



**Rechnungshof  
Österreich**

Unabhängig und objektiv für Sie.

# **Bericht des Rechnungshofes**

## **Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds; Follow-up-Überprüfung**

III-174 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVI. GP

Reihe BUND 2018/42



# Bericht des Rechnungshofes

---

## Vorbemerkungen

### Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes–Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

### Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht. Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf– und Abrundungen.

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

#### IMPRESSUM

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

Redaktion und Grafik: Rechnungshof  
Herausgegeben: Wien, im Juli 2018

#### AUSKÜNFTE

Rechnungshof  
Telefon (+43 1) 711 71 - 8876  
Fax (+43 1) 712 94 25  
E-Mail [presse@rechnungshof.gv.at](mailto:presse@rechnungshof.gv.at)

[facebook/RechnungshofAT](https://www.facebook.com/RechnungshofAT)  
Twitter: @RHSprecher

# Bericht des Rechnungshofes

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds; Follow-up-Überprüfung



## Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	3
<b>Kurzfassung</b>	5
<b>Kenndaten</b>	7
<b>Prüfungsablauf und –gegenstand</b>	7
<b>Veranlagung von Rücklagen</b>	8
<b>Beirat</b>	10
<b>Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes</b>	12
<b>Festlegung Themenschwerpunkte</b>	14
<b>Verkehrstatistikgesetz</b>	15
<b>Kostensenkung und Wissensaufbau durch Insourcing</b>	16
<b>Förderansuchen</b>	17
<b>Evaluierung der Projektergebnisse</b>	19
<b>Schlussempfehlungen</b>	21

# Bericht des Rechnungshofes

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds; Follow-up-Überprüfung



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zinssätze von Bundesschatzwertpapieren _____	8
Tabelle 2:	Kosten für die Entsendung externer Expertinnen und Experten _____	16

## Abkürzungsverzeichnis

BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVIT bzw.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beziehungsweise
EU	Europäische Union
EUR	Euro
GZ	Geschäftszahl
i.d.(g.)F. inkl.	in der (geltenden) Fassung inklusive
mbH	mit beschränkter Haftung
Mio.	Million(en)
Nr.	Nummer
rd.	rund
RH	Rechnungshof
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
VSF	Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
VZÄ	Vollzeitäquivalent(e)
z.B.	zum Beispiel

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds; Follow-up-Überprüfung

---

## Wirkungsbereich

### Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

## Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds; Follow-up-Überprüfung

### Kurzfassung

Der RH überprüfte im September 2017 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (**Ministerium**) die Umsetzung von Empfehlungen, die er in der vorangegangenen Gebarungüberprüfung „Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds“, Reihe Bund 2015/11 (Vorbericht), ausgesprochen hatte. Der RH stellte nunmehr fest, dass das Ministerium von den zwölf überprüften Empfehlungen sechs umsetzte, zwei teilweise und zwei nicht umsetzte. Bei zwei Empfehlungen lag noch kein Anwendungsfall vor. **(TZ 1)**

Das Ministerium setzte zwar die Empfehlung, rechtzeitig Überlegungen zur gewinnbringenden Veranlagung von Teilen der Rücklagen anzustellen, um. Es konnte jedoch keine Veranlagung durchführen, weil das notwendige Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen zur Mittelverwendung bis zum Ende der Gebarungüberprüfung vor Ort nicht hergestellt werden konnte. **(TZ 2)**

Das Ministerium setzte die Empfehlung, alle Förderprojekte durch den Beirat prüfen zu lassen, um. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigte ausschließlich die vom Beirat zur Förderung empfohlenen Projekte. **(TZ 4)**

Die Kosten für die Entsendung externer Expertinnen und Experten zu hochrangigen Expertentreffen verringerten sich in den Jahren 2013 bis 2016 um rd. 70 %. Ein verstärktes Insourcing durch Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ministeriums bei internationalen Expertentreffen konnte das Ministerium nicht realisieren. Dadurch setzte es die Empfehlung nur teilweise um. **(TZ 8)**

Das Ministerium startete die letzte Förderausschreibung Anfang Juli 2015 kurz vor der Veröffentlichung des Vorberichts. Die Empfehlungen des RH konnten für diese Ausschreibung nicht mehr berücksichtigt werden. Daher konnte der RH die entsprechenden Empfehlungen nicht überprüfen. **(TZ 9)**

Die wesentlichen Schlussempfehlungen des RH lauteten,

- bei der formalen Prüfung der Förderansuchen verstärkt das Augenmerk auf die Definition der Projektziele und die zur Zielevaluation erforderlichen Indikatoren zu legen und bei Bedarf entsprechende Nachforderungen zu stellen,
- in den Förderansuchen von allen Projektwerberinnen und –werbern durchgängig messbare Indikatoren zur Zielerreichung der einzelnen Projekte einzufordern, um die Wirkungen des Projekts messen zu können und
- eine Evaluierung der Gesamtheit der aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds geförderten Maßnahmen unter Zuhilfenahme von Externen durchzuführen, wie dies die Richtlinien für Förderungen und Aufträge zur Steigerung der Verkehrssicherheit aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds vorsehen. **(TZ 10)**



## Kenndaten

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds					
<b>Rechtsgrundlagen</b>	Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967 i.d.g.F. Straßenverkehrsunfallstatistik-Gesetz, BGBl. I Nr. 7/2017				
<b>Gebahrung</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Durchschnitt 2013 bis 2016</b>
	in Mio. EUR				
<b>Einnahmen</b>					
Wunschkennzeichen	1,4	1,4	1,4	1,5	1,4
Strafgelder Güterbeförderungsgesetz	1,6	1,6	1,9	1,9	1,7
<b>Einnahmen gesamt</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,4</b>	<b>3,2</b>
<b>Ausgaben</b>					
Förderungen	1,8	0,7	0,7	0,6 <sup>1</sup>	1,0
Aufträge	2,9	0,9	0,9	2,9	1,9
Verwaltungsaufwand	0,03	0,03	0,3	0,3	0,2
<b>Ausgaben gesamt</b>	<b>4,7</b>	<b>1,6</b>	<b>1,9</b>	<b>3,8</b>	<b>3,0</b>
Dotierung Rücklagen	-1,7	1,4	1,3	-0,3	0,2
<b>Ausgaben inkl. Rücklagendotierung</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,2</b>	<b>3,5</b>	<b>3,2</b>
Rücklagen per 1. Jänner	8,2	6,4	7,8	9,1	7,9
personeller Aufwand	rd. 2,0 VZÄ für die Jahre 2015 und 2016				

Rundungsdifferenzen möglich

<sup>1</sup> Die Förderausgaben betreffen ausschließlich Zahlungen für geförderte Projekte aus den Vorjahren, da ab dem Jahr 2016 keine Projekte aufgrund fehlender Förderrichtlinien gefördert wurden.

Quelle: BMVIT

## Prüfungsablauf und –gegenstand

- (1) Der RH überprüfte im September 2017 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (**Ministerium**) die Umsetzung von Empfehlungen, die er in der vorangegangenen Gebahrungsüberprüfung „Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds“, Reihe Bund 2015/11 (Vorbericht), ausgesprochen hatte.

Zur Verstärkung der Wirkung seiner Empfehlungen hatte der RH den Umsetzungsstand beim Ministerium nachgefragt und das Ergebnis im Bericht Nachfrageverfahren 2015 unter <http://www.rechnungshof.gv.at/berichte/Nachfrageverfahren> veröffentlicht. Der RH nahm die im Nachfrageverfahren von der überprüften Stelle mitgeteilten Umsetzungsschritte in die Follow-up-Überprüfung mit auf.

Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2014 bis 2016.

(2) Zu dem im Jänner 2018 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das Ministerium im April 2018 Stellung. Eine Gegenäußerung des RH war nicht erforderlich.

## Veranlagung von Rücklagen

**2.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 5) empfohlen, rechtzeitig Überlegungen zu einer gewinnbringenden Veranlagung der Mittel des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds anzustellen.

Des Weiteren hatte er empfohlen (TZ 5), zumindest einen Teil der Rücklagen des Verkehrssicherheitsfonds risikoavers — und unter laufender Beobachtung der Zinsentwicklung — zu veranlagen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das Ministerium mitgeteilt, dass es das Bundesministerium für Finanzen um die Einvernehmensherstellung zur Veranlagung von Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds ersucht und somit die Empfehlung umgesetzt habe.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das Ministerium im Mai des Jahres 2015 auf Grundlage einer im April 2015 abgegebenen Empfehlung der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur beschloss, 2,5 Mio. EUR in Bundesschatzwertpapieren zu veranlagen. Das Ministerium erwog eine Laufzeitveranlagung von vier Jahren. Die Zinssätze sind in Tabelle 1 wiedergegeben.

**Tabelle 1: Zinssätze von Bundesschatzwertpapieren**

Laufzeit	Zinssätze 2015	Zinssätze 2017
	in %	
1 Monat	0,00	0,00
3 Monate	0,05	0,00
6 Monate	0,10	0,00
1 Jahr	0,15	0,05
2 Jahre	0,15	0,05
4 Jahre	0,20	0,10
5 Jahre	0,20	0,15
10 Jahre	0,50	0,40

Quellen: BMVIT; RH

Mitte Juli 2015 ersuchte das Ministerium das Bundesministerium für Finanzen um Einvernehmensherstellung zur geplanten Veranlagung sowie zur Eröffnung des Kontos bei der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur–Bundesschatz. Das Ministerium wartete seit damals — nach eigener Angabe ohne Begründung durch das Bundesministerium für Finanzen — auf die Entscheidung des Bundesministeriums für Finanzen, welche bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung vor Ort nicht vorlag.

Mit 1. Jänner 2017 waren rd. 8,8 Mio. EUR — und damit rd. 1 Mio. EUR mehr als zu Beginn 2015 — auf dem Geschäftskonto des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds ausgewiesen. Die Zinssätze von Bundesschatzwertpapieren reduzierten sich von 2015 auf 2017 bei einer Laufzeit von vier Jahren um 0,1 % auf 0,1 %, sodass sich eine geringere Rendite bei einer nunmehrigen Veranlagung ergeben würde.

## 2.2

Der RH anerkannte, dass das Ministerium — nach der Empfehlung der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur — die Veranlagung von 2,5 Mio. EUR der 8,8 Mio. EUR des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds vorbereitet hatte. Der RH sah demnach seine Empfehlung, rechtzeitig Überlegungen zur Mittelveranlagung anzustellen, als umgesetzt an.

Der RH wies jedoch kritisch darauf hin, dass eine Veranlagung — trotz Bemühungen des Ministeriums — bislang nicht erfolgte, weil kein Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen hergestellt werden konnte. Er beurteilte seine diesbezügliche Empfehlung als nicht umgesetzt.

Der RH wiederholte seine Empfehlung, einen Teil der Rücklagen des Verkehrssicherheitsfonds risikoavers — unter laufender Beobachtung der Zinsentwicklung — zu veranlagern und die dafür erforderliche Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Finanzen nachdrücklich einzufordern.

## 2.3

Das Ministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass bereits am 17. Juli 2015 das Ersuchen um Einvernehmensherstellung zur Veranlagung von Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds an das Bundesministerium für Finanzen ergangen, dieses jedoch bislang — ohne Nennung von Gründen — nicht hergestellt worden sei.

## Beirat

### 3.1

(1) a) Der RH hatte dem Ministerium in seinem Vorbericht (TZ 6) empfohlen, auf eine Änderung der Zusammensetzung des Beirats des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds durch eine entsprechende Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967<sup>1</sup> hinzuwirken. Um Interessenskonflikte zu vermeiden, sollten dem Beirat ausschließlich Vertreterinnen und Vertreter von Organisationen angehören, die keine aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds finanzierten Förderungen oder Aufträge erhalten – wie etwa internationale Expertinnen und Experten.

b) Um jede mögliche Befangenheit der Beiratsmitglieder bei der Bewertung, Beratung und Beschlussfassung über Förderansuchen auszuschließen, hatte der RH in seinem Vorbericht (TZ 20) dem Ministerium darüber hinaus empfohlen, die Protokolle der Beiratssitzungen derart zu führen, dass daraus eindeutig hervorgeht, welches Beiratsmitglied in welcher Form an der Empfehlung für eine Vergabeentscheidung mitgewirkt hat.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das Ministerium mitgeteilt, dass es die Empfehlungen umgesetzt habe.

(3) a) Wie der RH nunmehr feststellte, änderte die 34. Kraftfahrzeuggesetzesnovelle, die im Jänner 2017 in Kraft trat, die gesetzlich vorgesehene Zusammensetzung des Beirats des Verkehrssicherheitsfonds. Die Bestimmung sah vor, dass eine Vertreterin bzw. ein Vertreter einer Einrichtung – statt eines Vereins – zur Förderung der Verkehrssicherheit in den Beirat zu berufen war.<sup>2</sup> Dadurch vergrößerte sich die Auswahlmöglichkeit der Beiratszusammensetzung.

Bereits vor Inkrafttreten der 34. Kraftfahrzeuggesetzesnovelle hatte der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie<sup>3</sup> im April 2016 bei der Neubestellung des Beirats für die Funktionsperiode Mai 2016 bis Mai 2021 keine Vertreterinnen und Vertreter von Institutionen oder Vereinen als Beiratsmitglieder berufen, die eine Förderung des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds erhalten hatten. Neben Förderungen vergab das Ministerium auch Aufträge aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds. Hinsichtlich der Vergabe von Aufträgen ließ sich der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nicht vom Beirat des

<sup>1</sup> Die Zusammensetzung des Beirats des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds war in den §§ 130 und 131a des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 i.d.g.F. geregelt.

<sup>2</sup> Die Bestimmung, aufgrund der ein Verein im Beirat vertreten gewesen war, auf den in den Jahren 2012 bis 2016 rd. 20 % der zuerkannten Fördermittel und rd. 9 % des genehmigten Auftragsvolumens des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds entfallen waren, wurde auf Vorschlag des Ministeriums abgeändert.

<sup>3</sup> Gerald Klug

Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, sondern von einer — vom Beirat unabhängigen — Jury beraten.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hatte keine ausländischen Expertinnen und Experten in den Beirat des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds berufen. Diesbezüglich war in den Protokollen des Beirats des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds vermerkt, dass die mangelnden Kenntnisse der österreichspezifischen Rahmenbedingungen<sup>4</sup> und die für die Teilnahme zu erwartenden Kosten dagegensprachen.

b) Bereits seit 2014, kurz nach Ende der — den Vorbericht betreffenden — Gebärungsüberprüfung vor Ort, war in den Protokollen über die Beiratssitzungen des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds vermerkt, welche Beiratsmitglieder sich bezüglich der Förderwürdigkeit bestimmter Projekte für befangen erklärt hatten. In diesen Fällen wirkten die befangenen Beiratsmitglieder nicht an der Entscheidung über die Förderwürdigkeit der betroffenen Projekte für die Jahre 2014 und 2015 mit.

### 3.2

Das Ministerium setzte die beiden Empfehlungen des RH

- zur Änderung der Zusammensetzung des Beirats des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds sowie
- zum Ausschluss von befangenen Beiratsmitgliedern bei der Bewertung, Beratung und Beschlussfassung über Förderansuchen

um.

### 4.1

(1) Der RH hatte dem Ministerium in seinem Vorbericht (TZ 6) empfohlen, in Hinblick auf die regelmäßig geplanten Förderausschreibungen (sogenannte Calls) aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds grundsätzlich den Beirat mit der Beurteilung der Förderfähigkeit von Projekten zu befassen.

(2) Das Ministerium hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass die Empfehlung umgesetzt sei. Die Förderfähigkeit von Projekten außerhalb der Förderausschreibungen (Calls) aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds werde künftig grundsätzlich durch den Beirat beurteilt. Für die Förderung von Projekten innerhalb der Förderausschreibungen sei dies bereits der Fall.

<sup>4</sup> insbesondere unterschiedliche gesetzliche Vorgaben in den einzelnen Ländern, z.B. Deutschland, Schweiz, Österreich

(3) Wie der RH nunmehr feststellte, berieten die Sachverständigen des Beirats des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie<sup>5</sup> bei allen Entscheidungen über die Förderung von Projekten aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, die er seit Veröffentlichung des Vorberichts traf. Er genehmigte ausschließlich die vom Beirat zur Förderung empfohlenen Projekte. Seit Veröffentlichung des Vorberichts war dies bisher einmal im Oktober 2015 im Zusammenhang mit der Förderausschreibung „Freiheit auf 2-Rädern – Aber sicher!“ der Fall.

Das Ministerium konnte eine neuerliche Förderung aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds nicht ausschreiben, da es keine gültigen Förderungsrichtlinien<sup>6</sup> gab. Einerseits waren die bis Mai 2016 gültigen Förderungsrichtlinien außer Kraft getreten, andererseits die Nachfolge-Förderungsrichtlinien bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung vor Ort noch nicht in Kraft getreten, weil die dafür erforderliche Einvernehmensherstellung mit dem Bundesministerium für Finanzen laut Angaben des Ministeriums seit April 2016 ausständig war.

**4.2** Das Ministerium setzte die Empfehlung des RH zur grundsätzlichen Befassung des Beirats des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds mit der Beurteilung der Förderfähigkeit von Projekten um.

Der RH empfahl dem Ministerium, die erforderliche Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Finanzen nachdrücklich einzufordern, damit die neuen Förderungsrichtlinien in Kraft treten können.

**4.3** Das Ministerium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass es am 19. April 2016 dem Bundesministerium für Finanzen die Förderungsrichtlinien des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds zur Einvernehmensherstellung übermittelt habe. Trotz wiederholter Nachfrage durch das Ministerium habe das Einvernehmen bisher nicht hergestellt werden können.

## Änderung des Kraftfahrgesetzes

**5.1** (1) Der RH hatte dem Ministerium in seinem Vorbericht (TZ 11) empfohlen, auf eine Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967 hinzuwirken, um dem Ministerium entsprechende Sanktionsmöglichkeiten bei einer widmungswidrigen Verwendung der Ländermittel einzuräumen.

<sup>5</sup> Alois Stöger bis 26. Jänner 2016, Gerald Klug von 26. Jänner 2016 bis 18. Mai 2016, Jörg Leichtfried von 18. Mai 2016 bis 18. Dezember 2017

<sup>6</sup> Richtlinien für Förderungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF-Förderungsrichtlinien 2016)

(2) Das Ministerium hatte im Nachfrageverfahren darauf hingewiesen, dass Sanktionsmöglichkeiten des Bundes den Kompetenzbereich der Länder einengen würden und es daher eine Gesetzesänderung als sehr unwahrscheinlich beurteile.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass die aus den Wunschkennzeichen den Ländern zufließenden Mittel nach § 131a Kraftfahrgesetz 1967 Zweckzuschüsse nach dem Finanz-Verfassungsgesetz (i.d.F. BGBl. I Nr. 51/2012) darstellten. Das Kraftfahrgesetz 1967 räumte dem Ministerium die Möglichkeit ein, die widmungsgemäße Verwendung der Mittel zu überprüfen. Das Ministerium konnte lediglich eine zweckfremde Mittelverwendung feststellen, weitere Möglichkeiten sah das Kraftfahrgesetz 1967 nicht vor.

Das Ministerium setzte keine Maßnahmen, um auf eine entsprechende Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967 bezüglich Sanktionsmöglichkeiten hinzuwirken. Das Ministerium teilte mit, dass es diesbezüglich Gespräche mit den Ländern geführt habe, sich diese aber gegen eine entsprechende Novellierung aussprachen. Daraufhin entschied das Ministerium, keine Schritte zur Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967 einzuleiten bzw. auf eine Änderung hinzuwirken.

## 5.2

Der RH hielt kritisch fest, dass das Ministerium die Empfehlung nicht umgesetzt hatte. Die Argumentation des Ministeriums, Sanktionsmöglichkeiten würden den Kompetenzbereich der Länder einschränken, konnte der RH nicht nachvollziehen. Das Kraftfahrgesetz 1967 sah die zweckgebundene Verwendung der Mittel vor und die vom RH ausgesprochene Empfehlung zielte nicht darauf ab, die bereits im Gesetz bestimmte Einschränkung weiter einzuengen. Für die Kontrolle der widmungsgemäßen Verwendung der Mittel durch das Ministerium fehlte damit weiterhin ein wirksames Instrument, Sanktionen bei zweck- bzw. gesetzwidriger Verwendung von Mitteln zu setzen.

[Der RH verblieb bei seiner Empfehlung an das Ministerium, auf eine Gesetzesänderung des Kraftfahrgesetzes 1967 hinzuwirken, um dem Ministerium die Möglichkeit zu geben, im Falle von widmungswidriger Verwendung der Ländermittel diese nicht nur aufzuzeigen, sondern auch entsprechende Sanktionen zu ergreifen.](#)

## 5.3

Das Ministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass es die Empfehlung zur Kenntnis nehme, jedoch eine Gesetzesänderung aufgrund des Konsultationsmechanismus als sehr unwahrscheinlich beurteile, da die Sanktionsmöglichkeiten des Bundes den Kompetenzbereich der Länder einengen würden.

## Festlegung Themenschwerpunkte

### 6.1

(1) Der RH hatte dem Ministerium in seinem Vorbericht (TZ 11) empfohlen, in den koordinierenden Besprechungen gemeinsam mit den Ländern Themenschwerpunkte festzulegen, deren Bearbeitung der Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes oder eigener Landes-Verkehrssicherheitsprogramme dient.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das Ministerium dem RH die Umsetzung der Empfehlung mitgeteilt, da der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds im Rahmen der koordinierenden Besprechungen weiterhin darauf hinwirken werde, dass die Länder stärker kooperieren und gemeinsame länderübergreifende Themenschwerpunkte festlegen.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das Ministerium in den koordinierenden Sitzungen mit den Ländern mehrmals auf die Empfehlung des RH hingewiesen hatte und im Jänner 2017 einen Termin für ein „Brainstorming“ für ein länderübergreifendes Projekt plante. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der koordinierenden Sitzungen beschäftigten sich zwar mit der Thematik länderübergreifender Schwerpunkte bzw. Projekte, eine konkrete Ausgestaltung bzw. Umsetzung von Themen, die in mehreren Ländern durch Mittel des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds finanziert würden, kam bislang nicht zustande. Die Länder begründeten dies mit dem hohen Koordinierungsaufwand, der Höhe der Kosten und Schwierigkeiten bei der Festlegung der Inhalte des jeweiligen Projekts.

Das Ministerium nahm die Empfehlung des RH bereits vor der Veröffentlichung des Vorberichts auf und initiierte ein länderübergreifendes Projekt „Homepage Begegnungszone“. Zudem regte das Ministerium wiederholt den Bereich „Bewusstseinsbildung“ für länderübergreifende Maßnahmen an, welchen nur das Land Steiermark mit dem Projekt „Ablenkung“ konkret weiterverfolgte. Zur Zeit der Gebarungüberprüfung unterstützte das Ministerium eine Zusammenarbeit zwischen den Ländern Kärnten und Steiermark sowie Slowenien und Friaul zur Erhöhung der Motorradsicherheit.



**6.2** Der RH betrachtete die Empfehlung als umgesetzt, da das Ministerium in den koordinierenden Sitzungen mit den Ländern immer wieder auf länderübergreifende Themenschwerpunkte hinwies bzw. derartige Länderinitiativen unterstützte und darüber hinaus ein länderübergreifendes Projekt durchführte.

Der RH erneuerte seine Empfehlung an das Ministerium, weiterhin länderübergreifende Themenschwerpunkte festzulegen, deren Bearbeitung der Umsetzung von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsprogramme des Bundes und/oder der Länder dient.

**6.3** Das Ministerium erklärte in seiner Stellungnahme, dass der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds Initiativen länderübergreifender Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit unterstütze. Es wies auf die jüngste Initiative zur Erhöhung der Motorradsicherheit hin, die von den Bundesländern Kärnten und Steiermark sowie von Slowenien und der Region Venetien–Friaul (Italien) mit Unterstützung des Ministeriums durchgeführt werde.

## Verkehrstatistikgesetz

**7.1** (1) Der RH hatte dem Ministerium in seinem Vorbericht (TZ 13) empfohlen, die Vorbereitungen für ein Verkehrstatistikgesetz voranzutreiben und die zukünftig gewonnenen Daten auch den Ländern zur Verfügung zu stellen.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das Ministerium festgehalten, dass es infolge der laufenden Erarbeitung der gesetzlichen Grundlage, die u.a. Regelungen zur Nutzung sowie Finanzierung einer Unfalldatenbank enthalte, die Empfehlung umgesetzt habe.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass das Straßenverkehrsunfallstatistik–Gesetz<sup>7</sup> mit 1. Juli 2017 in Kraft trat. Das Gesetz normierte in § 7 die unentgeltliche Zurverfügungstellung des Gesamtunfalldatenbestands jeden Jahres nach der Veröffentlichung der jährlichen Unfallstatistik an den Bundesminister für Inneres, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie an die Landesregierungen. Dies ermöglichte den Ländern den Zugang zu fundierten Daten über das Unfallgeschehen, womit ihnen eine wesentliche Basis für die Identifikation und Behebung von Unfallhäufungsstellen zur Verfügung stand.

**7.2** Das Ministerium setzte die Empfehlung um, weil das Straßenverkehrsunfallstatistik–Gesetz mit 1. Juli 2017 in Kraft trat und damit den Ländern der elektronische Gesamtunfalldatenbestand jedes Jahres zur Verfügung zu stellen war.

<sup>7</sup> BGBl. I Nr. 7/2017

## Kostensenkung und Wissensaufbau durch Insourcing

**8.1** (1) Der RH hatte dem Ministerium in seinem Vorbericht (TZ 24) empfohlen, durch das Insourcing der regelmäßigen Teilnahme an nationalen und internationalen Expertentreffen die Kosten zu senken und das nötige Wissen im Ministerium zu halten bzw. aufzubauen.

(2) Das Ministerium hatte im Nachfrageverfahren festgehalten, dass auch aus seiner Sicht ein Insourcing wünschenswert, aber aufgrund der angespannten Personalsituation und der personellen Restriktionen im Bereich des Bundes nicht möglich sei.

(3) Der RH stellte nunmehr fest, dass sich die Kosten für die Entsendung externer Expertinnen und Experten zu hochrangigen Expertentreffen in den Jahren 2013 bis 2016 um rd. 70 % verringerten. Das Ministerium begründete den Rückgang damit, dass es ab 2015 nur mehr zu einem bestimmten Expertentreffen Entsendungen beauftragte und zudem die Arbeitsintensität sowie Häufigkeit der Expertentreffen infolge Fertigstellung von Projekten (Erstellung einer Datenbank bzw. eines Leitfadens) abnahmen.

**Tabelle 2: Kosten für die Entsendung externer Expertinnen und Experten**

	2013	2014	2015	2016	Veränderung 2013 bis 2016
	in EUR				in %
Kosten Entsendung	22.867	23.558	11.503	6.820	-70

Quelle: BMVIT

Das Ministerium entsandte eigene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu zwei Expertengruppen der EU.<sup>8</sup> Eine vermehrte Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ministeriums an solchen Treffen sowie der damit verbundene Wissensaufbau im Ministerium fanden jedoch nicht statt. Das Ministerium begründete diesen Umstand mit der nach wie vor angespannten Personalsituation und den Personalrestriktionen des Bundes.

**8.2** Das Ministerium setzte die Empfehlung teilweise um. Den Rückgang der Kosten für die Teilnahme externer Expertinnen und Experten an internationalen Expertentreffen sah der RH positiv. Er erachtete aber weiterhin das Insourcing vor allem für den internen Wissensaufbau bzw. die Wissenserhaltung als wesentlich.

<sup>8</sup> Diese Expertengruppen waren die „High Level Group on Road Safety“ und das „Infrastructure Safety Management Committee“.

Der RH hielt seine Empfehlung, durch das Insourcing der regelmäßigen Teilnahme an nationalen und internationalen Expertentreffen das nötige Wissen im Ministerium zu halten bzw. aufzubauen, aufrecht.

- 8.3** Laut Stellungnahme des Ministeriums habe es in den Jahren 2015 bis 2017 nur noch einen externen Experten zu einem internationalen Expertentreffen (CARE Expert Group) entsandt. Ab 2018 werde auch an diesen Sitzungen eine Vertreterin des Ministeriums teilnehmen.

## Förderansuchen

- 9.1** (1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 35) dem Ministerium empfohlen, bei der formalen Prüfung der Förderansuchen verstärkt Augenmerk auf die Definition der Projektziele und die zur Zielevaluation erforderlichen Indikatoren zu legen und bei Bedarf entsprechende Nachforderungen zu stellen.

Des Weiteren hatte der RH dem Ministerium in seinem Vorbericht (TZ 34) empfohlen, in den Förderansuchen von allen Projektwerberinnen und –werbern durchgängig messbare Indikatoren zur Zielerreichung der einzelnen Projekte einzufordern, um die Wirkungen des Projekts messen zu können.

(2) Im Nachfrageverfahren hatte das Ministerium mitgeteilt, dass es die Empfehlungen beginnend mit der 5. Förderausschreibung des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im Jahr 2015 unter Beachtung einer effizienten Förderungsabwicklung und den zur Verfügung stehenden Ressourcen umgesetzt habe.

(3) Wie der RH nunmehr feststellte, war bei Veröffentlichung des Vorberichts die 5. Förderausschreibung („Freiheit auf 2-Rädern – Aber sicher!“)<sup>9</sup> bereits veröffentlicht. In den Förderansuchen mussten die Förderwerber die Ziele des eingereichten Projekts und die Projektevaluierung beschreiben. Die Angabe von konkreten Indikatoren zur Messung der Projektergebnisse und des jeweiligen Beitrags zur Erreichung der Ziele der Förderausschreibung verlangte das Ministerium nicht.

Als eines von vier Bewertungskriterien<sup>10</sup> der Förderansuchen beurteilten die Beiratsmitglieder die Konzepte zur Evaluierung der zur Förderung eingereichten Projekte. Gemäß Protokoll zur beschlussfassenden Sitzung des Beirats waren die zur

<sup>9</sup> Die Förderausschreibung startete am 1. Juli 2015, der RH veröffentlichte den Vorbericht am 16. Juli 2015. Das Fördervolumen betrug rd. 920.000 EUR; zehn Projekte erhielten Förderzusagen, die zwischen rd. 52.000 EUR und 100.000 EUR lagen.

<sup>10</sup> Die anderen drei Bewertungskriterien waren Nutzen für die Straßenverkehrssicherheit, Relevanz für den Verkehrssicherheitsfonds bzw. für die Umsetzung des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms und Verhältnismäßigkeit der Kosten.

Bewertung weitergeleiteten Förderansuchen zwar vollständig ausgefüllt, jedoch kritisierten die Mitglieder des Beirats, dass die Evaluierungskonzepte durchwegs unbrauchbar waren. Dennoch erhielten die 23 fristgerecht eingelangten Förderansuchen durchschnittlich rd. 60 % der möglichen Punkte für dieses Kriterium. Der Beirat vergab bei vier eingereichten Projekten weniger als die Hälfte der möglichen Punkte für das Bewertungskriterium „Konzept zur Evaluierung des Projekts“.

Die Geschäftsführung des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds beabsichtigte, für zukünftige Förderausschreibungen die Erfahrung der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft mbH (**FFG**) zu nutzen und mit dieser die Ausschreibungskriterien zu optimieren. Insbesondere sollten die Projektwerberinnen und –werber in den künftigen Förderansuchen für die jeweiligen Projektzwischen-schritte Ziele definieren und passende Indikatoren bekannt geben. Eine weitere Förderausschreibung aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds hatte bis zur Zeit der Gebarungüberprüfung nicht stattgefunden, weil die dazu erforderliche Erneuerung der Richtlinien für Förderungen aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds mangels Einvernehmensherstellung mit dem Bundesministerium für Finanzen noch nicht erfolgt war (**TZ 4**).

## 9.2

Die letzte Förderausschreibung des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds war bei Erscheinen des Vorberichts bereits in Abwicklung. Dadurch konnten die Empfehlungen zur Definition von Projektzielen und zu den zur Zielevaluation erforderlichen Indikatoren in der Förderausschreibung und der Gestaltung der Formulare für die Förderansuchen nicht berücksichtigt werden. Dem RH war es daher nicht möglich, die Umsetzung der Empfehlungen zu beurteilen, da noch kein Anwendungsfall vorlag. Der RH anerkannte jedoch, dass das Ministerium beabsichtigte, die Empfehlungen künftig umzusetzen.

Der RH hielt seine Empfehlung aufrecht, in den Förderansuchen von allen Projektwerberinnen und –werbern durchgängig messbare Indikatoren zur Zielerreichung der einzelnen Projekte einzufordern, um die Wirkungen des Projekts messen zu können.

Ebenso hielt der RH an seiner Empfehlung fest, bei der formalen Prüfung der Förderansuchen verstärkt Augenmerk auf die Definition der Projektziele und die zur Zielevaluation erforderlichen Indikatoren zu legen und bei Bedarf entsprechende Nachforderungen zu stellen.

Darüber hinaus wies der RH darauf hin, dass die Beiratsmitglieder die Evaluierungskonzepte zwar als durchwegs unbrauchbar bezeichneten; dennoch erhielten die 23 fristgerecht eingelangten Förderansuchen durchschnittlich rd. 60 % der möglichen Punkte für dieses Kriterium.

Der RH empfahl daher dem Ministerium, den Beiratsmitgliedern einen Leitfaden für die Bewertung der Förderanträge zur Verfügung zu stellen.

### 9.3

Das Ministerium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass sich ein Kriterienkatalog in Ausarbeitung befinde, der in weiterer Folge die Basis für eine Evaluierung der bisherigen vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds gesetzten Maßnahmen bilde. Mit der Evaluierung solle ein externes, nach Möglichkeit vom Ministerium unbefangenes Unternehmen beauftragt werden. Parallel dazu werde ein Indikatorenset entwickelt, das zukünftig im Rahmen der Ausschreibungen herangezogen werden soll.

Des Weiteren merkte das Ministerium an, dass der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds plane, mit den Mitgliedern des Beirats des Verkehrssicherheitsfonds einen Workshop zu veranstalten, um gemeinsam einen Leitfaden für die Bewertung auszuarbeiten.

## Evaluierung der Projektergebnisse

### 10.1

(1) Der RH hatte in seinem Vorbericht (TZ 35) dem Ministerium empfohlen, die Ergebnisse der Förderausschreibungen nach Abschluss aller Projekte eines Calls durch eine Institution, die an der Förderentscheidung nicht beteiligt war und keines der Projekte bearbeitete, in Hinblick auf die Maßnahmen bzw. Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms zu evaluieren. Weiters wären ab einem bestimmten Projektvolumen, das im Interesse der Verhältnismäßigkeit zu definieren wäre, auch außerhalb von Förderausschreibungen vergebene Förderungen und Aufträge in regelmäßigen Abständen zu evaluieren.

(2) Das Ministerium hatte im Nachfrageverfahren mitgeteilt, dass es die Empfehlung zur Kenntnis genommen habe und wies darauf hin, dass gemäß den Förderungsrichtlinien die Gesamtheit der aufgrund dieser Förderungsrichtlinien geförderten Maßnahmen durch Externe zu evaluieren sei. Aus der Evaluierung solle hervorgehen, ob und welche Wirkung aus der Gesamtheit der Maßnahmen eingetreten sei.

(3) Wie der RH nunmehr feststellte, führte das Ministerium in den Jahren 2010 bis 2015 fünf Förderausschreibungen mit einer geplanten Gesamtfördersumme von rd. 4,4 Mio. EUR aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds durch. Die ersten beiden Förderausschreibungen waren seit dem Jahr 2015 abgeschlossen, die dritte seit dem Jahr 2017. Den Abschluss der vierten Förderausschreibung erwartete das Ministerium ebenfalls noch bis Ende des Jahres 2017. Eine Evaluierung der Förderausschreibungen bzw. der Gesamtheit der aufgrund der

Richtlinien für Förderungen und Aufträge zur Steigerung der Verkehrssicherheit aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds geförderten Maßnahmen hatte das Ministerium bislang nicht durchführen lassen. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung vor Ort erarbeitete das Ministerium ein Pflichtenheft für die externe Vergabe der Evaluierung der abgeschlossenen Förderausschreibungen.

Die im Abstand von mehreren Jahren durchgeführten Kampagnen zur Bewusstseinsbildung<sup>11</sup> ließ das Ministerium standardmäßig evaluieren. Dazu beauftragte es das Kuratorium für Verkehrssicherheit. Das Ministerium nutzte nach eigenen Angaben die Ergebnisse aus den Evaluierungen, um nachfolgende Projekte bzw. Maßnahmen zu optimieren.

## 10.2

Das Ministerium setzte die Empfehlung des RH teilweise um, indem es die Kampagnen zur Bewusstseinsbildung evaluieren ließ. Allerdings hatte es bislang weder die Ergebnisse der einzelnen Förderausschreibungen noch die Gesamtheit der aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds geförderten Maßnahmen evaluieren lassen.

Der RH wiederholte daher seine Empfehlung, die Ergebnisse der Förderausschreibungen nach Abschluss aller Projekte eines Calls durch eine Institution, die an der Förderentscheidung nicht beteiligt war und keines der Projekte bearbeitete, in Hinblick auf die Maßnahmen bzw. Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms zu evaluieren sowie auch außerhalb von Förderausschreibungen vergebene Förderungen und Aufträge ab einem bestimmten Projektvolumen, welches im Interesse der Verhältnismäßigkeit zu definieren wäre, in regelmäßigen Abständen zu evaluieren.

Darüber hinaus empfahl der RH, eine Evaluierung der Gesamtheit der aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds geförderten Maßnahmen unter Zuhilfenahme von externen Personen durchzuführen, wie dies die Richtlinien für Förderungen und Aufträge zur Steigerung der Verkehrssicherheit aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds vorgesehen hatten.

## 10.3

Das Ministerium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass sich ein Kriterienkatalog in Ausarbeitung befinde, welcher in weiterer Folge die Basis für eine Evaluierung der bisherigen vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds gesetzten Maßnahmen bilde. Mit der Evaluierung solle ein externes, nach Möglichkeit vom Ministerium unbefangenes Unternehmen beauftragt werden. Parallel dazu werde ein Indikatorenset entwickelt, das zukünftig im Rahmen der Ausschreibungen herangezogen werden soll.

<sup>11</sup> Nach der im Jahr 2013 durchgeführten Kampagne „Pass auf mich auf – Rücksichtnahme auf Kinder im Straßenverkehr“ beauftragte das Ministerium im Jahr 2016 die Verkehrssicherheitskampagne „Lenken Sie Ihr Schicksal selbst“.

## Schlussempfehlungen

- 11** Der RH stellte fest, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von den zwölf überprüften Empfehlungen des Vorberichts sechs umgesetzt, zwei teilweise und zwei nicht umgesetzt hatte. Bei zwei Empfehlungen lag noch kein Anwendungsfall vor.

Umsetzungsgrad der Empfehlungen des Vorberichts Reihe Bund 2015/11			
TZ	Vorbericht	Follow-up-Überprüfung	
	Empfehlungsinhalt	TZ	Umsetzungsgrad
5	rechtzeitige Überlegungen zu einer gewinnbringenden Veranlagung der Mittel des Verkehrssicherheitsfonds	2	umgesetzt
5	Veranlagung zumindest eines Teils der Rücklagen des Verkehrssicherheitsfonds in risikoaverser Form	2	nicht umgesetzt
6	Hinwirken auf Änderung der Zusammensetzung des Beirats durch Änderung des Kraftfahrgesetzes; Zusammensetzung des Beirats ausschließlich aus Organisationen ohne Vertragsverhältnis zum Verkehrssicherheitsfonds	3	umgesetzt
6	grundsätzliche Befassung des Beirats mit der Beurteilung der Förderfähigkeit von Projekten	4	umgesetzt
11	Hinwirken auf Sanktionsmöglichkeiten für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bei widmungswidriger Verwendung der Ländermittel aus den Wunschkennzeichen durch Änderung des Kraftfahrgesetzes	5	nicht umgesetzt
11	Festlegung von Themenschwerpunkten gemeinsam mit den Ländern zur Bearbeitung der Umsetzung von Maßnahmen von Verkehrssicherheitsprogrammen	6	umgesetzt
13	Vorantreiben der Vorbereitungen für ein Verkehrsstatistikgesetz; Zurverfügungstellung der gewonnenen Daten auch an die Länder	7	umgesetzt
20	Ausschluss von Befangenheiten der Beiratsmitglieder bei der Bewertung, Beratung und Beschlussfassung über Förderansuchen; Führung der Protokolle der Beiratssitzungen zur eindeutigen Information darüber, welches Beiratsmitglied in welcher Form an der Empfehlung für eine Vergabeentscheidung mitgewirkt hat	3	umgesetzt
24	Senkung der Kosten und Aufbau von Know-how im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie durch Insourcing der regelmäßigen Teilnahme an nationalen und internationalen Expertentreffen	8	teilweise umgesetzt
34	von allen Projektwerberinnen und -werbern Einfordern messbarer Indikatoren zur Zielerreichung der einzelnen Projekte	9	kein Anwendungsfall
35	bei der formalen Prüfung der Förderansuchen verstärktes Augenmerk auf die Definition der Projektziele und die zur Zielevaluation erforderlichen Indikatoren legen; bei Bedarf Stellen von Nachforderungen	9	kein Anwendungsfall
35	nach Abschluss aller Projekte eines Calls Evaluierung der Ergebnisse in Hinblick auf Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms durch eine unbeteiligte Institution; ab einem bestimmten zu definierenden Projektvolumen Evaluierung der auch außerhalb von Calls vergebenen Förderungen und Aufträge	10	teilweise umgesetzt

Aus Anlass der nunmehrigen Follow-up-Überprüfung hob der RH folgende Empfehlungen an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hervor:

- (1) Ein Teil der Rücklagen des Verkehrssicherheitsfonds wäre risikoavers — unter laufender Beobachtung der Zinsentwicklung — zu veranlassen, und die dafür erforderliche Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Finanzen nachdrücklich einzufordern. **(TZ 2)**
- (2) Es wäre die erforderliche Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Finanzen nachdrücklich einzufordern, damit die neuen Förderungsrichtlinien in Kraft treten können. **(TZ 4)**
- (3) Auf eine Gesetzesänderung des Kraftfahrzeuggesetzes wäre hinzuwirken, um dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Falle von widmungswidriger Verwendung der Ländermittel die Möglichkeit zu geben, diese nicht nur aufzuzeigen, sondern auch entsprechende Sanktionsmöglichkeiten zu ergreifen. **(TZ 5)**
- (4) Länderübergreifende Themenschwerpunkte wären weiterhin festzulegen, deren Bearbeitung der Umsetzung von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsprogramme des Bundes und/oder der Länder dient. **(TZ 6)**
- (5) Das nötige Expertenwissen wäre durch Insourcing mittels regelmäßiger Teilnahme an nationalen und internationalen Expertentreffen im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu halten bzw. aufzubauen. **(TZ 8)**
- (6) In den Förderansuchen wären von allen Projektwerberinnen und -werbern durchgängig messbare Indikatoren zur Zielerreichung der einzelnen Projekte einzufordern, um die Wirkungen des Projekts messen zu können. **(TZ 9)**
- (7) Bei der formalen Prüfung der Förderansuchen wäre verstärkt das Augenmerk auf die Definition der Projektziele und die zur Zielevaluation erforderlichen Indikatoren zu legen und bei Bedarf wären entsprechende Nachforderungen zu stellen. **(TZ 9)**
- (8) Den Beiratsmitgliedern wäre ein Leitfaden für die Bewertung der Förderanträge zur Verfügung zu stellen. **(TZ 9)**



- (9) Die Ergebnisse der Förderausschreibungen wären nach Abschluss aller Projekte eines Calls durch eine Institution, die an der Förderentscheidung nicht beteiligt war und keines der Projekte bearbeitete, in Hinblick auf die Maßnahmen bzw. Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms zu evaluieren. Ebenso wären außerhalb von Förderausschreibungen vergebene Förderungen und Aufträge ab einem bestimmten Projektvolumen, welches im Interesse der Verhältnismäßigkeit zu definieren wäre, in regelmäßigen Abständen zu evaluieren. **(TZ 10)**
- (10) Eine Evaluierung der Gesamtheit der aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds geförderten Maßnahmen wäre unter Zuhilfenahme von externen Personen durchzuführen, wie dies die Richtlinien für Förderungen und Aufträge zur Steigerung der Verkehrssicherheit aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds vorgesehen hatten. **(TZ 10)**





R  
—  
H

