

**Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich**
**Assembling und Umbauten**

Strategie Assembling 32.1 (1) Die ÖBB-Technische Services GmbH führte im überprüften Zeitraum Assembling (finaler Zusammenbau von Komponenten) und Umbauprojekte für die ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Produktion GmbH durch. Laut der im September 2011 beschlossenen ÖBB-Konzernstrategie (FIT 2015) sollte die ÖBB-Technische Services GmbH ihre Ressourcen auf das Kerngeschäft (Reparatur und Wartung des Rollmaterials) und den Kundennutzen konzentrieren, wobei Assembling (Neubau) nicht als Kerngeschäft definiert wurde.

(2) In der folgenden Tabelle ist der Gesamtaufwand der ÖBB-Technische Services GmbH im Vergleich zum Aufwand für Assembling und Umbau für den überprüften Zeitraum dargestellt:

**Tabelle 14: Aufwand für Triebfahrzeug-Assembling und -Umbauten**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ÖBB-Technische Services GmbH	in Mio. EUR					
Gesamtaufwand	216,27	257,18	263,48	277,64	269,94	283,19
davon <sup>1</sup>						
<i>Assembling</i>	18,72	14,63	13,32	7,80	0,00	0,00
<i>Umbauten</i>	14,79	13,43	12,93	15,15	5,04	2,54
	in %					
Anteil Assembling am Gesamtaufwand	8,66	5,69	5,06	2,81	0,00	0,00
Anteil Umbau am Gesamtaufwand	6,84	5,22	4,91	5,46	1,87	0,90

<sup>1</sup> umfasst nur Aufträge der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Produktion GmbH, nicht aber Aufträge von Dritten (externen Kunden)

Quellen: ÖBB-Technische Services GmbH; Darstellung RH

Der Anteil des Assembling im Vergleich zum Gesamtaufwand der ÖBB-Technische Services GmbH bewegte sich im überprüften Zeitraum in einer Bandbreite von 0,00 % bis 8,66 % und betrug in Summe rd. 54,47 Mio. EUR. Der Anteil der Umbauten im Vergleich zum Gesamtaufwand der ÖBB-Technische Services GmbH bewegte sich im überprüften Zeitraum in einer Bandbreite von 0,90 % bis 6,84 % und betrug in Summe rd. 63,88 Mio. EUR.

Das größte Assembling<sup>66</sup> Projekt der ÖBB-Technische Services GmbH war der Railjet, welches die ÖBB-Technische Services GmbH als Subunternehmer des beauftragten Unternehmens durchführte. Es brachte

<sup>66</sup> Der Bau der 51 Railjet Garnituren erfolgte von 2006 bis 2012.

## Assembling und Umbauten

der ÖBB-Technische Services GmbH in den Jahren 2008 bis 2012 einen Gesamterlös von rd. 51,97 Mio. EUR für Assemblingleistungen ein.

(3) Die ÖBB-Technische Services GmbH führte gegenüber dem RH folgende Vorteile aus dem Assembling an:

- Die für das Assembling von der ÖBB-Technische Services GmbH benötigte Werkstätten-Infrastruktur würde zukünftig für die laufende Instandhaltung der Triebfahrzeuge und des Wagenmaterials verwendet. Allfällige anlagenbedingte Stehzeiten können in der ersten Phase bzw. zu Beginn der Instandhaltung entfallen oder verkürzt werden.
- Weiters fließe erworbenes Know-how der Mitarbeiter der ÖBB-Technische Services GmbH aus dem Assembling in die Instandhaltung. Dadurch komme es zu einer Optimierung der Wartungsprozesse und zu einer Verringerung der Kosten der laufenden Instandhaltung. Auch bestehe die Möglichkeit einer genaueren Planung der Erstbevorratung für die Instandhaltung aufgrund der während des Assembling erworbenen Kenntnisse über die Einzelkomponenten. Das beim Assembling erworbene Wissen sei auch vorteilhaft bei der Durchsetzung von Gewährleistungsansprüchen.

**32.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Assembling Projekte grundsätzlich im Widerspruch zu der im September 2011 beschlossenen Konzernstrategie der ÖBB-Holding AG standen, weil diese nicht als Kerngeschäft definiert worden waren.

Der RH empfahl der ÖBB-Holding AG, die für das Assembling verfügbaren Ressourcen zu prüfen und dabei die Erfüllung der Kernleistungen (Wartung, Instandhaltung) sicherzustellen. Dabei wären auch Kosten-Nutzen-Analysen anzustellen und die Vor- und Nachteile des Assembling einzubeziehen.

Weiters empfahl der RH der ÖBB-Holding AG, hinsichtlich des Assembling Abweichungen von der Konzernstrategie zu begründen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG beschließen zu lassen oder die Konzernstrategie anzupassen.

Wirtschaftlichkeit  
des Assembling

**33.1** Die ÖBB-Technische Services GmbH übermittelte dem RH für folgende Projekte<sup>67</sup> Aufstellungen, welche die Aufwendungen mit den Erlösen verglichen (Soll-Ist-Kosten-Vergleiche).

<sup>67</sup> Die Auswahl dieser Projekte durch den RH erfolgte entsprechend deren inhaltlicher Nähe zum Thema Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffung.

**Tabelle 15: Erlös und Aufwand von Assemblingprojekten**

	Erlös	Aufwand
	in Mio. EUR	
ÖBB-Technische Services GmbH		
Assembling Railjet-Garnituren	51,97	53,55
W-LAN Einbau Railjet-Garnituren	2,87	3,16
ETCS Einbau Railjet-Garnituren	9,89	9,72
Bahn Bistro-Umbau Railjet-Garnituren	0,85	0,72
Assembling Desiro ML <sup>1</sup>	10,10	22,80

<sup>1</sup> von ÖBB-Technische Services GmbH prognostizierte Werte (Basis Vollkosten)

Quellen: ÖBB-Technische Services GmbH; Darstellung RH

Die Kostenrechnung der ÖBB-Technische Services GmbH gliederte die Vollkosten<sup>68</sup> in mehrere Komponenten. Da nicht alle Komponenten der Kostenrechnung in den einzelnen Soll-Ist-Vergleichen Eingang fanden, nahm die ÖBB-Technische Services GmbH Soll-Ist-Vergleiche zu Vollkosten nicht flächendeckend vor. Sie führte – ausgenommen die Kalkulation des Desiro ML (Cityjet) – auch keine Variantenberechnungen (z.B. Vollkosten-, Teilkosten- bzw. Deckungsbeitragsrechnung) durch.

**33.2** Der RH stellte kritisch fest, dass in der Vergangenheit bei der Erstellung von Soll-Ist-Kosten-Vergleichen nicht immer die Vollkosten in Ansatz gebracht wurden und auch keine Variantenberechnungen zur Unterstützung des Managements bei der Entscheidungsfindung erfolgt waren. Dies hatte zur Folge, dass die Entscheidungen des Managements teilweise nicht auf den tatsächlichen wirtschaftlichen Daten der ÖBB-Technische Services GmbH begründet waren.

Der RH empfahl der ÖBB-Technische Services GmbH, in Zukunft bereits bei der Kalkulation von Assembling Projekten Variantenberechnungen (Vollkosten-, Teilkosten- bzw. Deckungsbeitragsrechnung) anzustellen und im Fall der Annahme des Auftrags ohne Vollkostendeckung zu begründen, warum dies dennoch für das Unternehmen wirtschaftlich ist.

**33.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe würde die ÖBB-Technische Services GmbH in der Ist-Kostenrechnung die im SAP-System hinterlegte Vollkostenrechnung flächendeckend anwenden. In der Vor- und Nachkalkulation einzelner Projekte könne es, wie im Fall des*

<sup>68</sup> Bei der Vollkostenrechnung werden alle Kosten am Kostenträger (Auftrag) abgebildet. Die Gesamtkosten bei der ÖBB-Technische Services GmbH gliedern sich in die folgenden Komponenten: Produktion Verschubkosten, Fertigungsgemeinkosten, Verwaltungsgemeinkosten, Vertriebsgemeinkosten, Materialeinzelkosten, Materialgemeinkosten der Lagerbewirtschaftung und Finanzierungszuschlag

## Assembling und Umbauten

*Desiro ML (Cityjet) dazu kommen, dass auf projektspezifische Wünsche Rücksicht genommen würde (z.B. Remanenzkosten). Hierdurch könne es auch zu einer Teilkostenrechnung kommen; Deckungsbeitragsrechnungen würden im Projektcontrolling regelmäßig durchgeführt. Bei den vom RH angeführten Projekten seien keine Variantenberechnungen durchgeführt worden; bei aktuellen Projekten würden diese Berechnungen – je nach Projektsituation (Umfang und Komplexität) – jedoch bereits erstellt.*

### Assembling des W-LAN in Railjet-Garnituren

- 34.1** Die ÖBB-Technische Services GmbH führte den nachträglichen Einbau der W-LAN-Hardware in die 51 Railjet-Garnituren für die ÖBB-Personenverkehr AG in den Jahren 2011 bis 2013 durch. Der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG ging in seinem Beschluss vom Juni 2011 von 1,56 Mio. EUR Einmalkosten für den Einbau der Hardware und 0,62 Mio. EUR für die Beschaffung von Hardware aus.<sup>69</sup> Darüber hinaus waren Projektkosten von 2,80 Mio. EUR für Leistungen des Herstellers des Railjet und 0,2 Mio. EUR für Unvorhergesehenes genehmigt worden. Die ÖBB-Technische Services GmbH änderte ihr Angebot während des Einbaus der W-LAN-Hardware mehrmals.

Die ÖBB-Technische Services GmbH verrechnete der ÖBB-Personenverkehr AG in Summe rd. 2,87 Mio. EUR<sup>70</sup> für den Einbau und den Einkauf der Hardware. Der tatsächliche Aufwand der ÖBB-Technische Services GmbH betrug jedoch 3,16 Mio. EUR. In den zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Technische Services GmbH abgeschlossenen Jahresleistungsverträgen der Jahre 2011, 2012 und 2013 waren in Summe 1,71 Mio. EUR für dieses Projekt geplant.

- 34.2** Der RH kritisierte, dass die Gründe für die mehrfach geänderten Angebotspreise für das Projekt W-LAN in Railjet-Garnituren nur bedingt nachvollziehbar waren. In Summe stieg der Anteil der ÖBB-Technische Services GmbH von den im Jahr 2011 von der ÖBB-Personenverkehr AG genehmigten 2,18 Mio. EUR auf 2,87 Mio. EUR und somit um rd. 31,7 %. Der tatsächliche Aufwand der ÖBB-Technische Services GmbH betrug letztendlich 3,16 Mio. EUR und war um rd. 45,0 % höher als die zu Projektbeginn genehmigten Kosten.

Der RH empfahl der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Technische Services GmbH, die Angebotspreise verbindlich festzulegen und all-fällige Änderungen nachvollziehbar zu begründen.

<sup>69</sup> genehmigte Gesamtkosten (Einbau und Einkauf Hardware) für die ÖBB-Technische Services GmbH 1,56 Mio. EUR + 0,62 Mio. EUR = 2,18 Mio. EUR

<sup>70</sup> lt. undatiertem Angebot der ÖBB-Technische Services GmbH an die ÖBB-Personenverkehr AG 56.320 EUR je Railjet Garnitur \* 51 Railjet-Garnituren = rd. 2,87 Mio. EUR

## Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich

## Finanzierung

Finanzierung über  
Finanzierungsinstitute

35.1 Da sich viele Triebfahrzeuge bereits lange im Bestand der ÖBB-Unternehmensgruppe befanden und Finanzierungen sowohl Triebfahrzeuge als auch anderes Rollmaterial betrafen, war eine präzise und vollständige Zuordnung der Finanzierung zu den im Anlagevermögen ausgewiesenen Triebfahrzeugen nicht gegeben. Eine Zuordnung ergab sich dort, wo Triebfahrzeuge (mitunter zusammen mit anderem Rollmaterial) Sicherheiten für eine Finanzierung darstellten oder durch Leasing finanziert waren.

Die Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe nutzten ein konzernweites Liquiditätsmanagement, so dass externe Finanzierungen nur dann in Anspruch genommen wurden, wenn der Mittelbedarf nicht innerhalb des Konzerns zu decken war.

Insgesamt hatte die ÖBB-Unternehmensgruppe laut Finanzabteilung die in Tabelle 16 angeführten Fremdfinanzierungen für Triebfahrzeuge aufgenommen:

Tabelle 16: Fremdfinanzierung für Triebfahrzeuge 2009 bis 2013<sup>1</sup>

	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
	in Mio. EUR					in %
EUROFIMA <sup>2</sup>	1.615,1	2.037,7	2.129,1	1.853,8	1.896,2	17,4
Finanzierungsleasing	475,5	471,7	467,4	434,8	418,1	- 12,1
Sonstige Institute	42,0	42,0	42,0	42,0	72,6	72,9
<b>Gesamt</b>	<b>2.132,6</b>	<b>2.551,4</b>	<b>2.638,5</b>	<b>2.330,6</b>	<b>2.386,9</b>	<b>11,9</b>

<sup>1</sup> Die entsprechenden Haftungen sind im Zahlenteil des Bundesrechnungsabschlusses 2013, unter III. Anhänge, Tabelle 10.1 enthalten. Die dort angeführten Haftungen umfassen zum Teil auch nicht ausgenutzte Finanzierungsrahmen und sind daher höher als die tatsächlich in Anspruch genommenen Finanzierungen.

<sup>2</sup> Europäische Gesellschaft zur Finanzierung von Eisenbahnmaterial

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

Der größte Teil der Fremdfinanzierung von Rollmaterial erfolgte über die EUROFIMA, an der europäische Eisenbahnunternehmen beteiligt sind (ÖBB-Unternehmensgruppe: 2 %). Die EUROFIMA kann aufgrund ihrer Größe und der staatlichen Haftungen günstige Finanzierungen (größtenteils über Anleihen) zur Verfügung stellen.

Zur Absicherung der bei der EUROFIMA aufgenommenen Finanzierungen verabschiedete der Nationalrat im Jahr 1993 das Bundesgesetz über die Haftungsübernahme für die Finanzierung von Eisen-

## Finanzierung

bahnmaterial (EUROFIMA-Gesetz)<sup>71</sup>. Mit diesem übernahm der Bund die Haftung für Finanzierungen sowie Verpflichtungen aus dem Anteil am Aktienkapital in Höhe von zuletzt 2,875 Mrd. EUR Kapital und 1,975 Mrd. EUR für Zinsen und Kosten. Der Haftungsrahmen betrug ursprünglich je 726 Mio. EUR (10 Mrd. ATS) für Kapital und Zinsen.

Für die Haftung ist an den Bund ein jährliches Haftungsentgelt von 0,2 % des ausstehenden Kapitalbetrags durch die ÖBB-Unternehmensgruppe zu leisten.

Die von der ÖBB-Unternehmensgruppe bei der EUROFIMA insgesamt (inklusive der Finanzierung von Waggonen) in Anspruch genommenen Finanzierungen betragen in den Jahren 2009 bis 2013 durchschnittlich rd. 2,3 Mrd. EUR (Ende 2013: 2.294,9 Mio. EUR). Die dafür geleisteten Haftungsentgelte an den Bund betragen 2009 bis 2013 insgesamt rd. 24,1 Mio. EUR.

- 35.2** Der RH erachtete es als positiv, im Rahmen des Liquiditätsmanagements der ÖBB-Unternehmensgruppe den Finanzbedarf so weit wie möglich innerhalb des Konzerns zu decken.

Der RH verwies auf den starken Anstieg des im EUROFIMA-Gesetz vom Bund zur Verfügung gestellten und gegebenenfalls vom Steuerzahler abzudeckenden Haftungsrahmens von ursprünglich 1,45 Mrd. EUR auf insgesamt 4,85 Mrd. EUR im Jahr 2014.

## Verkehrsdienstvertrag Bund – ÖBB

- 36.1** (1) Der Bund, vertreten durch die Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbH<sup>72</sup> (SCHIG), schloss im Februar 2011 (rückwirkend gültig ab 1. April 2010 und endend mit 31. Dezember 2019) einen Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Schienenverkehrsleistungen<sup>73</sup>. Dieser Verkehrsdienstvertrag enthielt eine Option<sup>74</sup>, die der SCHIG das Recht einräumte, die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, neues Schienenrollmaterial zur Qualitätsverbesserung gegenüber den vorhandenen Baureihen 4020 bzw. CRD-Reisezugwagen einzusetzen. Für den Fall der Optionsziehung waren erhöhte Abgeltungssätze je bestelltem Zug-km sowie eine Mindestbestellmenge an Zug-km definiert. So würde sich etwa bei Ersatz der Baureihe 4020 im Jahr 2015 (bis zum Ende der Vertragslaufzeit Ende 2019) auf Basis der Mindestbestellmenge

<sup>71</sup> BGBl. 968/1993

<sup>72</sup> eine 100 %-Tochtergesellschaft des BMVIT

<sup>73</sup> siehe RH-Prüfungsergebnis „Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes im Personenverkehr“, Reihe Bund 2010/9

<sup>74</sup> § 5 Abs. 3 und Beilagen 15a sowie 4d des Verkehrsdienstvertrages

**Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich**

eine Entgelterhöhung zugunsten der ÖBB-Personenverkehr AG um rd. 10 Mio. EUR je Jahr ergeben.

Die SCHIG zog im Jänner 2013 (zusammen mit dem Verkehrsverbund Ostregion (VOR), dessen Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG eine ähnliche Optionsklausel enthielt) diese Option zum Einsatz neuer Triebwagengarnituren ab dem Jahreswechsel 2015/2016.

Die SCHIG beauftragte demgemäß – zusammen mit dem VOR – die ÖBB-Personenverkehr AG mit der Beschaffung neuen Schienenrollmaterials als Ersatz für alte Fahrzeuge für eine bestimmte Anzahl von jährlichen Zug-Kilometern (SCHIG: rd. 9,2 Mio. km, VOR: rd. 0,9 Mio. km). Die durch SCHIG und VOR abgerufenen Kilometer ergaben nach Berechnung der ÖBB-Unternehmensgruppe 100 Neufahrzeuge und eine sich aus der Optionsklausel ergebende Mehrabgeltung für den Einsatz neuer Fahrzeuge von rd. 20 Mio. EUR jährlich. Die Beschreibung der zu beschaffenden Neufahrzeuge beinhaltete u.a. genaue Vorgaben für die Sitzplatzanzahl: 217 Sitzplätze und 27 Klappsitze für die Ausführung „Schnellbahn“ und 225 Sitzplätze und 34 Klappsitze für die Ausführung „Regionalbahn“.

(2) Der Beschaffungsprozess für neue Triebwagengarnituren Desiro ML (Cityjet) (siehe TZ 21) hatte seitens der ÖBB-Unternehmensgruppe in Verhandlungen mit den öffentlichen Auftraggebern (Bund und Länder) der Verkehrsleistungen bereits 2011 eingesetzt, so dass im Sommer 2012 ein schriftliches Angebot des Anbieters vorgelegen war. Die dem Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG am 25. Februar 2013 durch die ÖBB-Personenverkehr AG vorgelegte – und mit 30. Jänner 2013 datierte – Unterlage über den neuen Triebwagen zeigte in der Beschreibung 217 Sitzplätze und 27 Klappsitze für die Ausführung „Schnellbahn“ sowie 225 Sitzplätze und 34 Klappsitze für die Ausführung „Regionalbahn“.

(3) Ein Mitbewerber der ÖBB-Unternehmensgruppe<sup>75</sup> wandte sich mit verschiedenen Vorwürfen bezüglich einer behaupteten fehlerhaften Anwendung der Verordnung über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße<sup>76</sup> durch den Bund an die Europäische Kommission. Diese eröffnete ein „EU-Pilot“-Verfahren<sup>77</sup>, das u.a. auch die Ausübung der beschriebenen Option durch die SCHIG und die staatliche (Mit-) Finanzierung der Beschaffung von Triebwagen – im Wege der Ver-

<sup>75</sup> Westbahn Management GmbH

<sup>76</sup> VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007

<sup>77</sup> Abklärungsverfahren im Vorfeld eines möglichen Vertragsverletzungsverfahrens

## Finanzierung

kehrsdienste-Abgeltung – durch die ÖBB-Personenverkehr AG behandelte. Das Verfahren war im Oktober 2014 noch nicht abgeschlossen.

- 36.2** Der RH verwies auf das Spannungsfeld zwischen finanziell abgesicherter Investitionsplanung und der im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Abfolge: der Auftraggeber SCHIG zieht die Option und verpflichtet in der Folge die ÖBB-Personenverkehr AG, neues Rollmaterial zu beschaffen. Tatsächlich hatte die ÖBB-Personenverkehr AG die Beschaffung von neuen Triebwagen sowie deren Anzahl, Konfiguration und Beschaffung bereits vor der Ziehung der Option weitestgehend mit den Auftraggebern (SCHIG im Auftrag des BMVIT sowie den Ländern) und dem Lieferanten ausverhandelt. Der RH erachtete diese Vorgehensweise unter EU-rechtlichen Aspekten als problematisch, weil allenfalls kein EU-rechtskonformes Verhalten vorlag.

Der RH empfahl dem BMVIT, auf die Trennung seiner Funktionen – einerseits als Eigentümer und andererseits als Auftraggeber der ÖBB-Unternehmensgruppe – zu achten, um die Konformität mit den Wettbewerbsregeln der EU zu wahren. In diesem Zusammenhang wäre auf die rechtmäßige und ordnungsgemäße Abwicklung von Beschaffungsvorgängen im Bereich der Triebfahrzeuge einerseits und von Verkehrsdienstverträgen andererseits zu achten, um bereits den Anschein einer eventuell unzulässigen staatlichen (Mit-)Finanzierung von Triebfahrzeugen zu vermeiden.

- 36.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe sei der Liefervertrag über die Desiro ML (Cityjet) Triebwagen erst nach dem Datum der Optionsziehung abgeschlossen worden. Weiters sei die vertraglich vereinbarte Frist zum Einsatz der Neufahrzeuge mit drei Jahren deutlich unter der branchenspezifischen Lieferzeit gelegen, was eine enge Abstimmung mit den Bestellern erforderlich gemacht habe. Ein informativer Abgleich der Vorstellungen des Bestellers mit den technischen Möglichkeiten aus Sicht der Fahrzeugindustrie sei nicht verboten. Die ÖBB-Unternehmensgruppe habe daher keine Anhaltspunkte für den Anschein einer unzulässigen staatlichen (Mit-)Finanzierung gesehen. Die EU-Kommission habe diesen Beschwerdepunkt des Mitbewerbers in ihrem Verfahren auch nicht aufgegriffen.*

*Die einschlägigen Vertragsbestimmungen des Verkehrsdienstvertrages würden keine „staatliche (Mit-)Finanzierung der Beschaffung von Triebwagen“ regeln, sondern „die Erbringung von Nah- und Regionalverkehrsleistungen der ÖBB-Personenverkehr AG in verbesserter (Fahrzeug-)Qualität und eine damit im synallagmatischen Austauschverhältnis stehende Erhöhung des Abgeltungsbetrages pro gefahrenem Zugkilometer“.*

**Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich**

*Laut Stellungnahme des BMVIT könne es die dargestellte Entgelterhöhung zugunsten der ÖBB-Personenverkehr AG (10 Mio. EUR) sowie Mehrabgeltung für den Einsatz neuer Fahrzeuge (20 Mio. EUR) nicht nachvollziehen.*

*Bei der Fahrzeugoption habe es sich keineswegs um eine staatliche Mitfinanzierung gehandelt, sondern um die Abgeltung von Verkehrsleistungen. Die Option neuer Triebwagen sei bereits im Verkehrsdiensvertrag definiert. Damit seien von Beginn an Transparenz und Nachvollziehbarkeit gewährleistet gewesen.*

*Das EU-Verfahren sei noch nicht abgeschlossen, der Neufahrzeugeinsatz sei aber von der Kommission im bisherigen Verfahren nicht mehr thematisiert worden. Das BMVIT sehe damit keine Basis für den Verdacht eines allenfalls nicht EU-rechtskonformen Verhaltens.*

- 36.4** Der RH wies darauf hin, dass die Entgelterhöhung von 10 Mio. EUR bei Heranziehung der im Vertrag festgelegten Mindestbestellmenge an Kilometern resultiert. Der Betrag von 20 Mio. EUR war der Finanzplanung der ÖBB-Unternehmensgruppe entnommen.

Er erwiderte, dass die vertragliche Vereinbarung – unbeschadet der Formulierung dem Inhalt nach – auch eine staatliche (Mit-)Finanzierung der Beschaffung von Triebwagen bedeutete. Gerade weil es in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung wäre, die Erfordernisse nicht nur strikt formal, sondern auch inhaltlich einzuhalten, um den Anschein einer eventuell unzulässigen staatlichen (Mit-)Finanzierung zu vermeiden, hatte der RH empfohlen, auf die rechtmäßige und ordnungsgemäße Abwicklung von Beschaffungsvorgängen zu achten. Das Vorliegen eines Angebots sowie detaillierter Pläne der Triebwagen des Anbieters und späteren Lieferanten, die bereits wenige Tage nach der Optionsziehung genau die in der Option enthaltenen Vorgaben enthielten, ließen Zweifel daran zu, dass die vor der Optionsziehung bestehenden Verhandlungen mit dem Lieferanten lediglich einen „informativen Abgleich der Vorstellungen des Bestellers mit den technischen Möglichkeiten aus der Sicht der Fahrzeugindustrie“ darstellten.

Da das diesbezügliche Verfahren der Europäischen Kommission im Sommer 2015 noch nicht abgeschlossen war, war dem RH die Beurteilung der seitens der Kommission für ihre Entscheidung herangezogenen Argumente nicht möglich.

## Finanzierung

- Beiträge der Länder** **37.1** (1) Die Länder trugen wesentlich zur Finanzierung des öffentlichen Schienennahverkehrs bei. Dies erfolgte durch Verkehrsdienstverträge zwischen den Ländern und den die Verkehrsleistung erbringenden Verkehrsunternehmen, in erster Linie der ÖBB-Personenverkehr AG. In den Verkehrsdienstverträgen waren die Entgelte der Länder für die zu erbringenden Schienenverkehrsleistungen festgelegt (bestimmte Zugverbindungen nach vereinbarten Fahrplänen, Entgelt meist in Form eines km-Satzes). Da die Länder den Schienenverkehr in Form von bestimmten Zugverkehren (Triebfahrzeuge, Waggons, Personal etc.) finanzierten, ließ sich aus den Verkehrsdienstverträgen kein Finanzierungsanteil für bestimmte Fahrzeugkategorien – wie Triebfahrzeuge alleine – festlegen.
- (2) Manche Verkehrsdienstverträge enthielten spezielle Vereinbarungen bezüglich eines Entgelts für die Verwendung moderner Triebwagengarnituren.

**Tabelle 17: Länderabgeltung für die Beistellung moderner Triebfahrzeuge**

Land	Zuzahlung 2014 in EUR	wert- gesichert	Beginn VDV	Ende VDV	Zahlung für
Burgenland	1.186.431	ja	11. Dezember 2005	Dezember <sup>1</sup> 2020	10 Garnituren TALENT
Oberösterreich	3.462.780	ja	1. Jänner 1998	31. Dezember 2017	10 Garnituren TALENT und 37 Wendezuggarnituren
Steiermark	1.816.821	nein	1. Jänner 1999	31. Dezember 2023	6 Garnituren TALENT und 16 Garnituren DESIRO
Tirol	5.600.000	nein	13. Dezember 2009	Dezember <sup>1</sup> 2019	36 Garnituren TALENT
Vorarlberg	1.585.000	nein	11. Dezember 2005	Dezember <sup>1</sup> 2030	16 Garnituren TALENT
Wien	1.000.000	nein	9. Dezember 2012	31. Dezember 2019	10 Garnituren TALENT

<sup>1</sup> Zum – am zweiten Samstag im Dezember stattfindenden – Fahrplanwechsel.

VDV = Verkehrsdienstvertrag

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

Der Betrag je Garnitur variierte zwischen etwa 75.000 EUR und 150.000 EUR, überdies war das Entgelt in zwei Ländern wertgesichert und in vier Ländern fix. Die festgelegten Zuzahlungen für die Verwendung moderner Triebwagengarnituren ergaben sich aus den Verhandlungen zwischen der ÖBB-Unternehmensgruppe und dem jeweiligen Land.

(3) Die Verkehrsdienstverträge waren als Direktvergaben von den Ländern ohne Wettbewerbsverfahren an die ÖBB-Personenverkehr AG vergeben worden. Mit der Verordnung über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße<sup>78</sup> führte die Europäische Kommission 2007 die

<sup>78</sup> VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007

**Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich**

Liberalisierung des Schienennahverkehrs zwar weiter fort, eine Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Schienenverkehr war aber weiterhin gestattet. Die Europäische Kommission strebte jedoch an, dass ab Dezember 2019 solche Aufträge nur mehr in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden dürfen („Viertes Eisenbahnpaket“).

- 37.2** Der RH wies darauf hin, dass für die ÖBB-Unternehmensgruppe – je nach weiterer Entwicklung des „vierten Eisenbahnpakets“ – das Risiko bestand, ab 2019 den derzeit von der öffentlichen Hand finanzierten Schienennahverkehr in der Folge wettbewerblicher Verfahren – zumindest teilweise – an Mitbewerber zu verlieren.

Er vermerkte kritisch, dass die Höhe der Zuzahlung für den Einsatz bestimmter Fahrzeuge nicht auf objektivierbaren und für alle Länder gleichen Kriterien beruhte. Der RH empfahl dem BMVIT darauf hinzuwirken, dass hinsichtlich der Höhe der Abgeltungsbeträge der Länder für den Einsatz von verbessertem Rollmaterial einheitliche, transparente sowie im Einklang mit EU-Vorgaben stehende Kriterien zur Anwendung gelangen.

- 37.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe sei das „vierte Eisenbahnpaket“ der EU für den überprüften Zeitraum nicht relevant gewesen und bedürfe erst einer Einigung zwischen Kommission, Parlament und Rat.*

*Die Anwendung objektivierbarer und für alle Länder gleicher Kriterien für die Bestimmung der Zuzahlung für den Einsatz bestimmter Fahrzeuge erachte die ÖBB-Unternehmensgruppe angesichts der zu unterschiedlichen Zeitpunkten innerhalb eines Zeitraumes von 17 Jahren und unter divergierenden rechtlichen Voraussetzungen vereinbarten Zuzahlungen als nicht durchführbar.*

*Laut Stellungnahme des BMVIT könne es auf die Verträge zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Ländern keinen Einfluss nehmen. Das „vierte Eisenbahnpaket“ der EU sei noch in Verhandlung und bisher lasse sich kein Verbot der Direktvergabe ableiten.*

- 37.4** Der RH entgegnete, dass er auf das – von der weiteren Entwicklung des vierten Eisenbahnpakets abhängige und im überprüften Zeitraum sehr wohl relevante – Risiko für die ÖBB-Unternehmensgruppe hingewiesen hatte, in Zukunft in wettbewerblichen Verfahren Teile des bisherigen Geschäfts an Mitbewerber zu verlieren.

## Finanzierung

Die Einführung objektivierbarer Kriterien zur Bestimmung der Zuzahlung für den Einsatz bestimmter Fahrzeuge sah der RH durch den zeitlichen Abstand zwischen den einzelnen Vereinbarungen nicht erschwert. Solche Kriterien könnten gegebenenfalls zeitlich und regional unterschiedliche Parameter (wie z.B. Kostenstrukturen) transparent abbilden, um diese als Berechnungsgrundlage heranziehen zu können.

**Cross Border Leasing**    **38.1** (1) Die ÖBB-Unternehmensgruppe hatte Anfang 2009 noch rd. 2,6 Mrd. EUR Cross Border Leasing (CBL)-Transaktionen laufen, die 790 Triebfahrzeuge betrafen. Im Rahmen dieser Geschäfte waren zwischen 1995 und 2006 Triebfahrzeuge (und Waggons) größtenteils amerikanischen, aber auch japanischen und europäischen Investoren zur Verfügung gestellt (Vermietung bzw. Verkauf) und von diesen wieder zurückgemietet worden. Die dabei von den Investoren geltend gemachten Steuervorteile (in erster Linie Steuerstundungen durch Abschreibung der Fahrzeuge beim Investor zusätzlich zur Abschreibung bei der ÖBB-Unternehmensgruppe) ermöglichten es der ÖBB-Unternehmensgruppe, günstig über finanzielle Mittel zu verfügen und diese mit höherem Ertrag zu veranlagen, wodurch zunächst Gewinne („Nettobarwert-Vorteil“<sup>79</sup>) anfielen.

In den komplexen Vertragswerken der CBL-Transaktionen waren zahlreiche Bedingungen festgeschrieben (bspw. unveränderter Zustand und Betrieb aller vermieteten Fahrzeuge, Rating der beteiligten Finanzinstitute), deren Veränderungen jeweils hohe Zahlungen für die ÖBB-Unternehmensgruppe auslösen konnten.

Der RH hatte bereits in seinem Bericht Reihe Bund 2010/7 („Finanztransaktionen der ÖBB-Holding AG und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutschen Bank AG“) auf die mit dem Abschluss von CBL-Transaktionen verbundenen Risiken (z.B. Einschränkung der freien rechtlichen Verfügung über das Transaktionsmaterial, etwa Triebfahrzeuge (und Waggons)) hingewiesen.

(2) Die ÖBB-Unternehmensgruppe war aufgrund der beschriebenen Risiken ab 2009 bestrebt, die CBL-Transaktionen vorzeitig zu beenden, auch wenn bei vorzeitiger Beendigung Kosten anfielen und damit die ursprünglichen Gewinne vermindert wurden.

<sup>79</sup> von der englischen Bezeichnung Net present value

Tabelle 18: CBL-Transaktionen mit Triebfahrzeugen

Zeitpunkt	Betrag	Triebfahrzeuge	Anteil an der Gesamtflotte <sup>2</sup>
	in Mio. EUR <sup>1</sup>	Anzahl	in %
1. Jänner 2009 bestehende CBL	2.595	790	45
2009–2013 beendete CBL	1.338	457	–
31. Dezember 2013 bestehende CBL	1.257	333	20

<sup>1</sup> umgerechnet mit einem Standard-Wechselkurs von 1 EUR = 1,3 USD

<sup>2</sup> berechnet nach der Anzahl der Triebfahrzeuge

Quellen: ÖBB Holding AG; Darstellung RH

Ende 2013 wiesen die zwischen 2009 und 2013 beendeten CBL-Transaktionen, die Triebfahrzeuge betrafen, nach den Aufzeichnungen der ÖBB-Unternehmensgruppe einen historischen Nettobarwertvorteil von rd. 104 Mio. EUR und Verluste bei der vorzeitigen Beendigung (inkl. Bank- und Beratungskosten) von rd. 20,4 Mio. EUR auf.

Die noch aktiven CBL-Transaktionen hatten bis 31. Dezember 2013 einen Nettobarwertvorteil von rd. 85,9 Mio. EUR erbracht.

(3) Der RH untersuchte zur Plausibilisierung zwei abgeschlossene CBL-Transaktionen im Detail. Bei einer<sup>80</sup> fehlte in den durch die ÖBB-Unternehmensgruppe übermittelten Daten eine im Verlauf der Transaktion zusätzlich angefallene Gebühr von rd. 1 Mio. EUR in der Gesamtsumme der Kosten. Die andere überprüfte CBL-Transaktion gab – auf der Grundlage der dem RH zur Verfügung gestellten Unterlagen – keinen Anlass zu Feststellungen.

(4) Für alle CBL-Transaktionen insgesamt (inkl. Transaktionen, die keine Triebfahrzeuge betrafen) wies das laufende Monitoring der ÖBB-Unternehmensgruppe zum 31. Dezember 2013 folgende Werte aus:

Volumen aktive Transaktionen:	1.743,2 Mio. USD
Volumen beendete Transaktionen:	3.102,1 Mio. USD
Gesamtergebnis der beendeten Transaktionen:	ca. 180 Mio. EUR
Nettobarwertvorteil der aktiven Transaktionen:	ca. 131 Mio. EUR.

Bei allen Berechnungen zinstete die ÖBB-Unternehmensgruppe die in der Vergangenheit erhaltenen Nettobarwertvorteile mit 4 % auf aktuelle Werte auf. Die in der dem RH übergebenen Darstellung fehlenden Kosten waren nach Auskunft der ÖBB-Unternehmensgruppe in ihrem internen Monitoring enthalten, so dass im Gesamtergebnis der beendeten Transaktionen alle Kosten berücksichtigt wären.

<sup>80</sup> 11. US-Lease PMCC Tranche

## Finanzierung

Dem Ergebnis der aktiven Transaktionen standen – in der Darstellung der ÖBB-Unternehmensgruppe allerdings noch nicht eingerechnete – bereits angefallene sowie zukünftige Kosten (in erster Linie mögliche Verluste bei der vorzeitigen Beendigung sowie Kosten für Beratung und Bankgebühren) gegenüber.

- 38.2** Der RH hielt kritisch fest, dass ungeachtet der positiv erachteten Reduktion Ende 2013 noch etwa 20 % der Triebfahrzeugflotte durch risikobehaftete CBL-Finanzierungen belastet waren und die von der ÖBB-Unternehmensgruppe dem RH gemeldeten Ergebnisse der CBL-Transaktionen nicht lückenlos plausibilisiert werden konnten, weil zumindest eine Kostenposition in Höhe von rd. 1 Mio. EUR fehlte.<sup>81</sup>

Da die CBL-Transaktionen zur Zeit der örtlichen Überprüfung noch nicht vollständig beendet waren, ließ sich deren Gesamtergebnis noch nicht endgültig bestimmen. Gemäß dem Stand zur Zeit der Gebarungsüberprüfung (Mitte 2014) war zwar insgesamt ein Gewinn für die ÖBB-Unternehmensgruppe zu erwarten, jedoch war dies nach Ansicht des RH – bei einem hohen Transaktionsvolumen – mit damit einhergehenden hohen, nicht mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb der ÖBB-Unternehmensgruppe verknüpften Risiken verbunden.

Der RH erachtete das nunmehrige Monitoring des Portfolios der CBL-Transaktionen sowie die Bemühungen, den Bestand zu vertretbaren Kosten abzubauen, für positiv. Diese Maßnahmen waren im Bericht des RH Reihe Bund 2010/7 empfohlen worden.

- 38.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe habe es bei den übermittelten Ergebnissen der Cross-Border-Leasing-Transaktionen nur in dem einen vom RH aufgezeigten Fall eine Besonderheit gegeben, deren Kosten in den dem RH übermittelten Übersichten zunächst nicht enthalten gewesen seien.*

- 38.4** Der RH erwiderte, dass er die Gesamtergebnisse der Cross-Border-Leasing-Transaktionen – inklusive aller damit verbundenen Kosten – abgefragt hatte. Bei der Kontrolle von Transaktionen stellte der RH zusätzliche Kosten fest, die nicht in den ursprünglich übermittelten Übersichten enthalten waren. Da eine Gesamtprüfung aller Transaktionen nicht Ziel der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung war, kann die Einschränkung der ÖBB-Unternehmensgruppe auf den aufgezeigten Fall durch den RH nicht beurteilt werden.

<sup>81</sup> Festzuhalten ist, dass der RH im Zuge der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung eine exemplarische Plausibilitätsprüfung der ihm von der ÖBB-Unternehmensgruppe gemeldeten CBL-Transaktionen durchführte. Eine Überprüfung sämtlicher Finanzbuchungen seit Beginn der CBL-Transaktionen war damit nicht verbunden.

**Europäische Zugsicherung**

Allgemeines –  
Europäische  
Harmonisierung

**39.1** ETCS (European Train Control System) ist ein einheitlicher europäischer Standard für Zugsicherungssysteme, welcher mittelfristig auf dem Rollmaterial und der Schieneninfrastruktur europäischer Bahnunternehmen zum Einsatz kommen und somit die derzeitigen nationalen Zugsicherungssysteme ablösen soll. Für die ÖBB bedeutete die nationale wie internationale Umstellung von Infrastruktur auf ETCS, dass das Rollmaterial für diese Strecken mit ETCS auszustatten war. Der RH befasste sich bereits im Jahr 2008 bei den ÖBB mit dem Thema „Harmonisierung der Zugsicherung“ (siehe auch Bericht des RH, Reihe Bund 2009/12).

Die europaweite Einführung von ETCS soll den Bahnen die Möglichkeit eröffnen, europaweit zu agieren, wenn das Rollmaterial zukünftig einheitlich ETCS als Zugssicherungssystem nutzen wird. Dies verlangt jedoch die Ab- bzw. Aufwärtskompatibilität zwischen den älteren heute schon in Betrieb befindlichen und zukünftigen ETCS Systemen. Diese grundlegende Ab- bzw. Aufwärtskompatibilität wurde von der Europäischen Kommission nicht explizit verlangt; deren Fehlen kann zu verlorenen Kosten führen.

Ebenso führten nationale Zulassungsprozesse zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen und entsprechenden Kosten bei der Zulassung. Ein Europäischer Zulassungsprozess war – nach Einschätzung des BMVIT im August 2014 – nicht absehbar.

Der RH hatte dem BMVIT bereits 2009 empfohlen (siehe RH, Reihe Bund 2009/12 TZ 3), innerhalb der europäischen Gremien weitere Harmonisierungsschritte aktiv zu unterstützen und die EU-weite Standardisierung von Zugsicherungsnormen weiter voranzutreiben.

**39.2** Der RH empfahl – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht sichergestellten „Italienfähigkeit“ des Railjets (TZ 28) – dem BMVIT, bei der Europäischen Kommission auf die Ab- und Aufwärtskompatibilität von ETCS Systemen und auf ein europaweites Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge hinzuwirken.

**39.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT werde das 4. Eisenbahnpaket (zur Zeit noch im politischen Werdegang) bereits ein europaweites Zulassungsverfahren vorsehen, das federführend von der Europäischen Eisenbahnagentur geführt werde, um nationale Hindernisse abzubauen. Dieser europäische Harmonisierungsschritt werde in den entsprechenden Gremien seitens des BMVIT unterstützt.*

## Europäische Zugsicherung

*Auch wies das BMVIT darauf hin, dass seit 1. Juli 2015 zwar eine revidierte TSICCS (Beschluss 2015/14/EU) vorliege, nur der Schritt zur Auf- und Abwärtskompatibilität von ETCS-Systemen habe darin noch keine Berücksichtigung gefunden. Das BMVIT werde weiterhin in den einzelnen Arbeitsgruppen darauf hinwirken, dieses Ziel erreichen.*

### ETCS Strategie

#### ETCS Strategie BMVIT

- 40.1** Der Generalsekretär des BMVIT<sup>82</sup> richtete am 21. Dezember 2012 ein Schreiben an die Vorstände der ÖBB-Unternehmensgruppe (ÖBB-Holding, ÖBB-Infrastruktur, ÖBB-Personenverkehr, Rail Cargo Austria AG) mit dem Ersuchen, eine ETCS Migrationsstrategie des ÖBB-Konzerns vorzulegen. Ziel des BMVIT war es, „auf den wesentlichen Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG ETCS zügig weiter einzuführen, um die mit dem System verbundenen Vorteile zu generieren“. Das BMVIT ersuchte die ÖBB-Unternehmensgruppe, bis 30. Juni 2013 eine abgestimmte ETCS Strategie vorzulegen, so dass darauf aufbauend die entsprechenden Infrastrukturplanungen und -ausbauten sowie die Ausstattung der Fahrzeuge vorgenommen werden könnten. Bis Anfang August 2014 übermittelte die ÖBB-Holding AG keine ETCS Strategie an das BMVIT. Allerdings urgierte das BMVIT zwischen Juni 2013 und August 2014 auch nicht die Vorlage der ETCS Strategie.
- 40.2** Der RH kritisierte, dass trotz schriftlicher Aufforderung des BMVIT im Dezember 2012, die ÖBB-Unternehmensgruppe zwischen Juni 2013 und August 2014 keine ETCS Strategie vorlegte. Er kritisierte weiters, dass das BMVIT die Vorlage der ETCS Strategie nicht weiter urgierte.

Der RH empfahl dem BMVIT, die Vorlage der ETCS Strategie neuerlich zu urgieren, um die durch das BMVIT erwarteten Vorteile zu generieren.

- 40.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT liege die ETCS-Strategie der ÖBB inzwischen bereits vor. Eine neuerliche Urgenz sei daher nicht erforderlich.*

#### ETCS Strategie ÖBB Holding

- 41.1** (1) Die ÖBB Holding startete im Februar 2013 das Projekt „ETCS Strategie 2025+“ mit dem geplanten Projektendtermin 30. Juni 2013. Als Projektziel wurde eine aktuelle konzernweit abgestimmte ETCS Strategie 2025+ definiert. Die Hauptaufgaben waren:

<sup>82</sup> Der Generalsekretär des BMVIT war auch 2. Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG.

- Evaluierung und Anpassung der ETCS-Strategie,
- Analyse der technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen,
- Darstellung der Auswirkungen auf die Sicherheit,
- Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen und Kostenstruktur für die Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Infrastruktur AG,
- Empfehlung Soll-Konzept inkl. Darstellung von Varianten,
- Darstellung von Fördermöglichkeiten und
- Aufbereitung für einen Freigabeprozess in der ÖBB-Unternehmensgruppe.

(2) Mit 12. Juni 2013 wurde eine Projekterweiterung beschlossen und das Projekt in „Zugsicherungs- & Betriebsführungssysteme Umsetzungsstrategie 2025+“ umbenannt. Projektziele waren eine konzernweit abgestimmte Umsetzungsstrategie und -pläne für Zugsicherungssysteme und damit verbundene Betriebsführungssysteme für Infrastruktur und Fahrzeuge. Die Erweiterung des Projekts wurde beschlossen, weil neben ETCS auch die bisherigen Zugsicherungssysteme (LZB und PZB) noch bis zu ihrem wirtschaftlichen Lebensende parallel zu betreiben waren. Der Projektabschluss war mit 20. Dezember 2013 geplant. Als Projektergebnis war ein Endbericht vorgesehen, der als Grundlage für die Anpassungen der Mittelfristpläne dienen sollte.

Mit 19. November 2013 wurde eine Projektverlängerung bis ins zweite Quartal 2014 beschlossen. Mit Ende September 2014 lag noch kein beschlossenes Projektergebnis vor.

Der RH hatte bereits 2009 der ÖBB-Unternehmensgruppe empfohlen (siehe Bericht des RH, Reihe Bund 2009/12, „Harmonisierung der Zugsicherung“, TZ 11 und 12), auf Basis der ausgearbeiteten Kosten-/Nutzenbewertung und nach Maßgabe der budgetierten Mittel eine Prioritätenreihung vorzunehmen, die jene Strecken ausweist, für die ein Umstieg auf ETCS vordringlich ist, sowie die Strategie regelmäßig auf die neuen technischen Entwicklungen anzupassen.

- 4.1.2** Der RH bewertete die Erweiterung des Projekts „ETCS Strategie 2025+“ in das Projekt „Zugsicherungs- & Betriebsführungssysteme Umsetzungsstrategie 2025+“ als nachvollziehbar, weil von den ÖBB neben ETCS die bisherigen Zugbeeinflussungssysteme erst nach Ablauf deren

## Europäische Zugsicherung

wirtschaftlicher Nutzungsdauer zu ersetzen waren. Der RH sah die mehrfache Verschiebung des Projektendes jedoch kritisch, weil alle Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur und des Rollmaterials auf die strategischen Ziele im Bereich Zugsicherungssysteme abzustimmen waren.

Der RH empfahl der ÖBB Holding AG, vordringlich die strategischen Ziele für Zugsicherungssysteme zu erarbeiten, um die Mittelfristplanung zur ETCS Umsetzung durchführen zu können. Er empfahl weiters, das BMVIT über die Ergebnisse des Projekts „Zugsicherungs- & Betriebsführungssysteme Umsetzungsstrategie 2025+“ umgehend zu informieren.

### **41.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG seien im Projekt „ETCS Strategie 2025+“ folgende Fortschritte erreicht worden:*

- *Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG sei mittlerweile eine ETCS-Strategie erarbeitet worden, die im Juni 2015 dem BMVIT und der ÖBB-Holding AG präsentiert worden sei. Die ÖBB-Holding AG werde in den nächsten Monaten diese ETCS-Strategie um die fahrzeugseitigen Maßnahmen ergänzen und innerhalb des ÖBB-Konzerns zur Abstimmung bringen.*
- *Schwerpunkte der vorliegenden ETCS-Strategie seien das zwischen Infrastruktur und Fahrzeug abgestimmte Release-Management, die Festlegung von technischen Spezifikationen für den Betrieb, das konsequente Einfordern von Interoperabilität und Investitionssicherheit bei der Europäischen Kommission sowie Vorgaben für das Roll-out am Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG.*
- *Zusätzlich werde aktuell im Auftrag des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur AG die Strategie für Zugsicherungssysteme erarbeitet, welche die weitere Verwendung bzw. die Ablöse der aktuell im Einsatz befindlichen Zugsicherungssysteme behandle. Die Strategie für die Zugsicherungssysteme solle bis Jahresende 2015 fertiggestellt werden.*

### Zugbeeinflussungs- bzw. Zugsicherungssysteme – Ist Situation

- 42.1** In einer Übergangsphase von den Zugbeeinflussungssystemen PZB und LZB zum Zugsicherungssystem ETCS werden sowohl Infrastruktur als auch das Rollmaterial mit zwei oder mehr Systemen auszustatten sein. Mehr als zwei Systeme sind vorzuhalten, falls die Fahrzeuge auch ins benachbarte Ausland mit anderen Zugbeeinflussungs- bzw. Zugsicherungssystemen fahren.

**Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich**

Zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung hatte die ÖBB-Unternehmensgruppe innerhalb ihrer Triebfahrzeugflotte folgende ETCS Einbauten vorgenommen bzw. geplant.

**Tabelle 19: ETCS Umbau bei Loks**

Baureihe	Fahrzeugtyp	Stückzahl	ETCS Ausrüstung	ETCS-Ausrüstung
			Dezember 2014 (Ist-Stand)	Dezember 2019 (Soll-geplant)
			Anzahl	
1016	Elektro-Streckenlok	50	50	50
1116	Elektro-Streckenlok	282	282	282
1216	Elektro-Streckenlok	50	50	50
<b>Summe</b>		<b>382</b>	<b>382</b>	<b>382</b>

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Bei den Elektro-Streckenloks war die Taurusflotte (Baureihen 1016, 1116, 1216) nahezu vollständig mit ETCS ausgerüstet. Damit waren mehr als die Hälfte der Elektro-Streckenloks in der Lage, ETCS Strecken zu befahren. Bei den Diesel-Streckenloks war bisher keine ETCS Ausrüstung geplant. Die Entscheidung, ob und welche Fahrzeuge zukünftig auszustatten wären, soll im Projekt „ETCS Strategie 2025+“ getroffen werden.

**Tabelle 20: ETCS Umbau bei Triebwagen und Steuerwagen**

Baureihe	Fahrzeugtyp	Stückzahl	ETCS Ausrüstung	ETCS-Ausrüstung
			Dezember 2014 (Ist-Stand)	Dezember 2019 (Soll-geplant)
			Anzahl	
4011	Elektro-Triebwagen	3	3	3
4744/4746	Elektro-Triebwagen <sup>1</sup>	101	0	36
8090	Steuerwagen	51	51	60
<b>Summe</b>		<b>155</b>	<b>54</b>	<b>99</b>

<sup>1</sup> Desiro ML (Cityjet) abhängig von der weiteren Migrationsstrategie gemäß aktuellem Strategieprojekt 2025+ bis zu 101 Stk.; im Falle der Ziehung von Optionen für den Betrieb in Tirol und Vorarlberg bis zu 74 zusätzliche Garnituren mit ETCS

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Die Steuerwagen der Railjet- (Baureihe 8090) und ICE Garnituren (Baureihe 4011) waren vollständig mit ETCS ausgestattet. Bei den Triebwagen war eine Ausrüstung je nach Bedarf (ETCS Strategie 2025+) geplant. Die Neubaufahrzeuge Desiro ML (Cityjet) wurden technisch auf den Einbau von ETCS vorbereitet.

## Europäische Zugsicherung

**Tabelle 21: ETCS Umbau bei Baudienstfahrzeugen**

Baureihe	Fahrzeugtyp	Stückzahl	ETCS Ausrüstung	ETCS-Ausrüstung
			Dezember 2014 (Ist-Stand)	Dezember 2019 (Soll-geplant)
			Anzahl	
X552	Baudienstfahrzeug	42	4	4
X630	Baudienstfahrzeug	41	7	7
X956.2	Baudienstfahrzeug	5	5	5
<b>Summe</b>		<b>88</b>	<b>16</b>	<b>16</b>

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Bei den Baudienstfahrzeugen waren 16 Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet, um die in Betrieb befindlichen Strecken bedienen zu können.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung betrieb die ÖBB-Unternehmensgruppe folgende Strecken mit ETCS bzw. plant folgende Ausbauten:

**Tabelle 22: Streckenausrüstung mit ETCS „Donauachse“**

Donauachse	ETCS	km	Inbetriebnahme
Heygeshalom – Wien Hauptbahnhof	Level 1	70	außer Betrieb upgrade erforderlich
Wien – Abzweigung Hadersdorf-Weidlingau (Lainzertunnel)	Level 2	10	in Betrieb
Abzweigung Hadersdorf-Weidlingau – Tullnerfeld – St. Pölten	Level 2	50	in Betrieb
Güterzugumfahrung St. Pölten	Level 2	25	Fahrplan 2017
Linz – Wels	Level 2	25	Fahrplan 2025
Attnang-Puchheim – Salzburg Vöcklabruck – Straßwalchen Straßwalchen – Seekirchen am Wallersee	Level 1	75	in Betrieb
Wels – Passau	Level 1	80	in Betrieb

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

**Tabelle 23: Streckenausrüstung mit ETCS „Brennerachse“**

Brennerachse	ETCS	km	Inbetriebnahme
Kufstein – Umfahrung Innsbruck – Brenner	Level 2	108	in Betrieb
Kundl/Radfeld – Baumkirchen	Level 2	40	in Betrieb

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Tabelle 24: Streckenausrüstung mit ETCS „Pontebbanaachse“

Pontebbanaachse	ETCS	km	Inbetriebnahme
Bernhardsthal – Wien Hauptbahnhof	Level 2	87	in Betrieb
Pottendorferlinie Wien – Wampersdorf	Level 2	30	Fahrplan 2023
Semmeringbasistunnel	Level 2	30	Fahrplan 2024
Werndorf – Klagenfurt (Koralmtunnel)	Level 2	130	Fahrplan 2023

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Vordringlich wurden bisher die Neubaustrecken mit ETCS ausgestattet, da die EU-Vorgabe – Neubaustrecken mit ETCS auszustatten – zu erfüllen war. Mit 2014 waren somit einzelne Strecken mit ETCS ausgestattet. Eine Ausstattung ganzer Regionen mit ETCS war vorerst nicht geplant. Daher war Rollmaterial, das ETCS Strecken zu befahren hatte, mit zwei Systemen auszustatten.

Der RH hatte bereits 2009 der ÖBB-Unternehmensgruppe empfohlen (siehe Bericht des RH, Reihe Bund 2009/12, „Harmonisierung der Zugsicherung“, TZ 14), den Zeitplan für die Umstellung auf ETCS-fähige Fahrzeuge eng an jenen für die Infrastruktur-Umstellung zu koppeln.

- 42.2 Der RH sah in der gemeinsamen Abstimmung der Umsetzung von ETCS zwischen Infrastruktur und Rollmaterial mittelfristig Synergien. Er verwies darauf, dass der Parallelbetrieb des Zugsicherungssystems ETCS und der Zugbeeinflussungssysteme (PZB und LZB) zu Mehrkosten für Wartung und Betrieb bei Rollmaterial und Infrastruktur führte.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die Umsetzung von ETCS in den Bereichen Infrastruktur und Rollmaterial aufeinander abzustimmen, um Synergien zu nutzen. Vordringlich wären Umsetzungskorridore und -regionen zu definieren und ausreichendes Rollmaterial mit ETCS auszustatten, um den Parallelbetrieb von Zugsicherungs- und Zugbeeinflussungssystemen so kurz wie möglich zu gestalten.

- 42.3 Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe teile sie die Aussage des RH grundsätzlich. Allerdings sei ein mehrjähriger Parallelbetrieb bei der Einführung eines neuen Systems unvermeidbar, um einerseits die Sicherheit im Betrieb und um andererseits eine generelle Kompatibilität und somit Einsatzflexibilität zu gewährleisten. Insofern sei lediglich der Zeitraum des Parallelbetriebs beeinflussbar. Im Hinblick auf den internationalen Einsatz der Fahrzeuge in Deutschland müsse auch die ETCS-Migrationsstrategie der Deutschen Bahn AG berücksichtigt werden. Selbst bei einer anderen Strategie der ÖBB wäre eine langfristige Doppelausrüstung der Fahrzeuge aufgrund der langsamen

## Europäische Zugsicherung

und schrittweisen Umsetzung durch die Deutsche Bahn AG unvermeidbar. Weiters sei die Aussage des RH irreführend und suggeriere einen Fehler in der Planung.

**42.4** Der RH stellte gegenüber der ÖBB-Unternehmensgruppe klar, dass er keine Planungsfehler kritisiert hatte, weswegen die in der Stellungnahme relevierte Irreführung und Suggestion durch den RH ins Leere geht und nachdrücklich zurückgewiesen wird. Gerade durch eine Abstimmung der Umsetzung von ETCS zwischen Infrastruktur und Rollmaterial sollten allfällige künftige Fehler in der Planung vermieden werden.

### Förderung ETCS

**43.1** (1) In den Jahren 2009 bis 2013 erhielt die ÖBB-Unternehmensgruppe Förderungen für den Einbau von Geräten des Zugsicherungssystems ETCS aufgrund der EU-Förderungen für transeuropäische Verkehrskorridore<sup>83</sup> sowie durch das BMVIT.

**Tabelle 25: Förderung an ÖBB-Unternehmensgruppe für Einbau ETCS**

Fördergeber	geförderte Triebfahrzeuge	bewilligte Förderung maximal	bis Ende 2013 ausgezahlte Förderung
	Anzahl	in Mio. EUR	
EU	122	9,11	4,57
BMVIT	317	33,78	16,50
Gesamtförderung	439	42,89 <sup>1</sup>	21,07
<b>Gesamtkosten der ÖBB-Unternehmensgruppe für Einbau ETCS</b>		<b>93,47</b>	

<sup>1</sup> Bewilligte maximale Förderung, endgültige Beträge abhängig von den gemäß Abschlussrechnungen anerkannten Kosten. Nur für die EU-Förderung Korridor „E“ (7,2 Mio. EUR der EU-Förderung) lag die Abschlussrechnung zur Zeit der Gebärungsüberprüfung bereits vor und wurde die gegenüber der Bewilligung um 45.000 EUR reduzierte Förderung berücksichtigt.

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

Wie die Tabelle zeigt, wurden rd. 45 % der für die ÖBB-Unternehmensgruppe entstandenen Kosten für den Einbau des Zugsicherungssystems von der öffentlichen Hand (EU 9,11 Mio. EUR und Bund 33,78 Mio. EUR) zur Vergütung bewilligt.

Die Zwischenzahlungen erfolgten auf Basis eines von einem Wirtschaftsprüfer erstellten Überprüfungsberichts zu den fertiggestellten Einbauten.

<sup>83</sup> Transeuropäische Korridore „B“ Stockholm-Neapel und „E“ Dresden-Constanza

Gemäß zur Zeit der Förderung gültigen Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), deren subsidiäre Gültigkeit auch ausdrücklich in den Sonderrichtlinien des BMVIT für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS – Level 2 (Art. 1 Abs. 3) festgelegt waren, durften grundsätzlich nur jene Kosten gefördert werden, die nach Einlangen des Förderungsansuchens entstanden sind.

Mehrere der die Grundlage der aus nationalen Mitteln geleisteten Zwischenzahlung durch das BMVIT bildenden Rechnungen im Gesamtwert von etwa 10 Mio. EUR waren mit einem vor dem Förderantrag liegenden Datum versehen und nach Auskunft der ÖBB-Unternehmensgruppe vom BMVIT anerkannt worden. Das BMVIT stellte hiezu fest, dass der Einbau des ETCS in allen Fällen innerhalb des ordnungsgemäßen Zeitrahmens lag und die Sonderrichtlinie seiner Auffassung nach auf den Zeitpunkt des Einbaus abstelle.

- 43.2** Nach Ansicht des RH schlossen die Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln die Förderung von Kosten, die vor Einlangen des Förderungsansuchens entstanden sind, ausdrücklich aus. Der RH sah in der Sonderrichtlinie des BMVIT keine davon abweichende Regelung. Er verwies daher kritisch auf das Risiko, entgegen den Förderungsrichtlinien vor dem Förderungsantrag datierte Rechnungen anzuerkennen und damit gegebenenfalls eine nach den EU-Regeln unerlaubte Beihilfe zu gewähren.

Der RH empfahl dem BMVIT, die seitens der ÖBB-Unternehmensgruppe vorgelegten Rechnungen betreffend die Förderung des Einbaus von ETCS auf ihre Vereinbarkeit mit den Förderungsregeln, insbesondere mit den Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln, zu prüfen.

- 43.3** *Das BMVIT wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Allgemeinen Rahmenrichtlinien nur subsidiär gelten würden und in diesem Fall nicht zur Anwendung kämen. Andernfalls würden die Zielsetzungen des Förderprogramms ETCS und die darin enthaltenen Zeiträume für die Einreichung von Anträgen konterkariert.*

- 43.4** Der RH entgegnete, dass die Allgemeinen Rahmenrichtlinien nur Ausnahmen bei sondergesetzlich geregelten Förderungen zulassen, was bei der ETCS-Förderung nicht der Fall war. Die ETCS-Förderung war vielmehr durch eine Sonderrichtlinie des BMVIT gemäß § 40 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien geregelt. Wenn auch die Sonderrichtlinie erwähnt, dass „Serienfahrzeuge ab 1. Juli 2011 und Prototypen ab

## Europäische Zugsicherung

1. Jänner 2011 mit ETCS – Level 2 ausgerüstet werden“ und „das Förderprogramm ETCS – Level 2 vom 21. September 2011 bis einschließlich 31. Dezember 2014 läuft“, so widerspricht die Einreichung von vor dem Einreichen des Förderansuchens (Dezember 2011) liegenden Rechnungen dennoch der grundsätzlichen Regelung des § 15 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien.

- 44.1** Die Europäische Kommission bezuschusste ab 2009 die „Streckenseitige Ausrüstung entlang des ERTMS<sup>84</sup>-Korridors E“ mit 50 % der Kosten der ETCS-Streckenausrüstung. Der ERTMS Korridor E umfasste in Österreich Teilprojekte der Ostbahn (Wien – Heygshalom) und der Nordbahnstrecke (Wien – Bernhardsthal). Dazu stellte das BMVIT Anträge an die Europäische Kommission. Ursprünglich wurden der Europäischen Kommission die Ausrüstung der Nordbahnstrecke mit ETCS L1 und ein Upgrade der Ostbahnstrecke von ETCS L1 Baseline 2.2.2 auf Baseline 2.3.0.d gemeldet. Aufgrund technischer Weiterentwicklungen wurde von der ÖBB-Unternehmensgruppe beschlossen, auf der Nordbahnstrecke ETCS L2 umzusetzen und ein Upgrade der Ostbahnstrecke auf ETCS L1 Baseline 2.3.0.d vorerst nicht durchzuführen. Die geänderte Ausstattung auf der Nordbahnstrecke und das entfallene Upgrade auf der Ostbahnstrecke wurden bis August 2014 der EU-Kommission nicht gemeldet.
- 44.2** Der RH wertete die Änderungen in der Umsetzung des Zugsicherungssystems ETCS auf der Nordbahn und den Entfall des Upgrades der Ostbahn aufgrund des technischen Fortschritts als nachvollziehbar. Er sah jedoch die bis zum Ende der Erhebungen an Ort und Stelle nicht erfolgte Meldung an die Europäische Kommission kritisch.

Er empfahl dem BMVIT, im Rahmen der vorgesehenen Berichterstattung an die Europäische Kommission die beschlossenen Änderungen in der ETCS Umsetzung für die Nord- und Ostbahn zu kommunizieren und die Bezuschussung neu zu verhandeln.

<sup>84</sup> European Rail Traffic Management System, das geplante europaweit einheitliche Betriebsführungskonzept für Eisenbahnen, wovon ETCS einen Teilbereich darstellt.

## Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich

### Umwelteffekte des Triebfahrzeugeinsatzes

Umweltstrategie der ÖBB-Unternehmensgruppe

**45.1** Die Corporate Social Responsibility (CSR) Strategie wurde gemeinsam von allen Unternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe erarbeitet und im April 2012<sup>85</sup> vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschlossen. Diese CSR Strategie wurde im Rahmen der Konzernstrategie 2015 (FIT 2015) erstellt. Sie bestand aus den fünf Handlungsfeldern:

- Kunden,
- Mitarbeiter,
- Wirtschaft,
- Umwelt und
- Gesellschaft.

Das Handlungsfeld Umwelt beinhaltet die Verringerung und Vermeidung von Umweltbelastungen mit den Themenfeldern:

- Klimaschutz und Energiemanagement,
- Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe, usw.),
- Naturschutz und Biodiversität,
- Abfall und
- Ressourcen.

Zu den einzelnen Themenfeldern gab es Handlungsrichtlinien (z.B. „Klimafreundlichkeit der ÖBB-Unternehmensgruppe ausbauen“ oder „Energie effizient einsetzen“). Die ÖBB-Holding AG erstellte im überprüften Zeitraum alle zwei Jahre<sup>86</sup> einen Nachhaltigkeitsbericht, welcher auch Umweltthemen enthielt. Dafür zuständig war ein von der ÖBB-Holding AG eingesetzter CSR-Konzernkoordinator, der auch Projekte zu Umweltthemen innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe initiierte. Das Projekt mit dem höchsten Einsparungspotenzial und Wirkungsgrad war das Energiesparprojekt der ÖBB-Unternehmensgruppe.

<sup>85</sup> 12. Sitzung des Vorstandes der ÖBB-Holding AG vom 16. April 2012, Top 5.3

<sup>86</sup> 2008, 2010 und 2012

## Umwelteffekte des Triebfahrzeugeinsatzes

**45.2** Der RH anerkannte, dass die CSR Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe Themenfelder betreffend Umwelt enthielt, zumal diese für die Disposition und Beschaffung von Triebfahrzeugen relevante Handlungsrichtlinien vermittelte.

CO<sub>2</sub> und  
Feinstaubemissionen

**46.1** Mit 21,8 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent war der Verkehrssektor im Jahr 2011 der zweitgrößte Verursacher<sup>87</sup> von Treibhausgas-Emissionen in Österreich. Die Emissionen nahmen im Vergleich zum Jahr 2010 um rd. 3,1 % bzw. 0,7 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent ab. Hauptemittent war der Straßenverkehr, der rd. 96,9 % der Treibhausgas-Emissionen des gesamten Verkehrssektors verursachte. Die restlichen 3,1 % der gesamten Treibhausgas-Emissionen verteilten sich auf Bahn-, Schiff- und nationalen Flugverkehr.

Die ÖBB-Personenverkehr AG verursachte auf der Schiene je Personenkilometer rd. 12-mal<sup>88</sup> weniger CO<sub>2</sub> als ein Personenkraftwagen und rd. 15-mal weniger CO<sub>2</sub> als ein Flugzeug. Die Rail Cargo Austria AG verursachte auf der Schiene je Tonnenkilometer rd. 18-mal<sup>89</sup> weniger CO<sub>2</sub> als ein Lastkraftwagen. Der Traktionsstrom für Triebfahrzeuge ab Unterwerk sank im überprüften Zeitraum um rd. 5,8 %. In der folgenden Tabelle sind Umweltkennzahlen der ÖBB-Unternehmensgruppe für den überprüften Zeitraum dargestellt:

**Tabelle 26: Umweltkennzahlen der ÖBB-Unternehmensgruppe**

	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
	Emissionen in Tonnen					in %
CO <sub>2</sub>	411.701	407.934	384.582	368.983	355.552	- 13,6
CH <sub>4</sub>	496	515	520	513	495	- 0,2
N <sub>2</sub> O	25	25	23	22	22	- 12,0
	in GWh					in %
Traktionsstrom ab Unterwerk für Trieb- fahrzeuge <sup>1</sup>	1.659	1.738	1.651	1.567	1.563	- 5,8

CO<sub>2</sub> = Kohlenstoffdioxid, CH<sub>4</sub> = Methan, N<sub>2</sub>O = Distickstoffmonoxid

<sup>1</sup> Traktionsstrom für Triebfahrzeuge der ÖBB-Unternehmensgruppe (Loks und Triebwagen) ab Unterwerk

Quellen: ÖBB-Holding AG und ÖBB-Produktion GmbH; Darstellung RH

<sup>87</sup> größter Verursacher war der Sektor Industrie und produzierendes Gewerbe

<sup>88</sup> Berechnungen durch das Umweltbundesamt 2012

<sup>89</sup> Berechnungen durch das Umweltbundesamt 2013

- 46.2 Der RH stellte fest, dass im überprüften Zeitraum sowohl die Emissionen der dargestellten Schadstoffe als auch der Verbrauch von Traktionsstrom für Triebfahrzeuge sanken.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, weitere Maßnahmen zur Senkung der Emissionen und des Traktionsstromverbrauches umzusetzen.

Energiesparprojekt in der ÖBB-Unternehmensgruppe

- 47.1 (1) Die ÖBB-Infrastruktur AG erhielt im Dezember 2010 den Auftrag, alle laufenden und geplanten Energiesparmaßnahmen der ÖBB-Unternehmensgruppe zu erheben, Energiesparpotenziale aufzuzeigen sowie ein Umsetzungskonzept für die Reduktion des spezifischen Energiebedarfs in der ÖBB-Unternehmensgruppe vorzulegen. An der Voruntersuchung waren alle relevanten Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe und auch die ÖBB-Holding AG beteiligt. Geplante Maßnahmen waren:

- Optimierung der energiesparenden Fahrweise von Zügen,
- Senken des spezifischen Durchschnittsverbrauchs der ÖBB-Schienenfahrzeuge, der ÖBB-Postbusflotte und der ÖBB-Kfz-Flotte,
- Etablierung eines ÖBB-weiten betrieblichen Energiemanagements,
- Energie-Bewusstseinsbildung für alle ÖBB-MitarbeiterInnen und
- Definition von energie- und klimarelevanten Kennzahlen.

Wesentlicher Eckpunkt für das Projekt war auch, dass es im Bahn- und Busverkehr durch die Energiesparmaßnahmen weder zur Gefährdung von Pünktlichkeit noch Sicherheit kommen durfte. Als Ziel war zu Projektbeginn festgelegt worden, im Jahr 2014 Einsparungen in Höhe von 20 Mio. EUR zu erreichen.

(2) Die Maßnahme mit dem höchsten Einsparungspotenzial war die energiesparende Fahrweise von Zügen. Der Triebfahrzeugführer bekam auf einem Bildschirm zwei Geschwindigkeiten angezeigt, einerseits die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Abschnitt und andererseits die für ein energieschonendes Fahren optimale Geschwindigkeit, mit welcher der Fahrplan noch eingehalten wird. Das Ziel, im Jahr 2014 insgesamt 20 Mio. EUR einzusparen, konnte aufgrund der Änderung folgender Rahmenbedingungen nicht vollständig erreicht werden:

## Umwelteffekte des Triebfahrzeugeinsatzes

- Rückgang der für das Energiesparen disponiblen Betriebsleistung von ÖBB–Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG gegenüber dem ursprünglichen Projektplan und
- Wegfall der Railjet–Betriebsleistungen auf den Neubaustrecken für die Geschwindigkeits–Optimierung wegen der Einschränkungen von ETCS<sup>90</sup>, aufgrund welcher nur mit der vorgegebenen Geschwindigkeit gefahren werden darf.

Das Projektziel wurde daher im April 2013 um 1,76 Mio. EUR gesenkt und betrug 18,24 Mio. EUR für das Jahr 2014.

Laut einem Schreiben der ÖBB–Infrastruktur AG vom Oktober 2014 werde in Absprache mit dem BMVIT geplant, die ETCS<sup>91</sup> Vorschriften so anzupassen, dass sie in Zukunft keinen Hindernisgrund für ein energiesparendes Fahren mehr darstellen. Darüber hinaus wurde mit den Systemherstellern geprüft, ob und wie das System oder Systemteile zur Unterstützung der energiesparenden Fahrweise verwendet werden können.

- 47.2** Der RH anerkannte die Bemühungen der ÖBB–Unternehmensgruppe, durch das Projekt Energiesparen Einsparungen zu lukrieren.

Der RH empfahl dem BMVIT, mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen für die energiesparende Fahrweise von Zügen zu verbessern, darauf hinzuwirken, auch auf ETCS–Strecken ein energiesparendes Fahren zu ermöglichen, sofern dies in Einklang mit den interoperablen Vorschriften der Europäischen Union zu ETCS steht. Der RH empfahl der ÖBB–Infrastruktur AG, ihre Bemühungen betreffend das energiesparende Fahren – auch im Fall geänderter Rahmenbedingungen – im Sinne der Nachhaltigkeit fortzuführen.

- 47.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB–Unternehmensgruppe sei das bis Ende 2014 anberaumte Energiesparprojekt bis 31. Dezember 2015 verlängert worden. Ab dem Jahr 2016 werde das Projekt Energiesparen 2.0 nachfolgen, um die aktuellen Erkenntnisse zur weiteren Steigerung der Energieeffizienz in die Praxis umzusetzen.*

<sup>90</sup> Auf Strecken mit ETCS ist aufgrund von bestehenden Vorschriften die Wahlmöglichkeit zwischen zwei Geschwindigkeiten nicht möglich. Es ist laut Vorschrift mit der maximal zulässigen vorgegebenen Geschwindigkeit zu fahren.

<sup>91</sup> Vorschriften Zusatzbestimmungen zur Signal– und zur Betriebsvorschrift (ZSB 12) und Fahrplanbehelfe und Zugbildepläne (DB 639)

Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen auf elektrifizierten Strecken

**48.1** Die ÖBB-Personenverkehr AG setzte im überprüften Zeitraum Dieseltriebfahrzeuge auch auf elektrifizierten Strecken ein. Die wesentlichen Gründe dafür waren:

- Direktverbindungen<sup>92</sup> über elektrifizierte und nicht elektrifizierte Strecken, um ein Umsteigen für die Fahrgäste zu vermeiden und um keine Halte für einen Lokwechsel (mindestens zehn Minuten) vornehmen zu müssen,
- Einsatz kleinerer Dieseltriebwagen aufgrund geringer Nachfrage statt größerer elektrischer Triebwagen und
- umlaufbedingter Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen, z.B. um diese regelmäßig zu ihren Wartungsstandorten zu bringen.

In der folgenden Tabelle sind Fahrten von Dieseltriebfahrzeugen unter Fahrdrabt und ohne Fahrdrabt dargestellt:

**Tabelle 27: Diesel-Triebfahrzeuge unter bzw. ohne Fahrdrabt**

Personen-Nahverkehr	2010	2011	2012	2013	Prognose 2014	Veränderung 2010 bis 2013
	anzurechnende Mio. Zug-km					in %
Diesel-Triebfahrzeuge unter Fahrdrabt	3,62	4,12	2,65	3,06	2,32	- 15,5
Diesel-Triebfahrzeuge ohne Fahrdrabt	11,90	10,89	11,38	11,55	11,53	- 2,9
elektrisch	57,53	56,99	57,47	59,60	57,02	3,6

Quellen: ÖBB-Personenverkehr AG; Darstellung RH

Der elektrisch betriebene Bahnverkehr hatte gegenüber dem dieselbetriebenen den Vorteil, dass weniger Lärmmissionen anfielen und dass Bremsenergie rekuperiert werden konnte (TZ 49). Aus ökologischer Sicht war das Fahren mit elektrischen Triebfahrzeugen zu bevorzugen, weil die Schadstoffmissionen wesentlich geringer waren, speziell auch unter dem Gesichtspunkt, dass rd. 90 % des von der ÖBB-Unternehmensgruppe eingesetzten Traktionsstroms aus Wasserkraftwerken gewonnen wurde.

<sup>92</sup> z.B. auf der Strecke von Wiener Neustadt nach Wien Meidling, um Züge, die bis Wiener Neustadt auf einer nicht elektrifizierten Strecke und nach Wien Meidling weiter fahren, nicht umspannen zu müssen.

## Umwelteffekte des Triebfahrzeugeinsatzes

Die ÖBB-Unternehmensgruppe plante, in den nächsten Jahren im Rahmen des ÖBB-Infrastruktur-Rahmenplanes drei zusätzliche Strecken<sup>93</sup> zu elektrifizieren.

- 48.2** Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die Planung hinsichtlich der Elektrifizierung neuer Strecken unter Einbeziehung von Kosten-Nutzen-Analysen einschließlich ökologischer Erwägungen und einer Priorisierung voranzutreiben.

### Rückspeisung von Energie bei Bremsvorgängen

- 49.1** Von den im überprüften Zeitraum im Einsatz befindlichen Triebfahrzeugen der ÖBB-Unternehmensgruppe verfügten die Taurus-Flotte der ÖBB-Produktion GmbH und die Talent Triebwagen der ÖBB-Personenverkehr AG über eine Energierückgewinnung (Rekuperation). Bei dieser Technik wird durch Bremsvorgänge gewonnene Energie wieder ins Stromnetz eingespeist.

Bei den Taurus Loks werden ca. 15 % bis 20 % der beim verzögerungsfreien Fahren aufgenommenen Energie beim Bremsen in das Stromnetz zurückgespeist. Ein Talent Triebwagen liefert derart bis zu 25 % der aufgenommenen Energie wieder zurück ins ÖBB-Stromnetz (Traktionsstrom). Auch bei den im Jänner 2013 von der ÖBB-Personenverkehr AG bestellten Desiro ML Triebwagen ist die Rekuperationstechnik vorgesehen.

- 49.2** Der RH erachtete die Bemühungen der ÖBB-Unternehmensgruppe, durch Energierückgewinnung bei Bremsvorgängen von Triebfahrzeugen Energieeinsparungspotenziale zu heben, für positiv.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die Energierückgewinnung weiterhin bei allen neu zu beschaffenden Triebfahrzeugen – nach Maßgabe ökologischer und wirtschaftlicher Kalküle – in Betracht zu ziehen.

### Resumée zu Triebfahrzeugbeschaffungen

- 50** (1) Das Fehlen einer abgestimmten Strategiekaskade zwischen der Konzernstrategie der ÖBB-Unternehmensgruppe und den Teilstrategien der operativ tätigen Teilgesellschaften führte hinsichtlich der Beschaffung von Triebfahrzeugen in den Jahren 2009 bis 2013 zu strategischen Unsicherheiten. Mit März 2014 leitete die ÖBB-Holding AG mit dem Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ einen konzernweiten Abstimmprozess zu Triebfahrzeugbeschaffungen ein (siehe TZ 3, 4, 16).

<sup>93</sup> Wiener Neustadt-Mattersburg-Sopron, Wien Hirschstetten-Marchegg-Devinská Nová Ves, Krems-Herzogenburg

### Lokflotte

(2) Die von der ÖBB-Produktion GmbH (vormals ÖBB-Traktion GmbH) in den Jahren 2007 bis 2009 erstellten Fahrzeugstrategien gelangten infolge der erwähnten strategischen Unsicherheiten und der Wirtschaftskrise nicht zur Umsetzung, so dass im überprüften Zeitraum (2009 bis Mitte 2014) keine Lokbeschaffungen erfolgten, wenngleich eine Reihe von Loks bereits ihre wirtschaftlich bzw. technisch zweckmäßige Nutzungsdauer erreicht hatten (siehe TZ 6, 7 sowie 14 bis 16).

### Nah- und Regionalverkehrsflotte

(3) Bei der Flottenerneuerung im Nah- und Regionalverkehr zeigte sich eine hohe Planungsabhängigkeit der ÖBB-Personenverkehr AG von Einnahmen aus Verkehrsdienstverträgen mit Bund und Ländern. Dies galt insbesondere für den Zeitpunkt und den Umfang konkreter Triebfahrzeugbeschaffungen. So mussten die im Mai 2008 gestarteten Bemühungen um eine Ersatzbeschaffung für Nah- und Regionalverkehrstriebwagen in Österreich mangels Sicherstellung der Investitionsmittel im Zeitraum März 2009 bis August 2011 ausgesetzt werden (siehe TZ 18).

(4) Für den RH war nicht nachvollziehbar, ob bei der Beschaffung von Nah- und Regionalverkehrstriebwagen tatsächlich die wirtschaftlich günstigste Variante zur Anwendung gelangte, weil insbesondere keine Überlegungen dokumentiert waren, ob ein Abruf aus einer vorhandenen Rahmenvereinbarung, die den Bezug von bis zu 200 Fahrzeugen mit einer für den Einsatz in Deutschland vorgesehenen Konfiguration ermöglichte, oder eine Neuausschreibung von E-Triebwagen für den Nah- und Regionalverkehr in Österreich wirtschaftlicher gewesen wäre (siehe TZ 21).

### Fernverkehrsflotte

(5) Im Fernverkehr konnte die ÖBB-Personenverkehr AG zwar eigenständiger agieren, war dabei jedoch von den konzernalen Finanzierungsmöglichkeiten abhängig. In den Jahren 2006 und 2007 bestellte die ÖBB-Personenverkehr AG zwecks Verjüngung der Fernverkehrsflotte insgesamt 67 Railjet-Garnituren (51 davon im überprüften Zeitraum geliefert; siehe TZ 23, 28 und Tabelle 30). Infolge fehlender finanzieller Bedeckung musste eine im Jahr 2007 gezogene Lieferoption über 16 Railjet-Garnituren zwei Jahre später storniert werden (siehe TZ 26). Eine adäquate vertragliche Regelung für die Verzinsung der



## Resumée zu Triebfahrzeugbeschaffungen

geleisteten und schließlich rückgeforderten Anzahlung unterblieb (siehe TZ 26). Infolge verbesserter Finanzierungsmöglichkeiten im Jahr 2014 bestellte die ÖBB-Personenverkehr AG schließlich neun Railjet-Garnituren für den grenzüberschreitenden Einsatz in Italien, wobei zur Zeit der Gebarungsüberprüfung die notwendige Zulassung noch nicht erteilt war (siehe TZ 28).

## Schlussempfehlungen

51 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

### BMVIT

(1) Das BMVIT sollte auf die Trennung seiner Funktionen – einerseits als Eigentümer und andererseits als Auftraggeber der ÖBB-Unternehmensgruppe – achten, um die Konformität mit den Wettbewerbsregeln der EU zu wahren. In diesem Zusammenhang wäre auf die rechtmäßige und ordnungsgemäße Abwicklung von Beschaffungsvorgängen im Bereich der Triebfahrzeuge einerseits und von Verkehrsdienstverträgen andererseits zu achten, um bereits den Anschein einer eventuell unzulässigen staatlichen (Mit-)Finanzierung von Triebfahrzeugen zu vermeiden. (TZ 36)

(2) Es wäre darauf hinzuwirken, dass hinsichtlich der Höhe der Abgeltungsbeträge der Länder für den Einsatz von verbessertem Rollmaterial einheitliche, transparente sowie im Einklang mit EU-Vorgaben stehende Kriterien zur Anwendung gelangen. (TZ 37)

(3) Bei der Europäischen Kommission wäre – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht sichergestellten „Italienfähigkeit“ des Railjets – auf ein europaweites Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge hinzuwirken. (TZ 28, 39)

(4) Bei der Europäischen Kommission wäre auf die Ab- und Aufwärtskompatibilität von ETCS-Systemen hinzuwirken. (TZ 39)

(5) Die Vorlage der ETCS Strategie wäre neuerlich zu urgieren, um die durch das BMVIT erwarteten Vorteile zu generieren. (TZ 40)

(6) Die seitens der ÖBB-Unternehmensgruppe vorgelegten Rechnungen betreffend die Förderung des Einbaus von ETCS wären auf ihre Vereinbarkeit mit den Förderungsregeln, insbesondere mit den Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln, zu prüfen. (TZ 43)

(7) Im Rahmen der vorgesehenen Berichterstattung an die Europäische Kommission wären die beschlossenen Änderungen in der ETCS Umsetzung für die Nord- und Ostbahn zu kommunizieren und die Bezuschussung neu zu verhandeln. (TZ 44)

## Schlussempfehlungen

### ÖBB-Unternehmensgruppe

(8) Es wäre mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen für die energiesparende Fahrweise von Zügen zu verbessern, darauf hinzuwirken, auch auf ETCS-Strecken ein energiesparendes Fahren zu ermöglichen, sofern dies in Einklang mit den interoperablen Vorschriften der Europäischen Union zu ETCS steht. (TZ 47)

(9) Um die Anzahl notwendiger Schnittstellen und vertraglicher Zuordnungsregelungen zu reduzieren, wäre ehestmöglich eine Bereinigung bzw. Straffung der anlagenmäßigen Zuordnung von Triebfahrzeugen zu veranlassen. (TZ 2)

(10) Bei wesentlichen und erfolgskritischen Teilbereichen wie Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen wäre eine konzernweit abgestimmte Strategiekaskade zwischen Konzernstrategie und den Teilstrategien der operativ tätigen Teilgesellschaften zu verwirklichen, indem etwa Festlegungen in den Teilstrategien mit den übergeordneten Zielsetzungen in der Konzernstrategie verknüpft werden. (TZ 3)

(11) In Anwendung der „Konzernrichtlinie Strategie“ wäre einmal jährlich eine Gesamtliste der Konzernprojekte – einschließlich jener für die Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen relevanten Projekte – vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschließen zu lassen, um die Nachvollziehbarkeit und Nachhaltigkeit der Gesamtsteuerung sicherzustellen. Überdies wären künftig alle Konzernprojekte hinsichtlich

- der Vollständigkeit der Projektdokumentation,
- Soll-Ist-Vergleichen der Projektkosten und des Projektfortschritts,
- der inhaltlichen Verknüpfung mit Projektinitiativen auf Ebene der operativ tätigen Teilgesellschaften sowie
- der Erfüllung der angestrebten Projektziele

zu überwachen. (TZ 4)

(12) Loks, deren Einsatzfähigkeit sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus technischen Überlegungen nicht mehr zweckmäßig aufrecht zu erhalten ist, wären zu verwerten. Im Falle des Scheiterns von Verkaufsbemühungen wären nicht mehr einsatzfähige Fahrzeuge – nach Entnahme allenfalls benötigter Bauteile – einer fach-

gerechten Entsorgung zuzuführen, um etwa Umweltschäden hintanzuhalten. (TZ 6)

(13) In Übereinstimmung mit der Konzernstrategie „FIT-2015“ und den aktuellen Überlegungen zum Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ wäre der künftige Bedarf an Strecken- und Verschubloks ehestmöglich konzernweit festzulegen. Dabei wären sowohl Kosten-Nutzen-Effekte zu analysieren als auch die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen, um rechtzeitig budgetäre Vorsorgen treffen zu können. (TZ 6)

(14) Bei konzernweiter Festlegung des künftigen Bedarfs an Triebfahrzeugen wären im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ insbesondere die Auswirkungen des vermehrten Einsatzes von Triebwagen und Triebzügen auf den Lokbedarf mitzubersichtigen. (TZ 7)

(15) Der tendenziell rückläufige Verbundeffekt (wechselweiser Einsatz von Lokomotiven im Personenverkehr und im Güterverkehr) wäre bei der Bedarfsplanung von neu zu beschaffenden Triebfahrzeugen zu berücksichtigen. (TZ 8)

(16) Die Vernetzung der für die Optimierung der Umlauf- und Einsatzplanung erforderlichen Quellsysteme wäre voranzutreiben, um die Zuverlässigkeit und Qualität der Umlauf- und Einsatzplanung zu erhöhen. Anlässlich der Rückgänge der durchschnittlichen Laufleistung bei Diesel-Streckenloks wäre – etwa im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ – deren Bedarf konzernweit zu evaluieren und allenfalls die Flottengröße dieser Triebfahrzeugkategorie anzupassen. (TZ 9)

(17) Die Personaleinsatzplanung wäre dahingehend zu optimieren, dass kurzfristige Dienstplanänderungen und Überstunden auf das betrieblich bedingte Mindestmaß reduziert werden. Ebenso wäre rechtzeitig die Ausbildung einer adäquaten Anzahl an Triebfahrzeugführern einzuleiten, um einerseits Überstunden- und Änderungszuschläge weiter einzudämmen und andererseits eine ausgewogene Altersstruktur der Triebfahrzeugführer sicherzustellen. (TZ 10)

(18) Triebfahrzeugbedingte Verspätungen wären unter Anwendung geeigneter Maßnahmen wie verbesserte Vernetzung der IT-Systeme der Umlauf- und Einsatzplanung, Erhöhung der technischen Zuverlässigkeit von Triebfahrzeugen sowie Optimierung der Personaleinsatzplanung nachhaltig zu reduzieren. (TZ 11)

## Schlussempfehlungen

(19) Die mit der Umsetzung des Konzernprojekts „Neuordnung Produktion“ begonnenen Rationalisierungsschritte wären fortzusetzen, weil gerade den Teilprojekten „Optimierung Produktion der ÖBB-Technische Services GmbH“ und „Multifunktionale Abwicklung“ bei der Reduktion von Mängeln in der Umlauf- und Einsatzplanung besondere Bedeutung zukam. (TZ 12)

(20) Die von den Vorständen der Teilgesellschaften eingebrachten Vorschläge wären im jeweiligen Aufsichtsrat in eindeutiger und nachvollziehbarer Form (Genehmigung, Ablehnung, Vertagung mit verbindlicher Terminfrist) zu behandeln. (TZ 19)

(21) Die Ursache des Anstiegs bzw. der Schwankungen des Instandhaltungsaufwandes für Triebfahrzeuge wäre näher zu analysieren und durch geeignete Maßnahmen (Optimierung der Instandhaltung, Flottenerneuerung und Flottenstraffung nach Maßgabe der konzernstrategischen Zielsetzungen und der wirtschaftlichen Möglichkeiten) den steigenden Instandhaltungsaufwendungen entgegenzuwirken. (TZ 29)

(22) Bei der Entdeckung sicherheitsrelevanter Mängel wäre die Zulassungsbehörde – im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste – umgehend und proaktiv zu informieren. Ebenso wären die erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung eines betriebssicheren Zustands unverzüglich einzuleiten. (TZ 31)

(23) Die Umsetzung von ETCS in den Bereichen Infrastruktur und Rollmaterial wäre aufeinander abzustimmen, um Synergien zu nutzen. Vordringlich wären Umsetzungskorridore und -regionen zu definieren und ausreichendes Rollmaterial mit ETCS auszustatten, um den Parallelbetrieb von Zugsicherungs- und Zugbeeinflussungssystemen so kurz wie möglich zu gestalten. (TZ 42)

(24) Weitere Maßnahmen zur Senkung der Emissionen und des Traktionsstromverbrauches wären umzusetzen. (TZ 46)

(25) Die Planung hinsichtlich der Elektrifizierung neuer Strecken wäre unter Einbeziehung von Kosten-Nutzen-Analysen einschließlich ökologischer Erwägungen und einer Priorisierung voranzutreiben. (TZ 48)

(26) Die Energierückgewinnung wäre weiterhin bei allen neu zu beschaffenden Triebfahrzeugen – nach Maßgabe ökologischer und wirtschaftlicher Kalküle – in Betracht zu ziehen. (TZ 49)



Schlussempfehlungen

BMVIT

**Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich**
**ÖBB-Holding AG**

(27) Die Kontinuität einer verbindlichen Konzernstrategie wäre jederzeit und zweifelsfrei – als strategischer Rahmen für die Teilstrategien und Managemententscheidungen der Teilgesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe – sicherzustellen, um das Risiko eines strategischen Auseinanderdriftens zu minimieren. (TZ 3)

(28) Das Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ wäre zügig fortzusetzen, um ehestmöglich eine konzernweit abgestimmte Grundlage für Triebfahrzeugbeschaffungen zu gewinnen. Die Betrachtung sollte – wie geplant – neben den Streckenloks sämtliche Triebfahrzeugkategorien mit absehbarem Beschaffungsbedarf miteinschließen. Dabei wären sowohl Kosten-Nutzen-Effekte zu analysieren als auch die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen, um rechtzeitig budgetäre Vorsorgen treffen zu können. Bei der Variante eines Umbaus der Altbaureihe 1144 wären die Vor- und Nachteile (insbesondere die zusätzlichen Risiken) zu identifizieren, zu bewerten und in den Modellrechnungen mitzuberechnen. (TZ 16)

(29) Die für das Assembling verfügbaren Ressourcen wären zu prüfen und dabei die Erfüllung der Kernleistungen (Wartung, Instandhaltung) sicherzustellen. Dabei wären auch Kosten-Nutzen-Analysen anzustellen und die Vor- und Nachteile des Assembling einzubeziehen. Abweichungen von der Konzernstrategie hinsichtlich des Assembling wären zu begründen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG beschließen zu lassen oder die Konzernstrategie anzupassen. (TZ 32)

(30) Vordringlich wären die strategischen Ziele für Zugsicherungssysteme zu erarbeiten, um die Mittelfristplanung zur ETCS Umsetzung durchführen zu können. Weiters wäre das BMVIT über die Ergebnisse des Projekts „Zugsicherungs- & Betriebsführungssysteme Umsetzungsstrategie 2025+“ umgehend zu informieren. (TZ 41)

**ÖBB-Infrastruktur AG**

(31) Die Bemühungen betreffend das energiesparende Fahren wären – auch im Fall geänderter Rahmenbedingungen – im Sinne der Nachhaltigkeit fortzuführen. (TZ 48)

## Schlussempfehlungen

### ÖBB-Personenverkehr AG

(32) Bei der Bedarfsplanung der Nah- und Regionalverkehrsflotte wäre künftig zwischen dem Heimmarkt und Fahrzeugen für den internationalen Einsatz zu unterscheiden. Ebenso wären die Projekte der Bedarfsplanung und Beschaffung in Konzeption und Durchführung klar abzugrenzen, um Mehrkosten und Verzögerungen zu vermeiden. Aufbauend auf die Planungsannahmen, die aktuellen Marktentwicklungen und die Finanzierungsmöglichkeiten wären die Maßnahmen zu allenfalls erforderlichen Fahrzeugbeschaffungen konzernweit abzustimmen. (TZ 18)

(33) Ein allfälliger – vor allem mit der geplanten Aufstockung der Railjet-Flotte einhergehender – Mehrbedarf an Loks wäre zu evaluieren und in Abstimmung mit der ÖBB-Holding AG im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ zu berücksichtigen. (TZ 20)

(34) Die Bedarfsermittlung wäre künftig getrennt von etwaigen Abrufverhandlungen durchzuführen, um die wirtschaftlich günstigste Beschaffung sicherzustellen. Weiters wäre vor Beginn von Abrufverhandlungen die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit zu prüfen und die rechtliche Zulässigkeit eines Abrufs abzuklären. (TZ 21)

(35) Künftig wären die Planungsprozesse bei Beschaffungen rechtzeitig abzuschließen, um nachträgliche Bestelländerungen und damit verbundene Mehrkosten zu vermeiden. (TZ 22)

(36) Bei der Vereinbarung eines Rücktrittsrechts wäre künftig die Rückabwicklung einer geleisteten Anzahlung zu regeln und dabei eine adäquate Verzinsung vertraglich sicherzustellen. (TZ 26)

(37) Angesichts eines Investitionsvolumens von 618,7 Mio. EUR wäre eine Evaluierung für die Beschaffung der 51 Railjet-Garnituren durchzuführen. (TZ 27)

### Rail Cargo Austria AG

(38) In Abstimmung mit der ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Personenverkehr AG wäre (etwa im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“) der im Güterverkehr erforderliche Bedarf an Strecken- und Verschubloks ehestmöglich festzustellen und eine den wirtschaftlichen Gegebenheiten und den erwarteten Markterfordernissen angepasste Lok-Einsatzstrategie für den Güterverkehr festzulegen. Dabei sollten einerseits die erwarteten Wechselwirkungen zwischen Güter- und Personenverkehr als auch neue technische Entwicklungen (z.B. „Last-Mile-Funktion“) mitberücksichtigt werden. (TZ 15)

**ÖBB-Produktion GmbH**

(39) Der künftige Lokbedarf wäre im Einvernehmen mit der ÖBB-Holding AG konzernweit abzustimmen. Überdies wäre – unter Bedachtnahme auf konzernstrategische Zielsetzungen – ehestmöglich eine (nach Baureihen gegliederte) Lokstrategie auf Basis der Leistungsanforderungen der Muttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG zu entwickeln und zumindest einmal jährlich an die Veränderungen des Marktes bzw. der Kundenanforderungen anzupassen. (TZ 14)

**ÖBB-Technische Services GmbH**

(40) Die Bemühungen zur Erhöhung der Flottenverfügbarkeit wären fortzuführen und die Werkstattdurchlaufzeiten weiter zu verringern, etwa durch die verstärkte Verlagerung von Instandhaltungsarbeiten in Stillagezeiten. (TZ 30)

(41) Der Qualitätssicherungsprozess in der Wartung und Instandhaltung wäre zu analysieren und es wären die zur Erhöhung und Sicherung eines nachhaltigen Qualitätsniveaus notwendigen Maßnahmen zu setzen. (TZ 31)

(42) In Zukunft wären bereits bei der Kalkulation von Assembling Projekten verschiedene Variantenberechnungen (Vollkosten-, Teilkosten- bzw. Deckungsbeitragsrechnung) anzustellen und im Fall der Annahme des Auftrags ohne Vollkostendeckung zu begründen, warum dies dennoch für das Unternehmen wirtschaftlich ist. (TZ 33)

**ÖBB-Technische Services GmbH und die ÖBB-Personenverkehr AG**

(43) Angebotspreise bei Projekten zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Technische Services GmbH wären verbindlich festzulegen und allfällige Änderungen nachvollziehbar zu begründen. (TZ 34)

ANHANG

## ANHANG

**Tabellen 28 bis 32 und  
Abbildungen 6 und 7**

**Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen**

**Tabelle 28: E-Loks nach Teilgesellschaften und Baureihen**

E-Loks	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	Veränderungen 2009 bis 2013
	in Stück						in %
<b>E-Streckenloks</b>	<b>732</b>	<b>715</b>	<b>715</b>	<b>705</b>	<b>702</b>	<b>697</b>	<b>- 4,1</b>
<b>ÖBB-Produktion GmbH</b>	<b>632</b>	<b>615</b>	<b>615</b>	<b>605</b>	<b>602</b>	<b>617</b>	<b>- 4,7</b>
1014	17	17	17	17	17	17	0,0
1016	50	50	50	50	50	50	0,0
1042	9	9	9	0	0	0	- 100,0
1099	15	0	0	0	0	0	- 100,0
1116	202	202	202	202	202	202	0,0
1142	76	74	74	73	70	89	- 7,9
1144	210	210	210	210	210	209	0,0
1216	50	50	50	50	50	50	0,0
1822	3	3	3	3	3	0	0,0
<b>ÖBB-Technische Services GmbH</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
1142	20	20	20	20	20	0	0,0
<b>Rail Cargo Hungaria Zrt.</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>0,0</b>
1116	10	10	10	10	10	10	0,0
<b>Rail Cargo Wagon-Austria GmbH</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>0,0</b>
1116	70	70	70	70	70	70	0,0
<b>E-Verschubloks</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>0,0</b>
<b>ÖBB-Produktion GmbH</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>- 19,2</b>
1063	48	48	48	48	43	43	- 10,4
1064	10	10	10	10	0	0	- 100,0
1163	20	20	20	20	20	20	0,0
<b>Rail Equipment GmbH</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>-</b>
1063	0	0	0	0	5	5	-
1064	0	0	0	0	10	10	-
<b>Summe E-Loks</b>	<b>810</b>	<b>793</b>	<b>793</b>	<b>783</b>	<b>780</b>	<b>775</b>	<b>- 3,7</b>

<sup>1</sup> Stand 30. Juni 2014

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

## ANHANG

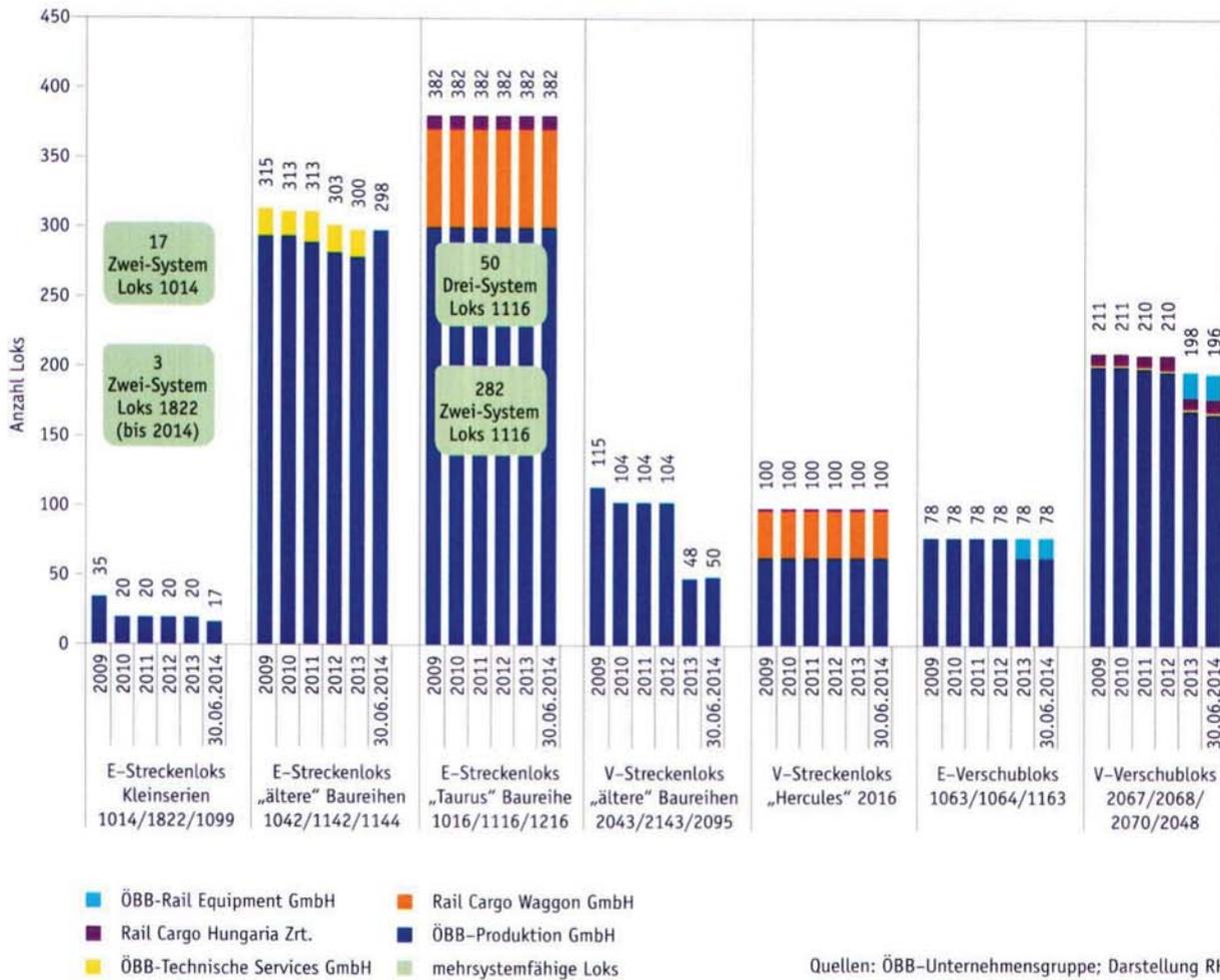
**Tabelle 29: Diesel-Loks nach Teilgesellschaften und Baureihen**

Diesel-Loks	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	Veränderungen 2009 bis 2013
	in Stück						in %
<b>Diesel-Streckenloks</b>	<b>215</b>	<b>204</b>	<b>204</b>	<b>204</b>	<b>148</b>	<b>150</b>	<b>- 31,2</b>
<b>ÖBB-Produktion GmbH</b>	<b>179</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>112</b>	<b>114</b>	<b>- 37,4</b>
2016	64	64	64	64	64	64	0,0
2043	60	59	59	59	21	21	- 65,0
2143	45	45	45	45	27	29	- 40,0
2095	10	0	0	0	0	0	- 100,0
<b>Rail Cargo Hungaria Zrt.</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0,0</b>
2016	2	2	2	2	2	2	0,0
<b>Rail Cargo Wagon-Austria GmbH</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>0,0</b>
2016	34	34	34	34	34	34	0,0
<b>Diesel-Verschubloks</b>	<b>211</b>	<b>211</b>	<b>210</b>	<b>210</b>	<b>198</b>	<b>196</b>	<b>- 6,2</b>
<b>ÖBB-Produktion GmbH</b>	<b>203</b>	<b>203</b>	<b>201</b>	<b>199</b>	<b>170</b>	<b>171</b>	<b>- 16,3</b>
2067	60	60	58	58	46	47	- 23,3
2068	60	60	60	58	55	55	- 8,3
2070	83	83	83	83	69	69	- 16,9
<b>ÖBB-Technische Services GmbH</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>100,0</b>
2048	1	1	1	1	1	1	0,0
2067	0	0	1	1	1	0	-
<b>Rail Cargo Hungaria Zrt.</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>28,6</b>
2068	0	0	0	2	2	0	-
2070	7	7	7	7	7	7	0,0
<b>Rail Equipment GmbH</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>-</b>
2068	0	0	0	0	3	3	-
2070	0	0	0	0	14	14	-
<b>Summe Diesel-Loks</b>	<b>426</b>	<b>415</b>	<b>414</b>	<b>414</b>	<b>346</b>	<b>346</b>	<b>- 18,8</b>

<sup>1</sup> Stand 30. Juni 2014

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Abbildung 6: Entwicklung der Lokflotte



## ANHANG

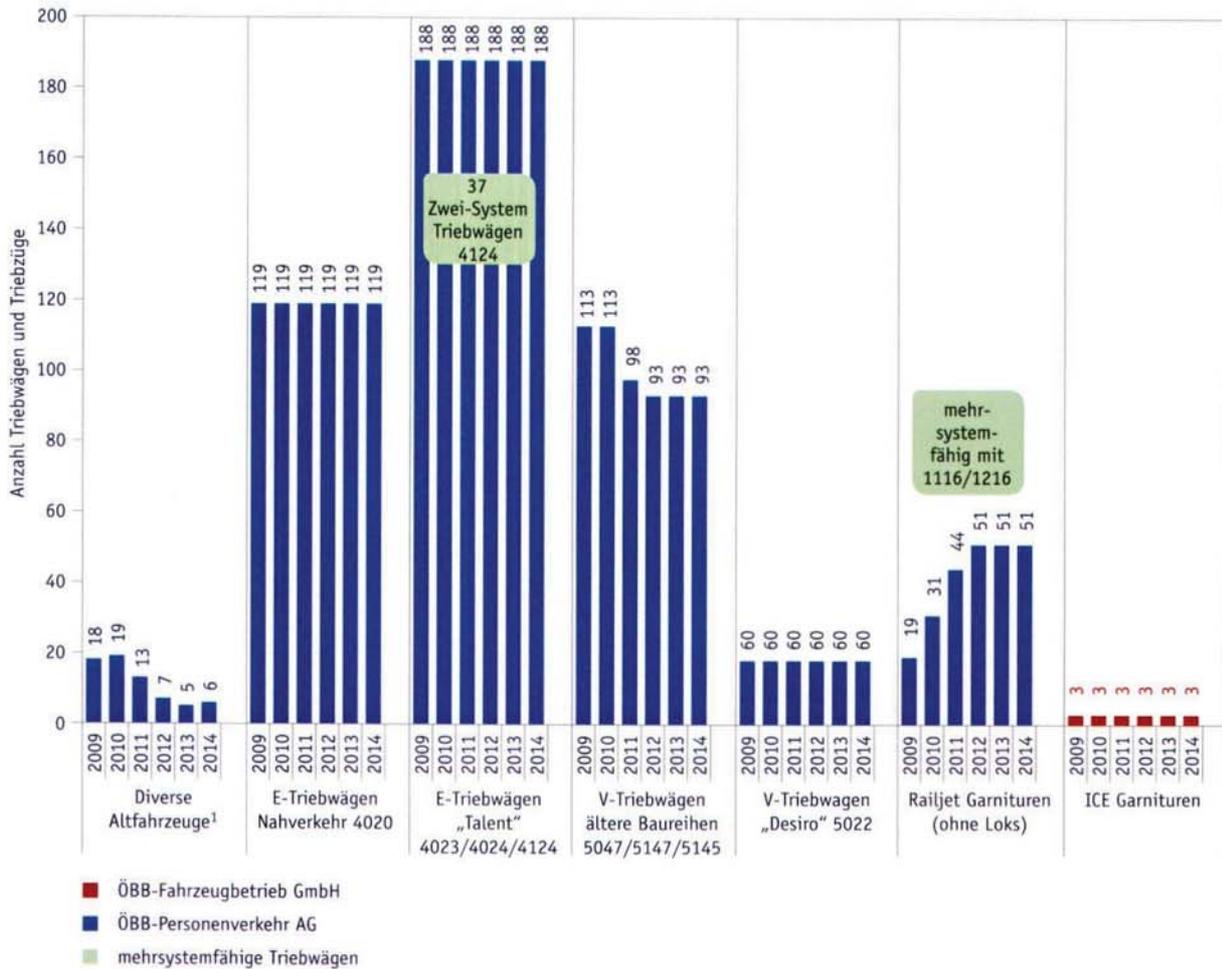
**Tabelle 30: Triebwagen und Triebzüge nach Teilgesellschaften und Baureihen**

Triebwagen und Triebzüge	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	Veränderungen 2009 bis 2013
	in Stück						
<b>E-Triebwagen und Triebzüge</b>	<b>337</b>	<b>348</b>	<b>358</b>	<b>365</b>	<b>365</b>	<b>365</b>	<b>8,3</b>
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>	<b>332</b>	<b>343</b>	<b>353</b>	<b>360</b>	<b>360</b>	<b>360</b>	<b>8,4</b>
4010	1	0	0	0	0	0	- 100,0
4020	119	119	119	119	119	119	0,0
4023	11	11	11	11	11	11	0,0
4024	140	140	140	140	140	140	0,0
4090	3	3	0	0	0	0	- 100,0
4124	37	37	37	37	37	37	0,0
4855	2	2	2	2	2	2	0,0
Railjet-Garnituren <sup>2</sup>	19	31	44	51	51	51	168,4
<b>ÖBB-Technische Services GmbH</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0,0</b>
4010	2	2	2	2	2	2	0,0
<b>ÖBB-Fahrzeugbetrieb GmbH<sup>2</sup></b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0,0</b>
ICE-Garnituren	3	3	3	3	3	3	0,0
<b>Diesel-Triebwagen &amp; Sonstige</b>	<b>202</b>	<b>203</b>	<b>180</b>	<b>169</b>	<b>167</b>	<b>168</b>	<b>- 17,3</b>
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>	<b>202</b>	<b>203</b>	<b>180</b>	<b>169</b>	<b>167</b>	<b>168</b>	<b>- 17,3</b>
5022	60	60	60	60	60	60	0,0
5047	100	100	93	93	93	93	- 7,0
5090	11	11	9	9	9	9	- 18,2
5145	3	3	3	0	0	0	- 100,0
5147	10	10	2	0	0	0	- 100,0
diverse Altfahrzeuge	18	19	13	7	5	6	- 72,2
<b>Summe Triebwagen und Triebzüge</b>	<b>539</b>	<b>551</b>	<b>538</b>	<b>534</b>	<b>532</b>	<b>533</b>	<b>- 1,3</b>

<sup>1</sup> Stand 30. Juni 2014<sup>2</sup> ohne Loks

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Abbildung 7: Entwicklung der Triebwagen und Triebzugflotte



<sup>1</sup> Die Position diverse Altfahrzeuge enthielt zwei Triebwagengarnituren, die vorübergehend der ÖBB-Technische ServicesGmbH vorgeordnet waren.

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

## ANHANG

**Tabelle 31: Summentabelle ÖBB-Triebfahrzeuge gesamt**

Triebfahrzeuge gesamt	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	Veränderungen 2009 bis 2013
	in Stück						in %
Summe E-Loks	810	793	793	783	780	775	- 3,7
Summe Diesel-Loks	426	415	414	414	346	346	- 18,8
Summe Triebwagen und Triebzüge	539	551	538	534	532	533	- 1,3
<b>Gesamtsumme Triebfahrzeuge</b>	<b>1.775</b>	<b>1.759</b>	<b>1.745</b>	<b>1.731</b>	<b>1.658</b>	<b>1.654</b>	<b>- 6,6</b>

<sup>1</sup> Stand 30. Juni 2014

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

**Tabelle 32: Überblick Flottenplanung Nah- und Regionalverkehr**

Mai 2008 – Oktober 2009 Projekt „Next Generation 2020“	Im Mai 2008 beschloss der Vorstand der ÖBB–Personenverkehr AG die Durchführung des Projekts „Next Generation 2020“. Projektziel war die Abdeckung des Fahrzeugbedarfs im Nah- und Regionalverkehr gemäß Marktanforderungen sowie eine EU–weite Ausschreibung von elektrischen Triebwagen. Mangels Sicherstellung der Investitionsmittel wurde das Projekt im März 2009 ausgesetzt. Ein Fahrzeugkonzept war zu diesem Zeitpunkt fertiggestellt. Da eine Ersatzinvestition unerlässlich erschien, beschloss der Vorstand der ÖBB–Personenverkehr AG im Oktober 2009, das Projekt wieder aufzunehmen und beauftragte eine Überarbeitung des Lastenhefts, inklusive Abstimmung mit den Ländern. Strategisches Ziel war der Abschluss eines Rahmenvertrags zur Deckung des Fahrzeugbedarfs für den Ersatz von Altfahrzeugen für den Heimmarkt in Österreich.
Oktober 2009 „Fahrzeugausschreibung Werdenfels“	Gleichzeitig mit dem Beschluss der Wiederaufnahme von „Next Generation 2020“ genehmigte der Vorstand der ÖBB–Personenverkehr AG in Umsetzung seiner Internationalisierungsstrategie die Ausschreibung von Nahverkehrszügen für die Teilnahme an einer Verkehrsausschreibung in Bayern („Werdenfels“). Diese Fahrzeugausschreibung sollte eine optionale Abrufmöglichkeit von bis zu 200 Fahrzeugen vorsehen. Diese weit über dem Bedarf der Verkehrsausschreibung liegende Anzahl an optional abrufbaren Fahrzeugen wählte die ÖBB–Personenverkehr AG aus preispolitischen Überlegungen in Erwartung einer Vergünstigung des Stückpreises und Erzielung eines konkurrenzfähigen Preises für die Verkehrsausschreibung. Der Vorstand der ÖBB–Personenverkehr AG hielt fest, dass diese beiden Projekte aufgrund der Marktanforderungen und der zeitlichen Abläufe in keinem Zusammenhang standen.
Februar 2010 „Rahmenvereinbarung Werdenfels“	Abschluss einer Rahmenvereinbarung über die Lieferung von bis zu 200 elektrischen Nahverkehrstriebwagen des Typs Desiro ML.
März–Juni 2010 Teilnahme „Verkehrsausschreibung Werdenfels“	Vor Abgabe eines Angebots an der Verkehrsausschreibung „Werdenfels“ in Bayern musste der Vorstand der ÖBB–Personenverkehr AG die Zustimmung des Aufsichtsrats der ÖBB–Personenverkehr AG einholen. Der Aufsichtsrat wies darauf hin, dass weder er noch der Aufsichtsrat der ÖBB–Holding AG die Internationalisierungsstrategie genehmigt hatte, die Teilnahme an einer Verkehrsausschreibung besser vorbereitet hätte werden müssen und mit der zugrunde gelegten Kalkulation keine Zuschlagserteilung zu erwarten sei. Dennoch genehmigte er die Teilnahme an der Verkehrsausschreibung „Werdenfels“. Tatsächlich wurde die ÖBB–Personenverkehr AG aus formellen Gründen von der Teilnahme an der Verkehrsausschreibung ausgeschlossen – u.a. weil das angebotene Rollmaterial nicht den Vorgaben der Verkehrsausschreibung entsprach. Zudem teilte die ausschreibende Stelle mit, dass das von der ÖBB–Personenverkehr AG gelegte Angebot preislich den letzten Platz belegt hätte.
Mai–Juli 2011 Projekt „Next Generation (NG) 2011“	Das Projekt „Next Generation 2020“ wurde entgegen dem anders lautenden Vorstandsbeschluss nicht fortgesetzt. In Folge des 2011 erfolgten Wechsels des Vorstands der ÖBB–Personenverkehr AG wurde ein neues Projekt – Next Generation 2011 – beschlossen, dessen Ziel es war, eine Entscheidung betreffend die Durchführung einer Ersatzinvestition herbeizuführen und Alternativszenarien auszuarbeiten. Auch eine Entscheidung über den Eigenfertigungsanteil der ÖBB–Technische Services GmbH sollte getroffen werden. Das Projekt wurde nach ca. zwei Monaten im Juli 2011 formell abgeschlossen. Die Entscheidung, eine Ersatzinvestition vornehmen zu wollen, wurde beschlossen. Zur Finanzierung sollte eine im Verkehrsdienstvertrag Bund vorgesehene Option beitragen, die als Ausgleich für die Verpflichtung, neues Schienenrollmaterial einzusetzen, einen erhöhten Abgeltungsbetrag des Bundes für die damit befahrenen Verkehrsstrecken vorsah. Die Einräumung dieser Option seitens des Bundes setzte eine vorherige Einverständniserklärung der Organe der ÖBB–Personenverkehr AG voraus. Die entsprechenden Beschlüsse von Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB–Personenverkehr AG wurden im Juli 2011 gefällt und das Projekt Next Generation 2011 damit abgeschlossen. Im August 2011 erfolgte die entsprechende Mitteilung an die SCHIG. Zur Frage des Eigenfertigungsanteils von ÖBB–Technische Services GmbH hielt der Projektabschlussbericht fest, dass eine Eigenfertigung ab einer Beschaffung von 80 Stk. sinnvoll wäre.

## ANHANG

**Fortsetzung Tabelle 32: Überblick Flottenplanung Nah- und Regionalverkehr**

August 2011  
Überleitung des Projekts  
„Next Generation (NG)  
2011“ in Projekt „Next  
Generation (NG) 2013“

Zur Entscheidungsfindung über die Durchführung einer Ersatzbeschaffung (Projekt „Next Generation 2011“) legte der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG dem Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG die Konsequenzen etwaiger Fahrzeugbestellungen dar. Der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG ging dabei von einem Abruf von Elektrotriebwagen des Typs Desiro ML aus der Rahmenvereinbarung „Werdenfels“ aus. Dementsprechend hielt der Abschlussbericht des Projekts „Next Generation 2011“ fest, dass eine sofortige Überleitung in das Projekt „Desiro ML 2“ erfolgen sollte. Das Folgeprojekt erhielt allerdings die Bezeichnung „Next Generation 2013“. Dessen Ziele lauteten: „Beschaffung einer neuen Triebwagenflotte“, „Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Ländern“ sowie „Durchführung und Abschluss der Abrufverhandlungen bzw. optionale Durchführung einer Neuausschreibung falls wirtschaftlich erforderlich“.

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

## **ANHANG**

### **Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen**

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

ANHANG  
Entscheidungsträger

## Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft

### Aufsichtsrat

Vorsitzender                   Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER  
(26. Juni 2007 bis 13. August 2014)

Mag. Brigitte EDERER  
(seit 11. September 2014)

Stellvertreter des  
Vorsitzenden                 Dr. Eduard SAXINGER  
(26. Juni 2007 bis 15. Juli 2009)

Franz RAUCH  
(31. März 2004 bis 26. Mai 2010)

Dr. Ludwig SCHARINGER  
(26. Juni 2012 bis 29. Juni 2015)

Wilhelm HABERZETTL  
(seit 31. März 2004)

Dipl.–Ing. Herbert KASSER  
(seit 31. März 2008)

Roman HEBENSTREIT  
(seit 27. Februar 2012)

Dr. Kurt WEINBERGER  
(seit 1. Juli 2015)



BMVIT

ANHANG  
Entscheidungsträger**Vorstand**

## Mitglieder

KR Gustav POSCHALKO  
(1. Dezember 2007 bis 31. März 2010)

Dipl.-Ing. Peter KLUGAR  
(1. Dezember 2007 bis 31. Juli 2010)

Ing. Franz SEISER, COO  
(1. April 2010 bis 28. Februar 2014)

Mag. Josef HALBMAYR, MBA, CFO  
(seit 1. November 2008)

Mag. Christian KERN, CEO  
(seit 7. Juni 2010)

ANHANG  
Entscheidungsträger

**ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft  
(vormals ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft)**

**Aufsichtsrat**

Vorsitzender	Dr. Eduard SAXINGER (26. Juni 2008 bis 31. Mai 2010)
	Ing. Franz SEISER (10. Juni 2010 bis 17. Februar 2014)
	Mag. Christian KERN (seit 17. Februar 2014)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Dipl.–Ing. Peter KLUGAR (26. Juni 2008 bis 7. Juni 2010)
	Mag. Christian KERN (10. Juni 2010 bis 17. Februar 2014)
	Dipl.–Ing. Herbert KASSER (seit 26. Juni 2008)
	Mag. Josef HALBMAYR MBA (seit 17. Februar 2014)



BMVIT

ANHANG  
Entscheidungsträger**Vorstand**

## Mitglieder

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

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

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

Dipl.-Ing. Dr. Georg Michael VAVROVSKY  
(16. März 2005 bis 31. Dezember 2012)

Siegfried STUMPF  
(1. Dezember 2011 bis 28. Februar 2014)

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

Dipl.-Ing. Franz BAUER  
(seit 1. Jänner 2013)

Ing. Franz SEISER  
(seit 1. März 2014)

**ANHANG**  
**Entscheidungsträger****ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft****Aufsichtsrat**

## Vorsitzender

Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER  
(29. Mai 2007 bis 7. Juni 2010)

Mag. Christian KERN  
(seit 9. Juni 2010)

Stellvertreter des  
Vorsitzenden

Dipl.–Ing. Dr. Friedrich ZIBUSCHKA  
(5. Dezember 2007 bis 7. Juni 2010)

Franz RAUCH  
(16. April 2008 bis 7. Juni 2010)

Ing. Franz SEISER  
(9. Juni 2010 bis 17. Februar 2014)

Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER  
(9. Juni 2010 bis 13. August 2014)

Mag. Josef HALBMAYR MBA  
(seit 17. Februar 2014)

Mag. Brigitte EDERER  
(seit 8. Oktober 2014)



BMVIT

ANHANG  
Entscheidungsträger**Vorstand**

## Mitglieder

Andreas FUCHS  
(1. März 2010 bis 1. Juni 2011)

Mag. Josef HALBMAYR MBA  
(1. Dezember 2007 bis 28. April 2010)

Mag. Gabriele LUTTER  
(1. Dezember 2007 bis 1. Juni 2011)

Dr. Werner KOVARIK  
(5. August 2008 bis 1. Juni 2011)

Mag. Georg LAUBER  
(seit 26. Jänner 2011)

Birgit WAGNER  
(seit 1. April 2011)

Siegfried STUMPF  
(seit 1. März 2014)

ANHANG  
Entscheidungsträger

## Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

### Aufsichtsrat

#### Vorsitzender

Mag. Christian KERN  
(9. Juni 2010 bis 25. November 2010)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER  
(26. Juni 2007 bis 7. Juni 2010 und  
25. November 2010 bis 15. Februar 2011)

Mag. Christian KERN  
(seit 15. Februar 2011)

#### Stellvertreter des Vorsitzenden

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER  
(9. Juni 2010 bis 25. November 2010)

Ing. Franz SEISER  
(9. Juni 2010 bis 28. Februar 2014)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER  
(15. Februar 2011 bis 13. August 2014)

Mag. Josef HALBMAYR MBA  
(seit 10. März 2014)

Mag. Brigitte EDERER  
(seit 9. Oktober 2014)



BMVIT

ANHANG  
Entscheidungsträger**Vorstand**

## Mitglieder

Ferdinand SCHMIDT  
(1. Juli 2006 bis 15. September 2010)

KR Friedrich MACHER, Prof.  
(1. Februar 2008 bis 25. November 2010)

Dr. Günther RIESSLAND  
(1. Februar 2008 bis 25. November 2010)

Mag. Christian KERN  
(25. November 2010 bis 15. Februar 2011)

Andreas FUCHS  
(25. November 2010 bis 14. August 2012)

Mag. Arnold SCHIEFER  
(15. August 2012 bis 16. März 2013)

Drs. Erik REGTER  
(seit 15. Februar 2011)

Dr. Georg KASPERKOVITZ  
(seit 15. August 2012)

Reinhard BAMBERGER  
(seit 11. Juli 2013)

ANHANG  
Entscheidungsträger

## ÖBB-Produktion GmbH

### Aufsichtsrat

Vorsitzender	KR Gustav POSCHALKO (14. April 2008 bis 22. April 2010)
	KR Friedrich MACHER (16. September 2010 bis 25. November 2010)
	Ing. Franz SEISER (17. Dezember 2010 bis 28. Februar 2014)
	Siegfried STUMPF (seit 27. März 2014)

Stellvertreter des Vorsitzenden	Ferdinand SCHMIDT (6. Dezember 2004 bis 25. Jänner 2010)
	Dr. Werner KOVARIK (16. September 2010 bis 16. Dezember 2010)
	Andreas FUCHS (17. Dezember 2010 bis 14. August 2012)
	Mag. Georg LAUBER (9. Oktober 2012 bis 27. März 2014)
	Dr. Georg KASPERKOVITZ (seit 27. März 2014)

### Geschäftsführer

Mitglieder	Ferdinand SCHMIDT (25. Jänner 2010 bis 31. März 2014)
	Ing. Bernhard BENES (seit 1. Juli 2008)

**ÖBB–Technische Services–GmbH****Aufsichtsrat****Vorsitzender**

Ferdinand SCHMIDT  
(6. Dezember 2004 bis 16. September 2010)

Dr. Werner KOVARIK  
(16. September 2010 bis 29. November 2010)

Andreas FUCHS  
(31. Jänner 2011 bis 14. August 2012)

Mag. Georg LAUBER  
(9. Oktober 2012 bis 27. März 2014)

Siegfried STUMPF  
(seit 27. März 2014)

**Stellvertreter des  
Vorsitzenden**

Mag. Josef HALBMAYR MBA  
(23. Februar 2009 bis 2. August 2010)

KR Friedrich MACHER  
(16. September 2009 bis 29. November 2010)

Mag. Georg LAUBER  
(31. Jänner 2011 bis 9. Oktober 2012)

Dr. Werner KOVARIK  
(9. Oktober 2012 bis 11. März 2013)

Georg KASPERKOVITZ  
(seit 20. März 2013)

ANHANG  
Entscheidungsträger

**Geschäftsführer**

Mitglieder

Ing. Franz SEISER  
(24. Juni 2004 bis 31. März 2010)

Mag. Günter HEK  
(17. März 2010 bis 31. März 2014)

Ing. Engelbert MAYR  
(26. April 2010 bis 11. Dezember 2014)

Ferdinand SCHMIDT  
(seit 1. April 2014)

Dipl.-Ing. Andreas ZWERGER  
(seit 1. Juni 2015)



# **Bericht des Rechnungshofes**

## **Medientransparenz im BMFJ**



**Inhaltsverzeichnis**

Tabellenverzeichnis _____	560
Abkürzungsverzeichnis _____	561

**BMFJ****Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Familien und Jugend****Medientransparenz im BMFJ**

KURZFASSUNG _____	564
-------------------	-----

Prüfungsablauf und -gegenstand _____	568
--------------------------------------	-----

Rechtliche Grundlagen _____	569
-----------------------------	-----

Erfüllung der Meldepflichten _____	572
------------------------------------	-----

Organisation der Meldeabläufe _____	572
-------------------------------------	-----

Vollständigkeit der Meldungen _____	574
-------------------------------------	-----

Vollständigkeit der Dokumentation _____	577
---	-----

Richtigkeit der Meldungen _____	577
---------------------------------	-----

Inhaltliche Anforderungen an Werbeaufträge und Medienkooperationen _____	579
--	-----

Unterscheidbarkeit – Kennzeichnungspflicht _____	579
--	-----

Sachlichkeitsgebot _____	580
--------------------------	-----

Hinweis- und Kopfverbot _____	581
-------------------------------	-----

Bagatellgrenze _____	582
----------------------	-----

Schlussempfehlungen _____	584
---------------------------	-----

**ANHANG**

Quartalsmeldungen des BMFJ _____	585
----------------------------------	-----

Tabellen



### Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Gesamtausgaben des BMFJ für Werbeaufträge und Medienkooperationen nach Medientransparenzgesetz _____	575
Tabelle 2:	Gesamtausgaben des BMFJ für Förderungen nach Medientransparenzgesetz _____	576
Tabelle 3:	Bagatell-Werbeaufträge und -ausgaben des BMFJ zum Zeitpunkt der Meldung _____	583

# Abkürzungen

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BMFJ	Bundesministerium für Familien und Jugend
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
B-VG bzw.	Bundes-Verfassungsgesetz, BGBl. Nr. 1/1930 i.d.g.F. beziehungsweise
d.h.	das heißt
ELAK	elektronischer Akt
EUR	Euro
f.	folgende
KommAustria	Kommunikationsbehörde KommAustria
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
i.V.m.	in Verbindung mit
MedKF-TG	Medienkooperations- und -förderungs-Transparenzgesetz
Mio.	Million(en)
Nr.	Nummer
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RHG	Rechnungshofgesetz 1948, BGBl. Nr. 144/1948
S.	Seite
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer
vgl.	vergleiche
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel



## **Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Familien und Jugend**

### **Medientransparenz im BMFJ**

Im überprüften Zeitraum (März 2014 bis März 2015) gab das BMFJ 30 Medienmeldungen in Höhe von insgesamt rd. 539.000 EUR und Förderungsmeldungen in Höhe von insgesamt rd. 265.000 EUR der KommAustria bekannt.

Während alle Quartalsmeldungen betreffend Werbemaßnahmen vollständig und richtig erfolgten, führten durch organisatorische Mängel bedingte Kontrolldefizite bei den Förderungen zu unrichtigen und unvollständigen Bekanntgaben in drei Quartalen des überprüften Zeitraums.

Durch zwei Förderungen an Medieninhaber periodischer Medien konnten die inhaltlichen Vorgaben, wie das Sachlichkeitsgebot, das Vermarktungsverbot und das Hinweis- bzw. Kopfverbot, denen nur Werbemaßnahmen unterliegen, umgangen werden.

Im Übrigen waren die Angelegenheiten der Medientransparenz im BMFJ organisatorisch implementiert. Bemerkenswert war der verhältnismäßig hohe Anteil der aufgrund der Bagatellgrenze nicht zu meldenden Werbeaufträge und Medienkooperationen.

## KURZFASSUNG

### Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung des BMFJ war die Beurteilung

- der Vollständigkeit und Richtigkeit der Meldungen betreffend Medienkooperationen und Werbeaufträge sowie Förderungen an Medieninhaber,
- der Erfüllung der Meldepflichten,
- der Einhaltung der inhaltlichen Anforderungen des Medientransparenzgesetzes sowie

allfälliger Probleme bei der Anwendung des Medienkooperations- und -förderungs-Transparenzgesetzes (in der Folge Medientransparenzgesetz). (TZ 1)

### Rechtliche Grundlagen

Das Medientransparenzgesetz trat am 1. Juli 2012 in Kraft. Es dient der Förderung der Transparenz bei Medienkooperationen und Werbeaufträgen sowie bei Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Mediums durch die öffentliche Hand. Gemäß § 2 Medientransparenzgesetz sind sämtliche in einem Quartal erteilten Aufträge über entgeltliche Veröffentlichungen in einem periodischen Medium bekanntzugeben, wenn der Betrag über 5.000 EUR (Bagatellgrenze) liegt. (TZ 2)

Gemäß § 4 Medientransparenzgesetz sind für gewährte Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Mediums pro Quartal der Name des Förderungsempfängers und gesamtbetraglich die Höhe der Förderung bekanntzugeben. Auch hier gilt die Bagatellgrenze von 5.000 EUR. (TZ 2)

Meldepflichtig an die KommAustria sind alle Rechtsträger, die der Kontrolle des RH unterliegen. Zu den 5.736 meldepflichtigen Rechtsträgern zählen demnach u.a. die Bundesministerien, die Landesverwaltungen, Gemeinden mit mindestens 10.000 Einwohnern, Gemeindeverbände, Träger der Sozialversicherung und Unternehmen, an denen der Bund, die Bundesländer oder Gemeinden mit mindestens 50 % beteiligt sind bzw. von diesen Gebietskörperschaften im Sinne des Art. 126b Abs. 2 B-VG beherrscht werden sowie die der RH-Kontrolle unterliegenden Stiftungen, Fonds und Anstalten. (TZ 2)

Das BMFJ unterliegt als Rechtsträger des Bundes nach Art. 126b Abs. 1 B-VG i.V.m. § 1 Abs. 1 RHG der RH-Kontrolle sowie der Meldepflicht nach dem Medientransparenzrecht. (TZ 2)

Inhaltliche Vorgaben sind in § 3a Medientransparenzgesetz und in den Verordnungen der Bundes- und Landesregierungen geregelt. Aufgrund der gewählten gesetzlichen Konstruktion zur Förderung der Transparenz bei Medienkooperationen sowie bei der Erteilung von Werbeaufträgen und Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Druckwerks oder eines periodischen elektronischen Mediums waren ein Bundesverfassungsgesetz, ein Bundesgesetz sowie zehn Richtlinien erforderlich. Durch die Regelung in Verfassungsrang hätte die zweckmäßige Möglichkeit bestanden, eine einheitliche Vorgehensweise für den Bund und die Länder zu schaffen. Diese Gelegenheit der Verwaltungsvereinfachung blieb ungenützt. (TZ 2)

#### Erfüllung der Meldepflichten gemäß Medientransparenzgesetz

##### Organisation der Meldeabläufe

Für die Abwicklung der Meldeabläufe betreffend Werbemaßnahmen und Förderungen nach dem Medientransparenzgesetz sowie deren Bekanntgabe an die KommAustria war gemäß der Geschäftseinteilung des BMFJ die Präsidialabteilung 1 zuständig. Die Vergabe von Werbemaßnahmen und Förderungen war im BMFJ jedoch unterschiedlich organisiert. Deshalb ergaben sich Mängel bei den Meldungen an die KommAustria. (TZ 3)

Bei den Werbemaßnahmen waren die organisatorische Implementierung der Angelegenheiten der Medientransparenz, die Erfassung aller Werbemaßnahmen des BMFJ mittels ELAK sowie die gewählte Vorgangsweise bei der Beauftragung von Werbemaßnahmen im Wege eines Verwaltungsübereinkommens mit dem BMLFUW geeignet, die Vollständigkeit, Richtigkeit und Rechtzeitigkeit der Bekanntgaben des BMFJ an die KommAustria zu gewährleisten. (TZ 3)

Bei den Förderungen waren die Meldeabläufe anders organisiert als bei den Werbemaßnahmen. Die durch die fehlende Vorschreibung der Förderungsakte der Sektion Familien und Jugend an die Präsidialabteilung 1 bedingte mangelhafte Kontrolle der Förderungen auf ihre Melderelevanz führte zu unvollständigen und unrichtigen Quartalsmeldungen an die KommAustria. (TZ 3)

## Kurzfassung

### Rechtzeitigkeit und Vollständigkeit der Meldungen

Im überprüften Zeitraum (März 2014 bis März 2015) erfasste das BMFJ im Zusammenhang mit dem Medientransparenzgesetz 141 Werbeaufträge und Medienkooperationen in Nettogesamthöhe von 646.326,70 EUR. Davon unterlagen 64 Werbeaufträge und Medienkooperationen (Nettogesamtbetrag: 539.170,58 EUR) der Meldepflicht nach dem Medientransparenzgesetz. Die Bekanntgabe dieser Werbemaßnahmen erfolgte zusammengefasst in 30 Medienmeldungen rechtzeitig an die KommAustria. (TZ 4)

Im selben Zeitraum erfasste das BMFJ im Zusammenhang mit dem Medientransparenzgesetz zwölf Förderungen in Gesamthöhe von 266.547,10 EUR. Davon unterlagen elf Förderungen (Gesamtbetrag: 264.547,10 EUR) der Meldepflicht nach dem Medientransparenzgesetz. Eine vom BMFJ erfasste Förderung (Gesamtbetrag: 2.000 EUR) lag unter der Bagatellgrenze und war daher nicht zu melden. Im 4. Quartal 2014 gab das BMFJ zwei Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Online-Mediums in Gesamthöhe von 35.100 EUR nicht bekannt. Dies führte zur unvollständigen Bekanntgabe des 4. Quartals 2014. (TZ 5).

### Vollständigkeit der Dokumentation

Alle den Quartalsmeldungen des überprüften Zeitraums zugrunde liegenden Werbemaßnahmen und Medienkooperationen sowie Förderungen waren vollständig dokumentiert. (TZ 6)

### Richtigkeit der Meldungen

Alle Werbemaßnahmen des BMFJ in fünf Quartalen des überprüften Zeitraums wurden der KommAustria richtig bekanntgegeben. (TZ 7)

Die Bekanntgabe von Förderungen war in drei Quartalen des überprüften Zeitraums insbesondere wegen der Berücksichtigung nicht-periodischer Medien bzw. falscher Beträge unrichtig und führten im Wesentlichen zu erhöhten Meldungen. Im 3. Quartal 2014 wäre eine Leermeldung zu erstatten gewesen. (TZ 8)

### Inhaltliche Anforderungen an Werbeaufträge und Medienkooperationen

#### Werbeaufträge und Medienkooperationen

Im überprüften Zeitraum wiesen aufgrund der dokumentierten vertraglichen Verpflichtung alle entgeltlichen Einschaltungen des BMFJ eine richtlinienkonforme Kennzeichnung auf. (TZ 9)

Die Werbemaßnahmen des BMFJ entsprachen im überprüften Zeitraum den formalen Kriterien des Medientransparenzgesetzes im Hinblick auf das Sachlichkeitsgebot. Das BMFJ gab trotz der hohen medialen Aufmerksamkeit betreffend die Themen Erhöhung der Familienbeihilfe, Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie Extremismus zusätzlich entgeltliche Werbemaßnahmen in Höhe von zumindest 316.000 EUR in Auftrag. (TZ 10)

Das Hinweis- bzw. Kopfverbot wurde bei allen gemeldeten entgeltlichen Veröffentlichungen des BMFJ eingehalten. (TZ 11)

#### Förderungen

Das Hinweis- und Kopfverbot ist für Förderungen an Medieninhaber periodischer Medien nicht vorgesehen. Bei zwei Förderungen an Medieninhaber periodischer Medien wurde die Bundesministerin für Familien und Jugend, MMag. Dr. Sophie Karmasin, in diesen Medien abgebildet und auf sie hingewiesen. Selbst dann, wenn der Medieninhaber eines periodischen Mediums überwiegend mit öffentlichen Mitteln gefördert wird, gelten das Sachlichkeitsgebot, das Vermarktungsverbot und das Hinweis- bzw. Kopfverbot nicht und können damit umgangen werden. (TZ 12)

### Bagatellgrenze

Der durchschnittliche Anteil der nach dem Medientransparenzgesetz nicht zu meldenden Bagatellbeträge bei Werbeaufträgen an den von dem BMFJ im Zusammenhang mit dem Medientransparenzgesetz erfassten Gesamtausgaben in den überprüften fünf Quartalen betrug rd. 17 %, das sind 107.156,12 EUR. Auffällig war in diesem Zusammenhang, dass 77 von insgesamt 141 von dem BMFJ im Zusammenhang mit dem Medientransparenzgesetz erfassten Werbeaufträgen, das sind rd. 55 % der Werbeaufträge, unter der Bagatellgrenze lagen. Im Hinblick auf das Ziel des Gesetzes, Transparenz über die tatsächlich geleisteten Entgelte für Werbeaufträge zu ermöglichen, wies der RH auf den relativ geringen Anteil der nicht zu meldenden Bagatellbeträge an den Gesamtausgaben sowie auf den hohen Anteil der aufgrund der Bagatellgrenze nicht zu meldenden Werbeaufträge und Medienkooperationen hin. (TZ 13)

### Kenndaten zur Medientransparenz im BMFJ

<b>Rechtsgrundlagen</b>	<p>Bundesverfassungsgesetz über die Transparenz von Medienkooperationen sowie von Werbeaufträgen und Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Mediums (BVG Medienkooperation und Medienförderung – BVG MedKF-T), BGBl. I Nr. 125/2011</p> <p>Bundesgesetz über die Transparenz von Medienkooperationen sowie von Werbeaufträgen und Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Mediums (Medienkooperations- und -förderungs-Transparenzgesetz, MedKF-TG), BGBl. I Nr. 125/2011</p> <p>Kundmachung der Bundesregierung betreffend Richtlinien über die Ausgestaltung und Inhalt entgeltlicher Veröffentlichungen von Rechtsträgern des Bundes, BGBl. II 2012/222</p>
-------------------------	---

#### **bekanntgegebene Entgelte für Medienkooperationen, Werbeaufträge und Förderungen (gesamt in EUR)<sup>1</sup>**

1. Quartal 2014	–
2. Quartal 2014	205.165,50
3. Quartal 2014	351.404,22
4. Quartal 2014	229.949,98
1. Quartal 2015	19.177,80
2. Quartal 2015	282.461,78
<b>Summe</b>	<b>1.088.159,28</b>

<sup>1</sup> Der überprüfte Zeitraum erstreckte sich vom 1. Quartal 2014 bis zum 1. Quartal 2015.

Quellen: BMFJ, KommAustria; RH

#### **Prüfungsablauf und –gegenstand**

**1** (1) Der RH überprüfte im Juni und Juli 2015 die Umsetzung des Medienkooperations- und -förderungs-Transparenzgesetzes (Medientransparenzgesetz) im BMFJ<sup>1</sup>.

Im überprüften Zeitraum von März 2014 bis März 2015 (1. Quartal 2014 bis einschließlich 1. Quartal 2015) erstattete das BMFJ betreffend Medienkooperationen, Werbeaufträgen und Förderungen nach dem Medientransparenzgesetz nur im 1. Quartal 2014 Leermeldungen, in den übrigen Quartalen Betragmeldungen an die KommAustria.

Ziel der Gebarungüberprüfung war die Beurteilung

- der Vollständigkeit und Richtigkeit der Meldungen betreffend Medienkooperationen und Werbeaufträge sowie Förderungen an Medieninhaber,
- der Erfüllung der Meldepflichten,

<sup>1</sup> Das BMFJ wurde mit dem Inkrafttreten der Bundesministeriengesetz-Novelle 2014 am 1. März 2014 neu eingerichtet.

- der Einhaltung der inhaltlichen Anforderungen des Medientransparenzgesetzes sowie
- allfälliger Probleme bei der Anwendung des Medientransparenzgesetzes.

(2) Die im Bericht angeführten Namen von Medien bzw. Medieninhabern wurden nicht anonymisiert, weil diese Daten aufgrund der von der KommAustria bereits veröffentlichten Quartalsmeldungen des Rechtsträgers öffentlich sind.

(3) Das Medientransparenzgesetz übertrug dem RH gemäß § 1 Abs. 3 des am 1. Jänner 2012 in Kraft getretenen Bundesverfassungsgesetzes über die Transparenz von Medienkooperationen und Werbeaufträgen sowie Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Mediums (BVG Medienkooperation und Medienförderung – BVG MedKF–T) eine Sonderaufgabe. Der RH hat nach dieser Bestimmung eine halbjährlich zu aktualisierende Liste der ihm bekannten, seiner Kontrolle unterliegenden Rechtsträger samt den für die Erfassung der Rechtsträger erforderlichen Daten (Namen, Adressen, vertretungsbefugte Organe) in elektronischer Form der KommAustria zu übermitteln.

Damit zusammenhängend ergaben sich für den RH aber auch neue Prüfungsverantwortungen im Hinblick auf die Vollständigkeit und Richtigkeit der Meldungen zu Medienkooperationen und Werbeaufträgen sowie zu Förderungen an Medieninhaber. Der RH führt daher Gebarungsüberprüfungen über die Implementierung und Anwendung des Medientransparenzgesetzes bei den seiner Prüfungszuständigkeit unterworfenen Rechtsträgern durch.<sup>2</sup>

(4) Zu den im August 2015 übermittelten Prüfungsmitteilungen nahm das BMFJ im November 2015 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung an das BMFJ im November 2015.

## Rechtliche Grundlagen

**2.1** (1) Das Medientransparenzgesetz trat mit 1. Juli 2012 in Kraft. Es soll der Förderung der Transparenz

- bei Medienkooperationen und Werbeaufträgen sowie

<sup>2</sup> bisher veröffentlichte Berichte des RH: Medientransparenz in Graz, Reihe Steiermark 2014/4; Medientransparenz in Kärnten, Reihe Kärnten 2014/5; Medientransparenz in Tirol, Reihe Tirol 2014/5; Medientransparenz im MuseumsQuartier, Reihe Bund 2015/3 und Reihe Wien 2015/2; Medientransparenz in der BIG, Reihe Bund 2015/8; Medientransparenz in der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA; Reihe Bund 2015/12); Medientransparenz in der Niederösterreichischen Landeskliniken-Holding (Reihe Niederösterreich 2015/9).

## Rechtliche Grundlagen

- bei der Vergabe von Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Mediums

dienen.

(2) Dazu haben die der RH-Kontrolle unterworfenen Rechtsträger folgende Daten quartalsweise der KommAustria bekanntzugeben<sup>3</sup>:

- für Medienkooperationen und Werbeaufträge:
  - den Namen des periodischen Mediums und
  - die Höhe des Nettogesamtentgelts;
- für Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Mediums:
  - den Namen des Förderungsempfängers und
  - die Höhe der Förderung.

Die Bekanntgabepflicht der Daten gilt allerdings nur dann, wenn der für Werbeaufträge bzw. Medienkooperationen oder der für Förderungen je Förderungsempfänger und Quartal aufgewendete Gesamtbetrag 5.000 EUR (Bagatellgrenze) überschreitet. Wird die Bagatellgrenze je Quartal nicht erreicht, so hat der Rechtsträger eine Leermeldung an die KommAustria zu erstatten.

(3) Der RH-Kontrolle unterliegen – und sind damit meldepflichtig nach dem Medientransparenzrecht – 5.740 Rechtsträger<sup>4</sup>, darunter die Bundesministerien, die Landesverwaltungen, die Gemeinden mit mindestens 10.000 Einwohnern und die Gemeindeverbände. Darüber hinaus meldepflichtig sind die der RH-Kontrolle unterliegenden Träger der Sozialversicherung, gesetzlichen beruflichen Vertretungen (Kammern), Stiftungen, Fonds und Anstalten und Unternehmen, an denen Rechtsträger, die der RH-Kontrolle unterliegen, mit mindestens 50 % beteiligt sind bzw. von diesen im Sinne des Art. 126b Abs. 2 B-VG beherrscht werden.

Das BMFJ unterliegt als Rechtsträger des Bundes nach Art. 126b Abs. 1 B-VG i.V.m. § 1 Abs. 1 RHG der RH-Kontrolle sowie der Meldepflicht nach dem Medientransparenzrecht.

(4) Inhaltliche Anforderungen für Werbeaufträge und Medienkooperationen sind in § 3a Abs. 1 Medientransparenzgesetz geregelt. Demnach

<sup>3</sup> § 1 Abs. 1 BVG Medienkooperation und Medienförderung

<sup>4</sup> lt. Rechtsträgerliste des RH an die KommAustria vom 30. Juni 2015

hatten die audiovisuelle Kommunikation und entgeltliche Veröffentlichungen ausschließlich der Deckung eines konkreten Informationsbedürfnisses der Allgemeinheit, das in einem inhaltlichen Zusammenhang mit dem Wirkungsbereich des jeweiligen Rechtsträgers steht, zu dienen. Darunter fallen insbesondere Informationen zur Rechtslage sowie Handlungs- oder Verhaltensempfehlungen und Sachinformationen. Unzulässig sind entgeltliche Veröffentlichungen, die keinen konkreten Bezug zur Deckung eines Informationsbedürfnisses aufweisen und ausschließlich oder teilweise lediglich der Vermarktung der Tätigkeit des Rechtsträgers dienen (sogenanntes Sachlichkeitsgebot).

Zur näheren Festlegung dieser inhaltlichen Grundsätze hatten nach § 3a Abs. 2 Medientransparenzgesetz die Bundesregierung im Einvernehmen mit dem Hauptausschuss des Nationalrats sowie die jeweilige Landesregierung Richtlinien über die inhaltliche Gestaltung audiovisueller kommerzieller Kommunikation und entgeltlicher Veröffentlichungen zu erlassen.

Für Rechtsträger im Bereich des Bundes sind seit 1. Juli 2012 die Richtlinien über die Ausgestaltung und Inhalt entgeltlicher Veröffentlichungen von Rechtsträgern des Bundes<sup>5</sup> in Kraft.

(5) Neben der Bekanntgabepflicht der Daten führt das Medientransparenzgesetz<sup>6</sup> auch das sogenannte Hinweis- bzw. Kopfverbot ein. Demnach ist es dem Bund (Bundesministerien), den Ländern, den Gemeinden mit über 10.000 Einwohnern, öffentlichen Unternehmen, Stiftungen, Fonds und Anstalten, die der Kontrolle des RH unterliegen, sowie den Sozialversicherungsträgern untersagt, in audiovisueller kommerzieller Kommunikation oder entgeltlichen Veröffentlichungen auf „oberste Organe“ im Sinne des Art. 19 B-VG hinzuweisen. „Oberste Organe“ sind der Bundespräsident, der Bundeskanzler, die Bundesminister, die Staatssekretäre und die Mitglieder der Landesregierungen. Das Verbot betrifft insbesondere die persönliche Abbildung einer oder mehrerer der genannten Amtsträger in entgeltlichen Veröffentlichungen dieser Rechtsträger.

Zum Hinweis- bzw. Kopfverbot fehlen in den Gesetzesmaterialien die Erläuterungen. Daher vertritt die Lehre<sup>7</sup> die Ansicht, dass der Regelungsinhalt seinen Ursprung im RH-Bericht Reihe Bund 2003/2 „Ausgewählte Werbemaßnahmen der Bundesregierung“ (vgl. dazu RH-Bericht Reihe Bund 2005/13, S. 31 f.) hat, dessen Formulierungen in

<sup>5</sup> BGBl. II 2012/22

<sup>6</sup> § 3a Abs. 4 Medientransparenzgesetz

<sup>7</sup> Kogler, Neue Sachlichkeit. Inhaltliche Ge- und Verbote in § 3a Medienkooperations- und -förderungs-Transparenzgesetz, www.jusportal.at (abgerufen am 5. Februar 2015)

## Rechtliche Grundlagen

eine Entschließung des Nationalrats<sup>8</sup> vom Dezember 2009 Eingang fanden, so dass „in der Praxis diese Dokumente zur Interpretation des § 3a Medientransparenzgesetz herangezogen werden können.“<sup>9</sup>

- 2.2** Der RH verwies darauf, dass aufgrund der gewählten gesetzlichen Konstruktion zur Förderung der Transparenz bei Medienkooperationen sowie bei der Erteilung von Werbeaufträgen und Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Druckwerks oder eines periodischen elektronischen Mediums ein Bundesverfassungsgesetz, ein Bundesgesetz sowie zehn Richtlinien erforderlich waren. Er vertrat die Auffassung, dass durch die Regelung in Verfassungsrang die zweckmäßige Möglichkeit bestanden hätte, eine einheitliche Vorgehensweise für den Bund und die Länder zu schaffen und diese Gelegenheit der Verwaltungsvereinfachung ungenützt blieb.<sup>10</sup>

## Erfüllung der Meldepflichten

### Organisation der Meldeabläufe

- 3.1** (1) Für die Abwicklung der Meldeabläufe betreffend Werbemaßnahmen und Förderungen nach dem Medientransparenzgesetz sowie deren Bekanntgabe an die KommAustria war gemäß der Geschäftseinteilung des BMFJ die Präsidialabteilung 1 zuständig.

Die Vergabe von Werbemaßnahmen und Förderungen war im BMFJ jedoch unterschiedlich organisiert.

(2) Werbeaufträge und Medienkooperationen wickelte im Auftrag des BMFJ die Präsidialabteilung 5 des BMLFUW im Rahmen eines Verwaltungsübereinkommens<sup>11</sup> ab. In diesem Verwaltungsübereinkommen war unter anderem geregelt, dass das BMLFUW über Ersuchen des BMFJ die Angelegenheiten der Öffentlichkeitsarbeit des BMFJ durchführt. Auf dieser Grundlage wickelte die Präsidialabteilung 5 des BMLFUW alle Werbemaßnahmen des BMFJ entweder selbst oder mit Mediaagenturen<sup>12</sup> ab. Sie erfasste alle Werbemaßnahmen von der Beauftragung bis zur Bekanntgabe an die KommAustria, unter Wahrung des Vier-Augen-Prinzips, mittels ELAK.

<sup>8</sup> Entschließung des Nationalrates vom 10. Dezember 2009, 73/E XXIV. Gesetzgebungsperiode

<sup>9</sup> siehe dazu Feher/Otto/Steindl, Medientransparenzgesetz (2013)2, S. 53 (Fußnote 152)

<sup>10</sup> vgl. dazu den Bericht des RH: Öffentlichkeitsarbeit des BMLFUW, Reihe Bund 2013/4, TZ 3.

<sup>11</sup> Verwaltungsübereinkommen zwischen der Bundesministerin für Familien und Jugend und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 27.2.2014.

<sup>12</sup> z.B. MEC Agentur für Mediaplanung GmbH

Die Präsidialabteilung 1 führte im Sinne des Vier-Augen-Prinzips eine sogenannte „Plausibilitätsprüfung“ über die für die Meldung an die KommAustria bestimmten Daten auf Vollständigkeit, Richtigkeit und Einhaltung der inhaltlichen Anforderungen des Medientransparenzgesetzes durch und gab sie danach rechtzeitig der KommAustria bekannt.

(3) Förderungen des BMFJ, das sind Projekt- und Basisförderungen an Familien- und Jugendinstitutionen, vergaben die neun Abteilungen der Sektion Familien und Jugend mittels ELAK. Nach § 4 Medientransparenzgesetz sind nur jene Beträge dieser Förderungen melderelevant, die konkret an ein periodisches Medium der geförderten Institution als Medieninhaber fließen.

Die Präsidialabteilung 1 forderte die Abteilungen regelmäßig mit Quartalschreiben auf, die Melderelevanz der von ihnen zugesagten Förderungen zu prüfen und an sie zu melden. Die Abteilungen leiteten diese Meldungen der Präsidialabteilung 1 zu. Eine Vorschreibung der Förderakte, die alle förderungsrelevanten Unterlagen enthielten, mittels ELAK an die Präsidialabteilung 1 erfolgte nicht. Dadurch konnte die Präsidialabteilung 1 die Melderelevanz der gewährten Fördermittel nicht prüfen.

Dies führte in drei Quartalen des überprüften Zeitraums zu unvollständigen und unrichtigen Bekanntgaben an die KommAustria (siehe TZ 5 und 8).

(4) Mit dem Vollzug des Medientransparenzrechtes waren insgesamt 13 Bedienstete befasst. Dies waren bei den Werbemaßnahmen zwei Bedienstete der Präsidialabteilung 1 sowie im Rahmen eines Verwaltungsübereinkommens mit dem BMLFUW zwei Bedienstete des BMLFUW. Bei den Förderungen waren dies die zwei Bediensteten der Präsidialabteilung 1 sowie neun Bedienstete der Sektion Familien und Jugend im BMFJ. Der zeitliche Gesamtaufwand betrug zumindest 25 Stunden pro Quartal.

- 3.2** Der RH wies auf die unterschiedliche Organisation der Vergabe der Werbemaßnahmen und Förderungen hin, aufgrund der sich Mängel bei den Meldungen an die KommAustria ergaben. Insbesondere kritisierte er die fehlende Vorschreibung der Förderungsakte der Sektion Familien und Jugend mittels ELAK an die Präsidialabteilung 1, die eine Kontrolle der Förderungen auf ihre Melderelevanz verhinderte und dadurch unvollständige und unrichtige Quartalsmeldungen an die KommAustria verursachte (siehe TZ 5 und 8).

## Erfüllung der Meldepflichten

Der RH empfahl daher dem BMFJ, geeignete organisatorische Maßnahmen zur Beseitigung der bestehenden Kontrolldefizite zu treffen, um künftig die Vollständigkeit und Richtigkeit der Bekanntgaben an die KommAustria auch in Bezug auf Förderungen zu gewährleisten.

Der RH anerkannte jedoch die organisatorische Implementierung der Angelegenheiten der Medientransparenz in der Präsidialabteilung 1, die Erfassung aller Werbemaßnahmen des BMFJ mittels ELAK sowie die gewählte Vorgangsweise bei der Beauftragung von Werbemaßnahmen im Wege eines Verwaltungsübereinkommens mit dem BMLFUW, die geeignet waren, die Vollständigkeit, Richtigkeit und Rechtzeitigkeit der Bekanntgaben des BMFJ an die KommAustria zu gewährleisten.

- 3.3** *Laut Stellungnahme des BMFJ seien unrichtige Förderungsmeldungen an die KommAustria darin begründet, dass exakte Beträge, welche innerhalb eines Gesamtfördervolumens für Medien aufgewendet wurden, im Voraus nicht bekannt seien. Das BMFJ habe aber bereits die Anregung des RH aufgenommen und die Förderformulare entsprechend adaptiert, um in Zukunft bereits bei der Förderzusage eindeutige Zuordnungen treffen zu können. Zudem würden die melderelevanten Akte künftig der Präsidialabteilung 1 vorgelegt werden.*

Vollständigkeit der  
Meldungen

Werbeaufträge und Medienkooperationen

- 4.1** (1) Das BMFJ erfasste im überprüften Zeitraum im Zusammenhang mit dem Medientransparenzgesetz 141 Werbeaufträge und Medienkooperationen in Nettogesamthöhe von 646.326,70 EUR. Davon unterlagen 64 Werbeaufträge und Medienkooperationen (Nettogesamtbetrag: 539.170,58 EUR) der Meldepflicht nach dem Medientransparenzgesetz (siehe Tabelle 1).

**Tabelle 1: Gesamtausgaben des BMFJ für Werbeaufträge und Medienkooperationen nach Medientransparenzgesetz**

Quartal	Werbeaufträge gesamt	Gesamtausgaben nach dem Medien- transparenz- gesetz	Werbeaufträge über der Bagatellgrenze	Summe der an die KommAustria gemeldeten Nettogesamt- entgelte	Meldungen an die KommAustria nach Medium
	Anzahl	in EUR	Anzahl	in EUR	Anzahl
01/2014	-	-	-	-	-
02/2014	5	24.311,50	1	11.431,50	1
03/2014	87	368.179,92	49	326.573,40	19
04/2014	31	217.809,79	12	181.987,88	8
01/2015	18	36.025,49	2	19.177,80	2
<b>Summe</b>	<b>141</b>	<b>646.326,70</b>	<b>64</b>	<b>539.170,58</b>	<b>30</b>

Quellen: BMFJ; RH

(2) Die restlichen vom BMFJ erfassten 77 Werbeaufträge und Medienkooperationen (Nettogesamtbetrag: 107.156,12 EUR), das sind rd. 55 % aller Werbemaßnahmen und rd. 17 % der gesamten Werbeausgaben des BMFJ im überprüften Zeitraum, lagen unter der Bagatellgrenze und waren daher nicht zu melden (siehe dazu TZ 12, Tabelle 3).

4.2 Der RH anerkannte die Vollständigkeit der Quartalsmeldungen bei den Werbeaufträgen und Medienkooperationen und verwies auf den hohen Anteil der aufgrund der Bagatellgrenze nicht zu meldenden Werbeaufträge und Medienkooperationen (siehe TZ 12).

#### Förderungen

5.1 (1) Das BMFJ erfasste im überprüften Zeitraum im Zusammenhang mit dem Medientransparenzgesetz zwölf Förderungen in Gesamthöhe von 266.547,10 EUR. Davon unterlagen elf Förderungen (Gesamtbeitrag: 264.547,10 EUR) der Meldepflicht nach dem Medientransparenzgesetz (siehe Tabelle 2).

## Erfüllung der Meldepflichten

**Tabelle 2: Gesamtausgaben des BMFJ für Förderungen nach Medientransparenzgesetz**

Quartal	Förderungen gesamt	Gesamtausgaben nach dem Medien- transparenzgesetz	Förderungen über der Bagatellgrenze	Summe der an die KommAustria gemeldeten Förderungsentgelte
	Anzahl	in EUR	Anzahl	in EUR
01/2014	–	–	–	–
02/2014	6	193.754,00	5	191.754,00
03/2014	4	24.831,00	4	24.831,00
04/2014	2	47.962,10	2	47.962,10
01/2015	–	–	–	–
<b>Summe</b>	<b>12</b>	<b>266.547,10</b>	<b>11</b>	<b>264.547,10</b>

Quellen: BMFJ; RH

(2) Eine vom BMFJ erfasste Förderung (Gesamtbetrag: 2.000 EUR) lag unter der Bagatellgrenze und war daher nicht zu melden.

(3) Die Abteilung I/5 – Jugendpolitik im BMFJ gab zwei Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Online-Mediums im 4. Quartal 2014 der KommAustria nicht bekannt:

- Katholische Jugend Österreichs, Projektförderung 2014 für das Projekt „Webportal für Jugendliche und Ehrenamtliche Mitarbeiter“ in Höhe von 20.100,00 EUR (Datum der Förderungszusage: 12. November 2014).
- Landjugend Österreich, Projektförderung 2014 für das Projekt „LJ-On-Line – Gemeinsam Aktiv im Netz“ in Höhe von 15.000 EUR (Datum der Förderungszusage: 12. November 2014).

**5.2** Der RH kritisierte die Unvollständigkeit der Bekanntgabe bei den Förderungen für das 4. Quartal 2014 und verwies auf seine Empfehlung in TZ 3, geeignete organisatorische Maßnahmen zu treffen, um künftig die Vollständigkeit und Richtigkeit der Bekanntgaben an die KommAustria auch in Bezug auf Förderungen zu gewährleisten.

**5.3** *Laut Stellungnahme des BMFJ sei eine Adaptierung der Förderformulare bereits erfolgt, um in Zukunft eine eindeutige Zuordnung zu mel-derelevanten Förderungen vornehmen zu können. Das BMFJ werde außerdem hinkünftig zusätzliche weitere Kontrollmaßnahmen – wie vom RH angeregt – ergreifen.*

### Vollständigkeit der Dokumentation

- 6.1** Alle den Quartalsmeldungen des überprüften Zeitraums zugrunde liegenden, vom BMFJ erfassten Werbemaßnahmen, Medienkooperationen und Förderungen waren vollständig dokumentiert. Die Dokumentation der Werbemaßnahmen und Medienkooperationen umfasste die Auftrags- und Abrechnungsunterlagen sowie die Belegexemplare der entgeltlichen Einschaltungen; jene der Förderungen umfasste die Unterlagen betreffend Förderungsanträge und deren Zusage.
- 6.2** Der RH anerkannte die vollständige Dokumentation der vom BMFJ an die KommAustria gemeldeten Werbemaßnahmen und Förderungen im überprüften Zeitraum.

### Richtigkeit der Meldungen

#### Werbeaufträge und Medienkooperationen

- 7.1** Das BMFJ hatte gemäß § 2 Medientransparenzgesetz für Werbeaufträge und Medienkooperationen quartalsweise die Namen der jeweiligen periodischen Medien und – unter Beachtung der Bagatellgrenze von 5.000 EUR – die Gesamthöhe des diesen Medien zufließenden Nettoentgelts<sup>13</sup> gesondert bekanntzugeben. Sie hatte überdies die Werbeaufträge und Medienkooperationen sachlich richtig dem jeweiligen periodisch erscheinenden Medium und sie zeitlich richtig nach ihrem Erscheinungsdatum zuzuordnen (siehe TZ 2).

Diese Verpflichtungen wurden in allen Quartalen des überprüften Zeitraums erfüllt.

- 7.2** Der RH anerkannte die richtigen Bekanntgaben in den fünf Quartalen des überprüften Zeitraums.

#### Förderungen

- 8.1** (1) Das BMFJ hatte gemäß § 4 Medientransparenzgesetz quartalsweise für Förderungen an Medieninhaber eines periodischen Mediums den Namen des Förderungsempfängers und – unter Beachtung der Bagatellgrenze von 5.000 EUR – die Gesamthöhe der Förderung gesondert bekanntzugeben. Es hatte überdies die Förderungen sachlich richtig dem jeweiligen Medieninhaber eines periodischen Mediums und sie zeitlich richtig nach Datum ihrer Zusage zuzuordnen (siehe TZ 2).

<sup>13</sup> d.h. ohne Rabatte, Skonti, Werbeabgabe, Mehrwertsteuer und allfällige Vermittlungsprovisionen

## Erfüllung der Meldepflichten

(2) Diese Verpflichtungen wurden in drei Quartalen des überprüften Zeitraums nicht erfüllt:

- Im 2. Quartal 2014 gewährte das BMFJ der Österreichischen Plattform für Alleinerziehende eine Basisförderung in Höhe von 80.000,00 EUR. Davon war ein Betrag in Höhe von 13.400,00 EUR für das Zeitungsprojekt „ÖPA Journal, Alleinerziehende auf dem Weg“ vorgesehen. Das BMFJ gab jedoch nicht diesen Betrag, sondern sachlich unrichtig die Basisförderung in Höhe von 80.000,00 EUR der KommAustria bekannt.

Weiters gewährte das BMFJ dem Österreichischen Familienbund eine Basisförderung in Höhe von 80.000,00 EUR. Davon entfiel ein Betrag in Höhe von 22.700,00 EUR auf das Projekt „Zeitschrift ‚Familie‘ und Newsletter des Österreichischen Familienbundes“. Das BMFJ gab jedoch nicht diesen Betrag, sondern sachlich unrichtig die Basisförderung in Höhe von 80.000,00 EUR der KommAustria bekannt.

- Im 3. Quartal 2014 gab das BMFJ eine Gesamtmeldung über drei Förderungen in Höhe von insgesamt 11.931,00 EUR an den Medieninhaber Katholische Jungschar Österreich an die KommAustria ab. Eine Förderung betraf das Projekt Mini-Brief in Höhe von 2.131,00 EUR, eine weitere Förderung betraf das Projekt Jungscharplaner 2014/2015 in Höhe von 7.000,00 EUR; die dritte Förderung bezog sich auf das Projekt Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit durch das neue JungeKirche-Magazin in Höhe von 2.800,00 EUR. Da es sich beim Jungscharplaner 2014/2015 um kein periodisches Medium nach § 4 Medientransparenzgesetz handelt, war der dafür vorgesehene Betrag nicht in der Gesamtmeldung für die Katholische Jungschar Österreich zu berücksichtigen. Der verbliebene Förderungsgesamtbetrag an die Katholische Jungschar Österreich lag somit unter der Bagatellgrenze und wäre nicht zu melden gewesen.

Weiters gab das BMFJ eine Förderung an den Medieninhaber Bundesnetzwerk Österreichische Jugendinfos für das Projekt Broschüre Ferien- und Nebenjob-Suche in Höhe von 12.900,00 EUR bekannt. Da die Broschüre nur einmal jährlich erscheint, war sie ein kein periodisches Medium nach § 4 Medientransparenzgesetz. Die Bekanntgabe der Förderung an die KommAustria war daher wegen fehlender Periodizität des Mediums unrichtig. Richtigerweise wäre eine Meldung unterblieben.

Im Ergebnis hätte für Förderungen im 3. Quartal 2014 richtigerweise eine Leermeldung erfolgen müssen.

- Die Bekanntgabe von Förderungen des BMFJ für das 4. Quartal 2014 war nicht nur unvollständig (siehe TZ 5), sondern in einem Fall auch unrichtig, weil sich die Förderung an den Mittelschüler-Kartell-Verband für das Projekt Schulplaner in Höhe von 12.336,40 EUR auf ein nichtperiodisches Medium bezog.

**8.2** Der RH kritisierte die unrichtigen und unvollständigen Bekanntgaben von Förderungen in drei Quartalen des überprüften Zeitraums, die jedoch im Wesentlichen zu erhöhten Meldungen führten. Er empfahl daher dem BMFJ, künftig auf die sachlich und betraglich richtige Zuordnung aller Förderungen zu achten und so die Richtigkeit und Vollständigkeit der Bekanntgaben an die KommAustria sicherzustellen. Weiters verwies er auf seine Empfehlung in TZ 3, geeignete organisatorische Maßnahmen zu treffen, um künftig die Vollständigkeit und Richtigkeit der Bekanntgaben an die KommAustria auch in Bezug auf Förderungen zu gewährleisten.

**8.3** *Laut Stellungnahme des BMFJ seien den Empfehlungen des RH folgend organisatorische Maßnahmen und eine Adaptierung der Förderformulare vorgenommen worden, um in Zukunft eine eindeutige Zuordnung zu melderelevanten Förderungen vorzunehmen. Melderelevante Akte werden künftig der Präsidialabteilung 1 vorgelegt.*

## Inhaltliche Anforderungen an Werbeaufträge und Medienkooperationen

Unterscheidbarkeit  
– Kennzeichnungspflicht

**9.1** (1) Die Richtlinien des Bundes sehen in § 2 Abs. 1 vor, dass „bei der Beauftragung einer Veröffentlichung der Auftragnehmer vertraglich dazu zu verpflichten ist, eine eindeutige Kennzeichnung vorzunehmen“.

Tatsächlich war in jedem der – zu 30 Medienmeldungen an die KommAustria zusammengefassten – 64 Werbeaufträge bzw. Medienkooperationen des überprüften Zeitraums in Gesamthöhe von 539.170,58 EUR eine derartige vertragliche Verpflichtung dokumentiert.

(2) Nach § 2 Abs. 2 der Richtlinien des Bundes sind Veröffentlichungen in Radio- und Fernsehprogrammen sowie in Sendungen von Abrufdiensten mit den Worten „entgeltliche Einschaltung des/der“ oder „eine entgeltliche Information des/der“ oder „bezahlte Anzeige des/der“ jeweils unter Beifügung der Bezeichnung des Organs des betreffenden Rechtsträgers oder eines dieses eindeutig identifizierbaren Logos

## Inhaltliche Anforderungen an Werbeaufträge und Medienkooperationen

zu kennzeichnen. Veröffentlichungen in einem periodischen Druckwerk, einem wiederkehrenden elektronischen Medium oder auf einer Website sind die Worte „entgeltliche Einschaltung“ oder „bezahlte Anzeige“ deutlich sichtbar beizufügen.

Im überprüften Zeitraum waren aufgrund der dokumentierten vertraglichen Verpflichtung alle entgeltlichen Einschaltungen des BMFJ als solche gekennzeichnet.

- 9.2** Der RH anerkannte, dass das BMFJ die vertragliche Kennzeichnungspflicht bei allen entgeltlichen Veröffentlichungen nach dem Medientransparenzgesetz einhielt. Dies hatte zur Folge, dass alle Werbeaufträge bzw. Medienkooperationen des überprüften Zeitraums eine richtlinienkonforme Kennzeichnung aufwiesen.

### Sachlichkeitsgebot

- 10.1** (1) In § 3a Abs. 1 Medientransparenzgesetz ist geregelt, dass audiovisuelle Kommunikation und entgeltliche Veröffentlichungen ausschließlich der Deckung eines konkreten Informationsbedürfnisses der Allgemeinheit zu dienen haben, das in einem inhaltlichen Zusammenhang mit dem Wirkungsbereich des jeweiligen Rechtsträgers steht. Darunter fallen insbesondere Informationen zur Rechtslage sowie Handlungs- oder Verhaltensempfehlungen und Sachinformationen.

Audiovisuelle Kommunikation oder entgeltliche Veröffentlichungen, die keinen konkreten Bezug zur Deckung eines Informationsbedürfnisses aufweisen und ausschließlich oder teilweise lediglich der Vermarktung der Tätigkeit des Rechtsträgers dienen, sind unzulässig (so genanntes Sachlichkeitsgebot). Zur näheren Festlegung dieser Grundsätze erließ der Bund Richtlinien (siehe dazu TZ 2).

Die Werbemaßnahmen des BMFJ entsprachen im überprüften Zeitraum den formalen Kriterien des Medientransparenzgesetzes im Hinblick auf das Sachlichkeitsgebot.

- (2) Im überprüften Zeitraum startete das BMFJ zu den Themen Erhöhung der Familienbeihilfe und Extremismus zwei Medienkampagnen in Höhe von insgesamt rd 316.000,00 EUR, obwohl die Medien über diese Themen von sich aus berichteten.

Weiters schaltete die 100 %-Tochtergesellschaft des BMFJ, Familie & Beruf Management GmbH, im 3. Quartal 2014 ein halbseitiges Inserat zum Thema „Kinderbetreuung – Vereinbarkeit von Beruf und Familie“ im Printmedium Die Presse. Auf der selben Seite dieses Mediums erschien auch ein halbseitiger redaktioneller Beitrag zum selben Thema.

(3) In seinem Bericht betreffend die Öffentlichkeitsarbeit im BMLFUW (Reihe Bund 2013/4, TZ 8) verwies der RH jedoch darauf, Printmedien primär durch Presseaussendungen und Pressekonferenzen dazu anzuregen, von sich aus über Tätigkeiten des Ministeriums zu berichten. Erst wenn darüber hinaus noch ein Bedarf an weiterer Sachinformation der Öffentlichkeit besteht, sollten auch entgeltliche Schaltungen in Printmedien in Erwägung gezogen werden.

- 10.2** Der RH verwies beziehungsweise auf seinen Bericht betreffend die Öffentlichkeitsarbeit im BMLFUW (Reihe Bund 2013/4, TZ 8) darauf, dass das BMFJ trotz der hohen medialen Aufmerksamkeit betreffend die Themen Erhöhung der Familienbeihilfe, Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie Extremismus zusätzlich entgeltliche Werbemaßnahmen in Höhe von zumindest 316.000,00 EUR in Auftrag gab.

Er empfahl daher dem BMFJ, die Printmedien primär durch Presseaussendungen und Pressekonferenzen dazu anzuregen, von sich aus über Tätigkeiten des Ministeriums zu berichten. Erst wenn darüber hinaus noch ein Bedarf an weiterer Sachinformation der Öffentlichkeit besteht, sollten auch entgeltliche Schaltungen in Printmedien in Erwägung gezogen werden.

- 10.3** *Laut Stellungnahme des BMFJ verbreite es Inhalte primär durch Presseaussendungen und Pressekonferenzen. Da die Informationen jedoch jeweils eine sehr große Gruppe an Bürgern (z.B. 1,2 Mio. Familienbeihilfebezieher) betreffen, sei gegebenenfalls eine weitere, zusätzliche Sachinformation durch entgeltliche Schaltungen für eine effektive Verbreitung erforderlich.*

- 10.4** Der RH entgegnete dem BMFJ, dass insbesondere bei Sachinformationen, die einem größeren Personenkreis erhöhte Geldleistungen ankündigen, eine Verbreitung durch Presseaussendungen und Pressekonferenzen ausreichen wird, um durch darauffolgende redaktionelle Medienberichterstattung breite Publizität zu erlangen. Daher ist eine weitere, mit öffentlichen Mitteln beworbene, zusätzliche Sachinformation weder effektiv, noch effizient.

Hinweis- und  
Kopfverbot

- 11.1** Nach § 3a Abs. 4 Medientransparenzgesetz ist es Bundesministerien untersagt, in audiovisueller kommerzieller Kommunikation oder entgeltlichen Veröffentlichungen auf oberste Organe im Sinne von Art. 19 B-VG hinzuweisen (sogenanntes Hinweis- bzw. Kopfverbot).

Das BMFJ hielt bei allen an die KommAustria gemeldeten Werbemaßnahmen im überprüften Zeitraum das Hinweis- und Kopfverbot ein.

## Inhaltliche Anforderungen an Werbeaufträge und Medienkooperationen

- 11.2** Der RH anerkannte, dass das BMFJ bei allen gemeldeten Werbemaßnahmen das Hinweis- und Kopfverbot einhielt.
- 12.1** Das Hinweis- und Kopfverbot ist für Förderungen an Medieninhaber periodischer Medien nicht vorgesehen.

Wie in TZ 8 dargestellt, gewährte das BMFJ im 2. Quartal 2014 dem Medieninhaber Österreichischer Familienbund eine Förderung in Höhe von insgesamt 80.000,00 EUR für dessen Zeitschrift „Familie“ und Newsletter. Die Ausgabe Juni 2014 der Zeitschrift „Familie“ enthielt ein ganzseitiges Interview mit sowie eine Abbildung der Bundesministerin für Familien und Jugend, MMag. Dr. Sophie Karmasin; der Newsletter 06/2014 informierte mit bildlicher Darstellung der Bundesministerin über die Kinderbetreuungsoffensive der Bundesregierung; im Newsletter 07/2014 präsentierte die abgebildete Bundesministerin die FamilienApp.

Weiters gewährte das BMFJ im 2. Quartal 2014 dem Medieninhaber Österreichische Plattform für Alleinerziehende für das Journal „Alleinerziehende auf dem Weg“ eine Förderung in Höhe von insgesamt 80.000,00 EUR. In der Journalausgabe 01/2015 wird auf eineinhalb Seiten ein Interview vom Herbst 2014 mit der Bundesministerin für Familien und Jugend, MMag. Dr. Sophie Karmasin, abgedruckt, in dem die Bundesministerin viermal abgebildet ist.

- 12.2** Der RH wies darauf hin, dass selbst dann, wenn der Medieninhaber eines periodischen Mediums überwiegend mit öffentlichen Mitteln gefördert wird, das Sachlichkeitsgebot, das Vermarktungsverbot und das Hinweis- bzw. Kopfverbot nicht gelten und damit umgangen werden können.

### Bagatellgrenze

- 13.1** Wie in der TZ 4 dargestellt, gab das BMFJ in Bezug auf Werbeaufträge und Medienkooperationen im überprüften Zeitraum vollständige und richtige Meldungen an die KommAustria ab. Demzufolge waren auch die Anteile der unter der gesetzlichen Bagatellgrenze liegenden Beträge an den vom BMFJ für Werbemaßnahmen erfassten Gesamtausgaben nach Medientransparenzgesetz richtig.

**Tabelle 3: Bagatell-Werbeaufträge und –ausgaben des BMFJ zum Zeitpunkt der Meldung**

Quartal	Gesamtausgaben nach dem Medientransparenzgesetz	Summe der gemeldeten Nettogesamtergelte in EUR	nicht zu meldende Bagatellbeträge	Bagatell- und Werbeaufträge	Anteil der Bagatellbeträge an den Gesamtausgaben
				Anzahl	in %
01/2014	-	-	-	-	-
02/2014	24.311,50	11.431,50	12.880,00	4	53
03/2014	368.179,92	326.573,40	41.606,52	38	11
04/2014	217.809,79	181.987,88	35.821,91	19	16
01/2015	36.025,49	19.177,80	16.847,69	16	47
<b>Summe</b>	<b>646.326,70</b>	<b>539.170,58</b>	<b>107.156,12</b>	<b>77</b>	<b>17</b>

Quellen: BMFJ; RH

Die jeweiligen Anteile der – nicht zu meldenden – Bagatellbeträge an den Gesamtausgaben des BMFJ schwankten zwischen 11 % (3. Quartal 2014) und 53 % (2. Quartal 2014). Ihr durchschnittlicher Anteil an den Gesamtausgaben betrug in den überprüften fünf Quartalen rd. 17 %, das sind 107.156,12 EUR.

Auffällig war in diesem Zusammenhang, dass 77 von insgesamt 141 erfassten Werbeaufträgen des BMFJ, das sind rd. 55 % der Werbeaufträge, unter der Bagatellgrenze lagen (siehe TZ 5).

- 13.2** Im Hinblick auf das Ziel des Gesetzes, Transparenz über die tatsächlich geleisteten Entgelte für Werbeaufträge und Medienkooperationen zu ermöglichen, wies der RH auf den relativ geringen Anteil der nicht zu meldenden Bagatellbeträge an den Gesamtausgaben hin.

## Schlussempfehlungen

14 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen an das BMFJ hervor:

(1) Es wären geeignete organisatorische Maßnahmen zu treffen, um künftig die Vollständigkeit und Richtigkeit der Bekanntgaben an die KommAustria auch in Bezug auf Förderungen zu gewährleisten. (TZ 3, 5 und 8)

(2) Es wäre auf die sachlich und betraglich richtige Zuordnung aller Förderungen zu achten und so die Richtigkeit und Vollständigkeit der Bekanntgaben an die KommAustria sicherzustellen. (TZ 8)

(3) Printmedien wären primär durch Presseaussendungen und Pressekonferenzen dazu anzuregen, von sich aus über Tätigkeiten des Ministeriums zu berichten. Erst wenn darüber hinaus noch ein Bedarf an weiterer Sachinformation der Öffentlichkeit besteht, sollten auch entgeltliche Schaltungen in Printmedien in Erwägung gezogen werden. (TZ 10)

## **ANHANG**

### **Quartalsmeldungen des BMFJ**

Quartalsmeldungen	
<b>1. Quartal 2014</b>	in EUR
<b>Bekanntgabe § 2 (Werbeaufträge und Medienkooperationen)</b>	
Leermeldung	
<b>Bekanntgabe § 4 (Förderungen)</b>	
Leermeldung	
<b>2. Quartal 2014</b>	
<b>Bekanntgabe § 2 (Werbeaufträge und Medienkooperationen)</b>	
Kronen Zeitung	11.431,50
<b>Bekanntgabe § 4 (Förderungen)</b>	
Aktion Kritischer Schülerinnen	19.200,00
ÖPA Journal „Alleinerziehende auf dem Weg“ der Österreichischen Plattform für Alleinerziehende	80.000,00
Pennäler Ring Österreich	14.534,00
Zeitschrift „Familie“ und Newsletter des Österreichischen Familienbundes	80.000,00
	<b>205.165,00</b>
<b>3. Quartal 2014</b>	
<b>Bekanntgabe § 2 (Werbeaufträge und Medienkooperationen)</b>	
Bezirksblätter Niederösterreich	8.398,77
Bezirksrundschau Oberösterreich	6.156,48
Der Standard	16.110,00
Die Ganze Woche	6.247,50
Die Presse	15.647,50
Heute	56.154,40
Kleine Zeitung	13.728,00
Kronen Zeitung	55.743,50
Kurier	14.022,50
Madonna mit Österreich	12.900,00
OÖ Nachrichten	10.608,00
Sonntag – Österreich	32.760,00
Österreich	20.652,00
Salzburger Nachrichten	10.185,00
Tiroler Tageszeitung	13.902,00
Vorarlberger Nachrichten	10.608,00
Weekend Magazin	7.135,83
Woche Steiermark	7.145,61
www.orf.at	8.468,13

Quartalsmeldungen	
	in EUR
<b>Bekanntgabe § 4 (Förderungen)</b>	
Bundesnetzwerk Österreichischer Jugendinfos	12.900,00
Katholische Jungschar Österreich	11.931,00
	<b>351.404,22</b>
<b>4. Quartal 2014</b>	
<b>Bekanntgabe § 2 (Werbeaufträge und Medienkooperationen)</b>	
Baby Express/Familienwelt	6.200,00
Die Presse	72.840,29
Heute	54.782,80
Kleine Zeitung	12.976,95
Kosmo	5.082,00
Kronen Zeitung	13.547,84
www.heute.at	8.568,00
www.oe24.at	7.990,00
<b>Bekanntgabe § 4 (Förderungen)</b>	
Mittelschülerkartellverband	12.336,40
Österreichische Gewerkschaftsjugend	35.625,70
	<b>229.949,98</b>
<b>1. Quartal 2015</b>	
<b>Bekanntgabe § 2 (Werbeaufträge und Medienkooperationen)</b>	
Heute	5.548,80
Österreich	13.629,00
	<b>19.177,80</b>
<b>Bekanntgabe § 4 (Förderungen)</b>	
Leermeldung	
<b>Gesamtsumme</b>	<b>805.697,50</b>



Wien, im Dezember 2015

Der Präsident:

Dr. Josef Moser



### Bisher erschienen:

- Reihe Bund 2015/1 Bericht des Rechnungshofes
- EU-Finanzbericht 2012
  - Liegenschaftsverkauf Schloss Reifnitz
  - Schulversuche
  - Unterstützungsinstitut der Bundespolizei
- Reihe Bund 2015/2 Bericht des Rechnungshofes
- Wirkungen rechtlicher und personalwirtschaftlicher Maßnahmen auf das Pensionsantrittsalter in ausgewählten Ressorts
  - Umbau des Palais Kaunitz für die Anti-Korruptionsakademie (IACA) in Laxenburg
  - Steuerung und Qualitätssicherung in gerichtlichen Strafverfahren am Beispiel ausgewählter Gerichte
- Reihe Bund 2015/3 Bericht des Rechnungshofes
- Oesterreichische Nationalbank – Gold- und Pensionsreserven, Jubiläumsfonds sowie Sozialleistungen
  - Liegenschaftstransaktionen der Landwirtschaftlichen Bundesversuchswirtschaften GmbH mit der Republik Österreich, der Stadt Wien und der Wirtschaftsagentur Wien
  - Gemeinsame Prüfung aller lohnabhängigen Abgaben (GPLA); Follow-up-Überprüfung
  - Standortentwicklung der Zentrale des Bundesministeriums für Finanzen und Generalsanierung des Standorts Himmelpfortgasse 6 – 8; Follow-up-Überprüfung
  - Gendergesundheit in Österreich
  - Versorgung von Schlaganfallpatienten in der Steiermark; Follow-up-Überprüfung
  - Fonds zur Finanzierung der In-vitro-Fertilisation
  - Medientransparenz im MuseumsQuartier
- Reihe Bund 2015/4 Bericht des Rechnungshofes
- Pensionsrecht der Bediensteten der ÖBB
  - Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.; Follow-up-Überprüfung
  - Landesstudios des Österreichischen Rundfunks
- Reihe Bund 2015/5 Bericht des Rechnungshofes
- HYPO ALPE-ADRIA-BANK INTERNATIONAL AG: Verstaatlichung

- Reihe Bund 2015/6 Bericht des Rechnungshofes
- Internes Kontrollsystem bei Direktvergaben in ausgewählten Ressorts BMVIT und BMWFW
  - Technische Universität Wien – Finanzsituation
  - Österreichisches Patentamt; Follow-up-Überprüfung
  - Akademisches StartUp Netzwerk Oberösterreich (akostart oö)
- Reihe Bund 2015/7 Bericht des Rechnungshofes
- Haftungsobergrenzen im Bereich der Länder und Gemeinden
  - FFG und FWF – Interne Kontrollsysteme
- Reihe Bund 2015/8 Bericht des Rechnungshofes
- Prüfung von Wohnsitz und gewöhnlichem Aufenthalt in der Sozialversicherung als Anspruchsvoraussetzung
  - Österreichischer Integrationsfonds – Fonds zur Integration von Flüchtlingen und MigrantInnen
  - Beschaffung des Truppenfunksystems CONRAD
  - Bankenpaket; Follow-up-Überprüfung
  - Medientransparenz in der BIG
- Reihe Bund 2015/9 Bericht des Rechnungshofes
- Ärzteausbildung
  - Gewährung von Ausgleichszulagen in der Pensionsversicherung
  - Ausgewählte Stiftungen bei der Österreichischen Akademie der Wissenschaften
- Reihe Bund 2015/10 Bericht des Rechnungshofes
- Sonderaufgaben des RH nach:  
Parteiengesetz 2012  
Medientransparenzgesetzen  
Unvereinbarkeits- und Transparenz-Gesetzen
- Reihe Bund 2015/11 Bericht des Rechnungshofes
- HYPO ALPE-ADRIA-BANK INTERNATIONAL AG – Verkaufsaktivitäten in der Umstrukturierungsphase
  - Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
  - Niederösterreichische Grenzlandförderungsgesellschaft m.b.H.
  - Research Center Pharmaceutical Engineering GmbH
  - Eurofisc



- Reihe Bund 2015/12 Bericht des Rechnungshofes
- Landeslehrerpensionen
  - Finanzierung der Landeslehrer; Follow-up-Überprüfung
  - Gleichstellungsziel, Gleichstellungsmaßnahmen und Indikatoren im BMJ
  - Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie im Bereich Grundwasser im Weinviertel
  - Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung; Follow-up-Überprüfung
  - Medientransparenz in der AUVA
- Reihe Bund 2015/13 Bericht des Rechnungshofes
- Schulbehörden in Oberösterreich und Tirol: Lehrpersonalverwaltung
  - Schulbehörden in Oberösterreich und Tirol: Landesschulräte
  - Insolvenz-Entgelt-Fonds und IEF-Service GmbH
  - Truppenübungsplatz Allentsteig
- Reihe Bund 2015/14 Bericht des Rechnungshofes
- EU-Finanzbericht 2013
  - Eurofisc – ein multilaterales Frühwarnsystem der Mitgliedstaaten zur Bekämpfung des Mehrwertsteuerbetrugs
  - Bundeskriminalamt
  - Österreichische Studentenförderungsstiftung
  - Internes Kontrollsystem in der Haushaltsverrechnung des Bundes; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2015/15 Bericht des Rechnungshofes
- Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie hinsichtlich Fließgewässer; Follow-up-Überprüfung
  - Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) – Aufgabenübertragung durch das BMVIT
  - Europäischer Sozialfonds (ESF) – Prüfbehörde
  - Gemeinnützigkeit im Steuerrecht
  - Leistungsvereinbarungen; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2015/16 Bericht des Rechnungshofes
- Alpine Ski WM 2013, Investitionen
  - Stiftung Österreichisches Institut für Schul- und Sportstättenbau einschließlich „ÖISS“-Datensysteme Gesellschaft m.b.H.
  - Salzburg Hauptbahnhof – Bahnhofsumbau
  - Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von Reorganisationen; Follow-up-Überprüfung







