

Bericht des Rechnungshofes



Der
Rechnungshof

Reihe NIEDERÖSTERREICH
2006/3

Niederösterreich

Tätigkeit im Jahr 2005

Bisher erschienen:

Reihe
Niederösterreich 2006/1

Bericht des Rechnungshofes
– St. Pölten

Reihe
Niederösterreich 2006/2

Bericht des Rechnungshofes
– ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH
– Nationalpark Donau–Auen GmbH
– Teilgebiete der Gebarung im Land Niederösterreich
– St. Pölten

Auskünfte

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail presse@rechnungshof.gv.at

Impressum

Herausgeber:

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik:

Rechnungshof

Druck:

Wiener Zeitung Digitale Publikationen GmbH

Herausgegeben:

Wien, im Juni 2006



Bericht des Rechnungshofes

Bundesland Niederösterreich

Tätigkeit im Jahr 2005

Vorbemerkungen	<u>Vorlage an den Landtag</u>	1
	<u>Darstellung der Prüfungsergebnisse</u>	1
Niederösterreich	Wirkungsbereich des Bundeslandes Niederösterreich	
	<u>Unerledigte Empfehlungen aus Vorjahren</u>	3
	<u>In Verwirklichung begriffene Empfehlungen</u>	5
	<u>Verwirklichte Empfehlungen</u>	7
	Prüfungsergebnisse	
	<u>Kontrolle der Schwerfahrzeuge</u>	11
	<u>Europäischer Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft: Zuverlässigkeitserklärung 2004; Teilnahme an der Prüfung des Europäischen Rechnungshofes</u>	57

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium...
BMI	für Inneres
BMLFUW	für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWA	für Wirtschaft und Arbeit
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
IT	Informationstechnologie
LGBl.	Landesgesetzblatt
Mill.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NÖ	niederösterreichisch(-e, -en, -er, -es)
rd.	rund
RH	Rechnungshof
S.	Seite
t	Tonne(n)
Z	Ziffer

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

Vorbemerkungen

Vorlage an den Landtag

Der RH erstattet dem Niederösterreichischen Landtag gemäß Artikel 127 Abs. 6 B-VG über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr Bericht.

Darstellung der Prüfungsergebnisse

Nachstehend werden in der Regel punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den RH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des RH (Kennzeichnung mit 4) aneinander gereiht. Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

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

Wirkungsbereich des Bundeslandes Niederösterreich

Unerledigte Empfehlungen aus Vorjahren

Verwaltung

im Bereich der Gemeindeaufsicht

- (1) Bei den Aufsichtsmaßnahmen besteht eine Diskrepanz zwischen den möglichen ökonomischen und rechtlichen Auswirkungen kommunalen Handelns einerseits und der beschränkten aufsichtsbehördlichen Rechtskontrolle andererseits. Daher sollten im Bereich der Rechtskontrolle Mindestanforderungen bei wirtschaftlich wichtigen Entscheidungen erstellt sowie fahrlässige oder vorsätzliche Organhandlungen zu Lasten der Gemeinde sanktioniert werden können (Reihe Niederösterreich 2004/2 S. 18 Abs. 9.2, zuletzt Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 3 Abs. 1).

Laut Mitteilung der Landesregierung seien in der NÖ Gemeindeordnung 1973 bzw. im NÖ Stadtrechtsorganisationsgesetz Aufsichtsmaßnahmen enthalten. Eine weitere Stärkung der aufsichtsbehördlichen Rechtskontrolle würde nicht vorgenommen.

Krankenanstalten

im Bereich der Krankenanstalten

- (2) Schaffung einer grundsatzkonformen Sondergebührenregelung, wonach es den Anstaltsträgern möglich wäre, vollständig über die Abgeltung der ärztlichen Leistungen zu verfügen und diese – nach festzulegenden sachlichen Kriterien – zwischen der Krankenanstalt und den Ärzten zu verteilen;

Festlegung eines Aufteilungsschlüssels im Wege von Verordnungen (Reihe Niederösterreich 1997/3 Abs. 15.2 und 16.2, zuletzt Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 7 Abs. 6)

Unerledigte Empfehlungen aus Vorjahren

Die Landesregierung verwies auf das NÖ Krankenanstaltengesetz, in welchem in § 45 Abs. 2 der Anstaltsanteil und in § 45 Abs. 3 der Anteil am Arzthonorar für nachgeordnete Ärzte geregelt ist. Weiters bestimme § 45 Abs. 4, dass die Aufteilung an die nachgeordneten Ärzte unter Bedachtnahme auf den jeweiligen Ausbildungsstand und die Leistung der einzelnen Ärzte vorzunehmen ist. Auch sei die Aufteilung der Sondergebühren durch eine Weisung des Rechtsträgers gegenüber der Erlassung einer Verordnung ein flexibleres Instrument und werde deshalb beibehalten.

Der RH stellte fest, dass eine grundsatzkonforme Sondergebührenregelung noch nicht umgesetzt wurde.

In Verwirklichung begriffene Empfehlungen

Verwaltung

im Bereich der Raumordnung und Raumplanung

- (1) Installierung eines Bodenbeschaffungsfonds als weiteres Instrument der Baulandmobilisierung (Reihe Niederösterreich 2003/2 S. 16 Abs. 16.2, zuletzt Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 6 Abs. 3)

Die Landesregierung teilte mit, dass sich bezüglich der Installierung eines Bodenbeschaffungsfonds seit der letzten Äußerung aus dem Vorjahr keine neuen Aspekte ergeben hätten.

im Bereich Personal, Organisation und Informationstechnologie

- (2) Verstärkte Umsetzung der in den Effizienzprojekten ausgearbeiteten und gesamthaft als möglich erachteten Personaleinsparungen (Reihe Niederösterreich 2005/2 S. 25 Abs. 35.1)

Laut Mitteilung der Landesregierung werde der Schwerpunkt der Reform auf den organisatorischen Aufgabenbereich gelegt; die im Zuge der Verwaltungsreform 2001 vom Bund zugesagten Deregulierungsmaßnahmen seien jedoch noch in einem hohen Ausmaß unerledigt.

im Bereich von Maßnahmen betreffend das Produktionspotenzial für Wein

- (3) Es wären mehr konkrete und messbare Ziele für die Umsetzung der gemeinschaftlichen Marktordnung für Wein festzulegen, um eine Evaluierung des Erfolges der einzelnen Maßnahmen zu ermöglichen (Reihe Niederösterreich 2005/1 S. 19 Abs. 9.1).

Laut Mitteilung der Landesregierung werde an der Erstellung von konkreten weinbaupolitischen Zielsetzungen unter Einbindung der betroffenen Institutionen und Organisationen gearbeitet.

In Verwirklichung begriffene Empfehlungen

VOR im Bereich der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) Gesellschaft mbH

- (4) Erteilung eines Auftrags an die VOR zu einer klar definierten Basisversorgung; für darüber hinausgehende Verkehrsleistungen („Gemeinwirtschaftliche Leistungen“) sollten die Besteller die Kosten tragen (Reihe Niederösterreich 2000/11 S. 40 Abs. 21.1, zuletzt Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 8 Abs. 7)

Die Burgenländische und die Niederösterreichische Landesregierung sowie der Wiener Stadtsenat verwiesen auf die Reforminitiativen des BMVIT für ein neues ÖPNRV-G (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz).

- (5) Einführung einer Linienerefolgsrechnung und Entwicklung der Kostenrechnung auf den zeitgemäßen Standard (Reihe Niederösterreich 2000/11 S. 40 Abs. 21.4 und 21.7, zuletzt Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 8 Abs. 8)

Laut Mitteilung der Burgenländischen und der Niederösterreichischen Landesregierung sowie des Wiener Stadtsenates stelle der flächendeckende Einsatz der weiter zu beschaffenden automatischen Fahrgastzählgeräte nach wie vor eine wesentliche Voraussetzung für die Linienerefolgsrechnung dar.

- (6) Stärkung der Tarifhoheit der VOR (Reihe Niederösterreich 2000/11 S. 40 Abs. 21.5, zuletzt Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 8 Abs. 9)

Die Burgenländische und die Niederösterreichische Landesregierung sowie der Wiener Stadtsenat hielten den bisherigen Hinweis auf ein mit den Verkehrsunternehmen zu erarbeitendes Tarifmodell aufrecht. Dieses soll sowohl den wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Verkehrsunternehmen als auch den planerischen Vorstellungen der finanzierenden Gebietskörperschaften – im Hinblick auf die Einflussnahme auf den Verbundtarif – gerecht werden.

Verwirklichte Empfehlungen

Verwaltung

im Bereich der Gemeindeaufsicht

- (1) Gemeinden mit mindestens 20.000 Einwohnern wären in den Prüfungsplan der Gemeindeaufsicht einzubeziehen (Reihe Niederösterreich 2004/2 S. 12 Abs. 4.2, zuletzt Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 6 Abs. 1).

Laut Mitteilung der Landesregierung seien im Jahr 2005 bereits Gemeinden mit über 20.000 Einwohnern in den Prüfungsplan einbezogen und bei den Städten Krems an der Donau sowie Wiener Neustadt Gebärungsüberprüfungen vorgenommen worden.

- (2) Verschiedene öffentliche Leistungen erfordern für ihre Bereitstellung einen Mindestaufwand, der vor allem von kleinen oder mittleren Gemeinden allein nicht aufgebracht werden kann. Daher wäre zur Nutzung von Synergieeffekten und zur Effizienzsteigerung die Einrichtung von Verwaltungsgemeinschaften, Gemeindeverbänden oder Verwaltungskleinregionen zu verstärken (Reihe Niederösterreich 2004/2 S. 14 Abs. 6.2, zuletzt Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 6 Abs. 2).

Laut Mitteilung der Landesregierung werde der Nutzung von Synergieeffekten bei Gemeinden ein hoher Stellenwert eingeräumt. Zusätzlich würden den Gemeinden die Vorteile einer interkommunalen Zusammenarbeit näher gebracht sowie im Förderungswesen des Landes entsprechend berücksichtigt.

im Bereich Personal, Organisation und Informationstechnologie

- (3) Rasche Ausstattung der Organisationseinheiten mit dem Akteninformationssystem durch Reduzierung des je Dienststelle vorgesehenen Einführungszeitplans auf sechs Monate (Reihe Niederösterreich 2005/2 S. 25 Abs. 33.2)

Die Landesregierung teilte mit, dass die Ausstattung mit dem Akteninformationssystem im Amt der Landesregierung, in den Gebietsbauämtern und in den Straßenbauabteilungen erfolgreich abgeschlossen sei.

Verwirklichte Empfehlungen

- (4) Rationalisierung der Personalverwaltung durch eine IT-Unterstützung der Abrechnung der Reisegebühren, der Mehrdienstleistungsentschädigungen und der Fahrtkostenzuschüsse (Reihe Niederösterreich 2005/2 S. 8 Abs. 7.2, S. 9 Abs. 8.2 und S. 25 Abs. 33.4)

Laut Mitteilung der Landesregierung seien die für eine entsprechend automationsunterstützte Abwicklung erforderlichen IT-Systeme bereits fertig gestellt. Die Abrechnung der Mehrdienstleistungen erfolge bereits automatisiert, das IT-System betreffend die Abrechnung der Reisegebühren befinde sich in der Roll-Out-Phase.

im Bereich der Raumordnung und Raumplanung

- (5) Bereitstellung ausreichender personeller Kapazitäten für die Prüfung digitaler örtlicher Raumordnungsprogramme und Wartung der zugehörigen Daten (Reihe Niederösterreich 2003/2 S. 18 Abs. 18.2, zuletzt Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 6 Abs. 4)

Die Landesregierung teilte mit, dass seit einigen Monaten ein technisches Büro die Überprüfung der digitalen örtlichen Raumordnungsprogramme durchführe. Die Gespräche mit dem Niederösterreichischen Geografischen Informationssystem (NÖGIS) zur Übernahme der Daten in das interne Webnetz des Landes seien weitergeführt worden und sollten zu Jahresbeginn 2006 beendet werden.

im Bereich von Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Wasserqualität im Einzugsbereich der Thaya

- (6) Für die Einhaltung des Aktionsprogramms zur Nitratrichtlinie wären die bestehenden Schulungsmaßnahmen durch Kontrollhandlungen zu ergänzen (Reihe Niederösterreich 2005/6 S. 49 Abs. 20.4).

Die Landesregierung teilte mit, dass seit 1. Jänner 2005 durch die „Cross Compliance Bestimmungen“ und die daran geknüpften Konsequenzen für die Gewährung der Marktordnungs-Direktzahlungen eine vermehrte Kontrolle auch der Umsetzung des Nitrat-Aktionsprogramms durch die Agrarmarkt Austria gewährleistet sei.

im Bereich von Maßnahmen und Programmen im Hinblick auf Naturschutz und Biodiversität im Raum Thayatal

- (7) Ökologisch sinnvolle Erweiterungen bzw. Arrondierungen des Nationalparks Thayatal (Reihe Niederösterreich 2005/6 S. 32 Abs. 9.2)

Laut Mitteilung der Landesregierung sei der Geschäftsführer der Nationalpark Thayatal GmbH ermächtigt worden, entsprechende Verhandlungen mit dem Grundeigentümer hinsichtlich der Wegebenutzung zu führen. Für die Erweiterung des Nationalparks, die außer Frage stehe, werde die Klärung der derzeit noch gerichtsanhängigen zivilrechtlichen Fragen abgewartet.

- (8) Sicherstellung eines Mindestmaßes an Monitoringmaßnahmen für alle geschützten Gebiete (Reihe Niederösterreich 2005/6 S. 32 Abs. 9.4)

Die Landesregierung teilte mit, dass im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe für „Internationale Naturschutzangelegenheiten“ an einem umfassenden Monitoringkonzept gearbeitet werde.

im Bereich der Gefahrenzonenplanung betreffend Hochwässer an der Triesting

- (9) Eigenheimförderungen (z.B. Wohnungsförderung) sollten nur für Bauvorhaben außerhalb eines gefährdeten Bereiches gewährt werden. Weiters wären alle Förderungen auf ihre Übereinstimmung mit den Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes 1976 zu prüfen (Reihe Niederösterreich 2004/10 S. 44 Abs. 18, zuletzt Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 5 Abs. 5)

Laut Mitteilung der Landesregierung sei die Festlegung geeigneter und somit außerhalb eines gefährdeten Bereiches liegender Standorte nicht indirekt über die Zuerkennung einer Eigenheimförderung, sondern direkt und damit wirkungsvoller über das rechtliche Instrumentarium des Bau- und Raumordnungsrechts zu regeln.

Verwirklichte Empfehlungen

- (10) Verbesserung der gemeindeübergreifenden Kooperation und des Informationsaustausches bei der Herstellung von Schutzbauten und Maßnahmen, die Einfluss auf das Abflussverhalten haben können; Zurückdrängen von Partikularinteressen und Forcierung einer abgestimmten Vorgangsweise (Reihe Niederösterreich 2004/10 S. 43 und 44 Abs. 17.2, Reihe Niederösterreich 2005/5 S. 7 Abs. 5)

Die Landesregierung teilte mit, dass die Gesamtübersicht der Hochwasserschutzmaßnahmen für die Triesting von Altenmarkt an der Triesting bis Achau unter Einbeziehung des Fortsttechnischen Dienstes für Wildbach- und Lawinenverbauung (Furtherbach, Zubringer zur Triesting) erstellt und den Gemeinden präsentiert worden sei. Ebenso sei eine Kosten-Nutzen-Darstellung für sämtliche Unterliegergemeinden erarbeitet worden. Die weitere Vorgangsweise für das gesamte Triestingtal werde im Lenkungsausschuss unter Leitung der Bezirkshauptmannschaft Baden abgestimmt.

Prüfungsergebnisse

Kontrolle der Schwerfahrzeuge

Konkrete, quantifizierte Ziele zur Kontrolle von Schwerfahrzeugen waren trotz des hohen Stellenwertes dieses Themas sowohl auf europäischer wie auch auf nationaler Ebene kaum vorhanden.

Durch die Senkung der Anzahl der Unfälle mit schweren LKW und Personenschaden in Österreich um 20 % könnten bei den Folgekosten Einsparungen von mindestens rd. 42 Mill. EUR jährlich erzielt werden.

Kurzfassung

Zum Ausgleich des Wegfalls der Kontrollmöglichkeiten an den Grenzen war beabsichtigt, mittelfristig alle Haupttransitrouten des hochrangigen Straßennetzes mit Verkehrskontrollplätzen auszustatten. Ende 2005 waren sechs derartige Einrichtungen in Betrieb; zehn weitere befanden sich in Planung oder im Stadium der Konzeption.

In Niederösterreich war nur ein Verkehrskontrollplatz in Betrieb. Das Kontrollausmaß von 40 Stunden monatlich war im Hinblick auf die hohen Investitionskosten und die nunmehr erheblich verbesserten Kontrollbedingungen zu gering.

Das LKW-Kontrollstellenkonzept des Landes Tirol sah die Errichtung von drei Verkehrskontrollplätzen im hochrangigen Straßennetz (davon zwei bereits in Betrieb) und von vier derartigen Einrichtungen im niederrangigen Straßennetz (davon eine in Betrieb) vor. Das Konzept schuf die Grundlage für eine flächendeckende Kontrolle des Schwerverkehrs.

Die Koordinierung der von den mobilen Prüfzügen des Bundes und der Länder durchgeführten Kontrollen im Rahmen der LKW-Kontrollplattform erhöhte die Effizienz des personellen und technischen Ressourceneinsatzes.

Die Qualität der technischen Unterwegskontrollen von Schwerfahrzeugen in Österreich erfüllte die Vorgaben der Europäischen Union. Vollständige und zuverlässige Daten über die Durchführung der Kontrollen waren allerdings nicht verfügbar.

Die von den mobilen Prüfzügen vorgenommenen technischen Unterwegskontrollen in Niederösterreich wiesen qualitativ und quantitativ einen hohen Standard auf. Die Effizienz der Kontrollen rechtfertigte die dafür eingesetzten Ressourcen.

Das Konzept des Bundeslandes Tirol, technisch weniger zeitaufwendige Kontrollen des Schwerverkehrs in hoher Intensität vorzunehmen, war den regionalen Bedürfnissen angepasst. Das Ausmaß vertiefter technischer Unterwegskontrollen war jedoch gering.

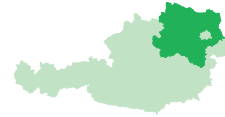
Die Empfehlung der Europäischen Kommission, einen von je 1.000 Gefahrguttransporten auf der Straße zu kontrollieren, wurde bundesweit erfüllt. In den Jahren 2003 und 2004 war dabei indessen ein deutlicher Rückgang zu vermerken.

Die in den Statistiken zur Gefahrgutkontrolle enthaltenen Zahlen hinsichtlich der festgestellten Verstöße hatten keine Aussagekraft für die Beurteilung der tatsächlichen Gefährdung durch mangelhafte Transporte. Mit der Umsetzung einer neuen Richtlinie der Europäischen Kommission sollten die Grundlagen für die Gewinnung aussagekräftiger Daten geschaffen werden.

Die statistische Erfassung der Kontrollen von Lenk- und Ruhezeiten erfolgte durch die befassten Stellen nicht vollständig; die ermittelten Daten waren daher nur eingeschränkt aussagekräftig.

Die auf Grundlage der statistisch erfassten Kontrollen errechnete Kontrolldichte für den Bereich der Lenk- und Ruhezeiten in Österreich übertraf mit einer Kontrollquote von regelmäßig rd. 2 % der gesamten Arbeitstage die von der EU vorgegebene Mindestquote von 1 %.

Der Wert für das Bundesland Niederösterreich lag über dem Bundesdurchschnitt. Die tatsächliche Kontrolldichte befand sich in Tirol noch deutlich über dem gesamtösterreichischen Wert. Bei Kontrollen ohne Mängelfeststellungen unterblieb allerdings in vielen Fällen die statistische Erfassung.



Mit der Einführung des digitalen Tachografen erfordert die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten künftig eine geeignete technische Ausrüstung. Überdies wird die Feststellung der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit nur mit Hilfe entsprechender digitaler Auswertungsgeräte möglich sein.

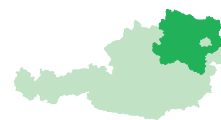
Wegen fehlender personeller Ressourcen waren die Prüfzüge der Bundesanstalt für Verkehr im Jahr 2004 nur zu rd. 50 % ausgelastet.

Kenndaten zur Kontrolle von Schwerfahrzeugen in Österreich

Wesentliche Rechtsgrundlagen

Kompetenzrechtliche Grundlagen	<p>Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG Angelegenheiten des Kraftfahrwesens (Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung)</p> <p>Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG Angelegenheiten der Straßenpolizei (Bundessache Gesetzgebung; Landessache Vollziehung)</p>
Supranationale Rechtsnormen	<p><u>Kontrollen im Allgemeinen:</u></p> <p>Verordnung (EWG) Nr. 4060/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über den Abbau von Grenzkontrollen der Mitgliedstaaten im Straßen- und Binnenschiffverkehr</p> <p><u>Technische Kontrollen:</u></p> <p>Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 vom 29. September 2003</p> <p>Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/26/EG der Kommission</p> <p><u>Bereich Gefahrguttransport:</u></p> <p>Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/111/EG der Kommission</p> <p>Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/112/EG der Kommission</p> <p>Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR); in Österreich BGBl. Nr. 522/1973 i.d.g.F.</p> <p><u>Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten:</u></p> <p>Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr</p> <p>Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr</p> <p>Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85</p> <p>Verordnung (EG) Nr. 2135/98 vom 24. September 1998 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und der Richtlinie 88/599/EWG*</p>
Nationale Vorschriften	<p>Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967 i.d.g.F.</p> <p>Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG), BGBl. I Nr. 145/1998 i.d.g.F.</p> <p>Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), BGBl. Nr. 159/1960 i.d.g.F.</p> <p>Führerscheinggesetz, BGBl. I Nr. 120/1997 i.d.g.F.</p> <p>Güterbeförderungsgesetz 1995, BGBl. Nr. 593/1995 i.d.g.F.</p>

* Demnach sind ab 24 Monaten nach dem Datum der Veröffentlichung des Anhanges I B der Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 der Kommission vom 13. Juni 2002 alle in der EU neu zugelassenen Fahrzeuge mit einem digitalen Fahrtenschreiber auszurüsten.



Gebahrung	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	Anzahl					
LKW-Bestand in Österreich¹⁾						
LKW gesamt	326.784	331.394	319.981	326.087	332.976	338.888
<i>davon LKW über 3,5 t</i>	62.626	60.872	59.298	58.621	57.769	56.820
Sattelzugfahrzeuge	17.682	18.276	18.813	19.534	20.079	19.161
LKW-Bestand in Niederösterreich¹⁾						
LKW gesamt	71.352	72.091	70.043	71.456	73.356	74.924
<i>davon LKW über 3,5 t</i>	14.758	14.255	13.862	13.624	13.453	13.289
Sattelzugfahrzeuge	3.450	3.441	3.483	3.462	3.519	3.285
LKW-Bestand in Tirol¹⁾						
LKW gesamt	28.741	29.425	27.284	27.764	28.637	29.213
<i>davon LKW über 3,5 t</i>	5.178	5.031	4.904	4.874	4.792	4.793
Sattelzugfahrzeuge	2.147	2.267	2.272	2.192	2.195	2.187
	in Milliarden Tonnenkilometern					
Schätzung der Transportleistung im Straßengüterverkehr²⁾						
Binnenverkehr	12,7	12,8	12,9	13,0	— ³⁾	— ³⁾
Export/Import	7,7	8,6	8,9	9,5	—	—
Transitverkehr	7,1	7,1	7,7	7,8	—	—
Straßengüterverkehr gesamt	27,5	28,5	29,5	30,3	—	—

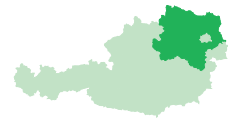
¹⁾ jeweils zum Stichtag 31. Dezember, Quelle: Statistik Austria

²⁾ Die Statistik Austria erhob den Straßengüterverkehr von in Österreich angemeldeten Fahrzeugen im Rahmen einer Stichprobe. Das BMVIT nahm eine Schätzung auf Grundlage ergänzender Erhebungen und Analysen weiterer Datenquellen vor.

³⁾ Daten nicht verfügbar

Straßengüterverkehr in Österreich 2002*	Transportleistung (in Mill. Tonnenkilometer)	Fahrleistung (in Mill. LKW-Kilometer)
Binnenverkehr		
Österreichische LKW	14.142	2.477
Ausländische LKW	671	121
Gesamt	14.813	2.598
Export/Import		
Österreichische LKW	5.018	344
Ausländische LKW	4.216	353
Gesamt	9.234	697
Transitverkehr		
Österreichische LKW	659	44
Ausländische LKW	7.127	623
Gesamt	7.786	667
Straßengüterverkehr gesamt		
Österreichische LKW	19.819	2.865
Ausländische LKW	12.014	1.097
Gesamt	31.833	3.962
Straßengüterverkehr in Niederösterreich 2002*		
Binnenverkehr	4.452	763
Export/Import	2.273	169
Transitverkehr	1.095	134
Straßengüterverkehr gesamt	7.820	1.066
Straßengüterverkehr in Tirol 2002*		
Binnenverkehr	1.052	185
Export/Import	623	49
Transitverkehr	2.749	166
Straßengüterverkehr gesamt	4.424	400

* Umfassende Erhebung der Bestandsdaten zum Güterverkehr bezogen auf das Jahr 2002 im Rahmen eines durch das BMVIT beauftragten Projekts. Die Abweichung zur BMVIT-Schätzung der Transportleistung für das Jahr 2002 um rd. 8 % wurde im Wesentlichen mit der Unterschätzung der Zahlen im Rahmen der Stichprobenerhebungen begründet.



Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im Mai und Juni 2005 die Gebarung des BMI und des BMVIT sowie der Bundesländer Niederösterreich und Tirol hinsichtlich der Kontrolle der Schwerfahrzeuge. Als Schwerfahrzeuge galten grundsätzlich Lastkraftwagen und Sattelfahrzeuge mit oder ohne Anhänger mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t.

Die Überprüfung bezog sich auf die spezifische Unterwegskontrolle im Hinblick auf die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. Konkret umfasste dies die Kontrolle hinsichtlich technischer Mängel, der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sowie von Gefahrguttransporten.

Zu den im Dezember 2005 übermittelten Prüfungsergebnissen nahmen das BMI, das BMVIT und die Bundesländer Niederösterreich und Tirol im Februar bzw. März 2006 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Februar bzw. März 2006.

Grundsätzliche Feststellungen

Vollziehung

- 2 Die Vollziehung von Kontrollen im Bereich des Kraftfahrwesens erfolgt gemäß Art. 102 B-VG in mittelbarer Bundesverwaltung. Die Vollziehung von Kontrollen nach der Straßenverkehrsordnung 1960 ist gemäß Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG (Straßenpolizei) Landessache.

Zuständige Behörde ist entweder die Bezirksverwaltungsbehörde oder eine Bundespolizeidirektion (BPD) im Rahmen ihres Wirkungsbereiches. Die Behörden bedienen sich bei der Vollziehung ihrer Aufgaben der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes (Bundespolizei) und der Straßenaufsicht.

Ziele und Zielerreichung

Gemeinschaftsrechtliche Ziele

3.1 In den EU-Rechtsvorschriften waren folgende Ziele verankert:

(1) Die Richtlinie 2000/30/EG sieht im Art. 3 die Durchführung von ausreichenden technischen Unterwegskontrollen an Nutzfahrzeugen vor. Nähere Quantifizierungen – z.B. nach einem Prozentsatz der Fahrzeuge oder Tonnage – bestehen nicht.

(2) Gemäß Art. 3 der Richtlinie 95/50/EG ist ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte einer Kontrolle zu unterziehen.

(3) Der Art. 2 der Richtlinie 88/599/EWG enthält als einzige gemeinschaftsrechtliche Norm eine quantifizierte Kontrollregelung im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten. Danach haben die Mitgliedstaaten jährlich mindestens 1 % der Tage, an denen Fahrer der in den Geltungsbereich der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 fallenden Fahrzeuge arbeiten, zu überprüfen.

3.2 Die Festlegung einheitlicher, quantifizierter Ziele innerhalb der EU stellt zweifellos einen langwierigen und mühsamen Prozess dar. Angesichts des österreichischen, aber auch des gesamteuropäischen Interesses am Thema Schwerverkehr empfahl der RH dem BMVIT dennoch, innerhalb der Europäischen Gremien auf die Erarbeitung solcher Ziele hinzuwirken.

3.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei eine im ursprünglichen Entwurf der Kommission für die Richtlinie 95/90/EG vorgesehene quantitative Vorgabe von einer Mehrheit der Mitgliedstaaten nicht befürwortet worden.*

Auf eine einheitliche quantifizierbare Zielvorgabe für die technischen Unterwegskontrollen werde in den internationalen Gremien aktiv hingearbeitet.

Nationale Ziele

4.1 In Österreich waren für die Kontrolle von Schwerfahrzeugen folgende Ziele in stark unterschiedlicher rechtlicher Verbindlichkeit formuliert:

(1) Das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) wiederholt im § 15 lediglich die Bestimmung der Richtlinie 95/50/EG, wonach ein repräsentativer Anteil von Gefahrguttransporten auf der Straße zu kontrollieren ist.

(2) Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2002 bis 2010 sieht bis 2010 die Reduktion der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen um 50 % sowie der Unfälle mit Personenschaden um 25 % vor. Zwischenziel bis 2004 waren Reduktionen um 25 % bzw. 10 %. Zur Erreichung dieser Ziele war im Bereich des Schwerverkehrs die zentrale Koordination von Ressourcen im Rahmen einer LKW-Kontrollplattform vorgesehen.

(3) Die erwähnte LKW-Kontrollplattform gab die Durchführung von jährlich 40.000 technischen Schwerfahrzeugkontrollen vor, wobei jedoch Form und Umfang dieser Kontrollen nicht näher festgelegt waren.

(4) Die im September 2003 im Auftrag des BMVIT erstellte Studie „Langfrist II – Gestaltung des Güterfernverkehrs in Österreich“ wies auf die Notwendigkeit einheitlicher europäischer Standards bei der Kontrolle von Sozialvorschriften hin, ohne jedoch konkrete Ziele anzuführen.

(5) Der Endbericht der Arbeitsgruppe „Sicherer Schwerverkehr“ vom März 2004 sah unterschiedliche Maßnahmen für Kontrollen vor (z.B. Ausbau von Kontrollplätzen, verbesserte technische und personelle Ausstattung der Behörden). Konkrete Zielvorgaben waren nicht vorhanden.

(6) Auch die von den Bundesländern in Zusammenarbeit mit der Exekutive erstellten Verkehrsüberwachungspläne sahen die Kontrolle des Schwerverkehrs regelmäßig als einen Schwerpunkt vor.

4.2 Trotz des hohen Stellenwertes, welcher der Kontrolle des Schwerverkehrs in Politik und Bevölkerung zukommt, waren auch in der nationalen Rechtsordnung konkrete Zielsetzungen kaum vorhanden. Lediglich im Rahmen der LKW-Kontrollplattform war als quantifizierbares Ziel die Vornahme von jährlich 40.000 LKW-Kontrollen festgelegt; weil diese Plattform aber auf einer freiwilligen Zusammenarbeit von Bund und Ländern beruhte, war dieses Ziel rechtlich nicht verbindlich.

Der RH empfahl dem BMVIT, in Zusammenarbeit mit dem BMI und den Ländern ein bundesweites Konzept zur Kontrolle des Schwerverkehrs zu erstellen. Dieses Konzept sollte vor allem Art und genaue Definitionen sowie verbindliche Vorgaben für die Anzahl der in den Ländern durchzuführenden Kontrollen beinhalten.

Weiters regte der RH an, innerhalb des BMI Art und Umfang der im Zuständigkeitsbereich der Landespolizeikommanden durchzuführenden Kontrollen in Ziel- und Leistungsvereinbarungen festzulegen.

- 4.3 *Laut Mitteilung des BMVIT sei die LKW-Kontrollplattform bereits mit der Erstellung eines bundesweiten Kontrollkonzepts beauftragt worden. Eine rechtliche Verbindlichkeit werde mittelfristig angestrebt.*

Laut Stellungnahme des BMI seien Strategievereinbarungen bereits überlegt und mit den Leitern der Landesverkehrsabteilungen diskutiert worden.

Kontrollplattform

- 5.1 (1) Im November 2003 wurde auf Initiative des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im BMVIT unter Federführung der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) eine LKW-Kontrollplattform eingerichtet. In dieser waren das BMI, das BMVIT, das BMWA (Arbeitsinspektorate), die ASFINAG und die neun Bundesländer vertreten.

Mit der Kontrollplattform sollte eine Verbesserung der Koordination und Effizienz sowie eine Erhöhung der Kontrolldichte im Bereich der LKW-Kontrollen erreicht werden. Als quantitatives Ziel wurde, wie erwähnt, die Überprüfung von mindestens 40.000 Fahrzeugen jährlich vorgegeben.

Aufgabenbereiche der LKW-Kontrollplattform waren die Koordinierung der mit mobilen Prüfzügen durchgeführten technischen Unterwegskontrollen im Rahmen eines Kontrollmasterplans sowie die Auswertung und Evaluierung der Ergebnisse.

(2) Bei einem mobilen Prüfzug handelte es sich um einen LKW mit Anhänger oder ein Sattelfahrzeug, der durch entsprechende technische Ausstattung wie Wiegeeinrichtungen, Bremsprüfstand und Rüttelplatten (zur Prüfung von Lenkung und Aufhängung) die Vornahme vertiefter technischer Kontrollen ermöglichte. Über derartige mobile Prüfzüge verfügten die BAV (drei Prüfzüge) und die Bundesländer in unterschiedlichem Ausmaß. Die Kosten für einen Prüfzug betragen rd. 300.000 EUR (Preisbasis 2004).

(3) Im Rahmen des Einsatzes der Prüfzüge der BAV und jener der Bundesländer wurden auf Grundlage der durch das BMI erfassten Zahlen im Jahr 2004 insgesamt 51.272 LKW (inklusive Busse) über 3,5 t kontrolliert. Von den 51.272 Fahrzeugen wurden 25.685 Fahrzeuge – davon 18.029 Fahrzeuge auf dem Prüfstand – einer eingehenden technischen Kontrolle durch die Sachverständigen der BAV sowie der Länder unterzogen.

Die Mängelverteilung bei den eingehend untersuchten 25.685 Fahrzeugen stellte sich wie folgt dar:

- bei 14,9 % bestand Gefahr im Verzug (Kennzeichenabnahme bzw. Instandsetzung vor Ort),
- 25,9 % der Fahrzeuge wiesen schwere Mängel auf (Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstätte in Eigenverantwortung möglich),
- bei 27,0 % der Fahrzeuge wurden leichte Mängel festgestellt (Verkehrssicherheit noch gegeben; jedoch Wartung/Instandhaltung erforderlich).

5.2 Die RH beurteilte die zentrale, bundesweite Koordinierung der personellen und technischen Ressourcen im Rahmen der LKW-Kontrollplattform positiv. Die Einführung des Kontrollmasterplans bewirkte durch die Verhinderung von Überschneidungen im Einsatz der Prüfzüge sowie durch die bundesländerübergreifende Abstimmung eine Effizienzsteigerung bei der Durchführung technischer Unterwegskontrollen.

Aufgrund der Häufigkeit der technischen Mängel bei den überprüften LKW wäre eine weitere Erhöhung der Effizienz und Kontrolldichte bei Unterwegskontrollen erforderlich. Der RH empfahl dem BMI und dem BMVIT eine Intensivierung der Zusammenarbeit der betroffenen Stellen.

Im Hinblick auf die mit den mobilen Prüfzügen möglichen vertieften technischen Kontrollen sowie die mit der Anschaffung der Prüfzüge verbundenen erheblichen Kosten regte der RH weiters an, für eine hohe Auslastung zu sorgen.

Der hohe Anteil der schweren Mängel war nach Ansicht des RH auf die gezielte Vorauswahl durch die Exekutivbeamten und technischen Sachverständigen zurückzuführen, welche somit wesentlich zur effizienten Durchführung der technischen Unterwegskontrollen beitrugen.

5.3 *Laut Mitteilung des BMI werde die Kontrollplattform auch dafür genutzt, Effizienz und Dichte der Kontrollen durch den bundesländerübergreifenden Vergleich ablauforganisatorischer und taktischer Maßnahmen zu erhöhen.*

Verkehrskontrollplätze

Allgemeines

- 6 Kontrollen im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) sind für die handelnden Organe wegen des zumeist starken Verkehrsaufkommens, der hohen Fahrgeschwindigkeiten und des Mangels an geeigneten Flächen generell mit hohen Risiken behaftet. Aus diesen Gründen sollten Kontrollen auf derartigen Straßen möglichst nur auf eigens dafür geschaffenen, multifunktionellen Verkehrskontrollplätzen (VKP) erfolgen.

Die VKP dienen der Ausleitung ausgewählter Gruppen von Verkehrsteilnehmern und der gezielten Kontrolle durch die Exekutive mittels geeigneter technischer Ausstattung auf speziellen Anlagen und Flächen.

Technische Ausstattung

- 7 Laut einem im Jahr 2002 vom BMI und der ASFINAG erstellten Handbuch erfolgte die Ausgestaltung eines VKP in modularer Bauweise:

- Modul 1 umfasste die baulichen Flächen für den VKP, das elektronische Ausleitsystem durch Wechselverkehrszeichen, Beleuchtung sowie Container für Personal und Technik. Die Errichtungskosten (ca. 800.000 EUR) trug zur Gänze die ASFINAG.
- Modul 2 diente der Verwiegung der zu kontrollierenden Fahrzeuge. Es bestand aus einer nicht geeichten dynamischen Achslastwaage zur Vorselektion und einer geeichten statischen Brückenwaage zur genauen Verwiegung. Die Finanzierung (ca. 300.000 EUR) erfolgte durch die ASFINAG und das betreffende Bundesland im Verhältnis 50 : 50.
- Im Rahmen des Moduls 3 konnten zusätzliche Einrichtungen (z.B. Prüfgrube, Überdachung) zur Ausführung gelangen; diese Einrichtungen hatte ausschließlich das Land zu finanzieren.
- Modul 4 sah die Errichtung einer Autobahninspektion auf Kosten des Landes vor.

Kontrollablauf

- 8 Der Ablauf von Kontrollen war laut dem Handbuch wie folgt geregelt:

- (1) Aktivierung der elektronischen Ausleitanlage und Ausleitung bestimmter Gruppen oder des gesamten Verkehrs.

(2) Automatische Gewichts- und Höhenkontrolle der ausgeleiteten Fahrzeuge bei langsamer Einfahrt in den VKP; Signalisierung des Ergebnisses mittels Lichtzeichenanlage.

(3) Zuweisung der Fahrzeuge entweder auf den Durchfahrtsfahrstreifen (Rückkehr auf die Autobahn ohne nennenswerten Zeitverlust) oder auf einen Kontrollfahrstreifen zur Vornahme eingehender Überprüfungen.

(4) Bei Bedarf Weiterleitung des kontrollierten Fahrzeuges auf Abstellflächen zur Vornahme weiterer Kontrollen oder zur Abstellung.

Verkehrskontrollplatzkonzept

9.1 Zum Ausgleich des Wegfalls der Kontrollmöglichkeiten an den Grenzen verfolgte die ASFINAG das Ziel, mittelfristig alle Haupttransitrounten des hochrangigen Straßennetzes mit je einem VKP auszustatten. In dem von ihr dazu erstellten Konzept wurde ausdrücklich betont, dass eine vertraglich gesicherte Mindestnutzung eines VKP durch die Organe der Straßenaufsicht eine grundsätzliche Voraussetzung für die Errichtung einer derartigen Anlage darstelle.

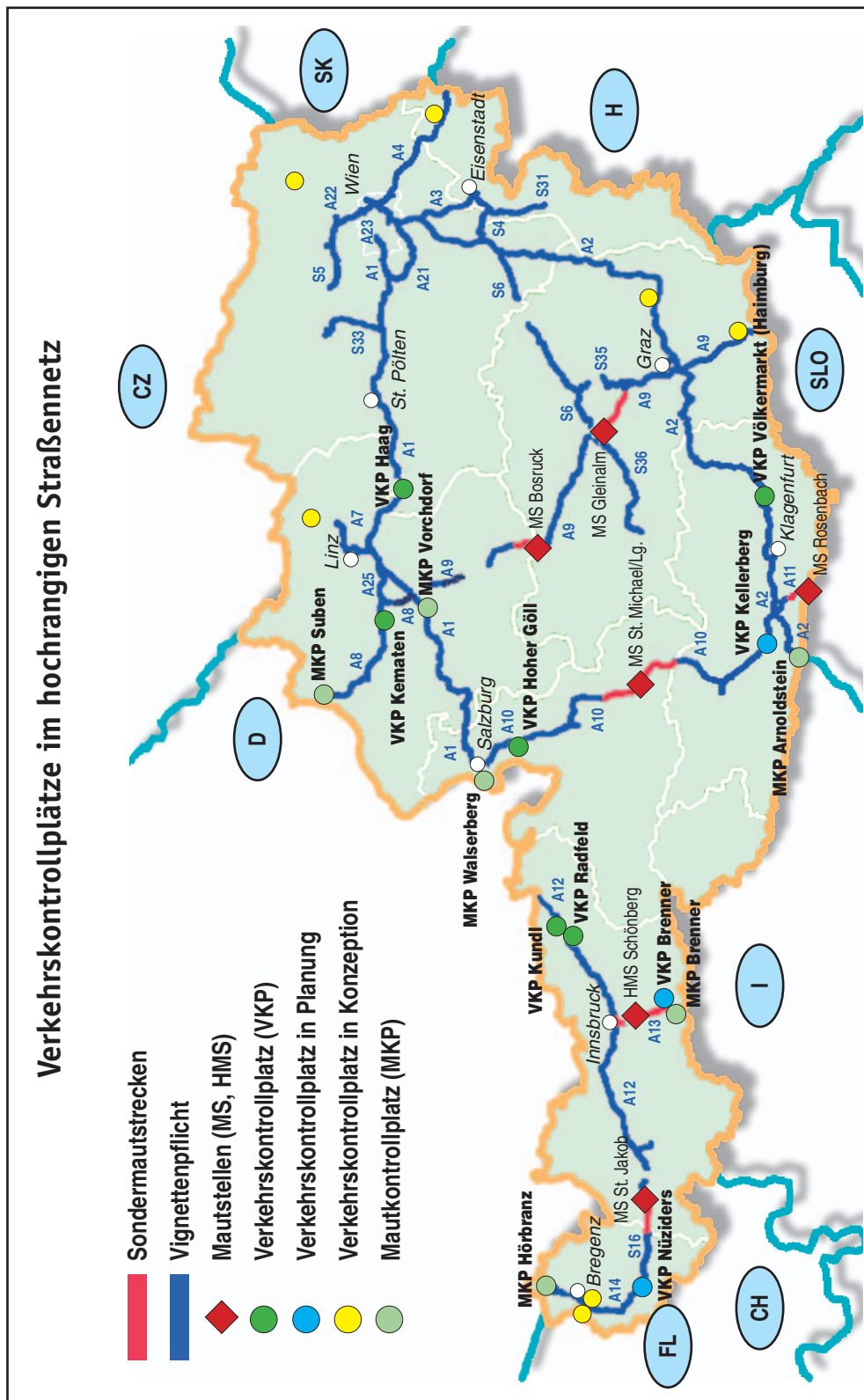
Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren sechs VKP in Betrieb, drei weitere befanden sich im Stadium konkreter Planung. Für den Vollausbau bestand – allerdings ohne zeitliche Festlegung – eine Konzeption für weitere sieben VKP.*

* in Betrieb: Haag/Strengberg A 1 West Autobahn Fahrtrichtung Linz (Niederösterreich), Völkermarkt/Haimburg A 2 Süd Autobahn Fahrtrichtung Wien (Kärnten), Kematen Süd A 8 Innkreis Autobahn Fahrtrichtung Voralpenkreuz (Oberösterreich), Hoher Göll A 10 Tauern Autobahn Fahrtrichtung Villach (Salzburg), Kundl A 12 Inntal Autobahn Fahrtrichtung Innsbruck (Tirol) und Radfeld A 12 Inntal Autobahn Fahrtrichtung Kufstein (Tirol)

in Planung: Kellerberg A 10 Tauern Autobahn Fahrtrichtung Salzburg (Kärnten), Brenner Ost A 13 Brenner Autobahn Fahrtrichtung Innsbruck auf dem Gelände der ehemaligen Zollkontrollstelle Brennerpass (Tirol) und Nüziders A 14 Rheintal Autobahn Fahrtrichtung Bludenz (Vorarlberg)

in Konzeption: Ilzthal A 2 Süd Autobahn Fahrtrichtung Graz (Steiermark), Bruck an der Leitha A 4 Ost Autobahn Fahrtrichtung Wien (Burgenland), Straß/Ost A 9 Phyrn Autobahn Fahrtrichtung Voralpenkreuz (Steiermark), Wolfurt Ost A 14 Rheintal Autobahn Fahrtrichtung Deutschland (Vorarlberg), Wolfurt West A 14 Rheintal Autobahn Fahrtrichtung Bludenz (Vorarlberg), ein VKP A 5 Nord Autobahn Fahrtrichtung Wien (Niederösterreich) sowie ein VKP S 10 Mühlviertler Schnellstraße Fahrtrichtung Linz (Oberösterreich)

Nach Realisierung aller geplanten bzw. in Konzeption befindlichen Projekte stünden auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen insgesamt 16 VKP zur Verfügung.



Quelle: Webseite der ASFINAG

9.2 Der RH beurteilte die Ausbaupläne für die VKP positiv, weil dadurch eine effiziente und sichere Kontrolle durch die Exekutivbeamten möglich sein wird. Er gab jedoch zu bedenken, dass die vorhandenen bzw. geplanten VKP – mit einer Ausnahme – ausschließlich an Autobahnen bzw. Schnellstraßen situiert sind, wo sie vorrangig der Kontrolle des Transit- und Langstreckenverkehrs dienen. Der sehr umfangreiche innerösterreichische Quell- und Zielverkehr bleibt dabei weitgehend unberücksichtigt.

Im Interesse einer möglichst bundesweit flächendeckenden Kontrolle von Schwerfahrzeugen empfahl der RH dem BMVIT:

- Für die geplanten bzw. in Konzeption befindlichen VKP-Projekte der ASFINAG sollten Fertigstellungszeitpunkte festgelegt werden, wobei eine möglichst rasche Umsetzung anzustreben wäre.
- Bei der Standortwahl für VKP im hochrangigen Straßennetz wäre neben dem Transitverkehr verstärkt auch der örtliche Quell- und Zielverkehr zu berücksichtigen.
- Schließlich sollten bei der Planung von VKP auch die Überlegungen und Konzepte der einzelnen Bundesländer zur Errichtung von Kontrollplätzen im niederrangigen Straßennetz (z.B. in Tirol) berücksichtigt werden.

Technische Unterwegskontrolle

Gegenstand der Kontrolle

10 Die Überprüfung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Verkehrs- und Betriebssicherheit an Ort und Stelle war im Kraftfahrzeuggesetz 1967 geregelt. Mit der Richtlinie 2000/30/EG wurden Vorgaben für die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen (LKW und Sattelzüge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t sowie Autobusse) erlassen.

Wesentliche Festlegungen betrafen die Standardisierung der Kontrollen, die Erstellung eines Prüfberichts und die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Berichterstattung über die durchgeführten Kontrollen an die Europäische Kommission. Die inhaltliche Umsetzung der Richtlinie sah für die technische Unterwegskontrolle den ausschließlichen Einsatz geeigneten Fachpersonals vor.

Technische Unterwegskontrolle

Durchführung der Kontrolle

11.1 Die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle erfolgte in Form einer **Sichtprüfung** (technische Untersuchung am angehaltenen Fahrzeug ohne Verwendung von Prüfgerät) und/oder einer **Prüfstandkontrolle** (Zuhilfenahme von Prüfgerät). Den rechtlichen Vorgaben entsprechend fanden die Kontrollen entweder im Zuge des Einsatzes mobiler Prüfzüge der Länder und des Bundes oder von Sichtprüfungen durch die kraftfahrtechnischen Sachverständigen der Länder statt.

Die Vorselektion (Anhaltung bzw. Ausleitung) der überprüften Fahrzeuge und die Weiterverfolgung festgestellter Mängel (Organstrafverfügungen, Anzeigen, Zwangsmaßnahmen) oblagen den Organen der Sicherheitsexekutive.

11.2 Die Gestaltung der technischen Unterwegskontrolle von Schwerfahrzeugen in Österreich entsprach den in der EG-Richtlinie festgelegten Anforderungen, wobei der Einsatz der mobilen Prüfzüge von Bund und Ländern sowie geeigneten technischen Fachpersonals ein wesentliches Element darstellte. Die Einrichtung der LKW-Kontrollplattform schuf die Voraussetzungen für die Sicherstellung bzw. weitere Verbesserung von Qualität und Quantität der technischen Unterwegskontrolle.

Datenerfassung und Berichterstattung

12.1 Der Europäischen Kommission waren beginnend mit 1. Jänner 2003 Daten über die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle nach einem vorgegebenen Muster mitzuteilen. Aufgrund der späten innerstaatlichen Umsetzung der Richtlinie und fehlender konkreter Vorgaben für eine einheitliche Datenerfassung wurden für das Jahr 2003 keine Zahlen erhoben. Für 2004 lagen der BAV lediglich die Daten aus den durch die LKW-Kontrollplattform koordinierten Prüfzugeinsätzen vor.

12.2 Der RH bemängelte das Fehlen konkret umsetzbarer Vorgaben für die Berichterstattung; daher standen keine vollständigen und zuverlässigen Daten über den Vollzug der technischen Unterwegskontrolle von Schwerfahrzeugen zur Verfügung. Er empfahl dem BMVIT bzw. der BAV, eine klare Definition der statistisch zu erfassenden technischen Unterwegskontrollen, der jeweiligen Meldeverantwortlichen und der Meldeabläufe vorzunehmen, wobei eine getrennte Erfassung nach Kontrolltiefe (Sicht- oder Prüfstandkontrolle) zweckmäßig wäre.

Zur Sicherstellung der Datenqualität und eines einheitlichen Begriffsverständnisses sollten weiters nähere Erläuterungen hinsichtlich der wesentlichen Kenndaten erstellt werden.

- 12.3** Laut Mitteilung des BMVIT sei in der LKW-Kontrollplattform beschlossen worden, zur Steigerung der Effizienz bei der Datenerfassung und der Datentiefe sämtliche Prüfberichte IT-gestützt zu erstellen und die Datensätze periodisch an die BAV zu übermitteln. Aus der Datenbank bei der BAV würden die Berichte an die Europäische Kommission generiert werden. Mittelfristig werde eine Einbindung in die geplante bundesweite Begutachtungsdatenbank angestrebt, womit eine direkte Eingabe durch die Kontrollorgane erfolgen könne.

Gefahrgutkontrolle

Gegenstand der Kontrolle

- 13** Die Rechtsvorschriften für Gefahrguttransporte auf der Straße betreffen im Wesentlichen die Festlegung gefährlicher Güter, Bestimmungen für deren Verpackung, die Kennzeichnung und Beschreibung in den Beförderungspapieren sowie die Transportfahrzeuge und Transportvorgänge. Die Richtlinie 95/50/EG enthielt Vorgaben im Hinblick auf ein EU-weit einheitliches Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße.

Organisation der Gefahrgutkontrolle

- 14.1** Die Kontrolle der Gefahrguttransporte auf der Straße erfolgte durch besonders ausgebildete Exekutivbeamte des bei den Verkehrsabteilungen der Landesgendarmeriekommanden (ab 1. Juli 2005 Landespolizeikommanden) eingerichteten Fachbereichs „Gefahrgut“ sowie – in unterschiedlichem Ausmaß – durch Beamte der Verkehrsgruppen bei den Bundespolizeidirektion in Rahmen von Schwerpunktaktionen und Streifen.

Im Zuge der Zusammenführung der Wachkörper mit 1. Juli 2005 waren die Personalstände der Landesverkehrsabteilungen angehoben und deren Zuständigkeit auf das Gebiet der Bundespolizeidirektionen in den jeweiligen Bundesländern ausgeweitet worden.

- 14.2** Die bei der Gefahrgutkontrolle anzuwendenden rechtlichen Bestimmungen bildeten eine äußerst komplexe, umfang- und detailreiche Materie, deren wirksame Vollziehung umfassendes Fachwissen und Erfahrung erfordert. Der RH beurteilte daher die im Bereich der Sicherheitsexekutive vorgenommene Spezialisierung auf Landesebene positiv.

Gefahrgutkontrolle

Durchführung und Dokumentation

- 15.1** Die Exekutivbeamten führten die Gefahrgutkontrolle auf der Straße anhand der gemäß EG-Richtlinie vorgegebenen Kontrollliste durch. Diese beinhaltete neben Vorgaben zur Erfassung bestimmter Grunddaten der Kontrolle eine Auflistung konkret zu prüfender Einzelpunkte.

Die Verkehrsabteilungen der Landesgendarmeriekommanden und bis zur Wachkörperzusammenführung auch die Bundespolizeidirektionen berichteten dem BMI nach dem Muster des mit der EG-Richtlinie vorgegebenen Standardformulars regelmäßig über die durchgeführten Gefahrgutkontrollen.

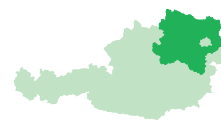
Das BMI fasste die Teilberichte jährlich zu einem gesamtösterreichischen Kontrollbericht zusammen und legte diesen der Europäischen Kommission vor. Wesentliche Angaben betrafen die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge aufgeschlüsselt nach der Zulassung (Österreich, EU, Drittländer) und die Anzahl der festgestellten Verstöße nach deren Art.

Die Richtlinie sah vor, dass die Europäische Kommission erstmalig 1999 und in der Folge mindestens alle drei Jahre einen Gesamtbericht über den Vollzug der Gefahrgutkontrolle durch die Mitgliedstaaten zu erstellen habe. Tatsächlich legte sie den ersten Bericht im Jahr 2000 und einen weiteren Bericht im Jahr 2005 (Berichtszeitraum 1999 bis 2002) vor.

Mit der Richtlinie 2004/112/EG definierte die Kommission eine neu gestaltete Checkliste, die unter anderem eine Leitlinie für die Einstufung festgestellter Verstöße in eine von drei Gefahrenkategorien beinhaltete. Im Rahmen der Berichterstattung sollte bei mehreren Verstößen je Beförderungseinheit künftig nur mehr die schwerwiegendste Gefahrenkategorie erfasst werden.

- 15.2** Die in den bisherigen österreichischen Kontrollberichten enthaltenen Zahlen hatten keine Aussagekraft für die Beurteilung der tatsächlichen Gefährdung durch mangelhafte Gefahrguttransporte. Einzelnen kontrollierten Transporten wurde oftmals eine Mehrzahl von Verstößen zugeordnet, wobei ein großer Teil Formalmängel betraf.

Die mit der Richtlinie 2004/112/EG neu gestalteten Vorgaben bildeten eine deutlich verbesserte Grundlage für die Gewinnung aussagekräftiger Daten über die tatsächlich bestehende Gefährdungslage. Der RH empfahl, die Inhalte der Richtlinie rasch umzusetzen und durch konkrete Begleitmaßnahmen zu ergänzen.



Vor allem erschienen die Ausarbeitung von Kriterien für die bundesweit einheitliche Beurteilung der Verstöße nach den Gefahrenkategorien und die entsprechende Schulung der befassten Exekutivbeamten erforderlich. Damit sollten künftig auch eine vertiefte Erfassung der Kontrolldaten sowie verbesserte Grundlagen für die Planung und Durchführung der Kontrollen ermöglicht werden.

15.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT seien die Vorgaben der EU-Richtlinie mit der Gefahrgutbeförderungsgesetz-Novelle 2005 umgesetzt worden. Als Unterstützung für die Einstufung verschiedenster Mängel in die Gefahrenkategorien I bis III sei ein Mängelkatalog erstellt und den mit Gefahrgutkontrollen befassten Behörden und Organen im Wege des BMI zur Verfügung gestellt worden.*

Durch die Einbindung von Vertretern des Transportgewerbes konnten bei der Einstufung der Mängel praxisgerechte Maßstäbe sichergestellt werden. Damit ließen sich künftig aussagekräftigere Daten zur Beurteilung der tatsächlichen Gefährdungslage gewinnen.

Laut Mitteilung des BMI habe es bei der Erstellung des Mängelkatalogs durch das BMVIT mitgewirkt. Der Inhalt sei im Rahmen einer Dienstbesprechung mit den Fachbereichsleitern für Gefahrgut und von Schulungen in den Landespolizeikommanden bereits weitergegeben worden. Das BMVIT werde noch im Jahr 2006 eine Evaluierung des Mängelkatalogs unter Einbindung des BMI durchführen.

Kontrolldichte

16.1 Bei Anwendung der im Bericht der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2000 enthaltenen Berechnungsgrundlagen ergab sich auf Basis der für 2002 umfassend ermittelten Fahrleistung im Straßengüterverkehr und der Anzahl der durchgeführten Gefahrgutkontrollen für Österreich folgende Entwicklung der Kontrolldichte:

Umfang der Gefahrgutkontrollen	2002	2003	2004
Anzahl der kontrollierten Transporte	6.671	5.831	5.373
Jährliche Gefahrguttransporte, davon wurde kontrolliert je einer von	432	494	536
damit Häufigkeit der Straßenkontrollen von	0,23 %	0,20 %	0,19 %

- 16.2** Gemäß den bisherigen Berichten der Europäischen Kommission lag die Kontrolldichte in fünf Mitgliedstaaten, darunter in Österreich, höher als 0,2 %, d.h. eine Kontrolle je 500 Gefahrguttransporte. Die Europäische Kommission traf die Empfehlung, den Kontrollumfang in den Mitgliedstaaten so zu gestalten, dass ein Gefahrguttransport im Durchschnitt wenigstens einmal pro 1.000 Fahrten kontrolliert wird.

Laut den aktuellen Daten erfüllte Österreich die Empfehlung der Europäischen Kommission zwar deutlich, in den Jahren 2003 und 2004 war allerdings ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Straßenkontrollen bilden ein unverzichtbares Instrument zur Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Sicherheit von Gefahrguttransporten. Der RH empfahl daher dem BMI, das Ausmaß der Kontrolle von Gefahrguttransporten bundesweit deutlich zu erhöhen, um zumindest die Kontrolldichte des Jahres 2002 zu erreichen.

- 16.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT sollte sich der quantitative Rückgang bei Gefahrgutkontrollen nicht weiter fortsetzen. Bis zu einem gewissen Grad könne er jedoch durch – mit der Gefahrgutbeförderungsgesetz-Novelle 2005 ermöglichte – qualitative Maßnahmen ausgeglichen werden, indem die neu geregelten Möglichkeiten der Gefahrgutkontrollen auf dem Betriebsgelände von am Gefahrguttransport beteiligten Unternehmen vermehrt genutzt und der Schwerpunkt der Kontrollen auf die Gefahrenkategorien I und II verlagert werde.*

Das BMI vermerkte, dass die Zahl der Gefahrgutkontrollen im internationalen Vergleich immer noch sehr hoch liege und die Durchführung der Kontrollen als sehr effizient zu qualifizieren sei. Überdies würden die im Hinblick auf etwaige ungekennzeichnete Gefahrguttransporte in großer Zahl durchgeführten Kontrollen (genaue Ladungsüberprüfungen) in der Statistik keinen Niederschlag finden, solange dabei keine undeklarierte Beförderung festgestellt werde.

Die Personalzuführungen im Zuge der Wachkörperzusammenlegung, die Zusammenfassung der spezialisierten Kräfte und innerorganisatorische Maßnahmen sollten künftig vermehrte Kontrollen ermöglichen.

- 16.4** Der RH beurteilte zwar die neu geregelte Möglichkeit der Kontrollen auf dem Betriebsgelände positiv, stellte jedoch fest, dass dadurch die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße keinesfalls ersetzt werden können.

Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

Gegenstand der Kontrolle

17 Detaillierte Regelungen über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr sowie Vorgaben für den Einbau und die Benutzung von Kontrollgeräten (Fahrtschreiber bzw. analoger Tachograf) legten die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 fest.

Die gemäß einer Verordnung (EG) 2135/98 bereits beschlossene Einführung eines Systems zur vollautomatischen Aufzeichnung und elektronischen Speicherung relevanter Einsatzdaten (digitaler Tachograf) war zur Zeit der Gebarungüberprüfung für die Kontrolltätigkeit der Exekutive noch nicht wirksam geworden.

Durchführung der Kontrolle und Datenerfassung

18.1 Die Überwachung der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr erfolgte durch die Beamten der Sicherheitsexekutive im Rahmen von Schwerpunktkontrollen und allgemeinen Verkehrskontrollen. Im Zuge der Straßenkontrollen wurden im Wesentlichen die aufgezeichneten Zeiten anhand des eingelegten Schaublattes und der nach den Vorschriften mitzuführenden Schaublätter der vergangenen Tage sowie das einwandfreie Funktionieren des Kontrollgerätes überprüft.

Die Exekutivbeamten hatten die Ergebnisse jeder einzelnen Kontrolle auf einem Formblatt zu dokumentieren. Die Exekutivdienststellen übermittelten die ausgefüllten Kontrollblätter – gegebenenfalls mit der zugehörigen Anzeige – an die zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden bzw. Bundespolizeidirektionen sowie bei Vorliegen von Übertretungen zusätzlich an die Arbeitsinspektorate.

Die Bezirksverwaltungsbehörden werteten die Kontrollblätter aus und legten die Ergebnisse in aggregierter Form jährlich dem jeweiligen Amt der Landesregierung vor. Dieses fasste die Daten zusammen und übermittelte einen entsprechenden Bericht an die BAV.

Unabhängig von den Straßenkontrollen durch die Organe der Exekutive führten die Arbeitsinspektorate stichprobenweise Fahrerkontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten in Unternehmungen durch. Ein zusammengefasster Bericht über die Kontrollen der Arbeitsinspektion wurde der BAV jährlich durch das BMWA übermittelt.

Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

- 18.2** Die befassten Institutionen führten die Statistiken zu den Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten in unterschiedlicher Form und Qualität. Beispielsweise erfolgte teilweise keine differenzierte Zuordnung der Daten zu den Bereichen Güter- bzw. Personenverkehr; ein beträchtlicher Teil der durchgeführten Straßenkontrollen ohne Mängelfeststellungen durch die Exekutivbeamten wurde überhaupt nicht statistisch erfasst. Aussagen auf Grundlage der Auswertung der vorhandenen Statistiken waren daher nur eingeschränkt möglich.

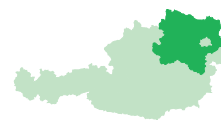
Überdies erfolgten Datenerfassung und -auswertung ausschließlich im Hinblick auf die Erstellung des von der Europäischen Union geforderten Berichts über die durchgeführten Kontrollen; eine Nutzung als interne Informationsquelle und Steuerungselement war nicht vorgesehen.

Der RH empfahl dem BMI und dem BMVIT, darauf hinzuwirken, dass die Datenerfassung und -auswertung hinsichtlich der Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten einheitlich und vollständig vorgenommen wird. In diesem Zusammenhang regte er an, für die Kontrollen ohne Mängelfeststellungen ein vereinfachtes Meldeverfahren vorzusehen. Ziel sollte eine tiefere Auswertung der Kontrollstatistiken sein, um verlässliche Grundlagen für die Planung und Durchführung von effizienten Kontrollen auf allen Ebenen zu gewinnen.

- 18.3** *Das BMI teilte mit, dass es im Rahmen seiner Möglichkeiten auf verbesserte Datenerfassungen und -auswertungen hinsichtlich der Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten hinwirken werde.*

Laut Stellungnahme des BMVIT werde eine ergänzte Dokumentation der einzelnen Kontrollen eingeführt, die nicht nur die Basis für den Bericht an die Europäische Kommission darstellen solle, sondern auch als internes Informations- und Steuerungsinstrument genutzt werden könne.

Zur Steigerung der Effizienz bei der Datenerfassung und zur vertieften Datengewinnung erscheine es sinnvoll, sämtliche Kontrollberichte IT-unterstützt zu erstellen, die Datensätze periodisch direkt an die BAV zu übermitteln und dort eine Datenbank über die Lenk- und Ruhezeitkontrollen aufzubauen. Dabei werde auch das derzeit verwendete Formblatt für Straßenkontrollen im Hinblick auf mögliche Vereinfachungen überdacht werden.



Kontrolldichte und
Kontrollergebnisse

19.1 Die Mitgliedstaaten hatten der Europäischen Kommission alle zwei Jahre einen Bericht über die durchgeführten Kontrollen im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten nach einem festgelegten Muster vorzulegen. Für Österreich erstellte die BAV die Berichte, wobei sie die Daten aus den Einzelberichten der Bundesländer und des BMWA zusammenfasste und um die weiteren erforderlichen Angaben ergänzte.

	Jahresdurchschnitt 2001/2002	Jahreswerte 2003	Jahreswerte 2004
Fahrerkontrollen Straße	103.536	103.272	100.265
Fahrerkontrollen Unternehmungen	8.352	8.210	8.978
Gesamtzahl Fahrerkontrollen	111.888	111.482	109.243
überprüfte Arbeitstage Straße	323.724	331.370	317.859
überprüfte Arbeitstage Unternehmungen	103.387	124.778	136.399
Gesamtzahl überprüfte Arbeitstage	427.111	456.148	454.258
Verstöße Lenkzeiten	7.771	8.286	7.247
Verstöße Unterbrechungen	8.232	9.082	8.777
Verstöße Ruhezeiten	7.574	7.512	5.933
Gesamtzahl der Verstöße	23.577	24.880	21.957
Verstöße in % der Fahrerkontrollen	21,07 %	22,32 %	20,10 %
Verstöße in % der überprüften Arbeitstage	5,52 %	5,45 %	4,83 %

19.2 Der RH stellte die Anzahl der durch Kontrollen von Lenk- und Ruhezeiten erfassten Arbeitstage der – auf Grundlage der von der Regelung erfassten österreichischen Fahrzeuge errechneten – Gesamtzahl der im jeweiligen Jahr von den Fahrern geleisteten Arbeitstage gegenüber. Dies ergab für den Zeitraum 2001/2002 eine Gesamtkontrollquote für den Güter- und Personenverkehr von 1,95 % der Arbeitstage, für 2003 von 1,97 % und für 2004 von 1,94 %.

Die Werte, bezogen auf die von der Exekutive durchgeführten Straßenkontrollen, betragen 1,47 % bzw. 1,43 % und 1,35 %. Die Kontrollquoten für den Bereich des Güterverkehrs lagen tendenziell etwas höher.

Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

Die EU verpflichtete die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie Nr. 599/1988 zur Durchführung von Kontrollen im Ausmaß von mindestens 1 % der Arbeitstage. Nach den erfassten Daten erfüllte Österreich diese Mindestkontrollquote mit regelmäßig rd. 2 % deutlich, wobei die tatsächliche Kontrolldichte nach Einschätzung des RH höher lag.

Gemäß den im letzten Gesamtbericht der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2004 (Berichtszeitraum 1999 bis 2000) veröffentlichten Zahlen wiesen vier der damals 15 Mitgliedstaaten eine über dem aktuellen österreichischen Wert liegende Gesamtkontrollquote auf, wobei diese lediglich in Deutschland mit rd. 3,5 % deutlich höher lag.

Nach den vorliegenden – nicht uneingeschränkt aussagekräftigen – Daten war der Anteil der Verstöße in den letzten Jahren leicht rückläufig. Im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen empfahl der RH dem BMI und dem BMVIT die Steigerung der Kontrolldichte gemäß dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Richtlinie; demnach soll der durch Kontrollen erfasste Anteil der gesamten Arbeitstage der Fahrer auf 3 % erhöht werden.

19.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sollen die Vorgaben der geplanten Richtlinie entsprechend umgesetzt werden.*

Ergebnisse der
Kontrollen nach
Herkunftsländern

20.1 Die Aufschlüsselung und Auswertung der Kontrollergebnisse nach Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge zeigte in den vergangenen Jahren für Fahrzeuge aus anderen EU-Mitgliedstaaten einen signifikant höheren Anteil an Verstößen als für Fahrzeuge aus Österreich und Drittländern.

20.2 Der RH empfahl, die erhobenen Daten – auch auf regionaler Ebene – differenziert auszuwerten und die Ergebnisse bei der Durchführung von Schwerpunktaktionen und der Erstellung von Vorgaben durch die zuständigen Behörden zu berücksichtigen. Die Gesamtergebnisse der letzten Jahre legten nahe, verstärkt Fahrzeuge aus anderen EU-Mitgliedstaaten zu kontrollieren. Vorab wären zuverlässige Grundlagen für zielgerichtete Entscheidungen durch eine verbesserte statistische Datenerfassung zu schaffen.

Digitale
Kontrollgeräte

21.1 Die Verkehrsabteilungen der Exekutive verfügten über technische Systeme zur automationsunterstützten Auswertung der Lenk- und Ruhezeiten sowie der Anzeigenerstellung. Durch Sichtkontrollen der Diagrammscheiben konnten Auswertungen ohne technische Hilfsmittel von allen Exekutivbeamten vorgenommen werden.

Die derzeit verwendeten analogen Kontrollgeräte (Fahrtenschreiber) sollen künftig sukzessive durch digitale Kontrollgeräte (digitaler Tachograf) abgelöst werden. Bei Verwendung dieses Systems können Lenk- und Ruhezeiten nur mehr mit geeigneter technischer Ausrüstung ausgewertet werden. Auch die Feststellung der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit zur Beweissicherung bei Verkehrsunfällen wird nur mit entsprechenden digitalen Auswertungsgeräten möglich sein.

21.2 Der RH empfahl dem BMI, zur Gewährleistung einer flächendeckenden Kontrolle des LKW-Verkehrs rechtzeitig eine ausreichende Anzahl an digitalen Auswertungsgeräten bereitzustellen. Ein Schulungskonzept sollte sicherstellen, dass alle Exekutivbeamten grundlegende Kenntnisse und die besonders mit Verkehrskontrollen befassten Beamten eine umfassende Schulung des digitalen Kontrollsystems erhalten.

21.3 *Laut Stellungnahme des BMI sei die technische Ausstattung bereits adaptiert worden und werde rechtzeitig in ausreichender Menge vorhanden sein. Ein Ausbildungspaket, das die Schulung von Trainern als Multiplikatoren und ein Schulungsprogramm beinhalte, sei angekauft worden. Ausbildungsturnusse seien bereits im Laufen. Im Hinblick auf die Verschiebung des Inkrafttretens der EG-Verordnung über das digitale Kontrollgerät auf Mai 2006 sah das BMI keinen Zeitverzug betreffend Schulung und Ausbildung gegeben.*

Strafgeldwidmung

22.1 Der § 100 Abs. 10 der Straßenverkehrsordnung 1960 regelt eine Strafgeldwidmung in der Höhe von 20 % der Strafgebühren aus jenen Verwaltungsübertretungen, die von Organen der Bundespolizei wahrgenommen werden. Diese Mittel fließen dem BMI zur Abdeckung des Personal- und Sachaufwands sowie zur Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen im Rahmen der Verkehrsüberwachung zu.

Dagegen enthalten die kraftfahrrechtlichen Materiengesetze hinsichtlich der Strafgeldwidmung keine vergleichbaren Bestimmungen. Die subsidiäre Regelung des § 15 des Verwaltungsstrafgesetzes sieht bei kraftfahrrechtlichen Materiengesetzen Folgendes vor: Geldstrafen sowie der Erlös verfallener Sachen fließen dem Land für Zwecke der Sozialhilfe zu; bestehen aber Sozialhilfeverbände, fließen sie dem Sozialhilfeverband, in dessen Gebiet die Strafe verhängt wurde, zu.

Wird ein Bundesgesetz im Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde vollzogen, fließen die Geldstrafen dem Bund zu.

Das BMI stellte wegen der knappen Personalressourcen Überlegungen in Richtung Selbstfinanzierung des Personaleinsatzes auf den VKP an und schlug den Ländern vor, durch eine Änderung der Kraftfahrge-setze eine finanzielle Deckung für den Einsatz von Exekutivbeamten auf VKP im hochrangigen Straßennetz herbeizuführen.

Die Landeshauptleutekonferenz vom 25. Mai 2005 stimmte entsprechenden Änderungen der kraftfahrrechtlichen Gesetze unter bestimmten Voraussetzungen, insbesondere der Einschränkung auf neu zu errich-tende VKP, zu.

22.2 Eine Strafgeldwidmung in den kraftfahrrechtlichen Materiengesetzen würde eine deutliche Verstärkung der LKW-Kontrollen durch zusätz-liche Exekutivbeamte im hochrangigen Straßennetz bewirken. Die zu-sätzlichen Exekutivbeamten könnten auch für die verstärkte Verkehrs-überwachung im niederrangigen Straßennetz, insbesondere für Kont-rollen mit den mobilen Prüfzügen der Länder sowie des Bundes, ein-gesetzt werden.

Der RH empfahl daher dem BMI und dem BMVIT, einvernehmlich eine für alle – auch die bereits bestehenden – VKP geltende Rege-lung der Strafgeldwidmung zu erarbeiten, um eine bessere Auslastung der Kontrollplätze unter bundesweit einheitlichen Rahmenbedingun-gen sicherzustellen. Allerdings wäre darauf Bedacht zu nehmen, dass die für Zwecke der Sozialhilfe zur Verfügung stehenden Mittel nicht vermindert werden.

22.3 *Laut Mitteilung des BMVIT werde es gemeinsam mit dem BMI einen Vorschlag für eine entsprechende Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967 erstellen und in Begutachtung geben. Eine geänderte Strafgeldwidmung auch für bereits bestehende VKP müsse aber zwangsläufig die für Zwecke der Sozialhilfe verwendeten Mittel etwas schmälern.*

22.4 Der RH entgegnete, dass durch die Bereitstellung zusätzlicher Exeku-tivbeamter für die Verkehrsüberwachung und damit vermehrte Kont-rollen ein teilweiser Ausgleich des entfallenden Anteils für Sozialhilfe-zwecke erreicht werden könnte.

Bundesanstalt für Verkehr

Aufgaben

23.1 Die BAV unterstand als Anstalt ohne Rechtspersönlichkeit dem BMVIT. Sie war für die Bearbeitung, Lösung und Begutachtung kraftfahr- und verkehrstechnischer Fragen, für die Prüfung und Begutachtung von Kraftfahrzeugen, Anhängern und Ausrüstungsgegenständen sowie für die Prüfung der Ladung dieser Fahrzeuge zuständig.

Tätigkeitsschwerpunkte der BAV waren unter anderem die Kontrolle von angehaltenen Fahrzeugen mittels mobiler Fahrzeugprüfsysteme (Bundesprüfzüge), die stichprobenartige (ortsfeste) Überprüfung der Sicherheit von älteren Fahrzeugen und die Unterstützung der Exekutive bei der Kontrolle von Gefahrguttransporten mittels eines mobilen Laboratoriums.

Die Unterwegskontrollen der Prüfzüge beschränkten sich auf die Bundesländer Burgenland, Kärnten, Steiermark, Tirol, Vorarlberg und Wien. Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg führten mobile Kontrollen mit eigenen Landesprüfzügen durch.

23.2 Die BAV trug durch ihre Tätigkeit, insbesondere die Kontrolle der kraftfahrtechnischen und gefahrgutrechtlichen Vorschriften, wesentlich zur Verkehrssicherheit auf dem österreichischen Straßennetz bei. Der RH empfahl, weiterhin bei Kontrollen von LKW in jenen Bundesländern, die über keine eigenen Prüfzüge verfügen, mitzuwirken sowie durch bundesweit geltende Richtlinien einen einheitlich hohen Standard der Kontrollen sicherzustellen.

Bund-Länder-
Vereinbarungen

24.1 Zur Gewährleistung einer zuverlässigen mittelfristigen Ressourcenplanung erarbeitete die BAV im Jahr 2004 Bund-Länder-Vereinbarungen. Diese regelten die Durchführung technischer Fahrzeugkontrollen mit einem festgelegten zeitlichen Mindestumfang im jeweiligen Bundesland unter Einsatz der Prüfzüge. Zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung hatte die BAV mit den Ländern Burgenland, Steiermark und Tirol jeweils eine Vereinbarung auf fünf Jahre abgeschlossen.

24.2 Der RH beurteilte den Abschluss von Vereinbarungen zur Koordination und Durchführung der technischen Unterwegskontrollen positiv, weil damit der BAV eine effiziente längerfristige Ressourcenplanung ermöglicht wird. Für die Bundesländer stellten die Vereinbarungen die Durchführung eines Mindestmaßes technische Unterwegskontrollen für einen längeren Zeitraum sicher. Er empfahl dem BMVIT daher den Abschluss von derartigen Vereinbarungen mit allen Bundesländern, welche die Bundesprüfzüge in Anspruch nehmen.

- 24.3** *Laut Mitteilung des BMVIT seien mittlerweile Vereinbarungen im Umfang von 370 Einsatztagen mit den Ländern Burgenland, Kärnten, Steiermark, Tirol und Vorarlberg abgeschlossen worden.*
- 25.1** Die BAV verfügte über drei Prüfzüge für die technische Fahrzeugprüfung an Ort und Stelle. Sie legte gemeinsam mit den Bundesländern den Einsatz der Prüfzüge fest.
- Im Jahr 2004 überprüfte die BAV an 311 Einsatztagen 8.143 Fahrzeuge. Das zur Verfügung stehende KFZ-Prüfpersonal (Techniker und Sachverständige) nahm seit dem Jahr 2000 von 30 Bediensteten kontinuierlich auf 16 Bedienstete im Jahr 2005 (Stand 18. Mai) ab.
- 25.2** Bei einer optimalen Auslastung der drei Bundesprüfzüge wären jährlich 600 Einsatztage realistisch. Wegen fehlender personeller Ressourcen in der BAV standen die Prüfzüge im Jahr 2004 somit nur zu rd. 50 % im Einsatz.
- Der RH hielt die technischen Unterwegskontrollen durch die BAV für ein geeignetes Mittel, um Kontrolldichte und Verkehrssicherheit im hoch- und niederrangigen Straßennetz zu erhöhen. Er empfahl daher dem BMVIT, auch in Anbetracht der Höhe der Kosten eines Prüfzuges, das Personal für eine optimale Auslastung der Prüfzüge bereitzustellen.
- 26.3** *Das BMVIT teilte mit, dass durch den Einsatz der Prüfzüge der BAV im Umfang von 415 Tagen für das Jahr 2006 einerseits der vereinbarungsgemäße Einsatz in den Bundesländern realisiert und andererseits ein ausreichender operativer Beitrag im Rahmen der Qualitätssicherungsaufgaben des BMVIT geleistet werde.*
- 26.1** Gemäß dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 (Besondere Überprüfung) kann die Behörde Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei denen Bedenken bestehen, ob sie sich in verkehrs- und betriebssicherem oder vorschriftsmäßigem Zustand befinden, überprüfen. Die Exekutive kann eine eingehende technische Kontrolle durch die Landesprüfstellen bzw. die BAV in Wien durchführen lassen, wenn bei Unterwegskontrollen Bedenken über den sicheren Zustand bestehen. Die BAV kontrollierte 2004 803 LKW; der Anteil an schweren Mängeln betrug 27,9 %.

Auslastung der Prüfzüge

Ortsfeste Fahrzeugüberprüfung

Weiters kann die Behörde alle Fahrzeuge, deren erstmalige Zulassung länger als zwölf Jahre zurückliegt, dahingehend überprüfen, ob sie den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entsprechen. Bis zum Jahr 2004 führte die BAV allerdings keine Überprüfungen von LKW auf Grundlage dieser Bestimmung durch.

- 26.2** Ortsfeste Fahrzeugüberprüfungen (Besondere Überprüfung) gemäß dem Kraftfahrgesetz 1967 durch die BAV erschienen aufgrund der festgestellten hohen Mängelquote zweckmäßig und stellen ein geeignetes Mittel dar, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Der RH bemängelte, dass LKW, deren erstmalige Zulassung länger als zwölf Jahre zurückliegt, bisher von der BAV generell nicht kontrolliert wurden und empfahl dem BMVIT, künftig auch diese Fahrzeugkategorien in die Besondere Überprüfung einzubeziehen.

- 26.3** *Das BMVIT verwies in seiner Stellungnahme darauf, dass diese Fahrzeuge durch die Behörde zur besonderen Prüfung vorzuladen wären. Der Empfehlung des RH wäre insoweit nachgekommen, als mit der örtlich zuständigen Behörde, dem Verkehrsamt der Bundespolizeidirektion Wien, eine Anpassung des Ladungsschlüssels (Anteil PKW zu LKW) vereinbart werde.*

Mobile
Gefahrgutkontrolle

- 27.1** Zusätzlich zu den technischen Unterwegskontrollen mit den drei Prüfzügen werden Gefahrguttransporte auf ihre Beförderungssicherheit überprüft. Dafür steht den beiden Sachverständigen der BAV ein mobiles Chemielabor für die Einstufung von gefährlichen Stoffen im Sinne der ADR* zur Verfügung.

* Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

Im Jahr 2004 überprüfte die BAV an 152 Einsatztagen 333 Gefahrguttransporte. Dabei wurden 103 Mängel festgestellt. Die BAV plante im Kontrollmasterplan für 2005 insgesamt 112 Einsatztage für Prüfungen mit dem mobilen Labor ein. Im ersten Halbjahr 2005 waren die Chemiker der BAV jedoch nur an 33 Tagen im Einsatz; für das zweite Halbjahr 2005 waren lediglich sechs weitere Einsatztage geplant.

- 27.2** Der RH bemängelte die Reduktion der Einsatztage des mobilen Labors im Jahr 2005 und wies auf die dadurch verursachte ungenügende Nutzung der vorhandenen personellen und technischen Ressourcen hin. Neben der technischen Unterwegskontrolle stellt die mobile Gefahrgutkontrolle einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zum Umweltschutz dar.

Der RH empfahl, künftig die Kontrollen im Gefahrgutsektor – auch aufgrund der hohen Anzahl der festgestellten Mängel – in den Bundesländern, die über kein eigenes mobiles Labor verfügen, auf den Wert des Jahres 2004 anzuheben.

27.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT bezögen sich die angeführten Mängelzahlen im Wesentlichen auf Beanstandungen formaler Natur oder die Ausrüstung. Die Ziehung von Proben durch das mobile Labor sei äußerst gering.*

27.4 Der RH entgegnete, dass die Beteiligung von Sachverständigen an den Gefahrgutkontrollen auf der Straße und die Bereitstellung eines mobilen Labors eine maßgebliche fachliche und technische Unterstützung für die Exekutivbeamten bewirkten, auf die nicht verzichtet werden sollte.

Unfallkosten

28.1 Die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit schweren LKW sowie der dabei verletzten und getöteten Personen entwickelte sich wie folgt:

Unfallgeschehen mit schweren LKW* in Österreich	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Anzahl Unfälle	2.242	2.087	2.106	2.166	2.172	2.040
Verletzte	2.991	2.820	2.874	2.892	2.797	2.762
Getötete	148	124	147	144	149	129
Unfallgeschehen mit schweren LKW* in Niederösterreich						
Anzahl Unfälle	493	450	420	459	447	391
Verletzte	670	631	513	623	574	517
Getötete	49	34	37	37	43	39
Unfallgeschehen mit schweren LKW* in Tirol						
Anzahl Unfälle	236	189	221	239	186	200
Verletzte	313	244	294	341	241	244
Getötete	22	9	16	8	8	9

* umfasst LKW über 3,5 t und Sattelkraftfahrzeuge

Quelle: Statistik Austria

Unter Zugrundelegung der Österreichischen Unfallkosten- und Verkehrssicherheitsrechnung Straße (Kostenbasis 1993) errechnen sich für das Jahr 2004 die Kosten der Verkehrsunfälle mit schweren LKW und Personenschaden in Österreich mit rd. 208,9 Mill. EUR (Niederösterreich rd. 43,0 Mill. EUR, Tirol rd. 17,9 Mill. EUR).

Österreich weist im internationalen Vergleich mit 5,4 Unfällen mit Personenschaden pro 1.000 Einwohner eine hohe Unfallhäufigkeit auf. Laut Verkehrsunfallstatistik waren 2004 die schweren LKW an 5,1 % des gesamten Unfallgeschehens im Straßenverkehr beteiligt, bezogen auf die Zahl der Getöteten betrug der Anteil allerdings 17,0 %.

- 28.2** Unfälle mit schweren LKW haben besonders gravierende Personen- und Sachschäden zur Folge. Studien weisen als hauptsächliche Ursachen für LKW-Unfälle Fehleinschätzungen, Vigilanz (Ablenkung, Unaufmerksamkeit, Einschlafen), unvorhergesehenes Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer sowie technische Mängel aus.

Auf Grundlage der Österreichischen Unfallkostenrechnung könnte durch eine Reduzierung der Anzahl der Unfälle mit schweren LKW und Personenschaden um 20 % ein Einsparungspotenzial bei den Folgekosten von mindestens rd. 42 Mill. EUR (Kostenbasis 1993) jährlich lukriert werden.

Im Vergleich zum erzielbaren volkswirtschaftlichen Nutzen erschienen dem RH die Mehrkosten für – in angemessenem Ausmaß – verstärkte Kontrollmaßnahmen im Bereich des Schwerverkehrs vertretbar. Überdies tragen Kontrollen mit dem Ziel der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften auch zur Schaffung gleicher Wettbewerbsvoraussetzungen im Straßenverkehr bei.

Der RH empfahl daher dem BMI und dem BMVIT, durch ein Bündel von Maßnahmen das vorhandene Einsparungspotenzial zu realisieren. Dazu gehören beispielsweise die Verstärkung der Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten, von technischen Unterwegskontrollen und Gefahrgutkontrollen, der Ausbau neuer und die intensivere Nutzung der bestehenden VKP, die Erweiterung der internationalen Zusammenarbeit, die optimale Koordinierung im Rahmen der LKW-Kontrollplattform sowie die Formulierung konkreter Zielvorgaben.

Unfallkosten

28.3 Laut Stellungnahme des BMI sei die Beurteilung eines kleinen spezifischen Segments der Verkehrskontrolle immer in einer gesamtheitlichen Betrachtung zu sehen. Im Zusammenhang mit den Erfahrungen aus der Unfallstatistik sei die Hauptzielrichtung in der Verkehrsüberwachung bei der Überwachung des PKW-Verkehrs im niederrangigen Straßennetz anzusetzen.

28.4 Der RH schloss sich der Ansicht des BMI an, dass eine Hauptzielrichtung der Verkehrsüberwachung bei der Kontrolle des PKW-Verkehrs im **niederrangigen** Straßennetz anzusetzen sei. Nicht folgen konnte der RH allerdings der Einschätzung des BMI, dass die Kontrolle der Schwerfahrzeuge ein kleines spezifisches Segment darstelle.

Er wies neuerlich auf die zumeist besonders schwerwiegenden Folgen bei Verkehrsunfällen mit schweren LKW hin und betonte, dass umfassende LKW-Kontrollen auch einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen und zur Vermeidung von Belastungen für Straßen und Umwelt leisten könnten.

Sonstige Feststellungen

29 Sonstige Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen:

(1) die Intensivierung der gesamteuropäischen Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrskontrollen;

(2) die fehlende zentrale Grundausbildung im Bereich der Gefahrgutkontrolle;

(3) die verbesserbare zentrale Unterstützung im Bereich der verkehrs- und kraftfahrrechtlichen Fortbildung;

(4) die verzögerte Einsatzbereitschaft von Dienstkraftfahrzeugen für Schwerverkehr- und Gefahrgutkontrolle wegen fehlender Adaptierung;

(5) die nicht zufrieden stellende Lösung hinsichtlich der Nachsorge-logistik (Herstellung des rechtmäßigen Zustandes der Fahrzeuge) auf den VKP Kundl und Radfeld.

Einzelfeststellungen

Bundesland Niederösterreich

Verkehrskontrollplätze in Niederösterreich

- 30.1** Der VKP Haag war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung die einzige derartige Einrichtung auf dem hochrangigen Straßennetz in Niederösterreich. Er ging im Mai 2003 in Betrieb und bestand aus den Modulen 1 und 2 gemäß dem Handbuch der ASFINAG.

Das Land hatte sich verpflichtet, 50 % der Errichtungskosten – jedoch höchstens 170.000 EUR – des Moduls 2 zu übernehmen. In dem Vertrag zwischen der ASFINAG und dem Land Niederösterreich vom Oktober 2003 wurde überdies ein monatlicher Kontrollumfang von durchschnittlich 40 Stunden vereinbart.

Aufgrund einer Ende 2003 erstellten Wirkungsanalyse für den VKP Haag wurden im Jahr 2005 nach Einigung zwischen der ASFINAG und dem Land eine Überdachung des Kontrollbereichs, eine Prüfgrube samt Halle sowie zusätzliche Verkehrsflächen errichtet. Die Kosten von 600.000 EUR trugen die ASFINAG und das Land im Verhältnis 50 : 50; das Land errichtete zusätzlich um 160.000 EUR eine Prüfhalle.

In Niederösterreich bestanden – abgesehen von den Plänen der ASFINAG für die Haupttransitstrecken – keine Absichten zur Errichtung zusätzlicher VKP. Das Land war vielmehr bemüht, durch einen großräumigen Einsatz der eigenen mobilen Prüfzüge eine möglichst flächendeckende Kontrolle von Schwerfahrzeugen im gesamten Straßennetz zu erreichen.

- 30.2** Der RH anerkannte die Erweiterung des VKP Haag, beurteilte jedoch das bisher vereinbarte Kontrollausmaß von 40 Stunden monatlich im Hinblick auf die hohen Investitionskosten und die nunmehr erheblich verbesserten Kontrollbedingungen als zu gering. Er empfahl dem BMI und dem Land Niederösterreich, durch verstärkten Personaleinsatz die Auslastung des VKP Haag und somit auch die Kontrolldichte deutlich zu erhöhen.

Verkehrskontrollplätze in Niederösterreich

Die mobilen Prüfzüge leisteten einen wesentlichen Beitrag zur landesweiten Kontrolle von Schwerfahrzeugen und somit zur Verkehrssicherheit. Der RH regte dennoch an, Überlegungen für die Errichtung permanenter VKP auch für Regionen mit starkem Quell- und Zielverkehrsaufkommen, wie z.B. Schwechat, anzustellen. Dabei wäre für jeden Einzelfall die Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

- 30.3** *Laut Stellungnahme der Niederösterreichischen Landesregierung sei die Anzahl der Kontrollstunden auf dem VKP Haag bereits in der Vergangenheit überschritten worden; der Ausbau des Kontrollplatzes werde zu einer weiteren Ausweitung der Kontrolltätigkeit führen.*

Permanente VKP böten bei Vorhandensein automatischer Ausleitsysteme besondere Vorteile. Ohne automatische Ausleitung stünden hohe Errichtungs- und Erhaltungskosten einem sehr hohen Ausleitungsaufwand gegenüber. Niederösterreich setze deshalb auf die tageweise Anmietung geeigneter Werkstätten und die Nutzung mobiler Einheiten.

Im Raum Schwechat sei zwar die Errichtung eines VKP an der in Bau befindlichen Wiener Außenring Schnellstraße S1 gegenüber der bisherigen Lösung (Anmietung der Prüfhalle eines Betriebes) wirtschaftlich besser vertretbar, dieser Standort jedoch im Kontrollplatzkonzept der ASFINAG nicht enthalten.

Technische Unterwegskontrolle

- 31.1** Technische Unterwegskontrollen von Schwerfahrzeugen wurden in Niederösterreich grundsätzlich mit einem der drei mobilen Prüfzüge des Landes durchgeführt. Die örtliche und zeitliche Festsetzung der Prüfzugeinsätze erfolgte auf Basis der monatlichen Landesverkehrsüberwachungspläne durch das Amt der Landesregierung im Einvernehmen mit der Verkehrsabteilung des Landesgendarmeriekommandos (ab 1. Juli 2005 Landespolizeikommando).

Im Straßennetz Niederösterreichs standen insgesamt rd. 30 geeignete Örtlichkeiten zur Verfügung, die in unterschiedlicher Häufigkeit in Anspruch genommen wurden.

Das Land Niederösterreich erfasste bereits in der Vergangenheit laufend die Ergebnisse der mit den Landesprüfzügen durchgeführten technischen Unterwegskontrollen. Betreffend der Kontrolle des Güterverkehrs errechneten sich folgende Zahlen:



Technische Unterwegskontrolle Niederösterreich	2000	2001	2002	2003	2004
			Anzahl		
Einsatztage	289	225	350	317	354
Kontrollierte LKW und Anhänger	5.834	4.779	5.878	6.004	6.757
Schwere Mängel bzw. Gefahr im Verzug	2.904	2.409	2.919	2.961	3.501
Anteil in % der kontrollierten Fahrzeuge	49,78	50,41	49,66	49,32	51,81

31.2 Die im Rahmen der Prüfzugeinsätze durch die Exekutivbeamten vorselektierten Kraftfahrzeuge wurden grundsätzlich einer vertieften technischen Kontrolle (Prüfstandkontrolle) unterzogen. Der Anteil der festgestellten schweren Mängel bzw. von Gefahr im Verzug von regelmäßig rd. 50 % bewies die hohe Effizienz der Prüfstandkontrollen in Niederösterreich und rechtfertigte den damit verbundenen Ressourceneinsatz.

Das System der flächendeckenden stichprobenartigen technischen Unterwegskontrollen auf wechselnden Standorten war nach Ansicht des RH den verkehrsmäßigen Gegebenheiten des Landes angepasst und wurde durch die Berücksichtigung des unterschiedlichen Verkehrsaufkommens auf zweckmäßige Weise umgesetzt.

Das Ausmaß der durch die Sicherheitsexekutive durchgeführten allgemeinen Überprüfungen von Schwerfahrzeugen im hochrangigen Straßennetz erschien allerdings ausbaufähig; dies war auf die geringe Nutzung des bestehenden multifunktionalen VKP Haag bzw. den bisher unterbliebenen Ausbau weiterer VKP zurückzuführen.

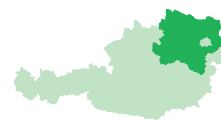
31.3 Die Niederösterreichische Landesregierung wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass im Bundesländervergleich der Monate Jänner bis September 2005 das Land Niederösterreich 36 % aller Prüftage und dabei 49 % aller im Bundesgebiet vorgenommenen technischen Fahrzeugkontrollen ausgeführt habe. Trotz dieser für Niederösterreich erfreulichen Zahlen werde eine weitere Verbesserung der Auslastung der eingesetzten Prüfzüge angestrebt.

Gefahrgutkontrolle **32.1** Die Anzahl der durchgeführten Gefahrgutkontrollen und die Kontroll-
dichte entwickelten sich in Niederösterreich wie folgt:

Umfang der Gefahrgutkontrollen	2002	2003	2004
Bereich des Landesgendarmeriekommandos	888	879	752
BPD St. Pölten	50	52	54
BPD Schwechat	438	417	447
BPD Wiener Neustadt	25	7	8
Gesamtanzahl der kontrollierten Transporte	1.401	1.355	1.261
Jährliche Gefahrguttransporte, davon wurde kontrolliert je einer von	553	572	615
damit Häufigkeit der Straßenkontrollen von	0,18 %	0,17 %	0,16 %

Der tatsächliche Personalstand des Fachbereichs Gefahrgut bei der Verkehrsabteilung des Landesgendarmeriekommandos entsprach in den vergangenen Jahren im Wesentlichen dem systemisierten Personalstand von acht Exekutivbeamten. Mit der Übernahme der sachlichen Zuständigkeit für die Gefahrgutkontrolle im Bereich der BPD im Zuge der Wachkörperzusammenführung war die Aufstockung des Personalstandes beim nunmehrigen Landespolizeikommando auf 16 Exekutivbeamte vorgesehen.

32.2 Das Ausmaß der Gefahrgutkontrolle lag in Niederösterreich – bei leicht sinkender Tendenz – geringfügig unterhalb des österreichischen Gesamtwerts, erfüllte jedoch die Vorgabe der Europäischen Kommission. Der RH empfahl, im Hinblick auf das Gefahrenpotenzial die Anzahl der Gefahrgutkontrollen deutlich anzuheben, wobei landesweit eine Steigerung gegenüber 2004 um rd. 30 % realisierbar erschien.



Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

33.1 Auf Grundlage der Berichte der Bezirksverwaltungsbehörden errechneten sich betreffend die Straßenkontrollen der Lenk- und Ruhezeiten im Bundesland Niederösterreich folgende Zahlen:

	2000	2001	2002	2003	2004
Anzahl Fahrerkontrollen Straße	28.620	28.949	27.179	25.714	30.387
überprüfte Arbeitstage Straße	77.949	82.078	83.280	74.790	94.417
Verstöße Lenkzeiten	959	903	1.239	967	1.181
Verstöße Unterbrechungen	1.418	1.303	1.821	1.462	1.671
Verstöße Ruhezeiten	976	1.088	1.539	1.357	1.251
Gesamtzahl der Verstöße	3.353	3.294	4.599	3.786	4.103
Verstöße in % der Fahrerkontrollen	11,72 %	11,38 %	16,92 %	14,72 %	13,50 %
Verstöße in % der überprüften Arbeitstage	4,30 %	4,01 %	5,52 %	5,06 %	4,35 %

33.2 Die Gegenüberstellung mit den Zahlen der Tätigkeitsberichte des Landesgendarmeriekommandos (unter Berücksichtigung der BPD-Bereiche) zeigte, dass bei sinkender Tendenz regelmäßig rd. 10 % der Fahrerkontrollen nicht in der Kontrollstatistik des Landes erfasst waren. Im Hinblick auf die Optimierung der Datenqualität empfahl der RH, auf eine weitere Steigerung der Meldedisziplin zu dringen.

Da die Auswertungen der Bezirksverwaltungsbehörden überwiegend keine bzw. keine schlüssige Zuordnung der Daten zu den Bereichen Güter- bzw. Personenverkehr enthielten, regte er weiters an, im Hinblick auf die Erhöhung der Aussagekraft der Kontrollberichte auf eine sorgfältigere Auswertung hinzuwirken.

Die Kontrolldichte – bezogen auf den betroffenen Fahrzeugbestand des Landes – lag zwar regelmäßig über dem Bundesdurchschnitt der Straßenkontrollen, eine Erhöhung sollte dennoch angestrebt werden.

33.3 Laut Mitteilung der Niederösterreichischen Landesregierung sei mit 4. Jänner 2006 ein Erlass an die Bezirksverwaltungsbehörden und Bundespolizeidirektionen ergangen, der eine schlüssige Zuordnung der Daten über die Straßenkontrollen in Niederösterreich erwarten lasse.

Bundesland Tirol

Verkehrskontroll- plätze in Tirol

34.1 Im Bereich des Bundeslandes Tirol waren mit den VKP Kundl, Radfeld und dem in Planung befindlichen VKP Brenner Ost drei Kontrollplätze im hochrangigen Straßennetz vorhanden.

(1) Der Entschluss zum Bau des VKP Kundl erfolgte bereits 1996. Der finanzielle Aufwand für das Land wurde auf rd. 1,16 Mill. EUR und der für den Betrieb erforderliche Personalaufwand auf ca. 15 bis 20 Exekutivbedienstete sowie fünf bis zehn Landesbedienstete geschätzt. Nach diversen Verzögerungen ging der VKP im Juli 2000 in Vollbetrieb.

Der VKP Kundl bestand aus den Modulen 1 und 2 laut Handbuch der ASFINAG; infolge der in Aussicht genommenen Übersiedlung auf den VKP Radfeld waren die meisten Anlagen jedoch nur einfach ausgeführt. Der Personalbedarf wurde vom damaligen Landesgendarmeriekommando für Tirol für eine tägliche 16-stündige Präsenz (an Samstagen, Sonn- und Feiertagen acht Stunden) mit sieben Bediensteten beziffert.

Aufgrund zahlreicher Mängel an den provisorischen Anlagen und des unerwartet hohen Arbeitsanfalls stellten die damalige Österreichische Autobahnen und Schnellstraßen Aktiengesellschaft und das Land Tirol 2001 Mittel zur Sanierung und Erweiterung des VKP Kundl zur Verfügung. Die Wiederinbetriebnahme erfolgte im Oktober 2001. Der Betrieb erforderte nunmehr 16 Exekutivbedienstete.

(2) Der VKP Radfeld umfasste die Module 1 und 2 sowie ein vom Land Tirol errichtetes Bürogebäude im Ausmaß von ca. 700 m²; der Landesanteil an den Gesamtkosten von rd. 820.000 EUR betrug 740.000 EUR. Die Landesregierung beschloss im Februar 2004 die Bereitstellung von insgesamt 2,32 Mill. EUR für den VKP.

Der VKP Radfeld wurde im April 2005 eröffnet. Er umfasst Verkehrsflächen von 16.000 m², ein Flugdach von 1.700 m² und Abstellmöglichkeiten für 35 Sattel- und Lastzüge. Die Gesamterrichtungskosten betragen rd. 4,56 Mill. EUR. Die Exekutive nutzte die VKP Radfeld und Kundl nunmehr wechselweise im Rahmen der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen zur Vornahme von Kontrollen.

(3) Bei dem VKP Brenner Ost handelte es sich um eine Fläche der ehemaligen Grenzkontrollstelle Brennerpass. Er war laut den Konzepten der ASFINAG und des Landes als „Kontrollplatz light“ vorgesehen, der die Tätigkeiten der VKP Kundl und Radfeld unterstützen soll. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren jedoch trotz wiederholter Bemühungen des Landes noch keine konkreten Schritte zur Realisierung dieses VKP durch die ASFINAG gesetzt worden.

(4) Die Tiroler Landesregierung beschloss im Juli 2003 ein LKW-Kontrollstellenkonzept mit Prioritätenreihung, das neben den VKP im hochrangigen Straßennetz auch die Errichtung von Kontrollstellen an Bundesstraßen vorsah.* Bei den in Frage kommenden Örtlichkeiten und Flächen handelt es sich um ehemalige Zollkontrollstellen an der Staatsgrenze. Die höchste Priorität kam laut dem Konzept dem VKP Radfeld zu, danach folgen die VKP Brenner Ost, Musau, Nauders, die Baustufe 3 des VKP Kundl und der VKP Söll.

* VKP Söll B 178 Loferer Straße (beide Fahrtrichtungen), VKP Musau B 179 Fernpass Straße im Bezirk Reutte (Fahrtrichtung Süden), VKP Nauders B 180 Reschen Straße (Fahrtrichtung Norden) und VKP Leisach bei Lienz B 100 Drautal Straße (beide Fahrtrichtungen)

Als bundesweit erster permanenter Kontrollplatz an einer Bundesstraße wurde im März 2005 der VKP Musau in Betrieb genommen. Die Errichtungskosten von rd. 1,5 Mill. EUR trug zur Gänze das Land Tirol. Die Vornahme von Kontrollen erfolgt durch Bedienstete des Bezirkspolizeikommandos Reutte.

34.2 Der RH beurteilte die Aktivitäten des Landes Tirol im Hinblick auf eine umfassende Kontrolle des Schwerverkehrs positiv, weil die vorhandenen VKP eine hohe Kontrolldichte ermöglichen. Mit dem Tiroler LKW-Kontrollstellenkonzept wurde die Grundlage für eine flächendeckende Kontrolle geschaffen. Der RH empfahl daher eine ehest mögliche Umsetzung der noch offenen Vorhaben.

34.3 *Laut Mitteilung der Tiroler Landesregierung sei mittlerweile die Errichtung des VKP Nauders bereits beschlossen und durch den Tiroler Landtag im November 2005 genehmigt worden. Die Anregung des RH, die noch offenen Vorhaben ehestmöglich zu verwirklichen, werde weiter verfolgt.*

Technische Unterwegskontrolle

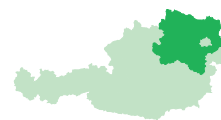
35.1 Das Bundesland Tirol verfügte über keinen eigenen mobilen Prüfzug. Technische Unterwegskontrollen wurden im Rahmen gemeinsamer Einsätze der Verkehrsabteilung des Landesgendarmierkommandos (ab 1. Juli 2005 Landespolizeikommando) mit einem kraftfahrtechnischen Sachverständigen des Amtes der Landesregierung (zehn bis zwölf Einsätze im Monat) sowie durch einen der mobilen Prüfzüge der BAV durchgeführt.

Im Jahr 2004 wurden im Rahmen des Einsatzes der Bundesprüfzüge in Tirol an 34 Einsatztagen 1.128 Fahrzeuge – davon 301 auf dem Prüfstand – überprüft. Die von Landessachverständigen vorgenommenen technischen Unterwegskontrollen wurden erst ab November 2004 erfasst und ausgewertet, der Monatsschnitt lag bei rd. 150 LKW und Anhängern.

35.2 Das Ausmaß der vertieften technischen Unterwegskontrollen des Schwerverkehrs – insbesondere bezogen auf Prüfstandkontrollen – war in Tirol im bundesweiten Vergleich gering. Das Land Tirol strebte demgegenüber eine hohe Dichte weniger zeitaufwendiger LKW-Kontrollen durch die Exekutive (z.B. Gesamtgewicht, Achslasten oder Höhe) auf ausgewählten, intensiv genutzten Kontrollplätzen an.

Der RH beurteilte dieses Konzept aufgrund der regionalen Verkehrssituation (starker Transitverkehr und hohe Belastung durch Konzentration des Schwerverkehrs auf wenigen Verkehrswegen) als den besonderen lokalen Bedürfnissen angepasst. Im Hinblick auf das geringe Ausmaß der vertieften Kontrollen regte er an, die kraftfahrtechnischen Sachverständigen des Landes verstärkt einzusetzen und die Möglichkeit der Einbindung von Prüfzügen der BAV stärker zu nutzen.

35.3 *Laut Stellungnahme der Tiroler Landesregierung sei die Empfehlung des RH, landeseigene kraftfahrtechnische Amtssachverständige verstärkt bei technischen Unterwegskontrollen einzusetzen, nachvollziehbar, stoße aber an kapazitätsmäßige Grenzen. Die Zahl der vereinbarten Einsätze der Bundesprüfzüge in Tirol für 2006 sei gegenüber 2005 erheblich erhöht worden. Eine weitere – entgeltliche – Ausweitung der Prüfzugeinsätze werde erwogen. Das Land Tirol leiste somit auch einen nicht unwesentlichen Beitrag zur möglichst hohen Auslastung der in Österreich vorhandenen Prüfzüge.*



Die Häufigkeit schwerer technischer Mängel bzw. Gefahr im Verzug sei bei den im hochrangigen Tiroler Straßennetz fahrenden Schwerfahrzeugen vergleichsweise niedrig, was insbesondere auf die Beharrlichkeit der Kontrollen in den letzten Jahren und die damit erzwungene Verjüngung des Fuhrparks in der Transportwirtschaft zurückzuführen sei. Demgegenüber träten überladene Schwerfahrzeuge in wesentlich größerer Anzahl auf.

Gefahrgutkontrolle **36.1** Die Anzahl der durchgeführten Gefahrgutkontrollen und die Kontroll-
dichte entwickelten sich in Tirol wie folgt:

Umfang der Gefahrgutkontrollen	2002	2003	2004
Bereich des Landesgendarmeriekommandos	573	440	388
BPD Innsbruck	154	136	91
Gesamtanzahl der kontrollierten Transporte	727	576	479
Jährliche Gefahrguttransporte, davon wurde kontrolliert je einer von	400	505	607
damit Häufigkeit der Straßenkontrollen von	0,25 %	0,20 %	0,16 %

Der Personalstand des Fachbereichs Gefahrgut der Verkehrsabteilung des Landesgendarmeriekommandos sank zwischen 2001 und 2005 (jeweils zum 1. Jänner) kontinuierlich von sieben auf vier Beamte. Im Zuge der mit der Wachkörperzusammenführung verbundenen Übernahme der sachlichen Zuständigkeit auf dem Gebiet der BPD Innsbruck wurde der Personalstand des Fachbereichs beim nunmehrigen Landespolizeikommando mit 1. Juni 2005 auf acht erhöht.

36.2 Die Kontrolldichte bei Gefahrguttransporten lag zwar regelmäßig über dem von der Europäischen Kommission empfohlenen Mindestwert, sank allerdings in den letzten Jahren deutlich und fiel 2004 unter den österreichischen Durchschnitt. Der RH empfahl, die Zahl der Gefahrgutkontrollen auf der Straße zumindest wieder auf das Niveau von 2002 anzuheben, was einer Steigerung gegenüber 2004 von rd. 50 % entspräche. Die personellen und fachlichen Ressourcen dafür wären nach der Personalaufstockung vorhanden.

36.3 Die Tiroler Landesregierung wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass auch möglichst viele potenzielle Gefahrguttransporte im Hinblick auf eine etwaige Nichtkennzeichnung kontrolliert würden. Dies führe zwangsläufig zu einer großen Anzahl ergebnisloser Kontrollen. Es schiene ihr daher zweckmäßig, alle von einem Spezialisten durchgeführten Gefahrgutkontrollen als solche zu bewerten und in der Statistik zu berücksichtigen.

Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

37.1 Auf Grundlage der Berichte der Bezirksverwaltungsbehörden errechneten sich betreffend die Straßenkontrollen der Lenk- und Ruhezeiten in Tirol folgende Zahlen:

	2000	2001	2002	2003	2004
Anzahl Fahrerkontrollen Straße	5.966	6.345	6.896	8.591	9.747
überprüfte Arbeitstage Straße	15.656	16.801	23.061	25.706	29.666
Verstöße Lenkzeiten	1.437	1.088	1.582	1.459	1.222
Verstöße Unterbrechungen	830	662	1.167	1.512	1.309
Verstöße Ruhezeiten	1.180	676	1.024	1.200	1.215
Gesamtzahl der Verstöße	3.447	2.426	3.773	4.171	3.746
Verstöße in % der Fahrerkontrollen	57,78 %	38,23 %	54,71 %	48,55 %	38,43 %
Verstöße in % der überprüften Arbeitstage	22,02 %	14,44 %	16,36 %	16,23 %	12,63 %

Jeweils rd. 95 % der erfassten Kontrollen betrafen den Güterverkehr. Der Anteil der Verstöße war in diesem Bereich geringfügig höher als im Personenverkehr.

37.2 Die Gegenüberstellung mit den Zahlen der Tätigkeitsberichte des Landesgendarmeriekommandos (unter Berücksichtigung der BPD Innsbruck) ergab, dass regelmäßig nur rd. 25 % der Fahrerkontrollen in der Kontrollstatistik des Landes erfasst waren. Nach Ansicht des RH erklärte sich auch der errechnete hohe Prozentsatz an Verstößen aus der unterbliebenen statistischen Erfassung von Kontrollen ohne Mängelfeststellungen. Die tatsächliche Mängelquote dürfte nicht wesentlich vom österreichischen Durchschnitt abweichen.

Die auf Grundlage der Kontrollstatistik des Landes errechnete Kontrolldichte entsprach etwa dem Bundesdurchschnitt bei den Straßenkontrollen. Das aus den Tätigkeitsberichten der Exekutive ableitbare tatsächliche Ausmaß war allerdings beträchtlich höher. Der RH beurteilte die hohe Kontrolldichte betreffend Lenk- und Ruhezeiten positiv und führte diese insbesondere auf die intensive Nutzung der VKP durch die Exekutive zurück.

Der RH empfahl, die Daten über die durchgeführten Kontrollen vollständig zu erfassen; damit wäre es möglich, Aussagen über die Kontrolldichte und das Ausmaß der Verstöße zu erhalten und die Daten zur Steuerung der Überwachungstätigkeit zielgerichtet auswerten und vergleichen zu können. Er verwies dabei auch auf seine im Rahmen der grundsätzlichen Feststellungen bei der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten gegebene Empfehlung hinsichtlich der Vereinfachung der Datenerfassung bei Kontrollen ohne festgestellte Verstöße.

- 37.3** *Die Tiroler Landesregierung schloss sich der Argumentation des RH grundsätzlich an, vermerkte jedoch, dass eine ordnungsgemäße und vollständige Datenerfassung nicht zu Lasten der faktischen Kontrolldichte gehen dürfe.*

Insbesondere auf den VKP Radfeld, Kundl und Brenner werde eine Vielzahl von Schwerfahrzeugen praktisch im Akkord kontrolliert. Dies sei nur möglich, weil mängelfreie Fahrzeuge rasch abgewickelt und Kontrollspur bzw. Kontrollstellenbereich unverzüglich freigegeben werden. Die Tiroler Landesregierung werde jedoch die Zweckmäßigkeit eines vereinfachten Meldeverfahrens sorgfältig prüfen und eine Lösung im Rahmen der LKW-Plattform forcieren.

Schluss- bemerkungen

- 38** Zusammenfassend empfahl der RH

dem BMI und dem BMVIT:

(1) Es sollte ein Bündel von Maßnahmen im Bereich der Kontrolle von Schwerfahrzeugen gesetzt werden, um das angestrebte Reduktionsziel bei Unfällen mit schweren LKW und Personenschaden realisieren zu können. Dazu gehören beispielsweise die Festlegung konkreter Ziele, die Verstärkung der Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten, von technischen Unterwegskontrollen und Gefahrgutkontrollen sowie der Ausbau und die intensivere Nutzung der Verkehrskontrollplätze.

(2) Es wäre ein bundesweites Konzept zur Kontrolle des Schwerverkehrs zu erstellen, mit dem Art und genaue Definitionen sowie verbindliche Vorgaben für die Anzahl der in den Ländern durchzuführenden Kontrollen in verbindlicher Form festgelegt werden.

(3) Aufgrund der Häufigkeit der technischen Mängel bei den überprüften LKW sollte durch Intensivierung der Zusammenarbeit im Rahmen der LKW-Kontrollplattform die Effizienz und Dichte der Kontrolle von Schwerfahrzeugen weiter erhöht werden.

Schlussbemerkungen

(4) Es wäre darauf hinzuwirken, dass die Datenerfassungen und –auswertungen hinsichtlich der Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten einheitlich und vollständig erfolgen, um damit verlässliche Grundlagen für die Planung und Durchführung effizienter Kontrollen auf allen Ebenen zu gewinnen.

(5) Eine Steigerung der Kontrolldichte von Lenk- und Ruhezeiten auf 3 % der gesamten Arbeitstage der Fahrer sollte angestrebt werden.

(6) Es wäre eine einheitliche Regelung der Strafgeldwidmung in den kraftfahrrechtlichen Materiengesetzen anzustreben, um durch den Einsatz zusätzlicher Exekutivbeamter eine bessere Auslastung der Verkehrskontrollplätze sicherzustellen.

dem BMVIT:

(7) Auf die Erarbeitung einheitlicher, quantifizierter Ziele hinsichtlich der Kontrolle des Schwerverkehrs innerhalb der Europäischen Union wäre hinzuwirken.

(8) Die geplanten bzw. in Konzeption befindlichen Verkehrskontrollplätze wären möglichst rasch fertig zu stellen und bei der Standortwahl neben dem Transitverkehr auch der örtliche Quell- und Zielverkehr zu berücksichtigen.

(9) Es sollten klare Definitionen der statistisch zu erfassenden technischen Unterwegskontrollen, der jeweiligen Meldeverantwortlichen und der Meldeabläufe erfolgen.

(10) Für die Bundesanstalt für Verkehr sollte auf den Abschluss von Vereinbarungen mit allen Bundesländern, welche die Bundesprüfzüge in Anspruch nehmen, hingewirkt werden.

(11) In die ortsfesten Fahrzeugüberprüfungen gemäß dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 (Besondere Überprüfung) wären künftig auch LKW, deren erstmalige Zulassung länger als zwölf Jahre zurückliegt, einzubeziehen.

(12) Für eine optimale Auslastung der mobilen Prüfzüge der Bundesanstalt für Verkehr wäre das erforderliche Personal bereitzustellen.

dem BMI:

(13) Art und Umfang der im Zuständigkeitsbereich der Landespolizeikommanden durchzuführenden Kontrollen wären in Form von Ziel- und Leistungsvereinbarungen festzulegen.

(14) Im Hinblick auf die Einführung der digitalen Fahrtenschreiber wären die zur Durchführung von Kontrollen erforderlichen digitalen Auswertungsgeräte rechtzeitig und in ausreichender Menge zur Verfügung zu stellen. Die damit befassten Exekutivbeamten wären im Gebrauch dieser Geräte umfassend zu schulen.

dem BMI und den Bundesländern Niederösterreich und Tirol:

(15) Das Ausmaß der Kontrolle von Gefahrguttransporten wäre bundesweit deutlich zu erhöhen, wobei für Niederösterreich eine Steigerung gegenüber 2004 um 30 % und für Tirol um 50 % realisierbar erscheint.

dem BMI und dem Bundesland Niederösterreich:

(16) Durch verstärkten Personaleinsatz wäre die Auslastung des Verkehrskontrollplatzes Haag deutlich zu erhöhen.

dem Bundesland Niederösterreich:

(17) Es sollten Überlegungen für die Errichtung permanenter Verkehrskontrollplätze auch für Regionen mit starkem Quell- und Zielverkehrsaufkommen, wie z.B. Schwechat, angestellt werden; dabei wäre für jeden Einzelfall die Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

dem Bundesland Tirol:

(18) Die noch offenen Vorhaben des Tiroler Kontrollstellenkonzepts wären ehestmöglich umzusetzen.

(19) Im Hinblick auf das geringe Ausmaß der vertieften Kontrollen sollten die kraftfahrtechnischen Sachverständigen des Landes verstärkt eingesetzt und die Möglichkeit der Einbindung von Prüfzügen der Bundesanstalt für Verkehr stärker genutzt werden.

Europäischer Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft: Zuverlässigkeitserklärung 2004; Teilnahme an der Prüfung des Europäischen Rechnungshofes

Kurzfassung

Die Prüfung von ausgewählten Förderungsfällen im Bereich des Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft durch den RH und den Europäischen Rechnungshof zeigte geringe formale Fehler (Flächenabweichungen) auf. In einem Fall erfolgte auch eine Beanstandung, weil die Abweichung bei der Größe der beantragten Feldstücke gegenüber den tatsächlich bewirtschafteten Feldern teilweise über der Geringfügigkeitsgrenze lag.

Sowohl die Zuordnung der Ökopunkte als auch die Prüfungen der Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen waren infolge der Vielzahl der im Regionalprojekt Ökopunkte Niederösterreich zu beurteilenden Einzelparameter und des Detaillierungsgrads der Bewertungsschlüssel nur mit einem hohen Zeitaufwand möglich.

Kenndaten zu den Transaktionen im Bereich des Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL)			
Maßnahme	Auszahlungsbetrag der Stichprobe	an die Europäische Kommission gemeldete Gesamtbeträge	
	in EUR	in 1.000 EUR	
Beihilfe an die nicht unter die Grundfläche für Mais fallenden Getreideerzeuger	2.267,63	EU-Mittel:	110.236
Beihilfe an die nicht unter die Grundfläche für Mais fallenden Getreideerzeuger	6.052,54	EU-Mittel:	173.534
Sonderprämien Rind- und Kalbfleisch	2.100,00	EU-Mittel:	54.245
Schlachtprämien Rind- und Kalbfleisch	2.072,30	EU-Mittel:	43.288
Entwicklung des ländlichen Raums – Agrarumweltmaßnahmen Neue Regelung	20.901,99	Landesmittel:	5.589
		Bundesmittel:	8.384
		EU-Mittel:	36.211
		Summe:	50.184
Entwicklung des ländlichen Raums – Agrarumweltmaßnahmen Neue Regelung	7.003,69	Landesmittel:	123.993
		Bundesmittel:	185.807
		EU-Mittel:	279.941
		Summe:	589.741

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im April 2005 die Rechnungsführung im Bereich des Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL, Abteilung Garantie). Er begleitete dabei eine vom Europäischen Rechnungshof durchgeführte Prüfung im Rahmen der Zuverlässigkeitserklärung für das Haushaltsjahr 2004.

Zu dem im Juni 2005 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die Agrarmarkt Austria im Juli 2005 und die Niederösterreichische Landesregierung im August 2005 inhaltsgleich Stellung. Eine Stellungnahme des BMLFUW langte im August 2005 im RH ein. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im September 2005.

Stichproben- erhebung zur Zuverlässigkeitser- klärung 2004

- 2 Der Europäische Rechnungshof wählte sechs Transaktionen aus dem Bereich des EAGFL als Stichproben aus. Diese betrafen die Sonderprämien Rind- und Kalbfleisch, die Schlachtpremien Rind- und Kalbfleisch, die Beihilfe an die nicht unter die Grundfläche für Mais fallenden Getreideerzeuger und die Entwicklung des ländlichen Raums – Agrarumweltmaßnahmen Neue Regelung.

Im Zuge dieser Prüfung hinterfragte der Europäische Rechnungshof unter anderem die objektive Prüfbarkeit der Maßnahmen des Österreichischen Programms zur Förderung einer umweltgerechten, extensiven und den natürlichen Lebensraum schützenden Landwirtschaft (ÖPUL) sowie die Sinnhaftigkeit von Förderungen einzelner Maßnahmen dieses Programms (Erosionsbegrünung, Bracheförderung etc.). Die Feldvermessungen ergaben geringfügige Abweichungen bei den Flächenangaben.

In einem Fall erfolgte eine Beanstandung, weil die Abweichung der Größe der beantragten Feldstücke gegenüber den tatsächlich bewirtschafteten Feldern teilweise über der Geringfügigkeitsgrenze lag. Hinsichtlich der Abwicklung von Tierprämien wurden keine Mängel festgestellt.

Ökopunkte

Allgemeines

- 3.1** Mit dem Regionalprojekt Ökopunkte Niederösterreich (eine Teilmaßnahme des ÖPUL) sollen vor allem landwirtschaftliche Betriebe mit hoher Extensivierungs- und Landschaftsleistung gefördert werden. In diesem Projekt werden anstelle von fixen Fördersätzen aufgrund der ökologischen Leistung der Betriebe je Fläche Ökopunkte in unterschiedlicher Höhe vergeben.

Die Ökopunkteanzahl wird aus der Wirtschaftsweise und der Anzahl der zu erhaltenden Landschaftselemente ermittelt. Die Summe der Ökopunkte aller Betriebsflächen ergibt die Gesamtpunkte und damit die Förderungshöhe eines Betriebs.

Die Komplexität der in diesem Regionalprojekt zu beurteilenden Einzelparameter und der Detaillierungsgrad der Bewertungsschlüssel führen dazu, dass die Zuordnung der Ökopunkte zu einem Feldstück insbesondere bei den Landschaftselementen nur mit einem hohen Zeitaufwand sowohl für den Förderungswerber als auch für die erhebende Stelle (Niederösterreichische Agrarbezirksbehörde) möglich ist.

Aus denselben Gründen sind auch die erforderlichen Prüfungen der Umsetzung dieser Maßnahmen zeitaufwendig und bergen die Gefahr von vermehrten Beanstandungen in sich.

- 3.2** Nach Ansicht des RH trägt das Regionalprojekt Ökopunkte Niederösterreich zu einem Umdenken in der Landwirtschaft hinsichtlich des Bewirtschaftens und Erhalts von Landschaftselementen bei. Er empfahl dem BMLFUW jedoch, für die neue Programmplanungsperiode (ab 2006) den Aufbau und die Bewertungskriterien des Ökopunkte-Programms zu überdenken und auf eine nicht so verwaltungsintensive und fehleranfällige Abwicklung zu achten.
- 3.3** *Laut Stellungnahme des BMLFUW werde die Forderung des RH nach einer vereinfachten Programmgestaltung und insbesondere einer vereinfachten Abwicklung der Maßnahmen des Regionalprojekts Ökopunkte Niederösterreich bei der Neuerstellung des Programms ab 2007 berücksichtigt werden.*

Ökopunkte

- 4.1 Im Rahmen der Vor-Ort-Kontrolle des Regionalprojekts Ökopunkte Niederösterreich wurden sechs Feldstücke hinsichtlich ihrer vergebenen Ökopunkte für Landschaftselemente geprüft.
- 4.2 Bei vier Feldstücken zeigten sich in der Natur Abweichungen gegenüber der vorliegenden Kartierung der Landschaftselemente.
- 4.3 *Laut den Stellungnahmen der Niederösterreichischen Landesregierung und der Agrarmarkt Austria seien nur bei einem der vier betroffenen Feldstücke die Flächen der vorhandenen Landschaftselemente unrichtig erhoben worden. Bei den anderen Feldstücken habe es lediglich Zuordnungsabweichungen gegeben. Eine unmittelbar nach der Prüfung des RH durchgeführte Kontrolle der Erhebung der Landschaftselemente habe lediglich eine Korrektur von 1,4 % der Punkte ergeben.*

Abwicklung und Kontrolle

- 5.1 Die Abwicklung und Prüfung des Regionalprojekts erfolgte seit 1995 durch die Niederösterreichische Agrarbezirksbehörde. Eine schriftliche Vereinbarung mit der Zahlstelle Agrarmarkt Austria* hinsichtlich der Übertragung von Aufgaben lag nicht vor. Erst im Jahr 2000 erfolgte nach Empfehlung des Internen Revisionsdienstes der Agrarmarkt Austria eine schriftliche Übertragung.

* Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Abwicklung der wesentlichen Förderungsmaßnahmen im Bereich der Land- und Forstwirtschaft waren gemäß den EU-Vorschriften Zahlstellen einzurichten. Diese haben eine vorgegebene Verwaltungsstruktur mit einer Trennung der drei Funktionen Bewilligung, Ausführung und Verbuchung sowie einen Internen Revisionsdienst und einen Technischen Prüfdienst.

Die Niederösterreichische Agrarbezirksbehörde führte neben der Unterstützung zur Antragstellung auch die Erhebungsarbeiten, einzelne Kartierungsarbeiten und die Prüfung dieser Maßnahmen durch. Da dieses Projekt eine Teilmaßnahme des ÖPUL ist, lag die Hauptverantwortung für eine EU-konforme Abwicklung jedoch bei der Zahlstelle Agrarmarkt Austria.

- 5.2 Der RH bemängelte, dass eine schriftliche Übertragung der Aufgaben an die Niederösterreichische Agrarbezirksbehörde erst ab dem Jahr 2000 erfolgte. Auch widersprach die Wahrnehmung von Beratungs-, Unterstützungs-, Kartierungs- und Prüfungsaufgaben durch ein und dieselbe Behörde der für eine seriöse Prüfung unabdingbaren Trennung von Erhebung und Prüfung.

- 5.3 *Laut den Stellungnahmen der Niederösterreichischen Landesregierung und der Agrarmarkt Austria habe auch der Interne Revisionsdienst der Agrarmarkt Austria eine Trennung von Erhebung und Kontrolle empfohlen. Diese Vorgangsweise sei bereits in die interne Datensicherheitsrichtlinie der Niederösterreichischen Agrarbezirksbehörde aufgenommen worden.*
- 6.1 Die Abteilung EU-Finanzkontrolle und interne Revision im BMLFUW führte im Frühjahr 2004 eine Prüfung des Regionalprojekts Ökopunkte Niederösterreich durch und zeigte dabei erhebliche Mängel auf. Im Herbst 2004 erfolgte daraufhin eine Prüfung durch den Internen Revisionsdienst der Agrarmarkt Austria.
- 6.2 Nach Ansicht des RH hätten aufgrund der Komplexität zumindest seitens der Agrarmarkt Austria schon zu einem früheren Zeitpunkt Überprüfungen hinsichtlich der Abwicklung dieses Projekts erfolgen müssen.
- 6.3 *Laut den Stellungnahmen des BMLFUW, der Niederösterreichischen Landesregierung und der Agrarmarkt Austria seien die Maßnahmen im Bereich des ÖPUL aufgrund des hohen Risikos durch den Internen Revisionsdienst der Agrarmarkt Austria bereits mehrfach geprüft worden. Da das Regionalprojekt Ökopunkte Niederösterreich eine Teilmaßnahme des ÖPUL darstellt, sei dessen Abwicklung im Zuge dieser Schwerpunktprüfungen mitbehandelt worden.*
- 6.4 Der RH entgegnete, dass eine stichprobenweise Behandlung des Regionalprojekts Ökopunkte Niederösterreich in einem Prüfbericht des Internen Revisionsdienstes über die Maßnahmen des ÖPUL in Anbetracht der Komplexität dieses Programms eine eingehende Prüfung nicht ersetzt.
- 7.1 Eine Einbindung der Vor-Ort-Kontrollen dieses Programms in den Aufgabenbereich des Technischen Prüfdienstes der Agrarmarkt Austria wurde von ihr unter Hinweis auf das nicht vorhandene Fachwissen abgelehnt.
- 7.2 Der RH konnte sich dieser Argumentation in Anbetracht der durch den Technischen Prüfdienst der Agrarmarkt Austria durchzuführenden Prüfungen der anderen Maßnahmen des ÖPUL nicht anschließen, zumal deren Zielsetzungen ebenfalls in der Ökologisierung der landwirtschaftlichen Produktion gelegen sind. Er empfahl der Agrarmarkt Austria, Überlegungen anzustellen, ob nicht insbesondere hinsichtlich der von ihr zu tragenden Verantwortung die Vor-Ort-Kontrolle durch den Technischen Prüfdienst der Agrarmarkt Austria erfolgen sollte.

7.3 *Die Niederösterreichische Landesregierung und die Agrarmarkt Austria teilten mit, dass die Anregungen des RH in die laufenden Überlegungen einbezogen würden.*

8.1 Die von der Niederösterreichischen Agrarbezirksbehörde der Agrarmarkt Austria übermittelten Berechnungsergebnisse wurden von der Agrarmarkt Austria als Zahlstelle nur übernommen. Auf eine zumindest stichprobenartige Überprüfung der Berechnungen bzw. Abrechnungen wurde seitens der Agrarmarkt Austria verzichtet.

8.2 Der RH wies darauf hin, dass die Übernahme von Daten ohne eine zumindest stichprobenartige Überprüfung durch die Agrarmarkt Austria seitens des Europäischen Rechnungshofes als eine fehlende Kontrollkompetenz bewertet werden könnte. Im Falle einer vertieften Überprüfung durch eine Kontrollinstanz der EU könnte dies als Systemfehler mit den damit verbundenen finanziellen Sanktionen eingestuft werden.

Der RH empfahl der Agrarmarkt Austria, im Falle einer Beibehaltung der Aufgabenübertragung an die Niederösterreichische Agrarbezirksbehörde die übermittelten Daten zumindest stichprobenweise zu kontrollieren.

8.3 *Laut den Stellungnahmen der Niederösterreichischen Landesregierung und der Agrarmarkt Austria sei aufgrund der Komplexität des Regionalprojekts Ökopunkte Niederösterreich eine Nachberechnung nur mit unverhältnismäßig hohem Zeitaufwand durchführbar. Daher habe der Interne Revisionsdienst der Agrarmarkt Austria der Niederösterreichischen Agrarbezirksbehörde empfohlen, eine Reihe von Testbetrieben auszuwählen und für diese die entsprechenden Ermittlungsergebnisse dokumentieren zu lassen. Damit würden sowohl die Berechnung als auch Programmänderungen getestet und dokumentiert.*

Außerdem seien der Agrarmarkt Austria die Berechnungsdaten, eine Liste der durchgeführten Verwaltungskontrollen und Plausibilitätsprüfungen sowie eine schriftliche Bestätigung, dass die Prüfung der Anträge und die Feststellung des Betrags in Übereinstimmung mit den Gemeinschaftsvorschriften erfolgten, zu übermitteln. Der Empfehlung des RH entsprechend würden zusätzlich zu diesen bis jetzt übermittelten Daten die Ergebnisse der Berechnungen der Testbetriebe inklusive der Protokolle an die Agrarmarkt Austria übermittelt.

Vor-Ort-Kontrolle

9.1 Im Zuge der Vor-Ort-Kontrolle der vom Europäischen Rechnungshof ausgewählten Stichproben stellte der RH fest, dass die Erfassung der Landschaftselemente und die Dokumentation der Berechnung der Ökopunkte nicht ausreichten, um einen vollständigen Nachvollzug der dem Landwirt zugesprochenen Ökopunkte zu ermöglichen.

Ein Zusammenhang zwischen der Auflistung der Landschaftselemente und den in der Natur vorhandenen Elementen war nicht immer eindeutig nachvollziehbar, auch lagen Fehlinterpretationen bei der Zuordnung vor. Für einzelne Feldstücke lag ein Jahr vor Auslaufen der Programmperiode noch keine Kartierung der Landschaftselemente vor.

9.2 Der RH kritisierte die zum Teil unvollständigen und fehlerhaften, der Prämienermittlung zugrunde liegenden Unterlagen. Er empfahl der Agrarmarkt Austria für den Fall, dass die Kontrolle nicht an den Technischen Prüfdienst übertragen wird, diese Daten zumindest stichprobenweise zu kontrollieren.

9.3 *Laut den Stellungnahmen der Niederösterreichischen Landesregierung und der Agrarmarkt Austria werde jedes zugeordnete Landschaftselement in einer Liste und in einem Plan (Maßstab 1 : 5.000) festgehalten. Eine vollständige Kartierung jedes Teilnehmerbetriebs sei aufgrund jährlich auftretender Verschiebungen sehr schwierig zu gewährleisten.*

9.4 Nach Ansicht des RH wird erst bei Vorliegen der Hofkarte* eine eindeutige Zuordnung gegeben sein.

* Die Hofkarte ist eine unter Einsatz computergestützter geographischer Informationstechniken erstellte kartographische Unterlage. Dabei sind auf Orthophotobildern von den landwirtschaftlich genutzten Flächen eines jeden Betriebs jedenfalls der graphische Datenbestand der einzelnen Grundstücke und die Feldstücksgrenzen ersichtlich gemacht.

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

dem BMLFUW:

(1) Im Zuge der Ausarbeitung eines neuen ÖPUL-Programms für die Planungsperiode ab 2006 sollten der Aufbau und die Bewertungskriterien der Maßnahme ÖKOPUNKTE überdacht und auf eine nicht so verwaltungsintensive und fehleranfällige Abwicklung geachtet werden.

der Agrarmarkt Austria:

(2) Im Falle einer Beibehaltung der Aufgabenübertragung an die Niederösterreichische Agrarbezirksbehörde sollte die Agrarmarkt Austria die übermittelten Daten zumindest stichprobenweise kontrollieren.

(3) Es wären Überlegungen anzustellen, ob nicht insbesondere hinsichtlich der von ihr zu tragenden Verantwortung zumindest die Vor-Ort-Kontrolle durch den Technischen Prüfdienst der Agrarmarkt Austria erfolgen sollte.

Wien, im Juni 2006

Der Präsident:

Dr. Josef Moser