überwiegende Anzahl der Terminals ließ jedoch Kapazitätsreserven erkennen. Dies galt in besonderem Maße für die Hafenterminals (vgl. Anhang-Tabelle 3).

Zugleich hielt das Terminalkonzept Österreich allgemein fest, dass die Leistungsfähigkeit von Terminals und der daraus ableitbare Erweiterungsbedarf von den nachstehenden Gegebenheiten maßgeblich beeinflusst war:

- örtliches Produktionssystem (Portalkran und/oder Container-Stapler, Lage und Länge der Ladegleise) und Alter/Zustand des eingesetzten Equipments;
- Funktionen der Terminals (reine Umschlagstätigkeit oder Anbieten weiterer Logistikdienstleistungen (wie z.B. Lagerlogistik, Leercontainerlogistik);
- Terminalöffnungszeiten;
- Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten, räumliche Gegebenheiten (z.B. Stellflächen) sowie
- aktuelle Marktentwicklungen.



Unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Bedarfsentwicklung empfehlen die Autoren des Terminalkonzepts Österreich:

- kurzfristig kapazitätssteigernde Maßnahmen im Terminal Wels einzuleiten und die Platzprobleme in Wolfurt zu bereinigen sowie
- mittel- bis langfristig (Perspektive 2025+) um Maßnahmen in den Regionen Steiermark (Graz-Süd), Salzburg (CTS-Salzburg) und Kärnten (Villach-Süd) zu ergänzen.
- Der in Planung stehende Terminal Wien Inzersdorf, welcher den Terminal Wien Nordwestbahnhof ersetzen wird, sollte zusammen mit dem bereits erweiterten Terminal Wien Hafen Freudenau für ausreichende Kapazitäten in der Ostregion sorgen.

(2) Für die Terminals der ÖBB-Unternehmensgruppe lag mit dem zwischen Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarten Zielnetz 2025+<sup>4</sup> ein weiteres Planungskonzept vor. Dieses sah Terminalerrichtungen bzw. -erweiterungen an den Standorten Wien Inzersdorf, Wels, Wörgl, Wolfurt und Villach-Süd vor.

Der zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und BMVIT vereinbarte Rahmenplan 2011 bis 2016 berücksichtigte die im Terminalkonzept Österreich aufgezeigten Engpässe und trug den Vorgaben des Zielnetzes 2025+ Rechnung. Eine Ausnahme bildete der Terminal Villach-Süd, für den zwar die Positionierung als Logistikcenter vorgesehen war, dessen infrastrukturseitigen Ausbau die ÖBB-Unternehmensgruppe aber wegen zwischenzeitlich geänderter Marktbedingungen (Nachfrage-rückgang) und Prioritätensetzung nicht mehr als vordringlich erachtete (vgl. TZ 25).

**13.2** Der RH stellte fest, dass Österreich zur Zeit der Gebarungsüberprüfung flächendeckend über Terminals verfügte. Der hohe Auslastungsgrad an den Terminalstandorten Wels, Wien Nordwestbahnhof und die Parkplatzprobleme am Terminal Wolfurt legten einen Erweiterungsbedarf offen, der mit den im Zielnetz 2025+ und im ÖBB-Rahmenplan 2011 bis 2016 vorgesehenen Erweiterungen weitgehend abgedeckt war (vgl. TZ 25).

Der RH empfahl dem BMVIT, in periodischen Abständen (etwa alle zwei Jahre) die Terminalsituation in Österreich auf allfällige Über- und Unterkapazitäten zu untersuchen und den ÖBB-Rahmenplan sowie die Förderprogramme so anzupassen, dass bedarfsgerechte Terminalkapa-

<sup>4</sup> Das Zielnetz wurde Anfang Februar 2011 vom BMVIT beschlossen.

zitäten bereitstehen und adäquate Anreize zur Nutzung multimodaler Terminals gesetzt werden.

- 13.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT werde die Anregung des RH, die Terminalsituation regelmäßig auf Über- und Unterkapazitäten zu untersuchen, zur Kenntnis genommen und umgesetzt.*

### Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich

Abgeltungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Güterverkehr

- 14.1 Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick hinsichtlich des Gebahrungsvolumens im Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Güterverkehr:

Tabelle 2: Überblick – gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr	
Gegenstand	Abgeltungen zur Stützung der Tarife für Güterverkehrsleistungen auf der Schiene
Laufzeit	Jährliche Verträge zwischen dem BMVIT (Besteller) und den EVU (Leistungserbringer)
Besteller	BMVIT
Herkunft der Mittel	Bund
durchschnittliche Anzahl der jährlich auf der Schiene beförderten Sendungen (ITE) im kombinierten Verkehr (2006 bis 2010)	rd. 1,22 Mill. Sendungen (nur RCA AG)
durchschnittlich ausbezahlte Mittel pro Jahr, GWL Kombiniertes Verkehr (2006 bis 2010)	57,33 Mill. EUR
durchschnittlich ausbezahlte Mittel pro Jahr, GWL Gefahrgut (2006 bis 2010)	59,29 Mill. EUR (davon rd. 11 % intermodaler Anteil = rd. 6,52 Mill. EUR)
Evaluierung (Jahr)	ja, 2009 intern (SCHIG) sowie punktuelle Evaluierungen über externe Studien

Quelle: BMVIT

Mit der Bestellung GWL im Schienengüterverkehr gewährte das BMVIT den befördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen Abgeltungen, um die Kosten der Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen auszugleichen, die nicht durch Tariferlöse am Markt gedeckt werden. Die Abgeltungen betrafen:



Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich



Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

#### UKV:

Der UKV bot den Vorteil, die Waren von der Versandquelle bis zum Kunden in weltweit genormten Transportbehältern<sup>5</sup> zu belassen, die für einen Umschlag Straße–Schiene–Schiff gleichermaßen geeignet waren. Ziel der gewährten Abgeltungen war es, UKV-spezifische Systemnachteile (z.B. aufwändigere Logistikanforderungen, Kosten des Umschlags und der Zwischenlagerung der Behälter) gegenüber einem ungebrochenen Straßentransport auszugleichen.

#### RoLa:

Mittels der RoLa sollten Frächter – durch günstige Transporttarife der EVU – dazu motiviert werden, Fahrzeuge des Straßengüterverkehrs zumindest auf einem Teil ihres Transportweges auf die Schiene zu verlagern.

#### Gefahrguttransporte:

Mit der Abgeltung der GWL für Gefahrguttransporte auf der Schiene beabsichtigte das BMVIT die Schaffung eines Anreizsystems für die Verlagerung von gefährlichen Gütern auf die Schiene. Schienengebundene Gefahrguttransporte wurden im überwiegenden Maße (89 %) unimodal<sup>6</sup> abgewickelt. Rund 11 % des Gefahrguts wurde vor oder nach dem Transport mit der Bahn intermodal auf andere Verkehrsträger umgeladen.

- 14.2 Der RH wies darauf hin, dass die Abgeltung der GWL im Güterverkehr im Jahresdurchschnitt mit rd. 63,85 Mill. I:UR<sup>7</sup> die betragsmäßig größte Unterstützung intermodaler Verkehre darstellte.

Mitteinsatz und Datenanalysen

- 15.1 Die Abgeltung der GWL im Güterverkehr durch das BMVIT erfolgte auf vertraglicher Basis und auf Grundlage der Abrechnungen der befördernden EVU (somit erst nach der Leistungserbringung). Spätestens ab 3. Dezember 2012 muss das gesamte System der Bestellung der GWL im Güterverkehr einem System staatlicher Beihilfen weichen, die von der Europäischen Kommission zu genehmigen sind (vgl. TZ 17, 18).

<sup>5</sup> Container, Wechsellaufbauten, kranbare Sattelaufleger und Mobiler

<sup>6</sup> konventioneller Wagenladungsverkehr

<sup>7</sup> 57,33 Mill. EUR + 6,52 Mill. EUR = 63,85 Mill. EUR (siehe Tabelle 2)

## Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich

**Tabelle 3: GWL-Güterverkehr, Entwicklung ausbezahlter Abgeltungen<sup>1</sup>**

Kombinierter Verkehr	2006	2007	2008	2009	2010 <sup>2</sup>	Veränderung 2006 bis 2010
	ausbezahlte Abgeltungen in Mill. EUR					in %
<b>RCA AG</b>						
UKV	19,04	20,25	20,99	17,49	29,32	+ 54
RoLa	21,39	22,61	26,27	25,01	27,64	+ 29
<b>Privatbahnen</b>						
UKV	7,82	9,11	11,53	13,89	14,30	+ 83
<b>Gefahrgut</b>						
RCA AG	55,00	64,22	62,16	56,82	44,00	- 20
Privatbahnen	1,32	1,66	2,84	4,53	3,90	+ 195
<b>Summe</b>	<b>104,57</b>	<b>117,85</b>	<b>123,79</b>	<b>117,74</b>	<b>119,16</b>	<b>+ 14</b>

<sup>1</sup> Ausbezahlte Beträge, vorbehaltlich der Ergebnisse der Abrechnungskontrolle durch die SCHIG

<sup>2</sup> Erwarteter Prognosewert (Stand Dezember 2010)

Quelle: BMVIT

**Tabelle 4: GWL-Güterverkehr, Entwicklung des Aufkommens bzw. der Verkehrsleistung**

Kombinierter Verkehr	2006	2007	2008	2009	2010 <sup>2</sup>	Veränderung 2006 bis 2010
	Anzahl der Sendungen in ITE					in %
<b>RCA AG</b>						
UKV	856.378	932.603	977.408	822.265	979.875	+ 14
RoLa	275.890	288.776	330.170	313.479	344.897	+ 25
Privatbahnen <sup>1</sup>	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	
<b>Verkehrsleistung in Mill. tkm</b>						
<b>Gefahrgut</b>						
RCA AG	k.A.	4.940	4.782	4.370	3.732	- 24 <sup>3</sup>
Privatbahnen	102	127	218	348	300	+ 194
<b>Summe</b>	<b>k.A.</b>	<b>5.067</b>	<b>5.000</b>	<b>4.718</b>	<b>4.032</b>	<b>- 20</b>

<sup>1</sup> Vom BMVIT nicht in auswertbarer Form erfasst (nur punktuelle Datenerfassung)

<sup>2</sup> Erwarteter Prognosewert (Stand Dezember 2010)

<sup>3</sup> Vergleichswert 2007

Quelle: BMVIT

Einer Steigerung der GWL-Abgeltungen für den UKV der RCA AG von 2006 auf 2010 um rd. 54 % stand eine weitaus geringere Zunahme des Sendungsaufkommens um rd. 14 % gegenüber. Der Mitteleinsatz beim UKV der Privatbahnen legte um rd. 83 % zu, ließ aber wegen unvollständiger Aufkommensdaten keine Rückschlüsse auf das Sendungsaufkommen zu.

Der sprunghafte Anstieg der UKV-Abgeltungen bei der RCA AG von 2009 auf 2010 (+ 11,83 Mill. EUR bzw. + 68 %) resultierte einerseits aus Aufholeffekten nach der Wirtschaftskrise 2009 und andererseits aus einer inhaltlichen Adaptierung der GWL-Verträge, die ab 2010 beim UKV eine Differenzierung der Abgeltungshöhe nach Behältergrößen und insbesondere eine Erhöhung der Abgeltungen bei kurzen Transportdistanzen vorsah.

Der Mitteleinsatz bei der RoLa steigerte sich zwischen 2006 und 2010 um rd. 29 %, während die Anzahl der Sendungen um rd. 25 % zunahm.

Bei Gefahrguttransporten zeigte sich im Zeitraum 2007 bis 2010 insgesamt ein rückläufiger Trend der verlagerten Verkehrsleistung (– 20 %). Die frei werdenden Mittel kamen im Wesentlichen dem UKV zugute.

Insgesamt stiegen die GWL-Abgeltungen im Güterverkehr zwischen 2006 und 2010 um rd. 14 %, was einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von rd. 2,90 % entsprach.

- 15.2 Der RH kritisierte, dass zwischen 2006 und 2010 das Sendungsaufkommen im UKV der RCA AG (+ 14 %) deutlich hinter den Steigerungen des Mitteleinsatzes (+ 54 %) zurückblieb. Dies war vor allem darauf zurückzuführen, dass die ab 2010 eingeführte Differenzierung nach Behältergrößen und Transportdistanzen und die damit verbundene Erhöhung des Mitteleinsatzes im UKV nicht in gleichem Maße zur Steigerung des Sendungsaufkommens (Anzahl der beförderten Behälter) beitragen konnte. Ebenso bemängelte der RH Lücken bei der Erfassung des Sendungsaufkommens bei den Privatbahnen.

Der RH empfahl dem BMVIT, der Wirksamkeit des Mitteleinsatzes besonderes Augenmerk zuzuwenden (siehe TZ 17). Der RH empfahl weiters, die Datenerhebung (Erfassung des Sendungsaufkommens) bei den Privatbahnen mit derselben Qualität vorzunehmen wie bei der RCA AG.

- 15.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei in Ergänzung zur ab 2010 bestehenden Differenzierung nach Behältergröße und Transportdistanzen für 2011 und 2012 zusätzlich eine Differenzierung nach Behältergewicht*

## Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich

*vorgenommen worden. Damit soll verhindert werden, dass Transporte im UKV unter 25 t von der Schiene auf die Straße abwandern.*

*Weiters veranlasste das BMVIT, dass Privatbahnen hinsichtlich der GWL-Abrechnungen im Güterverkehr durch die SCHIG mbH überprüft werden. Die SCHIG mbH lege bei den Überprüfungen der Privatbahnen und den damit im Zusammenhang stehenden Datenerhebungen dieselben Maßstäbe an wie bei Überprüfungen der RCA AG.*

- 15.4 Die alleinige Übertragung der Überprüfung der GWL-Abrechnungen der Privatbahnen an die SCHIG mbH kann nach Ansicht des RH die festgestellten Lücken in der Erfassung des Sendungsaufkommens nicht schließen.

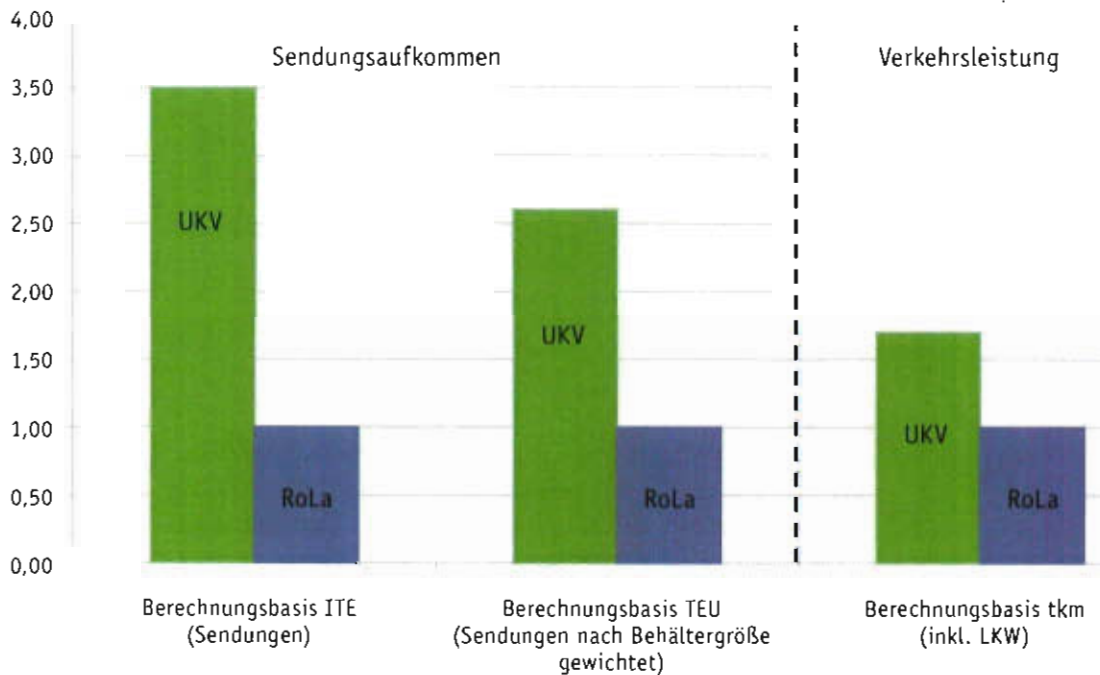
Der RH bekräftigte daher seine Empfehlung, die Datenerhebung (Erfassung des Sendungsaufkommens) bei den Privatbahnen mit derselben Qualität vorzunehmen wie bei der RCA AG.

Mitteinsatz und  
Verlagerungswirkung:  
UKV – RoLa

- 16.1 Ein Vergleich des Mitteleinsatzes und des Sendungsaufkommens bzw. der Verkehrsleistung bei UKV und RoLa zeigte, dass mit identischem Mitteleinsatz beim UKV, je nach Messart, ein 2,6- bis 3,5-mal so hohes Sendungsaufkommen befördert und eine 1,7-mal so hohe Verkehrsleistung<sup>8</sup> erbracht wurde wie bei der RoLa (vgl. Anhang-Tabelle 2).

<sup>8</sup> Der Wert der Verkehrsleistung war dabei insofern „geschönt“, als er auch die unproduktive Totlast der LKW mitberücksichtigte.

Abbildung 7: Mitteleinsatz je Sendungsaufkommen, Vergleich UKV und RoLa



Quellen: Rohdaten: BMVIT, Analyse und Grafik: RH

Auf der anderen Seite bot die RoLa für bestimmte Nutzergruppen (vor allem kleine Frächter aus Drittstaaten, die Transportkontingente zu beachten hatten) die einzige Möglichkeit, den Transport zumindest auf einem Teil des Transportweges (vorzugsweise in und durch Österreich) von der Straße auf die Schiene zu verlagern.<sup>9</sup> Nach den Feststellungen des RH hing die Inanspruchnahme der RoLa wesentlich von den begleitenden ordnungspolitischen Maßnahmen (z.B. Fahrverbote, Tonnageerhöhungen im Straßenvor- und -nachlauf) ab (TZ 17). Eine allfällige

<sup>9</sup> Dies lag vor allem daran, dass:

- rd. 83 % der Straßentransportunternehmer kleine Betriebsstrukturen aufwiesen (1–10 LKW) und sich damit außer Stande sahen, die notwendigen Investitionshürden und den logistischen Mehraufwand für einen Einstieg in den UKV zu überwinden,
- rd. 85 % der LKW-Anhänger, Aufbauten und Sattelaufleger nicht kranbar waren und damit nicht oder nur mit hohem Aufwand als UKV transportiert werden konnten,
- für die Nutzung der RoLa die Logistik-Kette nicht völlig neu konzipiert werden musste,
- die RoLa verhältnismäßig geringe Investitionen in Terminals beanspruchte und daher kurzfristig verändert und angepasst werden konnte.

Quelle: RCA AG, interne Untersuchung der RCA AG betreffend Nachhaltiger Güterverkehr Intermodale Vernetzung

## Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich

Aufhebung des sektoralen Fahrverbots in Tirol<sup>10</sup> auf der Brennerachse würde daher Rückgänge bei der RoLa-Auslastung nach sich ziehen.

- 16.2 Der RH wies darauf hin, dass die Unterstützung der Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene mittels der RoLa vergleichsweise teuer war (für ein vergleichbares Sendungsaufkommen etwa dreimal so hohe Zuschüsse des Bundes wie für den UKV).

Der RH empfahl dem BMVIT, künftig nur jene RoLa-Verbindungen mit GWL-Abgeltungen zu fördern, wo die Vorteile der mit der RoLa erzielten Verlagerungen (z.B. Umweltentlastung, Stauvermeidung) in einem angemessenen Verhältnis zu den eingesetzten öffentlichen Mitteln stehen.

- 16.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT decke der begleitete kombinierte Verkehr (Rola) ein eigenständiges Marktsegment ab (rasche Verlagerung von LKW auf die Schiene, ohne technische Anpassung und ohne Änderung der grundsätzlichen Transportlogistik), das nicht durch den UKV ersetzt werden könne. Zugleich sei die RoLa sehr stark von politischen Rahmenbedingungen abhängig.*

*Die RoLa sei aus verkehrspolitischer Sicht ein wesentliches Instrument zur Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene, da sie – ohne zusätzliche Investitionen durch den Frächter, ohne technische Anpassung und ohne Änderung der grundsätzlichen Transportlogistik – eine Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene ermögliche, selbst wenn durch den Frächter bereits eine grundsätzliche Entscheidung zugunsten des Straßengüterverkehrs getroffen wurde.*

*Im Hinblick auf die Umstellung des Fördersystems per Dezember 2012 sei das BMVIT darum bemüht, die Förderung der RoLa effizienter als bisher zu gestalten.*

*Die Relation Salzburg – Villach sei zwischenzeitlich wegen fehlender Kostendeckung eingestellt worden, bei der Relation Trento – Regensburg wurden Maßnahmen ergriffen, um eine Kostendeckung zu erreichen.*

<sup>10</sup> Die Generalanwältin des Europäischen Gerichtshofs empfahl in ihrem Schlussantrag Nr. C-28/09, Europäische Kommission gegen Republik Österreich, die Aufhebung des sektoralen Fahrverbots. Sie begründete ihren Antrag damit, dass das sektorale Fahrverbot einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Warenverkehrsfreiheit darstelle und Österreich nicht den Nachweis für die Bereitstellung ausreichender Ausweichrouten für den alpenquerenden Transport der betroffenen Güter erbracht habe und damit kein ausreichendes Potenzial zur Senkung der NO<sub>2</sub> Emissionen erkennen ließ. Der EUGH leistet in rd. 70 % der Fälle den Schlussantrag der GeneralanwältInnen Folge.





Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

- 16.4 Dem RH ging es darum, die Effizienz Nachteile der Verwendung öffentlicher Mittel bei der RoLa gegenüber dem UKV aufzuzeigen.

Eine Bezuschussung der RoLa sollte nach Ansicht des RH nur dann erfolgen, wenn – unter Berücksichtigung der vom BMVIT angestellten verkehrspolitischen Erwägungen – die Vorteile der mit der RoLa erzielten Verlagerungen (z.B. Umweltentlastung, Stauvermeidung) in einem angemessenen Verhältnis zu den eingesetzten öffentlichen Mitteln stehen.

Evaluierungen

- 17.1 Die Notwendigkeit der Umstellung der GWL-Abgeltungen im Güterverkehr auf ein EU-konformes System staatlicher Beihilfen<sup>11</sup> (vgl. TZ 18) veranlasste das BMVIT, externe Studien über die künftige Optimierung der Bestellung von GWL im kombinierten Verkehr zu beauftragen. Die vorliegenden Studienergebnisse<sup>12</sup> aus den Jahren 2009 bis 2010 enthielten detaillierte Analysen und Empfehlungen. Weitere Studien<sup>13</sup> standen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in Ausarbeitung.

Der RH fasst im Folgenden wesentliche Evaluierungsergebnisse und Problemfelder zu den GWL-Abgeltungen im Güterverkehr zusammen:

(1) Die externen Evaluierungsergebnisse zeigten, dass die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung angewandten GWL-Abgeltungen im UKV kaum nachfragewirksam waren.

<sup>11</sup> Gemäß Artikel 10, Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1370/2007 wurde die VO (EWG) Nr. 1191/69 aufgehoben. Sie galt jedoch während eines Zeitraums von drei Jahren nach Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007 somit bis 3. Dezember 2012 weiterhin für Güterbeförderungsdienste. Die Einstellung der von der Kommission nicht genehmigten Ausgleichsleistungen für öffentliche Güterbeförderungsdienste sollte durch einen Übergangszeitraum von drei Jahren im Einklang mit den Artikeln 73, 86, 87 und 88 des Vertrags (damaliger EG-Vertrag) erleichtert werden. Danach sollten für die Organisation von Güterbeförderungsdiensten die allgemeinen Grundsätze des Vertrags (zunächst EGV, ab 9. Mai 2008 Vertrag über die Arbeitsweise der EU) gelten (vgl. Randziffer 11 und Randziffer 36 der Erwägungsgründe zur VO (EG) Nr. 1370/2007).

<sup>12</sup> Verkehrsplanung Käfer GmbH: Optimierung GWL für den Kombiverkehr 2010+, Wien, Dezember 2009;  
Verkehrsplanung Käfer GmbH: Optimierung GWL für den Kombiverkehr 2012+, vertiefende Analyse Wien, Dezember 2010;  
Verkehrsplanung Käfer GmbH: Kombiniertes Verkehr in Österreich, Analyse wesentlicher Akteure und Angebote auf dem österreichischen Kombiverkehrsmarkt, Wien, November 2010;  
SCHIG GmbH: GWL der RCA AG, Wien, Prüfberichte für die Jahre 2007, 2008, 2009

<sup>13</sup> Herry Consult GmbH: KV-Förderung Internationaler Vergleich, Mai 2011;  
Herry Consult GmbH: Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr, Dezember 2010;  
BMVIT: „Überblick über ordnungspolitische Maßnahmen in Österreich“, November 2010

## Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich

- Die Abgeltungen flossen teilweise in Transportsegmente, die ohnehin eine starke Affinität zum UKV aufwiesen (z.B. schwere und überschwere Sendungen, Maritime Verkehre (Verkehre von und zu den Seehäfen), sowie Ganzzugsverkehre<sup>14</sup> im Transitbereich; diese Verkehre würden nach Meinung der Experten hinkünftig keine oder allenfalls reduzierte Abgeltungen benötigen.
- Der innerösterreichische UKV wies – wegen des hohen Anteils kurzer Transportdistanzen und wegen der hohen Produktionskosten – in der Zugbildung (hohe Verschubkosten) auf bestimmten Verbindungen eine eklatante Unterdeckung der anfallenden Kosten – trotz der gewährten GWL-Zuschüsse – auf; zur Aufrechterhaltung wären laut externer Evaluierung höhere Abgeltungen nötig. Nennenswerte Verlagerungen von zusätzlichen Transportmengen von der Straße zum innerösterreichischen UKV wären jedoch erst ab einer Reduktion der von den Frächtern zu zahlenden Marktpreise von mehr als 25 % (oder einer entsprechenden Verteuerung des Straßentransports) zu erwarten.

(2) Allfällige Reduktionen der GWL-Abgeltungen im innerösterreichischen UKV ließen laut Studie negative Auswirkungen auf den gesamten Schienengüterverkehr erwarten, weil Zubringer-, Sammel- und Verteilverkehre wegfallen oder auf die Straße rückverlagert würden.

Bei der RoLa zeigten die Evaluierungsergebnisse, dass die Markterlöse ohne GWL-Abgeltungen bei allen angebotenen Verbindungen deutlich unter den Herstellkosten lagen. Selbst unter Hinzurechnung der GWL-Abgeltungen ließen sich bei zwei Verbindungen (Trento-Regensburg und Salzburg-Villach) die Herstellkosten nicht decken. Lediglich zwei RoLa-Verbindungen (Wörgl-Brennersee und Wels-Maribor) wiesen unter Hinzurechnung der GWL-Abgeltungen eine Vollkostendeckung auf.

(3) Überdies hielten die Evaluierungsergebnisse fest, dass:

- sich Teile des von der RCA AG eingesetzten RoLa-Equipment (Niederflur-Tragwagen) mittelfristig dem Ende der technischen Nutzungsdauer näherten, ohne dass ausreichende Vorsorgen für Ersatzinvestitionen geschaffen werden konnten;

<sup>14</sup> Ganzzüge, auch als Blockzüge bezeichnet, sind Güterzüge, die vom Versandbahnhof bis zum Zielbahnhof ohne Auskuppeln und/oder Beistellen von Waggons durchfahren. Durch den Wegfall von Verschubleistungen können Ganzzugsverkehre schneller und billiger produziert werden.



Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich



Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

- die Inanspruchnahme der RoLa durch die Frächter i.d.R. nur dann erfolgte, wenn ordnungspolitische Restriktionen<sup>15</sup> bzw. Begleitmaßnahmen bestanden;
- die Abgeltungen für RoLa-Verbindungen, die trotz bestehender GWL ein negatives Ergebnis aufwiesen, zu hinterfragen wären.

17.2 Der RH bemängelte die unzureichende Treffsicherheit der GWL-Abgeltungen im Güterverkehr. Außerdem beeinträchtigte sie die Effektivität und die Effizienz des Förderinstruments und begünstigte Mitnahmeeffekte. Überdies zeigte sich, dass die RoLa nur für ein schmales Kundensegment attraktiv erschien.

Die vorliegenden Evaluierungsergebnisse unterstrichen strukturelle Problemfelder bei den GWL-Abgeltungen im Güterverkehr. Diese betrafen insbesondere die unzureichende Nachfragesstimulierung und die nicht kostenadäquate Festsetzung der Ausgleichshöhe. Der RH anerkannte jedoch, dass sich das BMVIT seit 2009 darum bemühte, Grundlagen für eine zweckmäßige Neuregelung des Abgeltungssystems zu gewinnen.

Der RH empfahl dem BMVIT, anlässlich der EU-rechtlich gebotenen Neukonzeption des Systems der GWL-Abgeltungen im Güterverkehr (vgl. TZ 18) auf eine deutliche Erhöhung der Treffsicherheit hinsichtlich ihrer Verlagerungswirkung zu achten, d.h. die Förderungen bzw. Beihilfen – unter Bedachtnahme auf eine effiziente Leistungserbringung der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen –

- auf jene Transportsegmente zu fokussieren, die ein stark preiselastisches Nachfrageverhalten zeigen, um einen größtmöglichen Verlagerungseffekt zu erzielen, und
- auf solche Transportdistanzen und/oder Streckenkorridore zu beschränken, wo der Nutzen der Verkehrsverlagerung (Umweltentlastung, Stauvermeidung) in einem angemessenen Verhältnis zu den dafür eingesetzten Mitteln steht (vgl. TZ 16).

17.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT seien seit 2009 mehrere Studien beauftragt worden, um ein neues „Beihilfensystem“ (gültig ab Dezember 2012) wirksamer zu gestalten als bisher.*

*Das BMVIT bereite bereits seit mehreren Monaten ein Beihilfenprogramm für den unbegleiteten und begleiteten Kombinierten Verkehr (UKV und RoLa) sowie für den Einzelwagenverkehr vor, das den gemein-*

<sup>15</sup> z.B. Nachtfahrverbote, Transportkontingente bei Drittlandverkehren, sektorales Fahrverbot

## Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich

*schaftsrechtlichen Regelungen Rechnung trage. Dieses wäre noch im Jahr 2011 der Europäischen Kommission notifiziert worden. Das neue Beihilfenprogramm solle im Dezember 2012 in Kraft treten.*

*Zu den Beschränkungen der Förderungen bzw. Beihilfen auf Streckenkorridoren merkte das BMVIT an, dass die verkehrspolitische Zielsetzung darin bestünde, nicht nur auf einzelnen Strecken bzw. Korridoren, sondern auf Netzebene eine Verlagerung zu erreichen bzw. einer Rückverlagerung auf die Straße entgegenzuwirken.*

- 17.4 Der RH anerkannte das Bestreben des BMVIT zur Optimierung der Verlagerung von der Straße auf die Schiene auf der gesamten Netzebene.

Hinsichtlich der EU-rechtlich gebotenen Neukonzeption des Systems der GWL-Abgeltungen im Güterverkehr verwies der RH auf seine Empfehlung, auf eine deutliche Erhöhung der Treffsicherheit hinsichtlich der Verlagerungswirkung zu achten, d.h. die Förderungen bzw. Beihilfen – unter Bedachtnahme auf eine effiziente Leistungserbringung der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen –

- auf jene Transportsegmente zu fokussieren, die ein stark preiselastisches Nachfrageverhalten zeigen, um einen größtmöglichen Verlagerungseffekt zu erzielen und
- auf solche Transportdistanzen und/oder Streckenkorridore zu beschränken, wo der Nutzen der Verkehrsverlagerung (Umweltentlastung, Stauvermeidung) in einem angemessenen Verhältnis zu den dafür eingesetzten Mitteln steht.

### Gemeinschaftsrechtliche Aspekte

- 18.1 Am 3. Dezember 2012<sup>16</sup> läuft die Möglichkeit zur Bestellung der GWL im Güterverkehr auf Grundlage der VO (EWG) 1191/69<sup>17</sup> aus. Danach muss an deren Stelle ein System von der EU-Kommission zu geneh-

<sup>16</sup> Drei Jahre nach Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rats, veröffentlicht im Amtsblatt Nummer L 315/1

<sup>17</sup> Gemäß Artikel 10, Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1370/2007 wurde die VO (EWG) Nr. 1191/69 aufgehoben. Sie galt jedoch während eines Zeitraums von drei Jahren nach Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007 weiterhin für Güterbeförderungsdienste. Die Einstellung der von der Kommission nicht genehmigten Ausgleichsleistungen für öffentliche Güterbeförderungsdienste sollte durch einen Übergangszeitraum von drei Jahren im Einklang mit den Artikeln 73, 86, 87 und 88 des Vertrags (damaliger EG-Vertrag) erleichtert werden. Danach sollten für die Organisation von Güterbeförderungsdiensten die allgemeinen Grundsätze des Vertrags (zunächst EGV, ab 9. Mai 2008 Vertrag über die Arbeitsweise der EU) gelten (vgl. RZ 11 und RZ 36 der Erwägungsgründe zur VO (EG) Nr. 1370/2007).



migender (notifizierter) staatlicher Beihilfen treten.<sup>18</sup> Für diese Beihilfen ist nachzuweisen, dass sie:

- notwendig und verhältnismäßig sind und
- den Wettbewerb nicht in einer Weise verfälschen oder zu verfälschen drohen, die den Prinzipien des gemeinsamen Binnenmarkts widersprechen.

Generell müssen die Mitgliedstaaten dabei eine transparente, begründete und qualifizierte Analyse der Kosten des bezuschussten Schienenverkehrs im Vergleich zu den Kosten anderer Verkehrsträger vorlegen.<sup>19</sup>

Im Jahr 2009 beauftragte das BMVIT die SCHIG mit der Prüfung der Abrechnungen der GWL im Güterverkehr (Prüfungszeitraum 2007 bis 2009). Die Ergebnisse zeigten neben Problemen bei der Abrechnung der Gefahrguttransporte u.a. auch, dass die der Bestellung der GWL im Güterverkehr zugrunde liegenden Verträge zwischen dem BMVIT und den Eisenbahnverkehrsunternehmen die gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen hinsichtlich der Offenlegung von Leistung und Gegenleistungen nicht ausreichend erfüllten,<sup>20</sup> wodurch die Verträge grundsätzlich schon bisher als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Abs. 1 Vertrag über die Arbeitsweise der EU zu qualifizieren waren.

18.2 Der RH bemängelte, dass die Beauftragung und Abgeltung der GWL im Güterverkehr schon bisher nicht den EU-rechtlich gebotenen Anforderungen hinsichtlich der Offenlegung von Leistung und Gegenleistung entsprachen. Der RH empfahl dem BMVIT, bei der Neugestaltung des Abgeltungssystems die Ausgleichsleistungen transparent und nachvollziehbar zu ermitteln und offenzulegen. Im Übrigen verwies er auf seine Empfehlungen zu TZ 17.

18.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei die Europäische Kommission seit 1995 von der Abgeltung der GWL im Güterverkehr informiert gewesen. Im Jahr 2009 habe bspw. ein bilaterales Treffen zwischen dem BMVIT und Vertretern der Europäischen Kommission zu diesem Thema stattgefunden. Das BMVIT habe dabei stets die Auffassung vertreten, dass die Abgeltung der GWL im Güterverkehr EU-rechtskonform sei.*

<sup>18</sup> Derartige staatliche Beihilfen müssen den allgemeinen Bestimmungen des Vertrags über die Arbeitsweise der EU (AEUV) sowie den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an EVU (vgl. Amtsblatt C 184/07 vom 22. Juli 2008) entsprechen. Demnach sind unter gewissen Umständen Beihilfen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und Beihilfen zur Verringerung externer Kosten zulässig.

<sup>19</sup> vgl. Artikel 10 der Richtlinie 2001/14/EG

<sup>20</sup> gemäß VO (EWG) 1191/69 i.d.F. der VO (EWG) 1893/91

## Förderung und Finanzierung von Intermodalität in Österreich

*Die Europäische Kommission habe bislang weder ein diesbezügliches Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, noch sei der Mitgliedstaat Österreich aufgefordert worden, die Abgeltung der GWL im Güterverkehr einzustellen.*

*Der Empfehlung des RH, die Ausgleichsleistungen bei der Neugestaltung des Abgeltungssystems transparent und nachvollziehbar zu ermitteln, sei durch Beauftragung der Studie „Berechnung beihilfefähiger Kosten für den Schienenverkehr“ umgesetzt worden.*

*Die Empfehlung des RH, bei der Neugestaltung des Abgeltungssystems die Information der Europäischen Kommission konsequent durchzuführen, werde laut BMVIT umgesetzt.*

- 18.4 Der RH entgegnete, dass die bloße Nichteinleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens nicht automatisch den Schluss zuließ, dass die gepflogene Offenlegung von Leistung und Gegenleistung bislang den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben entsprach.

Auswirkungen aktueller Umfeldbedingungen

- 19.1 Erwägungen des BMVIT deuteten darauf hin, dass es seinen geplanten Ausgabenrahmen für GWL-Abgeltungen im Güterverkehr bis 2014 um mehr als ein Drittel reduzieren könnte.<sup>21</sup> Ebenso leitete die RCA AG aufgrund der wirtschaftlichen Situation Restrukturierungsmaßnahmen ein, die Straffungen im Leistungsangebot beim UKV<sup>22</sup> und bei der

<sup>21</sup> Der beabsichtigten Rücknahme der GWL-Mittel im Güterverkehr stand ab 1. Jänner 2011 eine Reduzierung des Infrastrukturbenutzungsentgelts (IBE) gegenüber, die eine gewisse Entlastung für Güterverkehrsleistungen im Ausmaß von durchschnittlich rd. 17 % versprach. Die Auswirkung dieser Maßnahme auf intermodale Verkehrsleistungen war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung für den RH noch nicht überprüfbar.

<sup>22</sup> Ende Februar 2011 präsentierte die RCA AG das Nationale Intermodale Netzwerk Austria (NINA), das eine grundlegende Umstellung der Produktionsabläufe im nationalen UKV versprach. NINA verband mittels eines planmäßig verkehrenden UKV-Ganzzugnetzwerks (Drehscheibe Terminal Wels) die wichtigsten UKV-Terminals Österreichs und verknüpfte das Angebot mit einem neuen Online-Buchungssystem. Zusammen mit Tarifierungsmaßnahmen beabsichtigte der Teilkonzern RCA AG die Wirtschaftlichkeit des innerösterreichischen UKV zu verbessern.



## Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

RoLa<sup>23</sup> sowie insbesondere Einschränkungen im Einzelwagenverkehr<sup>24</sup> erwarten ließen (vgl. TZ 40).

- 19.2 Der RH merkte an, dass eine allfällige Reduktion der GWL-Abgeltungen im Güterverkehr und die von der RCA AG eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen zu Rückverlagerungen von Schienengüterverkehrsleistungen auf die Straße führen könnten. Der RH wies darauf hin, dass unter diesen Rahmenbedingungen der Neugestaltung und Wirkungseffizienz des künftigen Abgeltungssystems für GWL im Güterverkehr besondere Bedeutung zukommt (vgl. TZ 17).

### Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF)

#### Grundlagen

- 20.1 Für die ATF gab es zwei Förderprogramme, eines wurde über den gesamten Prüfungszeitraum vom BMVIT und eines im Jahr 2007 beginnend über den KLIEN abgewickelt.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Die RCA AG stand Anfang Februar 2011 in Verhandlungen mit dem BMVIT (Vorlage von vier RoLa-Szenarien: Szenario 1: „Business as usual“, Szenario 2: „Redimensionierung RoLa“, Szenario 3: „Einstellung der RoLa“, Szenario 4: Kompromisszenario, intern als „Szenario 13“ bezeichnet. Die Entscheidung war zum Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle noch offen.

<sup>24</sup> Im Dezember 2010 kündigte die RCA AG an, aufgrund des in den vergangenen Jahren zu beobachtenden und auch künftig zu erwartenden geringen Frachtaufkommens in Verbindung mit einem erheblichen Bedienungsaufwand in 59 Bahnhöfen die Bedienung zu Frachtübernahmen einzustellen und für 76 Bahnhöfe nur mehr auf Basis einer besonderen Vereinbarung zu Sonderbedienstufen Fracht abzufertigen. Nach Veröffentlichung dieser Kundeninformation und Widerständen ihrer Kunden nahm die RCA AG diese Regelung wieder zurück, ohne die zugrunde liegenden Probleme zu lösen.

<sup>25</sup> Das BMVIT förderte seit dem Jahr 1995 die Errichtung von Anschlussbahnen; in der dritten Förderperiode von 2006 bis 2012 erweiterte es das Programm – den Ergebnissen einer Evaluierung des Programms folgend – um eine Terminalförderung (ATF). Im Jahr 2007 wurde der KLIEN eingerichtet, der Anschlussbahnen und Terminals speziell unter dem Gesichtspunkt der CO<sub>2</sub>-Reduktion förderte (siehe auch Bericht des RH Reihe Bund 2011/4).

## Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF)

<b>Tabelle 5: Übersicht: Anschlussbahn- und Terminalförderung</b>		
	<b>BMVIT-Förderung</b>	<b>KLIEN-Förderung</b>
Fördergegenstand	Anschlussbahnen und Terminals	Anschlussbahnen und Terminals
Laufzeit des Förderprogramms, geplantes Fördervolumen	2006 bis 2012 104 Mill. EUR.	seit 2007 keine Angaben
Fördergeber (vergebende Stelle)	BMVIT	Klima- und Energiefonds
abwickelnde Stelle	BMVIT über SCHIG	SCHIG
durchschnittliche Anzahl der Förderfälle pro Jahr (2006 bis 2010)	43	10
durchschnittlich ausbezahlte Mittel pro Jahr		
– Anschlussbahnförderung	15,57 Mill. EUR	6,70 Mill. EUR
– Terminalförderung	0,10 Mill. EUR	1,01 Mill. EUR
Größenordnung der Förderprojekte (von bis)	0,01 Mill. EUR bis 3,00 Mill. EUR	0,02 bis 3,00 Mill. EUR
Evaluierung erfolgte (Jahr)	2006	Statusbericht SCHIG 2009

Quellen: BMVIT und KLIEN

Während die Anschlussbahnförderung in erster Linie der vollständigen Verlagerung von Transporten auf die Schiene (unimodaler Verkehr Schiene) diene, war die Terminalförderung als Instrument zur Unterstützung des intermodalen Verkehrs konzipiert. Folgende Tabelle zeigt die Ziele, Gegenstände, Kriterien und Fördersätze der beiden Förderprogramme:





Anschlussbahn- und Terminalförderungen  
(ATF)

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

**Tabelle 6: Anschlussbahn- und Terminalförderung**

	Anschlussbahnförderung		Terminalförderung	
	BMVIT	KLIEN	BMVIT	KLIEN
<b>Förderziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsträger</li> <li>- Verbesserung des schienengebundenen Haus zu Haus-Verkehrs</li> <li>- positive Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- positive Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit (CO<sub>2</sub>-Reduktionen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsträger</li> <li>- positive Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- positive Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit (CO<sub>2</sub>-Reduktionen)</li> </ul>
<b>Fördergegenstand</b>	Neuerrichtung und Erweiterung von: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gleisanlage</li> <li>- Gleisrampen</li> <li>- Krananlagen</li> <li>- Mattengleise</li> <li>- Überdachungen</li> <li>- div. Fahrzeuge</li> </ul>	Neuerrichtung, Erweiterung und Modernisierung von: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gleisanlage</li> <li>- Gleisrampen</li> <li>- Krananlagen</li> <li>- Mattengleise</li> <li>- Überdachungen</li> <li>- div. Fahrzeuge</li> </ul>	Bau und Ausbau von Umschlaganlagen für Container, Wechselaufbauten oder Stückgut zwischen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schiene-Straße</li> <li>- Schiene-Wasser</li> <li>- Straße-Wasser</li> </ul>	
<b>Förderkriterien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bei Unternehmen Erhöhung um mindestens 20.000 Jahresbruttotonnen bzw. ca. 500 Wagen pro Jahr (über mindestens 5 Jahre)</li> <li>- bei Spediteuren und Frächtern Erhöhung um ca. 65.000 Jahresbruttotonnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlagerungs- und Umwelteffekte (CO<sub>2</sub>-Reduktionen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Öffentlicher, diskriminierungsfreier Zugang für Dritte</li> <li>- für alle EVU zugängliches Gleis</li> <li>- Standort im Inland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlagerungs- und Umwelteffekte (CO<sub>2</sub>-Reduktionen)</li> </ul>
<b>Fördersätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- für Erhaltung bestehender Anlagen 30 % bis 40 %</li> <li>- für Errichtung und Erweiterung 40 % bis 50 %</li> <li>- max. Förderung: Erhaltung 1,50 Mill. EUR Erweiterung 2,50 Mill. EUR Neuerrichtung 3,00 Mill. EUR</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- für Anlagen und Einrichtungen je nach Gewerk bis 50 %</li> </ul>	

Quellen: BMVIT und KLIEN

LTEN

## Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF)

Die beiden Förderprogramme verfolgten im Wesentlichen die gleichen Zielsetzungen; auch Fördergegenstände und -kriterien glichen einander weitgehend. Die Vorbereitungen der Förderentscheidungen und die Förderungen erfolgten über verschiedene Stellen.<sup>26</sup>

Das BMVIT beschloss gemeinsam mit dem KLIEN im Jahr 2010, die beiden Förderprogramme zusammenzulegen. Als Grundlagen für die Zuerkennung einer Förderung gelten seither alle bislang von BMVIT und KLIEN geforderten Kriterien für die Anschlussbahn- bzw. Terminalförderung. Die Vorbereitung der Förderentscheidung erfolgt nunmehr über eine Stelle (SCHIG).<sup>27</sup> Die Mittelaufbringung einerseits durch das BMVIT und andererseits durch den KLIEN blieb davon unberührt.

Im überprüften Zeitraum wurden 290 Projekte mit insgesamt rd. 109 Mill. EUR gefördert (von BMVIT und KLIEN gemeinsam):

- Vier Terminalprojekte (überwiegend intermodaler Anteil),
- 286 Anschlussbahnprojekte; von diesen waren 42 (14,50 %) teilweise bzw. überwiegend dem intermodalen Verkehr zuzuordnen.

20.2 Der RH erachtete die Abwicklung der beiden Förderprogramme als ersten Schritt, um Parallelstrukturen zu vermeiden, wies jedoch darauf hin, dass die Mittelaufbringung nach wie vor geteilt blieb. Zur Problematik der Abgrenzung von Terminal- und Anschlussbahnförderung und der geringen Inanspruchnahme der Terminalförderung verweist der RH auf TZ 21.

### Mittelanalyse

21.1 Obwohl die Terminalförderung bereits seit dem Jahr 2006 bestand, war sie von den Förderwerbern bislang nur in vier Fällen in Anspruch genommen worden. Laut Auskunft des BMVIT waren Terminalbetreiber vielfach nicht bereit, das in den Richtlinien für Terminalförderung vorgesehene Erfordernis des öffentlichen und diskriminierungs-freien Zugangs zu erfüllen und bevorzugten daher das Instrument der Anschlussbahnförderung.

<sup>26</sup> Bis zur Zusammenlegung der beiden Förderprogramme bereiteten die Entscheidung über Förderungen im BMVIT ein Beirat und im KLIEN ein Jurygremium vor.

<sup>27</sup> Die Entscheidung über Anträge (dem Grund und der Höhe nach) wird zukünftig einmal im Jahr im Zuge einer Juryentscheidung erfolgen. Die erste Juryentscheidung wird voraussichtlich im Oktober 2011 stattfinden.

**Tabelle 7: Anschlussbahn- und Terminal-Förderung: von BMVIT und KLIEN ausbezahlte Mittel**

	2006	2007	2008	2009	2010	Summe (2006 bis 2010)
	in Mill. EUR					
Anschlussbahnförderung	17,25	17,96	28,93	27,63	12,87	104,64
Terminalförderung	0,00	0,00	2,51	0,88	1,13	4,52

Quellen: BMVIT und KLIEN

Tabelle 7 zeigt, dass die Anschlussbahnförderung ein Vielfaches der Terminalförderung betrug.

In den Jahren 2006 bis 2009 wurden vom BMVIT Förderungen in Höhe von 69,40 Mill. EUR bewilligt, obwohl dafür nur 59 Mill. EUR budgetiert waren. Dies führte dazu, dass in den Folgejahren weniger Anschlussbahnprojekte genehmigt werden konnten.

- 21.2 Der RH kritisierte die hohe Anzahl an Genehmigungen von Anschlussbahnförderungen in den Jahren 2006 und 2007, wodurch in den Folgejahren weniger Budget zur Verfügung stand. Der RH kritisierte, dass gleichzeitig das Ziel der Terminalförderung, nämlich Terminals mit diskriminierungsfreiem Zugang zu schaffen, nicht erreicht wurde; dies war auch dadurch mitbedingt, dass die Anschlussbahnförderung für potenzielle Terminalbetreiber eine Förderalternative darstellte, bei der die Öffnung für Dritte nicht erforderlich war.

#### Evaluierungen

- 22.1 Im September 2006 wurde die Anschlussbahnförderung einer externen Evaluierung<sup>28</sup> unterzogen. Die Evaluierung bestätigte die Anschlussbahnförderung als ein bewährtes, erfolgreiches und wirtschaftlich effizientes System.

Diese Studie empfahl, die Förderung auf öffentlich zugängliche Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (Güterterminals) auszuweiten. Als Kriterium der zu fördernden Umschlagsanlagen sollte die Terminaldefinition der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), als ein Ort des Umschlages und der Lagerung von intermodalen Transporteinheiten herangezogen werden, wobei jedoch ein

<sup>28</sup> Verkehrsplanung Käfer GmbH: Evaluierung des Programms zur Unterstützung des Ausbaus von Anschlussbahnen, Wien, September 2006

## Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF)

für die Allgemeinheit öffentlicher und diskriminierungsfreier Zugang gewährleistet sein sollte.

Das BMVIT kam dieser Empfehlung nach und schloss in seiner dritten Förderperiode von 2006 bis 2012 die Terminalförderung mit ein.

Im Jahr 2010 beauftragte die SCHIG eine Betriebsberatungsgesellschaft mit der Erstellung einer Potenzialanalyse der Anschlussbahnen im Ergänzungsnetz mit Fokus auf den Güterverkehr in den Pilotregionen Oberösterreich und Steiermark.

In der Analyse wurden an 14 Bahnstrecken Aufkommens- und Kundenstrukturen, Bewertung von Verkehrseffekten sowie Transportalternativen erhoben und danach mögliche Potenziale identifiziert und weiterführende Maßnahmen definiert.

Aus den Ergebnissen der Unternehmensbefragung konnten folgende wesentlichen Erkenntnisse abgeleitet werden:

- Anschlussbahnen tragen wesentlich zur regionalen und lokalen Verkehrsentlastung auf der Straße bei;
- ein Mengensteigerungspotenzial von ca. + 30 % wäre bei entsprechendem Angebot und Service realisierbar;
- Angebotsrücknahmen und Einschränkungen im Anschlussbahnbetrieb führen zu einer Rückverlagerung auf die Straße (TZ 23);
- bei Anschlussbahnen mit keinem regelmäßigen und bündelungsfähigen Wagenaufkommen wäre eine Weiterbedienung aus ökonomischer Sicht zu überdenken.

Für die Terminalförderung war keine Evaluierung durchgeführt worden.

22.2 Der RH hielt fest, dass nach den seit 2006 gültigen Förderrichtlinien die in der Potenzialanalyse als nicht wirtschaftlich angesprochenen kleinen Anschlussbahnen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht mehr förderbar waren. Der RH beanstandete, dass BMVIT und KLIEN die Gründe und die verkehrspolitischen Konsequenzen der schwachen Inanspruchnahme der Terminalförderung nicht untersucht hatten.

## Ausblick

- 23 In der ÖBB-Infrastruktur AG gab es Überlegungen, schwach ausgelastete Strecken mit untergeordneter verkehrspolitischer Bedeutung (Ergänzungstrecken) einzustellen. Diese Maßnahme könnte auch den Zulauf zu Anschlussbahnen betreffen (TZ 22).

## Auszahlungsmodalitäten der Anschlussbahn- und Terminalförderung

- 24.1 Im Rahmen der Anschlussbahn- und Terminalförderung des BMVIT war es üblich – anders als bei den Förderungen über den KLIEN –, dass die Förderwerber dem BMVIT Rechnungen vorlegten, in welchen der Förderbetrag zuzüglich 20 % USt als zu überweisender Gesamtbetrag angeführt war. Das BMVIT überwies dem Förderwerber den Gesamtbetrag, machte aber in der Folge in seiner Eigenschaft als Unternehmer (Privatwirtschaftsverwaltung) davon Gebrauch, sich die auf solche Weise an die Förderwerber bezahlte USt vom Finanzamt im Wege des Vorsteuerabzugs rückerstatten zu lassen.
- 24.2 Der RH hielt fest, dass echte Förderungen nicht umsatzsteuerbare Vorgänge sind (Förderung liegt kein Leistungsaustausch zugrunde, Lieferung oder sonstige Leistung). Der RH empfahl dem BMVIT, die Förderbeträge – wie dies auch bei der gleichgelagerten KLIEN-Förderung erfolgte – ohne USt zu verrechnen und auszuführen.
- 24.3 *Das BMVIT bestätigte, dass Anschlussbahnförderungen im Rahmen des KLIEN bereits ohne Umsatzsteuer verrechnet und ausbezahlt würden, im Bereich der konventionellen Anschlussbahnförderung würden keine neuen Verträge mehr abgeschlossen.*

*Das BMF pflichtete der Empfehlung des RH bei, soweit es sich im konkreten Fall um echte, nicht umsatzsteuerbare Zuschüsse handelt.*

## Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF)

Zuschüsse des Bundes zur Errichtung der Schieneninfrastruktur auf Terminals

25.1 Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick hinsichtlich des Gebarungsvolumens der Zuschüsse des Bundes zur Errichtung der Schieneninfrastruktur auf Terminals:

Tabelle 8: Überblick – Zuschüsse des Bundes zur Errichtung der Schieneninfrastruktur auf Terminals	
Fördergegenstand	Zuschüsse zur Errichtung bzw. Erweiterung von Schieneninfrastrukturanlagen von Terminals
Laufzeit des Förderprogramms, geplantes Fördervolumen	sechsjährige Perioden, jährliche Evaluierung
Zuschussgeber	Bund (dzt. 70 % des Maßnahmenvolumens)
abwickelnde Stelle	BMVIT
durchschnittliches jährliches Investitionsvolumen (2006 bis 2010)	9,84 Mill. EUR
geplantes jährliches Investitionsvolumen (Rahmenplanperiode 2011 bis 2016 <sup>1</sup> )	50,62 Mill. EUR

<sup>1</sup> ohne Refundierung Wien Hafen Freudenau, die der Periode 2006 bis 2010 zugerechnet wurde  
Quelle: BMVIT

Die ÖBB-Infrastruktur AG investierte in den Jahren 2006 bis 2010 rd. 49,20 Mill. EUR in die Errichtung bzw. Erweiterung der Schieneninfrastruktur<sup>29</sup> multimodaler Terminals. Die Maßnahmen betreffen insbesondere die Erweiterung des Terminals Wien Hafen Freudenau (rd. 39,00 Mill. EUR)<sup>30</sup>, die Baureifmachung (Planungen, Studien und Grundeinlösen) des Terminals Wien Inzersdorf (rd. 8,40 Mill. EUR) sowie die Erweiterung des Terminals Wörgl (rd. 1,80 Mill. EUR). Seit 2007 leistete der Bund dafür Zuschüsse im Ausmaß von 70 % der Projektkosten.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Hallen, Kräne und sonstige Umschlagsanlagen mussten von der RCA AG selbst finanziert werden.

<sup>30</sup> Vorfinanzierung durch die Stadt Wien, Refundierung durch die ÖBB-Infrastruktur AG in der Rahmenplanperiode 2011 bis 2016.

<sup>31</sup> Ab dem Geschäftsjahr 2007 verpflichtete sich der Bund – verteilt über 30 Jahre –, 70 % der Investitionskosten zu bezuschussen. Ab dem Jahre 2014 war eine Anhebung dieses Prozentsatzes auf 75 % vereinbart. Eine darüber hinausgehende Anhebung des Prozentsatzes (bis zu 100 %) stand zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in Diskussion.



Anschlussbahn- und Terminalförderungen  
(ATF)

Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

Tabelle 9: Terminals: Investitionen in die ÖBB-Schieneninfrastruktur							
Terminals	2006	2007	2008	2009	2010	Summe 2006 bis 2010	Planzahlen 2011 bis 2016
	in Mill. EUR						
Wien Inzersdorf	0,10	-	-	1,10	7,20	8,40	218,60
Wels	-	-	-	-	-	-	19,50
Wörgl	-	-	-	0,50	1,30	1,80	32,80
Wolfurt	-	-	-	-	-	-	32,80
Wien Freudenau	0,10 <sup>1</sup>	10,40 <sup>1</sup>	14,80 <sup>1</sup>	9,80 <sup>1</sup>	3,90 <sup>1</sup>	39,00 <sup>1</sup>	39,00
<b>Summe</b>	<b>0,20</b>	<b>10,40</b>	<b>14,80</b>	<b>11,40</b>	<b>12,40</b>	<b>49,20<sup>1</sup></b>	<b>342,70</b>

<sup>1</sup> Die Schieneninfrastrukturanlagen des Terminals Freudenau wurden von der Stadt Wien vorfinanziert. Die Refundierung durch die ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt im Rahmenplan 2011 bis 2016 mit Zuschüssen des Bundes.

Quelle: BMVIT

Für die Rahmenplanperiode 2011 bis 2016 sind – neben der Refundierung der Investitionen für den Terminal Wien Hafen Freudenau (39,00 Mill. EUR) – weitere Investitionen im Ausmaß von rd. 303,70 Mill. EUR geplant; sie betreffen die Terminals Wien Inzersdorf (218,60 Mill. EUR), Wels (19,50 Mill. EUR) sowie Wörgl und Wolfurt (je 32,80 Mill. EUR). Damit waren – mit Ausnahme des Terminals Villach Süd – die wesentlichen Erweiterungsvorhaben des Zielnetzes 2025+ abgedeckt (vgl. TZ 13).

25.2 Der RH stellte fest, dass sich die für die Rahmenplanperiode 2011 bis 2016 geplanten Projekte mit den im Zielnetz 2025+ georteten Ausbaubedürfnissen weitgehend deckten. Das für 2011 bis 2016 vorgehene, durchschnittliche jährliche Investitionsvolumen beträgt mehr als das Fünffache des Investitionsvolumens der Jahre 2006 bis 2010. Damit wird für den RH deutlich, dass das BMVIT künftig der Errichtung und Erweiterung von multimodalen Terminals eine höhere Bedeutung zuzumessen beabsichtigt als bisher. Der RH wies auf die Kosten der stark steigenden Infrastrukturinvestitionen in den nächsten Jahren hin.

Der RH empfahl – in Anbetracht der finanziellen Größenordnung dieser Infrastrukturprojekte und in Anbetracht der Bedeutung der Terminals für die Erreichung der Verlagerungsziele – die Terminalausbaupläne (ÖBB-Rahmenpläne) regelmäßig an die Bedarfsentwicklung anzupassen (vgl. TZ 13).

## Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF)

25.3 Laut Stellungnahme des BMVIT werde die Anregung des RH, die Terminalsituation regelmäßig auf Über- und Unterkapazitäten zu untersuchen, zur Kenntnis genommen und umgesetzt.

Innovationsförderprogramm Kombi-  
nierter Güterverkehr

26.1 Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick hinsichtlich des Gebahrungsvolumens des Innovationsförderprogramms Kombiniertes Güterverkehr:

Tabelle 10: Überblick – Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr	
Fördergegenstand	1. Einsatz von innovativen Technologien und Systemen 2. Transportgeräte (z.B. spezielle kippbare Container) für den intermodalen Verkehr 3. Machbarkeitsstudien für 1. und 2.
Laufzeit des Förderprogramms, geplantes Fördervolumen	1. Jänner 2009 bis 31. Dezember 2014 rd. 18 Mill. EUR
Fördergeber (vergebende Stelle)	BMVIT
abwickelnde Stelle	ERP-Fonds
durchschnittliche Anzahl der Förderfälle pro Jahr (2006 bis 2010)	18
durchschnittlich ausbezahlte Mittel pro Jahr, Herkunft der Mittel	2,80 Mill. EUR (2006 bis 2010) Mittel des Bundes
Größenordnung der genehmigten Förderungen	0,011 Mill. EUR bis 0,80 Mill. EUR
Evaluierung (Jahr)	2008 (geplant für 2011 und 2014)

Quellen: BMVIT und ERP-Fonds

Ziel des Innovationsförderprogramms Kombiniertes Güterverkehr war es, durch Effizienz- und Qualitätssteigerungen im multimodalen Verkehr eine Verlagerung von Straßengüterverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu stimulieren und damit bis zu 2 Mrd. tkm pro Jahr statt auf der Straße auf Schiene oder Wasserstraße zu transportieren. Damit sollten pro Jahr bis zu 150.000 t CO<sub>2</sub>-Emissionen und bis zu 2.000 t Stickoxid-Emissionen vermieden werden.

Das Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr hatte einen Schwerpunkt in der Förderung des konkreten Einsatzes von



innovativen Technologien im multimodalen Güterverkehr.<sup>32</sup> Förderbare Projekte im Sinne dieses Förderprogramms waren:

- Der Einsatz von innovativen Technologien und Systemen zur Angebotsverbesserung des multimodalen Güterverkehrs, wie beispielsweise innovative Umschlagstechnologien oder verkehrsträgerübergreifende Informationstechnologiesysteme (Flottenmanagement, Sendungsverfolgung),
- die (Weiter-)Entwicklung von Transportgeräten für den intermodalen Güterverkehr, wie beispielsweise spezielle Binnen- und Landcontainer oder Spezialfahrzeuge (z.B. fahrerlose Transportsysteme), und
- Machbarkeitsstudien für konkrete Durchführungsmaßnahmen und externe Ausbildungen bzw. Einschulungen in spezifische EDV-Systeme oder Techniken im Bereich Logistik.

Die maximale Förderhöhe betrug bei Investitionen in Transportgeräte oder innovative Technologien maximal 30 % der Investitionskosten und bei Machbarkeitsstudien und Ausbildungen maximal 50 % der Kosten. Die zulässige Fördersumme durfte maximal 800.000 EUR betragen.

Tabelle 11: Förderzahlungen des Innovationsförderprogramms Kombinierter Güterverkehr							
Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	Summe 2006 bis 2010	
	in Mill. EUR						
Förderung	2,50	3,20	3,60	2,50	2,40	14,20	

Quelle: ERP-Fonds

<sup>32</sup> Mit der Abwicklung des Förderprogramms Kombiniertes Güterverkehr beauftragte das BMVIT den ERP-Fonds. Über die Förderwürdigkeit und die Förderhöhe der eingelangten Anträge entschied ein Expertenbeirat (Expertenbeirat unter Vorsitz eines Mitarbeiters des BMVIT und fünf weiteren Mitgliedern, zwei Personen vom BMVIT, jeweils ein/e VertreterIn der Arbeiterkammer, der Wirtschaftskammer und der universitären Forschung), auf dessen Empfehlung das BMVIT einen Fördervertrag mit dem jeweiligen Förderwerber abschloss.

## Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF)

Das Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr wurde zuletzt 2008 evaluiert. Der Evaluierungsbericht hielt fest, dass im Evaluierungszeitraum 2003 bis 2006 die angestrebte Verlagerungsmenge übererfüllt wurde.<sup>33</sup> Das in den Programmrichtlinien definierte Ziel einer Vermeidung von jährlich 150.000 t CO<sub>2</sub>-Emissionen und 2.000 t Stickoxid-Emissionen wurde damit übertroffen<sup>34</sup>. Die Evaluierung kam zu dem Schluss, dass sich das Programm inhaltlich bewährt hatte und eine Verlängerung über das Jahr 2008 hinaus sinnvoll erschien.

26.2 Der RH anerkannte, dass das Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr als eines der wenigen Programme<sup>35</sup> direkt den Einsatz von innovativen Technologien im multimodalen Güterverkehr förderte.

## ERP-Verkehrsprogramm

27 Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick hinsichtlich des Gebahrungsvolumens des ERP-Verkehrsprogramms:

<sup>33</sup> Von 20 Projekten übertrafen 16 jene Mengen, zu denen sich die Förderwerher verpflichtet hatten; zwei weitere unterschritten sie geringfügig (um weniger als 10 %) und bei einem Projekt lag die Verlagerungswirkung etwa 12 % unter der vertraglichen Vereinbarung.

<sup>34</sup> Durch die geförderten Projekte konnte eine jährliche Emissionsersparnis zwischen 215.000 t und 345.000 t CO<sub>2</sub> (je nachdem, welcher LKW – 8,10 t oder 12,10 t Ladungsgewicht – als Alternative angenommen wird) und zwischen 2.500 t und 4.000 t Stickoxid erzielt werden.

<sup>35</sup> Neben dem ERP-Verkehrsprogramm

**Tabelle 12: Überblick – ERP-Verkehrsprogramm**

Fördergegenstand	Gewährung von zinsgünstigen Krediten für Investitionen für die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf Schiene oder Wasserstraße
Laufzeit des Förderprogramms	jeweils 1 Jahr <sup>1</sup>
Fördergeber (vergebende Stelle)	ERP-Fonds
abwickelnde Stelle	ERP-Fonds
durchschnittliche Anzahl der Förderfälle pro Jahr (2006 bis 2010)	4,60
durchschnittliche Höhe der ausbezahlten Kredite pro Jahr, Herkunft der Mittel	Kreditvolumina: rd. 4,90 Mill. EUR pro Jahr Barwert des Zinsvorteils: rd. 0,50 Mill. EUR pro Jahr ERP-Fonds <sup>2</sup>
Größenordnung der Kreditzusagen	0,13 bis 3,00 Mill. EUR pro Kredit, entspricht einem Barwert von 5.720 EUR bis 429.000 EUR <sup>3</sup>
Evaluierung (Jahr)	nicht vorgesehen

<sup>1</sup> jährlicher Beschluss der Bundesregierung

<sup>2</sup> Die Mittel des ERP-Fonds stammen aus dem Marshallplan. Die Verfügungsrechte wurden 1961 an die Republik Österreich übertragen.

<sup>3</sup> kleinstes Förderprojekt: 130.000 EUR Kredit, Barwert-Faktor: 4,40 (2010), Barwert des Zinsvorteils: 5.720 EUR  
größtes Förderprojekt: 3.000.000 EUR Kredit, Barwert-Faktor: 14,30 (2007), Barwert des Zinsvorteils: 429.000 EUR

Quelle: ERP-Fonds

Das ERP-Verkehrsprogramm gewährte zinsgünstige Kredite für Investitionen, die eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf Schiene oder Wasserstraße oder den multimodalen Verkehr unterstützen.<sup>36</sup>

Mit Krediten bis zu maximal 4 Mill. EUR waren folgende Projekte förderbar:<sup>37</sup>

- Erwerb von Spezialcontainern für Landverkehre
- Ankauf von Spezialwaggons für den intermodalen Verkehr
- Investitionen in neue Technologien (z.B. Umschlaglogistik, Gefahrgutverfolgung)

<sup>36</sup> Über die Förderwürdigkeit und die Förderhöhe der eingelangten Anträge entschied ein Expertenbeirat, der aus sechs Mitgliedern bestand, welche von den im Nationalrat vertretenen politischen Parteien entsendet wurden. Der ERP-Fonds schloss hierauf einen Kreditvertrag mit den jeweiligen Förderwerbern ab.

<sup>37</sup> Die Kredite liefen über einen Zeitraum von sechs Jahren. Die ersten beiden Jahre sind dabei tilgungsfrei und werden mit 0,50 % per annum verzinst. In den letzten vier Jahren wird der Kredit halbjährlich in insgesamt acht Raten getilgt. Die Verzinsung beträgt dann 1,50 % per annum.

### Anschlussbahn- und Terminalförderungen (ATF)

Die Kreditsumme betrug in den Jahren 2006 bis 2010 durchschnittlich rd. 4,85 Mill. EUR pro Jahr. Die eigentliche Förderung war der Barwert des Zinsvorteils des begünstigten ERP-Kredits gegenüber einem herkömmlichen Kredit. Dieser betrug in den Jahren 2006 bis 2010 je Projekt zwischen 5.720 EUR und 429.000 EUR.

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	Summe 2006 bis 2010
	in Mill. EUR					
Barwert der Förderung Zinsvorteil	0,40	1,40	0,40	0,10	0,20	2,50
Kreditvolumina	4,00	9,80	3,50	1,80	5,30	24,30 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Rundungsdifferenzen

Quelle: ERP-Fonds

Die Gewährung von Krediten aus dem ERP-Verkehrsprogramm wurde mit den Förderungen aus dem Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr (TZ 26) durch die gemeinsame abwickelnde Stelle (ERP-Fonds) koordiniert. Einige Unternehmen erhielten sowohl eine Förderung vom Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr als auch einen Kredit aus dem ERP-Fonds.

I2V Forschungsförderung

28.1 Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick hinsichtlich des Gebahrungsvolumens der I2V Forschungsförderung: