

# Bericht des Rechnungshofes



Der  
Rechnungshof

Reihe TIROL  
2006/2

Tirol

Tätigkeit im Jahr 2005

**Bisher erschienen:**

Reihe Tirol 2006/1

Bericht des Rechnungshofes  
– Krankenhaus St. Vinzenz in Zams  
– Bezirkskrankenhaus Kufstein

**Auskünfte**

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail [presse@rechnungshof.gv.at](mailto:presse@rechnungshof.gv.at)

**Impressum**

Herausgeber:

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

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

Redaktion und Grafik:

Rechnungshof

Druck:

Wiener Zeitung Digitale Publikationen GmbH

Herausgegeben:

Wien, im Juni 2006



# **Bericht des Rechnungshofes**

**Bundesland Tirol**

**Tätigkeit im Jahr 2005**



<b>Vorbemerkungen</b>	<u>Vorlage an den Landtag</u>	1
	<u>Darstellung der Prüfungsergebnisse</u>	1
<b>Tirol</b>	<b>Wirkungsbereich des Bundeslandes Tirol</b>	
	<u>Unerledigte Empfehlungen aus Vorjahren</u>	3
	<u>In Verwirklichung begriffene Empfehlung</u>	4
	<b>Prüfungsergebnisse</b>	
	<u>Kontrolle der Schwerfahrzeuge</u>	5
	<u>Stadtwärme Lienz Produktions- und Vertriebs-GmbH</u>	51
	<u>Abfallwirtschaftskonzept im Land Tirol</u>	73
<b>Anhang</b>	<u>Entscheidungsträger der überprüften Unternehmung</u>	95

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium für
BMI	für Inneres
BMLF	für Land- und Forstwirtschaft
BMLFUW	für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWA	für Wirtschaft und Arbeit
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GW	Gigawatt
GWh	Gigawattstunde
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
IT	Informationstechnologie
kW	Kilowatt
kWh	Kilowattstunde
LGBl.	Landesgesetzblatt
Mill.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
MW	Megawatt
MWh	Megawattstunde
Nr.	Nummer
rd.	rund
RH	Rechnungshof
S.	Seite
t	Tonne(n)
Z	Ziffer

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

## Vorbemerkungen

### Vorlage an den Landtag

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

### Darstellung der Prüfungsergebnisse

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

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



## Wirkungsbereich des Bundeslandes Tirol

### Unerledigte Empfehlungen aus Vorjahren

Sanitäre Aufsicht

im Bereich der sanitären Aufsicht

- (1) Einstellen der Praxis, die Impftätigkeit der Ärzte gesondert zu entlohnen, weil diese zumeist in der Dienstzeit erbracht und durch den Monatsbezug abgegolten wurde (Reihe Tirol 2001/7 S. 51 Abs. 6.2, zuletzt Reihe Tirol 2005/5 S. 3 Abs. 2).

*Laut Mitteilung der Landesregierung sei es unter Einbindung der Amtsärzte möglich gewesen, hohe dokumentierbare Durchimpfungsraten zu erzielen und die Maßnahmen kostengünstig anzubieten. Dieser Kernbereich nachhaltiger Präventionsmaßnahmen soll in der derzeitigen Form beibehalten werden.*

Förderung des Transplantationswesens

im Bereich der Förderung des Transplantationswesens

- (2) Die Entnahme von Organen von Verstorbenen wäre als Leistung der Krankenanstalt in die jeweilige Anstaltsordnung aufzunehmen (Reihe Tirol 2003/4 S. 47 Abs. 3, zuletzt Reihe Tirol 2005/5 S. 4 Abs. 5).

*Die Landesregierung teilte neuerlich mit, dass das Krankenanstalten- und Kuranstaltengesetz die Entnahme nicht explizit als Aufgabe der Krankenanstalt beschreibe. Daher werde eine zusätzliche Aufnahme in die Anstaltsordnung als Aufgabe der Krankenanstalt für nicht erforderlich gehalten.*

## In Verwirklichung begriffene Empfehlung

Verwaltung

im Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Förderung

Die Finanzierung der Landwirtschaftskammer wäre möglichst weitgehend vertraglich festzulegen; dabei wären die Leistungs- und Kontrollbeziehungen möglichst genau zu definieren (Reihe Tirol 2003/4 S. 26 Abs. 14.2, zuletzt Reihe Tirol 2005/5 S. 5).

*Laut Mitteilung der Landesregierung würden nach Abschluss des neuen Landwirtschaftskammergesetzes 2006 allenfalls – zusätzlich zur bereits bestehenden Vereinbarung über den Personalaufwand – notwendige Verträge mit der Landwirtschaftskammer abgeschlossen werden.*

## Prüfungsergebnisse

### Kontrolle der Schwerfahrzeuge

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

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

#### Kurzfassung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

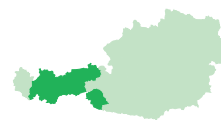
Wegen fehlender personeller Ressourcen waren die Prüfzüge der Bundesanstalt für Verkehr im Jahr 2004 nur zu rd. 50 % ausgelastet.

## Kenndaten zur Kontrolle von Schwerfahrzeugen in Österreich

### Wesentliche Rechtsgrundlagen

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

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



Gebahrung	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	Anzahl					
<b>LKW-Bestand in Österreich<sup>1)</sup></b>						
LKW gesamt	326.784	331.394	319.981	326.087	332.976	338.888
<i>davon LKW über 3,5 t</i>	62.626	60.872	59.298	58.621	57.769	56.820
Sattelzugfahrzeuge	17.682	18.276	18.813	19.534	20.079	19.161
<b>LKW-Bestand in Niederösterreich<sup>1)</sup></b>						
LKW gesamt	71.352	72.091	70.043	71.456	73.356	74.924
<i>davon LKW über 3,5 t</i>	14.758	14.255	13.862	13.624	13.453	13.289
Sattelzugfahrzeuge	3.450	3.441	3.483	3.462	3.519	3.285
<b>LKW-Bestand in Tirol<sup>1)</sup></b>						
LKW gesamt	28.741	29.425	27.284	27.764	28.637	29.213
<i>davon LKW über 3,5 t</i>	5.178	5.031	4.904	4.874	4.792	4.793
Sattelzugfahrzeuge	2.147	2.267	2.272	2.192	2.195	2.187
	in Milliarden Tonnenkilometern					
<b>Schätzung der Transportleistung im Straßengüterverkehr<sup>2)</sup></b>						
Binnenverkehr	12,7	12,8	12,9	13,0	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>
Export/Import	7,7	8,6	8,9	9,5	—	—
Transitverkehr	7,1	7,1	7,7	7,8	—	—
<b>Straßengüterverkehr gesamt</b>	<b>27,5</b>	<b>28,5</b>	<b>29,5</b>	<b>30,3</b>	<b>—</b>	<b>—</b>

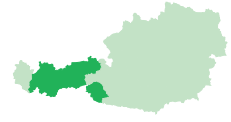
<sup>1)</sup> jeweils zum Stichtag 31. Dezember, Quelle: Statistik Austria

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

<sup>3)</sup> Daten nicht verfügbar

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

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

**Prüfungsablauf und  
-gegenstand**

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

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

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

**Grundsätzliche Feststellungen****Vollziehung**

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

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

## Ziele und Zielerreichung

### Gemeinschaftsrechtliche Ziele

#### 3.1 In den EU-Rechtsvorschriften waren folgende Ziele verankert:

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

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

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

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

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

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

### Nationale Ziele

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Kontrollplattform

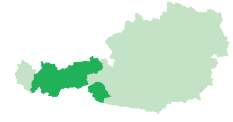
- 5.1 (1) Im November 2003 wurde auf Initiative des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im BMVIT unter Federführung der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) eine LKW-Kontrollplattform eingerichtet. In dieser waren das BMI, das BMVIT, das BMWA (Arbeitsinspektorate), die ASFINAG und die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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

## Verkehrskontrollplätze

### Allgemeines

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

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

### Technische Ausstattung

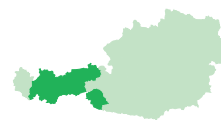
- 7 Laut einem im Jahr 2002 vom BMI und der ASFINAG erstellten Handbuch erfolgte die Ausgestaltung eines VKP in modularer Bauweise:

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

### Kontrollablauf

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

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



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

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

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

#### Verkehrskontrollplatzkonzept

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

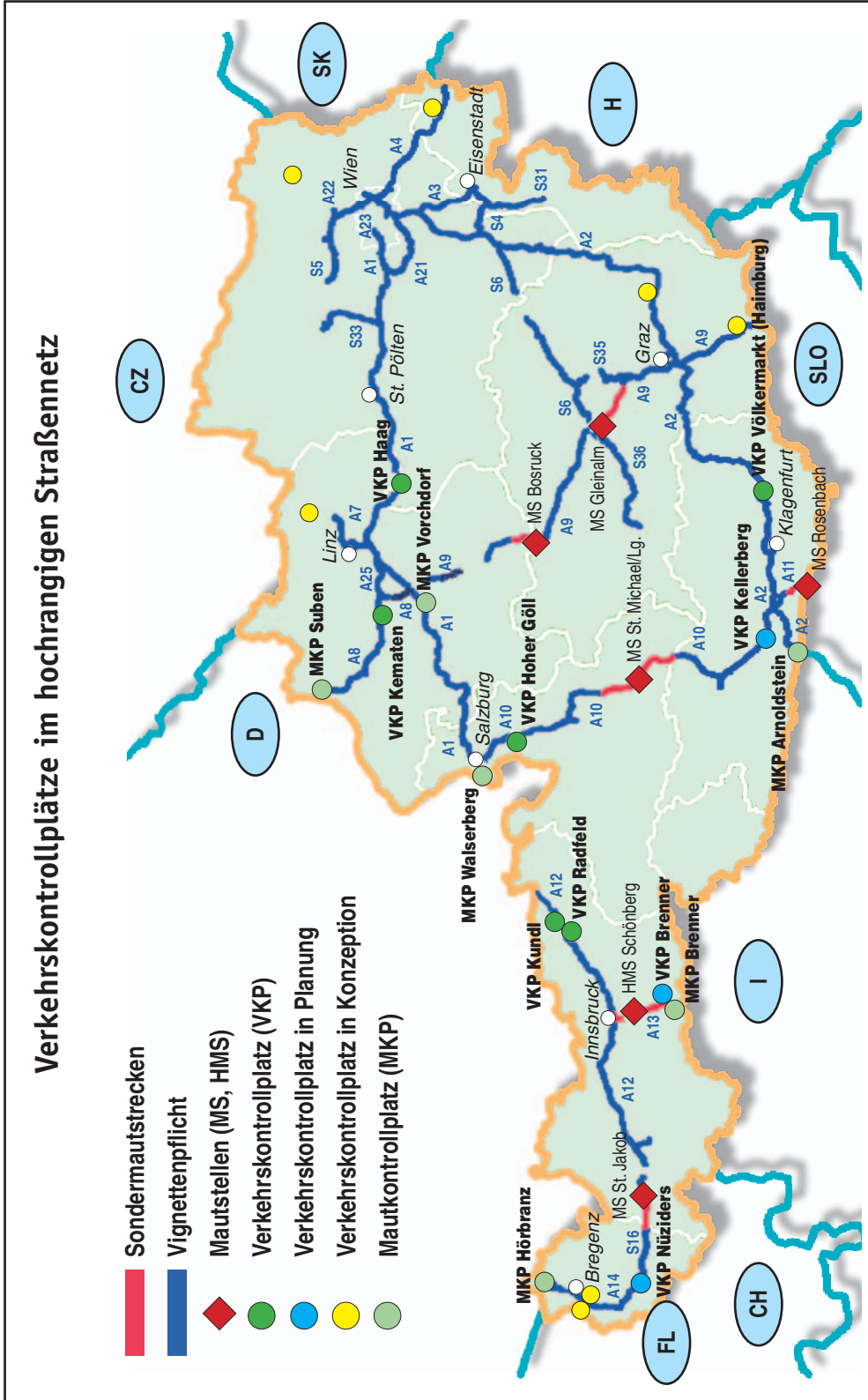
Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren sechs VKP in Betrieb, drei weitere befanden sich im Stadium konkreter Planung. Für den Vollausbau bestand – allerdings ohne zeitliche Festlegung – eine Konzeption für weitere sieben VKP.\*

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

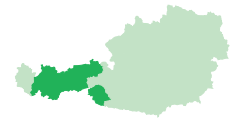
in Planung: Kellerberg A 10 Tauern Autobahn Fahrtrichtung Salzburg (Kärnten), Brenner Ost A 13 Brenner Autobahn Fahrtrichtung Innsbruck auf dem Gelände der ehemaligen Zollkontrollstelle Brennerpass (Tirol) und Nüziders A 14 Rheintal Autobahn Fahrtrichtung Bludenz (Vorarlberg)

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

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



Quelle: Webseite der ASFINAG



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

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

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

### Technische Unterwegskontrolle

Gegenstand der Kontrolle

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

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

## Technische Unterwegskontrolle

### Durchführung der Kontrolle

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

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

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

### Datenerfassung und Berichterstattung

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

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

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

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

## Gefahrgutkontrolle

Gegenstand der Kontrolle

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

Organisation der Gefahrgutkontrolle

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

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

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

## Gefahrgutkontrolle

### Durchführung und Dokumentation

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

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

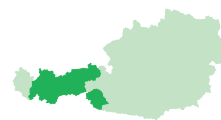
Das BMI fasste die Teilberichte jährlich zu einem gesamtösterreichischen Kontrollbericht zusammen und legte diesen der Europäischen Kommission vor. Wesentliche Angaben betrafen die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge aufgeschlüsselt nach der Zulassung (Österreich, EU, Drittländer) und die Anzahl der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

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

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

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

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



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

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

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

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

Kontrolldichte

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

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

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

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

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

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

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

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

## Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

Gegenstand der Kontrolle

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

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

Durchführung der Kontrolle und Datenerfassung

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

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

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

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

## Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

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

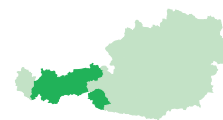
Überdies erfolgten Datenerfassung und -auswertung ausschließlich im Hinblick auf die Erstellung des von der Europäischen Union geforderten Berichts über die durchgeführten Kontrollen; eine Nutzung als interne Informationsquelle und Steuerungselement war nicht vorgesehen.

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

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

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

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



Kontrolldichte und  
Kontrollergebnisse

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

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

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

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

## Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

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

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

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

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

Ergebnisse der  
Kontrollen nach  
Herkunftsländern

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

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

Digitale  
Kontrollgeräte

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

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

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

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

## Strafgeldwidmung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Bundesanstalt für Verkehr**

## Aufgaben

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

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

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

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

Bund-Länder-  
Vereinbarungen

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

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

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

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

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

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

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

Mobile  
Gefahrgutkontrolle

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

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

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

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

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

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

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

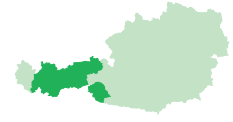
**Unfallkosten**

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

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

\* umfasst LKW über 3,5 t und Sattelkraftfahrzeuge

Quelle: Statistik Austria



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

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

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

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

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

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

## Unfallkosten

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

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

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

## Sonstige Feststellungen

**29** Sonstige Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen:

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

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

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

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

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

## Einzelfeststellungen

### Bundesland Niederösterreich

#### Verkehrskontroll- plätze in Nieder- österreich

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

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

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

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

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

## Verkehrskontrollplätze in Niederösterreich

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

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

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

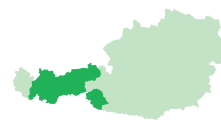
*Im Raum Schwechat sei zwar die Errichtung eines VKP an der in Bau befindlichen Wiener Außenring Schnellstraße S1 gegenüber der bisherigen Lösung (Anmietung der Prüfhalle eines Betriebes) wirtschaftlich besser vertretbar, dieser Standort jedoch im Kontrollplatzkonzept der ASFINAG nicht enthalten.*

## Technische Unterwegskontrolle

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

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

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



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

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

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

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

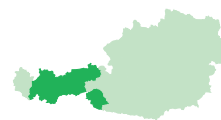
**31.3** Die Niederösterreichische Landesregierung wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass im Bundesländervergleich der Monate Jänner bis September 2005 das Land Niederösterreich 36 % aller Prüftage und dabei 49 % aller im Bundesgebiet vorgenommenen technischen Fahrzeugkontrollen ausgeführt habe.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

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

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

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

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



**Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten**

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

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

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

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

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

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

## Bundesland Tirol

### Verkehrskontroll- plätze in Tirol

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

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

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

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

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

Der VKP Radfeld wurde im April 2005 eröffnet. Er umfasst Verkehrsflächen von 16.000 m<sup>2</sup>, ein Flugdach von 1.700 m<sup>2</sup> und Abstellmöglichkeiten für 35 Sattel- und Lastzüge. Die Gesamterrichtungskosten betragen rd. 4,56 Mill. EUR. Die Exekutive nutzte die VKP Radfeld und Kundl nunmehr wechselweise im Rahmen der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen zur Vornahme von Kontrollen.



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

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

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

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

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

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

## Technische Unterwegskontrolle

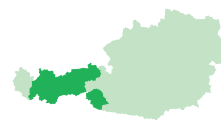
**35.1** Das Bundesland Tirol verfügte über keinen eigenen mobilen Prüfzug. Technische Unterwegskontrollen wurden im Rahmen gemeinsamer Einsätze der Verkehrsabteilung des Landesgendarmariekommandos (ab 1. Juli 2005 Landespolizei-Kommando) mit einem kraftfahrtechnischen Sachverständigen des Amtes der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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

## Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

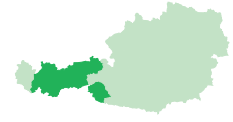
**37.1** Auf Grundlage der Berichte der Bezirksverwaltungsbehörden errechneten sich betreffend die Straßenkontrollen der Lenk- und Ruhezeiten in Tirol folgende Zahlen:

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

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

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

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



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

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

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

## Schluss- bemerkungen

### **38** Zusammenfassend empfahl der RH

dem BMI und dem BMVIT:

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

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

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

## Schlussbemerkungen

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

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

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

dem BMVIT:

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

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

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

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

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

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



dem BMI:

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

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

dem BMI und den Bundesländern Niederösterreich und Tirol:

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

dem BMI und dem Bundesland Niederösterreich:

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

dem Bundesland Niederösterreich:

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

dem Bundesland Tirol:

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

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



## Stadtwärme Lienz Produktions- und Vertriebs-GmbH

Die im Jahr 2000 zur Versorgung der Stadtgemeinde Lienz mit Fernwärme und Strom gegründete Stadtwärme Lienz Produktions- und Vertriebs-GmbH erfüllte die ökologischen Ziele der Versorgung. Die wirtschaftlichen Ziele konnten jedoch nicht erreicht werden.

### Kurzfassung

Die Unternehmung erlitt seit ihrer Gründung regelmäßig Verluste, die bis Ende 2004 nahezu das gesamte Eigenkapital aufzehrten und zu Liquiditätsproblemen führten.

Die Stadtwärme Lienz Produktions- und Vertriebs-GmbH konnte wesentlich mehr Kunden gewinnen als geplant. Dies erforderte umfangreiche Erweiterungen und Änderungen des Fernwärmeprojekts und führte gegenüber der ersten Planung bis Ende 2004 zu rd. zwei Drittel höheren Aufwendungen. Bis 2004 konnten trotz stark gestiegener Betriebskosten die Wärmepreise nicht erhöht werden, weil dies die mit den Kunden vereinbarte Preisgleitung nicht zuließ.

Auch die Ausweitung der Versorgung der Nachbargemeinde wird die Wirtschaftlichkeit der Investitionen der Unternehmung nicht entscheidend verbessern. Trotz der Investitions- und Ökostromförderungen ist eine Amortisation der Investitionen nicht vor 20 Jahren zu erwarten.

### Kenndaten der Stadtwärme Lienz Produktions- und Vertriebs-GmbH (SWL)

Gründung der Unternehmung 3. April 2000

Eigentümer 48 % Steirische Gas-Wärme GmbH  
48 % TIWAG-Tiroler Wasserkraft AG (TIWAG)  
4 % Stadtgemeinde Lienz

Unternehmensgegenstand Produktion und Abgabe von Fernwärme und Strom

Gebahrung	2000	2001	2002	2003	2004
	in 1.000 EUR				
Umsatzerlöse	3	329	1.577	2.480	3.219
Betriebsergebnis	- 664	- 1.240	- 949	- 645	- 335
Finanzergebnis	1	- 162	- 431	- 361	- 348
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 663	- 1.402	- 1.380	- 1.006	- 703
Jahresergebnis	- 664	- 1.403	- 1.382	- 1.008	- 704
	Anzahl				
Mitarbeiter (im Jahresdurchschnitt) <sup>1)</sup>	5 <sup>2)</sup>	5 <sup>2)</sup>	5 <sup>2)</sup>	5 <sup>2)</sup>	6 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> ohne Geschäftsführer

<sup>2)</sup> Mitarbeiter von der TIWAG gegen Entgelt abgestellt

<sup>3)</sup> 5 Mitarbeiter von der TIWAG gegen Entgelt abgestellt; 1 Mitarbeiter in der SWL

#### Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte im April und Mai 2005 die Gebahrung der Stadtwärme Lienz Produktions- und Vertriebs-GmbH (SWL). Schwerpunkt der Überprüfung war insbesondere die Erreichung der vorgegebenen Unternehmensziele.

Zu dem im September 2005 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die SWL im November 2005 sowie die Steiermärkische Landesregierung und die Tiroler Landesregierung im Dezember 2005 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Februar 2006.

## Gründung der Unternehmung

- 2 Zu Beginn der frühen 90er Jahre startete die Stadtgemeinde Lienz ein langfristiges Energieprojekt zur Verbesserung der lokalen Luftqualität und des globalen Klimaschutzes. Ein wichtiges Element dieses Projekts war die Errichtung einer Fernwärmeversorgung mit möglichst hoher Umweltverträglichkeit. Zur Auswahl eines oder auch mehrerer Partner für dieses Vorhaben veranstaltete die Stadtgemeinde im Jahr 1998 einen Ideenwettbewerb. Aus diesem ging die Steirische Fernwärme GmbH – ab 2003 Steirische Gas-Wärme GmbH – als Siegerin hervor und wurde von der Stadtgemeinde mit der Realisierung des Fernwärmeprojekts beauftragt.

Zu diesem Zweck gründete die Steirische Fernwärme GmbH zusammen mit der damaligen TIWAG-Tiroler Wasserkraftwerke Aktiengesellschaft (TIWAG) und der Stadtgemeinde Lienz am 3. April 2000 die „Stadtwärme Lienz Produktions- und Vertriebs-GmbH“ mit Sitz in Lienz. Das Stammkapital betrug 40.000 EUR; es stand zu je 48 % im Eigentum der Steirischen Fernwärme GmbH und der TIWAG sowie zu 4 % im Eigentum der Stadtgemeinde Lienz. Eine Nachschusspflicht der Gesellschafter in Abhängigkeit von der Höhe des Investitionsaufwands war vereinbart.

## Technisches Konzept

### Vorgaben

- 3 Die Vorgaben der Stadtgemeinde Lienz für die beim Ideenwettbewerb einzureichenden Projekte über die Fernwärmeversorgung forderten in den definierten Versorgungsgebieten einen Versorgungsgrad von 70 % sowie eine Deckung des Endenergiebedarfes zu 80 % aus chemisch unbehandeltem Holz und Sonnenenergie. Auch sollte durch eine Wärmerückgewinnung aus den Abgasen und eine Kraft-Wärme-Kopplung (gleichzeitige Wärme- und Stromerzeugung) ein hoher Wirkungsgrad der Wärmeerzeugungsanlagen erzielt werden. Weitere Voraussetzung war die Einhaltung hoher Umweltstandards.

### Einreichprojekt

- 4 Bei ihrem Einreichprojekt ging die Steirische Fernwärme GmbH von einem Wärmeabsatz von rd. 56 GWh pro Jahr (56.000 MWh pro Jahr) bei einem maximalen Kundenleistungsbedarf von 34 MW aus. Dafür sah sie – bei dem Standort der Wärmeerzeugung nahe dem Zentrum der Stadtgemeinde – ein Leitungsnetz von 31 km Länge vor, dessen Kosten (einschließlich Übergabestationen) in Höhe von 8,7 Mill. EUR geplant waren.

## Technisches Konzept

Die Wärmeerzeugungsanlagen wurden mit einer Nennleistung von 31,5 MW dimensioniert. Sie bestanden aus einem Dampfkessel (8 MW), einem Heißwasserkessel (3,5 MW), beide mit Biomassefeuerung, einer Wärmerückgewinnung (1,5 MW), einem Ölkessel (18 MW) sowie Sonnenkollektoren (500 kW). Den Strom sollte ein an den Dampfkessel angekoppelter Schraubenmotor (1,1 MW) erzeugen. Der Investitionsaufwand für die Wärme- und Stromerzeugungsanlagen einschließlich aller Nebenaggregate, Geräte und Bauten wurde mit rd. 7,3 Mill. EUR prognostiziert.

Der Aufwand für das gesamte Fernwärmeversorgungsprojekt (Netz und Erzeugung) für den in sieben Jahren zu erreichenden Endausbau sollte 16 Mill. EUR betragen.

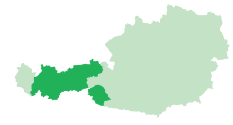
## Projektentwicklung

- 5.1** Die dargestellte Anlagenkonfiguration des Fernwärmeprojekts erfuhr in der Folge bis zur Überprüfung durch den RH wesentliche Änderungen. Es konnten rasch viele Kunden gewonnen werden, so dass die SWL das Leitungsnetz in kürzerer Zeit als geplant errichtete und auch erweiterte. So wurde z.B. das Heizhaus an die Peripherie der Stadtgemeinde verlegt, wofür ein Grundstück angekauft und die Leitungen verlängert werden mussten.

Anstelle des Kaufes eines Schraubenmotors (1,1 MW) erfolgte die Beschaffung einer ORC(Organic Rankine Cycle)\*-Anlage (1 MW), für die das Heizhaus höher gebaut werden musste. Behördenauflagen erforderten eine Änderung der Fernwärmenetzgestaltung, die Verbesserung des Schallschutzes und die Beschaffung eines Brenners mit besonders niedriger Stickoxydemission für die Ölkesselanlage.

\* Die Stromerzeugung mittels ORC-Anlage entspricht dem konventionellen Wasserdampfturbinenprozess mit dem Unterschied, dass anstelle von Wasser ein bei niedrigeren Temperaturen verdampfendes organisches Arbeitsmittel durch die Turbine geleitet und damit ein Stromgenerator angetrieben wird.

Die Gesamtanlage wurde technisch verbessert, die Leistung des Heißwasserkessels auf 7 MW erhöht und eine visualisierte Leitungsnetzüberwachung eingerichtet. Weiters wurde die Sonnenkollektorenfläche verkleinert und vorerst anstelle des geplanten 18 MW-Ölkessels nur einer mit einer Nennleistung von 11 MW eingebaut, dafür aber später ein zweiter 11 MW-Ölkessel zusätzlich installiert.



- 5.2 Durch diese Maßnahmen betrug der Anschaffungswert der Investitionen bis 31. Dezember 2004 etwa 26,7 Mill. EUR. Dies entsprach einem Mehraufwand von zwei Drittel des im Einreichprojekt angenommenen Aufwands.
- 5.3 *Laut Mitteilung der SWL habe die Baukostenüberschreitung 25 % betragen (Baubeschluss im Oktober 2000 20 Mill. EUR, Bauabrechnung Dezember 2003 25 Mill. EUR).*
- 5.4 Der RH erwiderte, dass er nicht die Baukostenüberschreitung, sondern die Entwicklung der Projektkosten von der Einreichung zum Ideenwettbewerb der Stadtgemeinde Lienz im November 1998 bis zum 31. Dezember 2004 dargestellt hat. Der Mehraufwand in diesem Zeitraum betrug zwei Drittel.

## Stromerzeugung

- 6.1 Die elektrische Energie wurde von einer ORC-Anlage erzeugt, vollständig in das Stromnetz der TIWAG eingespeist und gemäß Ökostrom-Einspeisetarif abgegolten.

Die elektrische Nennleistung der Anlage betrug 1,0 MW. In den Jahren 2003 und 2004 wurden rd. 4.800 MWh bzw. 5.300 MWh Strom hergestellt. Dies entsprach rd. 60 % der maximal möglichen Jahresproduktionsmenge von rd. 8.700 MWh, die nur bei Vollausslastung der Fernwärmekapazitäten auch in den Sommermonaten erreicht werden kann.

Der niedrige Arbeitsdruck des bei dem ORC-Prozess eingesetzten Thermoölkessels erlaubt einen Betrieb ohne Personalaufsicht (kesselwärterfrei), was den wesentlichsten Betriebskostenvorteil im Vergleich zu anderen Kraft-Wärme-Kopplungs-Technologien, wie Dampfturbine oder Dampfkolbenmotor, darstellt. Dem standen die bis zu 60 % höheren Investitionskosten der ORC-Technologie gegenüber.

- 6.2 Der RH erachtete die Investitionsentscheidung für die weniger personalintensive ORC-Technologie trotz der im Vergleich zu Alternativtechnologien höheren Investitionskosten als wirtschaftlich.
- 6.3 *Laut Stellungnahme der SWL wären bei der Berechnung der Auslastung von den maximal möglichen Jahresleistungsstunden die Wartungs- und sonstigen Stillstandszeiten abzuziehen gewesen. Weiters sei die ORC-Anlage nur um 27 % teurer als der ursprünglich vorgesehene Schraubenmotor gewesen.*

- 6.4** Der RH entgegnete, dass bei der Anlagenauslastung die Wartungs- und sonstigen Stillstandszeiten nicht zu berücksichtigen waren; diese konnten nämlich durch den Betrieb beeinflusst werden. Bei ihrer Berechnung berücksichtigte die SWL die für den Betrieb der Anlage erforderlichen zusätzlichen Anlagenteile nicht.

## Fernwärmeerzeugung

### Heißwasserkessel

- 7** Im Heißwasserkessel wurde der überwiegende Teil des Warmwasserbedarfs zur Fernwärmeversorgung hergestellt. Der in geschweißter Stahlkonstruktion ausgeführte Kessel hatte eine Nennleistung von 7,0 MW.

### Solaranlage

- 8.1** Die Sonne erhitze das in der 630 m<sup>2</sup> großen Kollektorfläche befindliche Wasser, das die gespeicherte Energie über einen Wärmetauscher an das Fernwärmenetz abgab. Aufgrund der Dimensionierung und der durchschnittlichen Sonnenstunden in Lienz wäre die Anlage imstande, jährlich rd. 250 MWh Fernwärme einzuspeisen.

Tatsächlich betrug die Einspeisung im Jahr 2003 nur rd. 44 MWh und 2004 nur rd. 30 MWh, was – mit durchschnittlichen Fernwärmeerlösen bewertet – einem Umsatz von rd. 1.500 EUR (2003) bzw. rd. 1.120 EUR (2004) entsprach.

Solaranlagen weisen die höchste Leistungsfähigkeit im Frühjahr bzw. Sommer auf, wenn der Fernwärmebedarf der Haushalte am geringsten ist. Das in diesem Zeitraum mittels Solaranlage erzeugte Warmwasser verminderte die Betriebsleistung des Heißwasser- bzw. des Thermoölkessels und somit die Stromerzeugung. Deshalb reduzierte die SWL den Einsatz der Solaranlage zugunsten der geförderten Ökostromerzeugung.

- 8.2** Der Einsatz der Solaranlage im Sommer verringerte die Stromerzeugung und verursachte dadurch Mindererlöse aus der Stromproduktion. Umgekehrt reduzierte eine der Stromerzeugung untergeordnete Verwendung der Solaranlage die damit hergestellte Fernwärmemenge und machte eine Amortisation der Investition unmöglich. Die Amortisationszeit lag selbst bei Vollausslastung der Solaranlage bei über 44 Jahren.

Der RH erachtete den Einsatz der Solaranlage im Gesamtkonzept des Fernwärmekraftwerkes Lienz betriebswirtschaftlich als nicht gerechtfertigt. Er empfahl, den Verkauf dieses Anlagenteils zu erwägen.

**8.3** *Laut Stellungnahme der SWL habe sie die Größe der Anlage von ursprünglich geplanten 2.500 m<sup>2</sup> auf 630 m<sup>2</sup> reduziert. Der Verkauf der Anlage sei aus technischer, umweltpolitischer und wirtschaftlicher Sicht nicht realistisch.*

**8.4** Nach Ansicht des RH war die Solaranlage aus wirtschaftlicher Sicht entbehrlich, weil ihre Einsatzdauer eine Amortisation nicht zuließ.

## Ölkessel

**9** Der mit Heizöl Extraleicht befeuerte Ölkessel wies eine Nennleistung von 11,0 MW auf und sollte sowohl der Abdeckung von Lastspitzen als auch zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit bei Ausfall der Biomassefeuerung dienen. Lastspitzen traten bei einer über der Maximalleistung von Heißwasser- und Thermoölkessel liegenden Fernwärmenachfrage auf.

Der Einsatz des Ölkessels zur Bedarfsspitzenabdeckung ermöglichte eine um 40 % kleiner dimensionierte Biomassefeuerungsanlage, weil diese nicht auf die Maximallast ausgelegt werden musste.

Lediglich 4 % der im Fernwärmekraftwerk hergestellten thermischen Energie sollte laut Planung der SWL aus fossilen Brennstoffen stammen. In den Jahren 2003 und 2004 stieg die Kundenanzahl und damit die Fernwärmenachfrage an. Der Ölkessel wurde daher über die Spitzenlastabdeckung hinaus auch zur Mittellastversorgung verwendet. Dies hatte einen Anteil von rd. 12 % (2003) bzw. 13 % (2004) der mittels Ölkessel hergestellten Fernwärme zur Folge. Nach der Erweiterung der Biomasse-Heizkapazitäten im Jahr 2005 sollte wieder ein plankonformer Zustand erreicht werden.

## Entschwadungsanlage

**10.1** Zur Vermeidung der sichtbaren Kondensation des gereinigten Rauchgases außerhalb des Schornsteins wurde gemäß Behördenauflage eine Entschwadungsanlage mit einer Leistung von rd. 140 kW eingesetzt.

In der Entschwadung, die in die Rauchgasreinigungsanlage integriert war, erfolgte ein Wärmeaustausch zwischen dem warmen Rauchgas und der kühleren Außenluft. Beide Gasströme vermischten sich im Kamin, wodurch eine Dampfschwadenbildung außerhalb des Schornsteins bis zu einer Außentemperatur von - 5 °C vermieden wurde.

- 10.2 Die rd. 0,5 Mill. EUR teure Entschwadung diente ausschließlich der Vermeidung einer sichtbaren Dampfschwadenbildung am Schornstein-ausgang und somit rein optischen Zwecken. Sie bewirkte aber keine Verbesserung der Luftqualität.

## Erweiterung

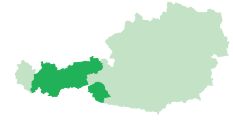
- 11 Im Jahr 2004 betrug die Wärmeabgabe rd. 49,9 GWh und die Anschlussleistung rd. 37 MW.

Für diese Leistung waren die bestehenden Bioheizanlagen nicht ausreichend dimensioniert. Daher mussten auch die Ölkessel verstärkt zur Erzeugung herangezogen werden. Sie standen dadurch als Reserve nicht mehr im vollen Umfang zur Verfügung. Weiters war die Wärmeerzeugung mit Heizöl teurer als mit Biomasse und stand dem ökologischen Ziel der Kohlendioxidreduzierung zur Klimaverbesserung entgegen. In dieser Situation konnte auch keine weitere Anschlussverdichtung im bereits bestehenden Netz erfolgen.

- 12 Für die weitere Entwicklung des Fernwärmeprojekts standen bei der SWL zwei unterschiedliche Perspektiven zur Wahl: Entweder die Beschränkung auf das bisherige Versorgungsgebiet bei einer Anschlussleistung von 40 MW unter verstärktem Einsatz der Ölkessel oder die Erweiterung des Versorgungsgebietes in der Nachbargemeinde Nußdorf-Debant und Erhöhung der Anschlussleistung auf rd. 46 MW.

Die zweite Variante hatte die Geschäftsführung bereits Ende 2003 gefordert. Sie sah den Bau eines zweiten Heizhauses mit einem Biomassekessel vor, an dem eine ORC-Anlage zur Stromerzeugung angekop-pelt werden sollte. Zusätzlich war zur Betriebsoptimierung die Errichtung eines Heißwasserpufferspeichers sowie einer Aschen- und einer Heizmaterialaufbereitung vorgesehen. Räumlichkeiten zur Aufnahme der kaufmännischen Bediensteten, die bisher in einem Gebäude der TIWAG untergebracht waren, waren ebenfalls geplant.

Die Gesellschafter zögerten die Beschlussfassung bezüglich der weiteren Entwicklung der SWL wegen der geringen Rentabilität der Alternativen bis Juni 2004 hinaus, so dass die Bauarbeiten für das zweite Heizhaus erst im Frühjahr 2005 beginnen konnten. Sie waren zur Zeit der Überprüfung durch den RH noch im Gange und sollten laut Plan bis Ende September 2005 abgeschlossen werden. Der gesamte dafür notwendige Investitionsaufwand wurde aufgrund von Ausschreibungsergebnissen auf rd. 13,3 Mill. EUR geschätzt.

**Ökologische  
Wirkung**

**13.1** Im Lienzer Becken wird – insbesondere in der kalten Jahreszeit – die Luft oft nur sehr langsam ausgetauscht (Inversionswetterlage). Deshalb beeinträchtigte die Schadstoffemission der in der Region bestehenden zahlreichen kleinen Heizanlagen die Luftqualität besonders stark. Die Fernwärmeversorgung mit einem zentralen Heizhaus und einer leistungsfähigen Rauchgasreinigung verbesserte diese Situation – wie Messungen in der Stadtgemeinde zeigten – wesentlich.

Gleichzeitig leistete die Fernwärme durch den Einsatz des kohlendioxidneutralen Heizmaterials Holz, das aus der näheren Umgebung der Stadtgemeinde Lienz stammte, einen Beitrag zum globalen Klimaschutz. Dies stellte zudem eine nachhaltige Nutzung heimischer Energieressourcen dar.

Eine Studie aus dem Jahr 2003 verglich die Schadstoffemissionen der Fernwärmeerzeugung mit denen davor. Sie bezog neben dem Schadstoffausstoß bei den Heizvorgängen auch die Schadstoffemissionen, die bei der Gewinnung und Aufbereitung der festen Biomasse (des Hackgutes) sowie beim Transport der Heizmaterialien anfielen, in die Berechnungen mit ein.

Auch in dieser umfassenden Sicht zeigt sich eine hohe Schadstoffreduzierung durch die Fernwärmeversorgung. Diese betrug im Jahr 2003 für Kohlenmonoxyd 95 %, Kohlendioxyd 90 %, für Staub 85 % und Schwefeldioxyd 60 %. Nur die Belastung durch Stickoxyde erhöhte sich durch die Holzverbrennung, blieb aber unter der gesetzlichen Höchstgrenze.

**13.2** Somit konnten die von der Stadtgemeinde Lienz mit der Fernwärmeversorgung verfolgten Ziele der Verbesserung der lokalen Luftthygiene, des globalen Klimaschutzes sowie einer nachhaltigen Nutzung nationaler Energieressourcen erreicht werden. Die positive Wirkung wird sich durch die Versorgungsausweitung noch verstärken.

## Betriebsführung

### Anlagenauslastung

**14.1** Die Abnehmer der SWL nutzten die gelieferte Wärme hauptsächlich zur Raumheizung und zur Deckung ihres Warmwasserbedarfs. Daher war der Absatz der SWL in der warmen Jahreszeit wesentlich geringer als in der kalten. Während die SWL z.B. im Dezember 2003 bis zu 7.700 MWh abgab, waren es im Juli 2004 nur 508 MWh, das sind rd. 7 % der Dezemberversandmenge. Daraus resultierte eine geringe jährliche Auslastung, die zu einer hohen Fixkostenbelastung je kWh führte.

In der warmen Jahreszeit wurden die Kessel entsprechend dem geringeren Wärmebedarf beheizt. Strom konnte nur in dem dabei möglichen Umfang erzeugt werden (wärmebedarfsorientierte Betriebsführung). Dementsprechend gering waren die Stromerlöse.

**14.2** Die Struktur der Abnahme bedingte somit hohe Kosten der Wärmeerzeugung.

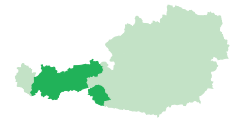
**14.3** *Dazu ergänzte die SWL in ihrer Stellungnahme, dass die Auslastung der SWL für rein kommunale Wärmeversorger typisch sei.*

### Biomassepreis

**15** Das Heizkraftwerk Lienz wurde mit fester Biomasse (= Holz) betrieben, und zwar mit Abfällen der Säge- und Holzindustrie (Sägespäne und Hackschnitzel) sowie mit Hackgut aus bäuerlichen Betrieben. Schon bei der Gründung der Unternehmung war von den Gesellschaftern TIWAG, Steirische Gas-Wärme GmbH und der Stadtgemeinde Lienz zur Förderung der Region die Vereinbarung getroffen worden, dass 10 % der benötigten Biomasse als bäuerliches Hackgut zu beziehen sind.

Die SWL bezog vom September 2001 bis Ende 2002 rd. 85.000 Schüttraummeter Heizgut je Jahr; bis zum Jahr 2004 steigerten sich die Lieferungen entsprechend dem Verlauf der Wärmelieferungen auf rd. 112.000 Schüttraummeter je Jahr. Die durchschnittlichen Kosten je Schüttraummeter wiesen in diesem Zeitraum eine Steigerung um rd. 25 % auf.

Grund für die Preissteigerung war die Verschärfung der Konkurrenzsituation am Biomassemarkt ab Anfang 2003. Teilweise verwerteten die Lieferanten die Biomasse in ihren eigenen Anlagen zur Wärmeerzeugung bzw. wurden die Sägespäne zu Pellets verarbeitet.



Die geänderte Marktsituation zwang die SWL auch zu einer Änderung der Zusammensetzung der eingesetzten Biomasse. Während bei Betriebsaufnahme hauptsächlich billige Rinde verwendet worden war, betrug der Anteil an teureren Hackschnitzeln zur Zeit der Überprüfung durch den RH bereits rd. 80 %.

Hingegen war die SWL in der dem Baubeschluss zugrunde liegenden Wirtschaftlichkeitsrechnung von einem Biomassepreis ausgegangen, der im Vergleich zum tatsächlichen Wert des Jahres 2004 um über 60 % niedriger war.

- 16.1 Zugekauft Rundholz wurde als Hackgut angeliefert. Die SWL plante, ab 2006 selbst Rundhölzer zu Hackschnitzeln zu verarbeiten. Die dafür erforderliche Investition soll sich laut Berechnungen der SWL in rd. drei Jahren amortisieren.
- 16.2 Der RH hielt diese Annahme für realistisch.

#### Personaleinsatz

- 17.1 Die Geschäftsführung der SWL bestand aus zwei Mitgliedern, die gemäß Gesellschaftsvertrag von der Steirischen Fernwärme GmbH (bzw. Steirischen Gas-Wärme GmbH) und der TIWAG gestellt wurden.
- 17.2 Der RH wies darauf hin, dass das Bundesgesetz über Transparenz bei der Stellenbesetzung im staatsnahen Unternehmensbereich für Unternehmungen, die der Kontrolle des RH unterliegen, eine öffentliche Ausschreibung der Leitungsstellen (z.B. Geschäftsführer) vorsieht.
- 17.3 *Laut Mitteilung der SWL werde die Durchführung einer Ausschreibung nicht als zielführend erachtet, weil die Geschäftsführung in Teilzeit und als Nebentätigkeit ausgeführt wird.*
- 17.4 Der RH verwies erneut auf die gesetzliche Verpflichtung zur Ausschreibung der Leitungsfunktionen.
- 18.1 Vom ständigen Personal waren vier Bedienstete für den technischen Betrieb des Heizwerkes und des Leitungsnetzes sowie für das Kundenservice eingesetzt. Fallweise wurde zusätzlich auch eine Leiharbeitskraft beschäftigt. Nach der Inbetriebnahme der zweiten Ausbaustufe des Heizwerkes wird laut Planung ein weiterer Bediensteter benötigt werden. Demgegenüber hatte die ursprüngliche Planung des Einreichprojekts nur drei technische Angestellte vorgesehen.

- 18.2** Nach Ansicht des RH war der angeführte Planwert von drei Bediensteten zu optimistisch angesetzt und der Betrieb der SWL mit diesem Personalstand nur schwer zu bewerkstelligen.
- 18.3** *Die SWL begründete in ihrer Stellungnahme die zu niedrigen Planwerte mit der damals fehlenden Erfahrung hinsichtlich des Betriebs großer Biomasse-Anlagen.*
- 19.1** Ab 2004 besorgten zwei Mitarbeiter kaufmännische Aufgaben (z.B. Belegvorkontierung, Wärmeabrechnung, Kundenkontakte).
- 19.2** Nach Einschätzung des RH könnte nach dem Vollausbau der Wärmeversorgung ein Bediensteter im kaufmännischen Bereich eingespart werden, weil die Kundenbetreuung nicht mehr im bisherigen Umfang erforderlich sein wird.
- 19.3** *Laut Mitteilung der SWL lasse der große Umfang der notwendigen Arbeiten eine Einsparung nicht zu.*
- 19.4** Der RH entgegnete, dass die bei Vollausbau der Wärmeversorgung gegebene geringere Kundenbetreuung die Möglichkeit zu einer Personaleinsparung biete.
- 20.1** Im Jahr 2005 waren fünf der sechs ständigen Bediensteten der SWL von der TIWAG abgestellt. Dafür hatte die Gesellschaft einen monatlichen Pauschalpreis je Angestellten zu entrichten; die Überstunden wurden nach Ist-Stunden vergütet.

Im Frühjahr 2005 wurden die Mitarbeiter in den Personalstand der SWL übernommen. Sie erhielten die ihnen zum Zeitpunkt der Übernahme ausbezahlten Bezüge, unterlagen aber nicht mehr den Bestimmungen des Kollektivvertrages der TIWAG, sondern jenen des Gas- und Wärmegewerbes. Eine überschlägige Vergleichsrechnung des RH für das Jahr 2005 zeigte eine durch die Personalübernahme erreichte Kostenersparnis von rd. 10 % gegenüber dem Pauschalpreis für die bisherige Beistellung.

- 20.2** Aufgrund der Personalbeistellung durch die TIWAG konnte die SWL Fachleute mit langjährigen Berufserfahrungen einsetzen. Allerdings bedeuteten die im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen höheren Bezüge nach dem Kollektivvertrag der TIWAG eine wirtschaftliche Belastung für die SWL.

**Fernwärmeverkauf**

**21** Im Februar 2005 hatte die SWL 677 Anlagen mit einer gesamten Anschlussleistung von rd. 37 MW mit Wärme zu versorgen. Der Wärmeverkauf betrug 2004 rd. 49,9 GWh. Die SWL erzielte mit dieser Absatzmenge einen Umsatz von 2,26 Mill. EUR; dies entsprach einem Durchschnittspreis von 4,52 Cent/kWh.

**22.1** Die Verkaufspreise für Fernwärme der SWL setzten sich aus dem verbrauchsabhängigen Energiepreis (Cent/kWh) und dem leistungsabhängigen Bereitstellungspreis (Cent/kWh) zusammen. Beide Preisararten sanken mit zunehmender Leistung bzw. Energieabnahme.

Zu Beginn der Kundenwerbung hatte die SWL eine Reduktion des Arbeitspreises durchgeführt, wodurch der durchschnittliche Wärmepreis um rd. 12 % gesenkt wurde. Diese Maßnahme und die steigenden Ölpreise führten zu einer erhöhten Bereitschaft der Kunden, sich an die Fernwärmeversorgung anzuschließen. Der Verkaufspreisermittlung lagen keine Kalkulationen zugrunde, sie waren vielmehr anhand von Erfahrungswerten der Steirischen Fernwärme GmbH festgesetzt worden.

**22.2** Der RH erachtete die Erstellung einer Preiskalkulation als unbedingt erforderlich. Es sollten die Kosten der Fernwärmeversorgung getrennt nach Netz, Erzeugung, Vertrieb und Verwaltung und diese jeweils unterteilt in ihre fixen und variablen Anteile ermittelt werden, und zwar ohne die der Stromerzeugung zuzurechnenden Kostenelemente.

Die Gesamtkosten der Fernwärmeerzeugung wären sodann den erzielten Erlösen gegenüberzustellen. Nur so kann festgestellt werden, ob der Verkauf von Produkten bei gegebenen Marktpreisen einen Gewinn bzw. Deckungsbeitrag erbringt. Weiters können so die Deckungsbeiträge der verschiedenen Kundengruppen der Fernwärmeerzeugung sowie des Stromverkaufs ermittelt werden.

**22.3** Die SWL sagte die künftige Erstellung einer Preiskalkulation zu.

- 23.1** Seit der Aufnahme der Wärmeproduktion sahen die Lieferverträge eine Bindung der Preiserhöhungen an den Verbraucherpreisindex 96, Verbrauchsgruppe IV „Beleuchtung und Beheizung“ vor, der vor allem von der Entwicklung der Strompreise beeinflusst war. Da diese in den ersten Jahren der Strommarktliberalisierung sanken, blieb der Index lange Zeit gleich hoch. Es war somit keine Wärmepreiserhöhung möglich, obwohl die Kosten z.B. für die Biomasse in dieser Zeit um rund ein Viertel anstiegen. Erst im Jahr 2004 konnten die Preise erstmals (um 7,81 %) erhöht werden. Die Laufzeit der Wärmeverträge betrug 15 Jahre.
- 23.2** Die Betriebsaufnahme der SWL fiel in den Zeitraum der Liberalisierung des österreichischen Strommarktes, in dem mit sinkenden Strompreisen gerechnet wurde. Eine Kopplung der Wärmeverkaufspreise an den Warenkorb „Beleuchtung und Beheizung“ war daher ungünstig. Vielmehr wäre eine Anbindung der Wärmepreise an den Biomasseeinkaufspreis zweckmäßiger gewesen, um so eine parallele Entwicklung von Materialeinsatzkosten und Umsatzerlösen zu gewährleisten und damit das Materialpreisisiko zu begrenzen.
- 23.3** *In ihrer Stellungnahme bezeichnete die SWL die von ihr vereinbarte Preisgleitung als die einzig realistische. Der Index sei – wie von der Stadtgemeinde Lienz verlangt – veröffentlicht und für jedermann nachvollziehbar.*
- 23.4** Im Gegensatz dazu hielt der RH die gewählte Preisgleitklausel für ungünstig, weil sie nicht die Entwicklung der Wärmeeerzeugungskosten abbildete.
- 24.1** Ab Juni 2004 wurden mit den Neukunden Wärmeverträge abgeschlossen, die nicht mehr an den Verbraucherpreisindex 96 gebunden waren. Eine Preisanpassung war nunmehr mittels einer Änderungskündigung möglich. Die Verträge waren bei Einhaltung einer Kündigungsfrist sowohl vom Kunden als auch vom Lieferanten kündbar.
- 24.2** Die Änderung der Wärmelieferverträge ermöglichte eine flexiblere Anpassung an Preisänderungen am Biomassemarkt.

## Wirtschaftliche Entwicklung

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

25 Die SWL nahm ihren Betrieb Ende 2000 auf. Die Daten der ersten Wirtschaftsjahre bis 2002 waren aufgrund der bereits getätigten hohen Investitionen und der erst beginnenden Akquisition von Fernwärmekunden atypisch und daher nicht aussagekräftig. Sie wurden daher vom RH in die wirtschaftliche Betrachtung nicht miteinbezogen.

Insgesamt war im Betrachtungszeitraum (2003 und 2004) eine Steigerung der Erträge von 2,96 Mill. EUR (2003) um rd. 20 % auf 3,56 Mill. EUR (2004) zu verzeichnen. Von den Erlösen entfielen durchschnittlich rd. 61 % auf den Wärme-, 18 % auf den Stromverkauf, 5 % auf Baukostenzuschüsse, 12 % auf Investitionsförderungen und 4 % auf sonstige Erlöse.

26 Die gesamten betrieblichen Aufwendungen lassen sich in drei große Bereiche gliedern, von denen der Materialaufwand mit einem Anteil von rd. 36 % die wesentlichste Komponente darstellte. Dieser stieg durch den erhöhten Bedarf sowohl an Biomasse als auch an Heizöl von 1,23 Mill. EUR (2003) auf 1,51 Mill. EUR (2004).

Die beiden anderen Bereiche, Abschreibungen und sonstige betriebliche Aufwendungen (einschließlich des Aufwands für das TIWAG-Personal), blieben in den Jahren 2003 und 2004 mit jeweils rd. 1,2 Mill. EUR konstant.

Die SWL erzielte 2003 bzw. 2004 negative Finanzergebnisse von 361.000 EUR bzw. 348.000 EUR. Sie wurden durch den hohen Fremdkapitalanteil der SWL und den damit verbundenen Zinsaufwand verursacht.

27 Aufgrund der dargestellten Entwicklung der betrieblichen Erträge, der Betriebsaufwendungen sowie des Finanzergebnisses wies die SWL seit Beginn ihres Bestehens stets negative Ergebnisse der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit auf (2003 rd. – 1,01 Mill. EUR, 2004 rd. – 0,70 Mill. EUR). Ohne die erhaltenen Förderungen hätten die Ergebnisse der SWL – 1,44 Mill. EUR (2003) bzw. – 1,03 Mill. EUR (2004) betragen.

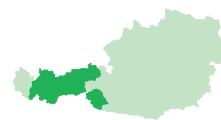
## Wirtschaftliche Entwicklung

### Kapitalstruktur

- 28.1** Die Verluste der SWL reduzierten das Eigenkapital der Unternehmung zum 31. Dezember 2004 auf 2.000 EUR. Dieses konnte nur durch die verpflichtenden Einzahlungen der Gesellschafter zur Kapitalerhöhung in Höhe von 30 % der Investitionssumme für das Lienzer Versorgungsgebiet (insgesamt 5,2 Mill. EUR) positiv ausgewiesen werden.
- 28.2** Zur Kapitalstruktur der SWL stellte der RH fest, dass die nach dem Unternehmensreorganisationsgesetz geforderte Eigenkapitalquote in keinem Geschäftsjahr erreicht wurde. Die Schuldentilgungsdauer konnte aufgrund der negativen Ergebnisse nicht errechnet werden.
- 29.1** Für die Finanzierung des erweiterten Versorgungsgebietes war eine Nachschussverpflichtung der Gesellschafter vertraglich nicht vorgesehen. Daher musste die Erweiterung, abgesehen von der 30 %igen Förderung, zur Gänze fremdfinanziert werden.
- 29.2** Die für die Fremdfinanzierung anfallenden Zinszahlungen werden das Ergebnis der SWL weiter verschlechtern. Somit muss auch künftig mit einem negativen Eigenkapital gerechnet werden.
- 29.3** *Die Geschäftsführung der SWL führte in ihrer Stellungnahme aus, dass durch die erwarteten künftigen Gewinne mittelfristig das Eigenkapital saniert werden solle.*

### Liquidität

- 30.1** Die Unternehmung litt – auch teilweise bedingt durch verzögerte Auszahlungen der Förderungen – laufend unter Liquiditätsproblemen. Diese Engpässe konnten durch zinsenlose Stundungen von Verbindlichkeiten gegenüber den Eigentümern, die Verschiebung von Rückzahlungsraten von Krediten oder die Aufnahme von Fremdmitteln kurzfristig überwunden werden. Es lagen keine schriftlichen Zusagen über finanzielle Unterstützungen der Eigentümer im Falle der Zahlungsunfähigkeit der SWL vor.
- 30.2** Der RH erachtete die Liquiditätssituation als sehr kritisch. Um die Fortführung der Unternehmung nicht zu gefährden, wäre eine schriftliche Zusage über Kapitalzuschüsse der Gesellschafter dringend erforderlich.



Planerfolgs-  
rechnungen

- 31.1 Bei Gegenüberstellung der Planwerte mit den Ist-Werten der Jahre 2001 bis 2004 hinsichtlich der wirtschaftlichen Lage der Unternehmung ergaben sich deutliche Abweichungen. So sollten ab dem Geschäftsjahr 2003 laut Plan positive Ergebnisse der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erzielt werden. Tatsächlich waren diese jedoch in den Jahren 2003 und 2004 negativ.
- 31.2 Der RH empfahl, die Qualität der Planerfolgsrechnungen zu verbessern.
- 31.3 *Die SWL sagte dies zu.*

**Investitionsbeurteilung**

Berechnungs-  
verfahren

- 32 Zur Beurteilung des wirtschaftlichen Vorteils des Fernwärmeprojekts zog die SWL zwei Investitionsrechnungsverfahren heran, mit denen sich Aussagen über die Rentabilität der Investition treffen ließen. Ermittelt wurden dafür der Gegenwartswert geplanter Zahlungsüberschüsse (Kapitalwertmethode) und die Verzinsung des durchschnittlich in der Investition gebundenen Kapitals (interne Zinsfußmethode).

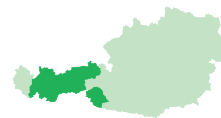
Der Beurteilungszeitraum der Investitionsrechnungen betrug dabei 20 Jahre und erstreckte sich von 2001 bis 2020.

Free Cashflow

- 33.1 Ausgangsbasis der Berechnungen war der Bargeldüberschuss aus der operativen Geschäftstätigkeit nach Abzug der Ertragssteuern (Free Cashflow). Er leitet sich aus der Planerfolgs- und -vermögensrechnung ab und beinhaltet das um nicht zahlungswirksame Aufwendungen (z.B. Abschreibungen) und Erträge (z.B. Rückstellungen) bereinigte Jahresergebnis vermindert um Investitionsausgaben. Unberücksichtigt bleiben dabei die Fremdfinanzierungskosten. Die SWL wies aber eine Fremdkapitalquote von über 90 % aus.
- 33.2 Der RH bemängelte, dass bei Berechnungen auf Basis des Free Cashflows die jährlichen Finanzierungskosten des Fremdkapitals in Höhe von durchschnittlich rd. 0,4 Mill. EUR unberücksichtigt blieben. Er empfahl, diese Finanzierungskosten bei der Cashflow-Ermittlung mit einzubeziehen. Damit würden die Finanzierungsstruktur der SWL und ihre Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit der Investition mitbeurteilt.

## Investitionsbeurteilung

- 33.3** *Laut Mitteilung der SWL seien in ihrem Rechenverfahren die Finanzierungskosten im Abzinsungssatz berücksichtigt worden.*
- 33.4** Dem entgegnete der RH, dass das von der SWL angewendete Verfahren nicht den für die Eigentümer wichtigen Nettowert der Unternehmung darstelle.
- Ökostromeinspeisung**
- 34.1** Die Planerfolgsrechnung unterstellte über den gesamten 20-jährigen Beurteilungszeitraum des Investitionsprojekts eine Abgeltung der erzeugten Strommenge mit den geförderten und daher über dem Marktpreis liegenden Ökostrom-Einspeisetarifen. Diese betragen laut Ökostromgesetz 11,05 Cent/kWh bzw. 16,00 Cent/kWh.
- 34.2** Der RH erachtete die Berücksichtigung des Ökostrom-Einspeisetarifs in der Investitionsrechnung über den im Ökostrom-Gesetz vorgesehenen Zeitraum von 13 Jahren hinaus als nicht zulässig. Dadurch wird das Projekt wirtschaftlich zu positiv dargestellt. Dies widerspricht dem Prinzip der betriebswirtschaftlichen Vorsicht.
- Liquidationserlös**
- 35.1** Am Ende des Betrachtungszeitraumes des Investitionsprojekts wurde in der Planerfolgsrechnung ein Liquidationserlös in Höhe des Restbuchwertes des gesamten Anlagevermögens der SWL – rd. 9,7 Mill. EUR nach der Erweiterung der Anlage – angesetzt und in der Investitionsrechnung berücksichtigt.
- 35.2** Der Restbuchwert beeinflusste das Ergebnis der Investitionsrechnung maßgeblich. Er ist Resultat eines Abschreibungsverfahrens, das von der wirtschaftlichen Nutzungsdauer ausgeht, aber in keinem Zusammenhang mit einem tatsächlich zu erzielenden Verkaufserlös steht. Zudem liegt die erwartete Zahlung in ferner Zukunft, so dass die Realisierbarkeit dieses Betrags auch aus diesem Grunde ungewiss ist.
- Als Alternative dazu schlug der RH vor, anstelle des Restbuchwertes eine regelmäßig wiederkehrende Zahlung mit unbegrenzter Laufzeit (ewige Rente) anzusetzen. Ausgangsbasis sollte der durchschnittliche Free Cashflow einschließlich der Finanzierungskosten bei bereits stabilisiertem Produktionsprozess – also ab dem Jahr 2007 – sein.
- 35.3** *Laut Stellungnahme der SWL habe sie aus kaufmännischer Vorsicht den niedrigeren Restbuchwert der Anlagen und nicht den höheren Barwert der erwarteten weiteren Gewinne als Liquidationserlös in der Investitionsrechnung berücksichtigt.*



**35.4** Der RH erwiderte, dass der Restbuchwert der Anlagen nicht den Liquidationserlös abbildet und daher nicht in der Investitionsrechnung angesetzt werden sollte.

## Ergebnis

**36.1** Das von den Eigentümern mittels Baubeschluss vom 17. Oktober 2000 genehmigte Fernwärmeprojekt wies laut Berechnung der SWL einen negativen Gegenwartswert aller im Beurteilungszeitraum anfallenden Zahlungsüberschüsse von rd. - 0,9 Mill. EUR auf. Dieser verschlechterte sich aufgrund veränderter Projektparameter, wie z.B. Netzgröße, Kundenzahl und Anlagenleistung, bei dem 2001 in Betrieb gegangenen Fernheizwerk auf rd. - 5,8 Mill. EUR. In diese Berechnung wurde – im Gegensatz zum Projekt des Baubeschlusses – auch ein Restbuchwert von rd. 6,2 Mill. EUR miteinbezogen.

Die 2004 beschlossene Ausbaustufe des Fernwärmeheizwerkes soll gemäß der Berechnung der SWL – unter Hinzurechnung des Restbuchwertes von rd. 9,7 Mill. EUR – einen Kapitalwert für das gesamte Fernwärmeprojekt von rd. - 3,9 Mill. EUR ermöglichen.

**36.2** Der negative Kapitalwert des Fernwärmeprojekts bedeutet, dass die Investitionsausgaben trotz der Investitionsförderung von 30 % sowie der Ökostromförderung bei den von der SWL erwarteten Planeinnahmen nicht innerhalb von 20 Jahren amortisiert werden können.

Werden bei den Berechnungen der SWL für die Ausbaustufe auch die durch die überwiegende Fremdfinanzierung der Investition verursachten Kosten berücksichtigt, so ergibt sich ein noch schlechterer Kapitalwert in Höhe von rd. - 8,9 Mill. EUR. Dabei wurden die nach dem Jahr 2020 noch aushaftenden Bankkredite mit einem zur Zeit der Überprüfung durch den RH ausgewiesenen Wert von rd. 0,8 Mill. EUR nicht einbezogen. Weiters ist zu erwarten, dass nach dem Jahr 2020 bereits ein Reinvestitionsbedarf für die am Ende ihrer technischen Nutzungsdauer angelangten Anlagenteile bestehen wird.

Der RH hielt zusammenfassend fest, dass die Eigentümer ungeachtet eines negativen Kapitalwertes von - 0,9 Mill. EUR bei der ursprünglich projektierten Variante des Fernheizwerkes einen Baubeschluss fassen. Es wurde also bewusst ein Verlust verursachendes Projekt in Kauf genommen.

## Investitionsbeurteilung

**37.1** Die Kapitalverzinsung des mit Baubeschluss vom 17. Oktober 2000 genehmigten Investitionsprojekts betrug laut Berechnung der SWL rd. 6,7 %. Sie reduzierte sich durch zusätzliche Projektmodifikationen, wie z.B. Netzgröße, Kundenzahl und Anlagenleistung auf rd. 2,2 % bei dem 2001 in Betrieb gegangenen Fernwärmeheizwerk. Die Erweiterung der Fernwärmekapazitäten durch die Versorgung der Nachbargemeinde soll laut Unterlagen der SWL eine Rendite des gesamten Projekts von rd. 4,5 % erwirtschaften.

Die Eigentümer der SWL verlangten eine Mindestverzinsung des im Investitionsprojekt eingesetzten Kapitals von 8 %. Diese soll sich aus der Rendite einer risikolosen Veranlagung des Kapitals (z.B. Staatsanleihe) und einem von der Unternehmung definierten Risikoaufschlag zusammensetzen.

**37.2** Das Fernwärmeprojekt erreichte nicht die von den Eigentümern geforderte Mindestrendite von 8 %.

Unter Einbeziehung der Zinsaufwendungen für das Fremdkapital, wie vom RH gefordert, vermindern sich die dargestellten Kapitalverzinsungen jeweils um mehr als die Hälfte.

**37.3** *Nach Mitteilung der SWL sei die Rendite von 6,7 % wegen der strategischen Bedeutung des Projekts als ausreichend angesehen worden. Eine Forderung der Eigentümer nach einer Mindestrendite sei der Geschäftsleitung nicht bekannt.*

**37.4** Der RH verwies auf die ihm von der SWL übergebenen Unterlagen, in welchen eine Mindestverzinsung von 8 % gefordert wurde.

## Sonstige Feststellung

**38.1** Die SWL bezog seit ihrer Gründung aufgrund langfristiger Verträge Leistungen von ihren beiden Gesellschaftern Steirische Fernwärme GmbH bzw. Steirische Gas-Wärme GmbH (z.B. Buchhaltung, Planungsleistungen für Investitionen) und TIWAG (z.B. Wärmeabrechnung).

Diese Aufträge wurden ohne Ausschreibung vergeben; es wurden auch keine Vergleichsangebote eingeholt.

**38.2** Der RH empfahl, alle Lieferungen und Leistungen aufgrund von Ausschreibungen zu vergeben, um marktgerechte Preise sicherzustellen. Die geschlossenen Liefervereinbarungen sollten auch spätestens nach vier Jahren neue Ausschreibungen vorsehen.



38.3 Die SWL teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass sie künftig alle Auftragsvergaben an Gesellschafter einem Drittvergleich unterziehen werde.

#### Schluss- bemerkungen

39 Zusammenfassend hob der RH nachstehende Empfehlungen hervor:

(1) Es wären Preiskalkulationen zu erstellen, um zu ermitteln, welche Deckungsbeiträge die verschiedenen Kundengruppen erzielen.

(2) In Anbetracht der kritischen Liquiditätssituation wäre eine schriftliche Zusage über Kapitalzuschüsse der Gesellschafter dringend erforderlich, um die Fortführung der Gesellschaft nicht zu gefährden.

(3) Die Finanzierungskosten des Fremdkapitals wären bei der Ermittlung des Cashflows miteinzubeziehen.

(4) Da die Planerfolgsrechnungen deutliche Abweichungen aufwiesen, wäre ihre Qualität zu verbessern.



## Abfallwirtschaftskonzept im Land Tirol

Für eine dem Stand der Technik entsprechende Abfallentsorgung fehlte im Land Tirol der entsprechende politische Konsens. Eine modernen ökologischen Standards entsprechende Abfallentsorgung für die Zukunft war nicht sichergestellt.

Die gesetzlich vorgesehene Möglichkeit, unbehandelte Abfälle bis Ende 2008 zu deponieren, wurde genutzt.

### Kurzfassung

Das Land Tirol trägt die Verantwortung für die Planung, Errichtung und den Betrieb der erforderlichen öffentlichen Behandlungsanlagen und öffentlichen Deponien. Erhöhte Bedeutung kam der Verantwortung des Landes durch die ab 1. Jänner 2004 grundsätzlich erforderliche Vorbehandlung der Abfälle zu.

Der notwendige politische Konsens zur Verwirklichung der ökologisch und ökonomisch günstigsten Lösung der Abfallbehandlung fehlte. Diese Lösung wäre – vor allem wegen der Möglichkeit, die freigesetzte Energie als industrielle Prozesswärme zu nutzen – der Betrieb einer zentralen Müllverbrennungsanlage.

Das Prinzip einer überregionalen (landesweiten) Organisation der Abfallwirtschaft wurde mit der Zulassung regionaler Lösungen – zu einem Zeitpunkt, als deren geringere ökologische und ökonomische Effizienz bereits feststand – aufgegeben.

Aufgrund des Fehlens entsprechender Behandlungsanlagen war eine ordnungsgemäße Beseitigung der im Land anfallenden nicht gefährlichen Abfälle auf den Deponien nur durch Erlassung zweier Erstreckungsverordnungen möglich. Dies bedeutet, dass die aus ökologischer Sicht ungünstigste Form der Abfallentsorgung bis Ende 2008 weiter betrieben werden wird. Die mit der Erlassung der ersten Verordnung verbundene Begrenzung der Verfüllmenge wurde nicht eingehalten.

## Kurzfassung

Für die von einem privaten Betreiber geführte Deponie lag keine entsprechende Sicherstellung für die Erhaltung und Stilllegung der Anlage einschließlich der Nachsorge vor. Einen Anhaltspunkt für deren Umfang bot die seitens des Betreibers gebildete Rückstellung für Deponien in Höhe von 6,17 Mill. EUR.

Die Entgelte für die Abfallbehandlung waren in Tarifform festzulegen und bedurften zu ihrer Gültigkeit einer Genehmigung durch die Landesregierung. Eine landesweit einheitliche Definition der betriebswirtschaftlichen Grundsätze, nach denen die Tarifbemessung vorzunehmen war, lag nicht vor.

Für das vom Land initiierte Projekt zur Sicherung einer in den Gemeinden Pill und Weer bestehenden Altlast fehlte der erforderliche Beschluss der Landesregierung, wodurch die weitere Projektentwicklung gehemmt war.

### Kenndaten zum Tiroler Abfallwirtschaftskonzept

#### Rechtsgrundlagen

Abfallwirtschaftsgesetz 2002, BGBl. I Nr. 102/2002 i.d.g.F.  
 Deponieverordnung, BGBl. Nr. 164/1996 i.d.g.F.  
 Tiroler Abfallwirtschaftsgesetz, LGBl. Nr. 50/1990 i.d.g.F.  
 Tiroler Abfallwirtschaftskonzept, LGBl. Nr. 1/1993 i.d.g.F.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	in Mill. EUR					
Mitteleinsatz	1,38	1,25	1,30	1,34	1,42	1,32
	in t					
Abfallaufkommen <sup>1)</sup>						
Restmüll <sup>2)</sup>	90.380	91.450	92.040	93.420	93.760	—
Sperrmüll	22.420	21.430	22.350	22.410	21.720	—
Altstoffe <sup>3)</sup>	106.500	115.400	110.240	116.450	120.750	—
biogene Abfälle <sup>4)</sup>	49.290	52.970	49.120	54.360	59.420	—
gefährliche Abfälle	41.706	48.686	76.451	55.831	— <sup>6)</sup>	—
Bodenaushub	699.790	905.620	919.430	1.103.150	1.403.290	—
Baurestmassen <sup>5)</sup>	177.780	178.720	269.470	368.650	475.500	—

<sup>1)</sup> Für 2004 lagen noch keine Daten vor.

<sup>2)</sup> Hausmüll und hausmüllähnliche Gewerbeabfälle aus der kommunalen Sammlung

<sup>3)</sup> Glas, Papier, Kartonagen, Kunststoffe, Metalle, Haushaltsschrott, Styropor und Holz aus der getrennten Sammlung

<sup>4)</sup> aus Haushalten, einschließlich Grünschnitt

<sup>5)</sup> Bauschutt, Brandschutt, Asphalt und Betonabbruch

<sup>6)</sup> Für 2003 lagen noch keine Daten vor.

## Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im April und Mai 2005 die Gebarung des Landes Tirol im Zusammenhang mit der Abfallentsorgung. Schwerpunkt der Gebarungsüberprüfung war die Erfassung der in der Abfallwirtschaftsplanung des Landes getroffenen Festlegungen hinsichtlich ihrer Eignung, die bundes- und landesrechtlichen Zielsetzungen der Abfallwirtschaft – vor allem in Hinblick auf die ab dem Jahr 2004 geltenden spezifischen Anforderungen an die Qualität der abzulagernden Abfälle – zu erfüllen.

Im Februar 2003 legte der Landesrechnungshof Tirol seinen im Zeitraum von Juli bis Oktober 2002 erstellten Bericht über die Abfallbewirtschaftung in Tirol vor. Die vom Landesrechnungshof im Detail behandelten Fragen der Abfallvermeidung, der Qualität der Abfalldaten und der Ausgaben für die Abfallbewirtschaftung wurden durch den RH nicht neuerlich untersucht.

Zu dem im Oktober 2005 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die Tiroler Landesregierung im Dezember 2005 und das BMLFUW im Jänner 2006 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Jänner 2006.

## Abfallbehandlung – Systemwahl

- 2.1 Das Tiroler Abfallwirtschaftsgesetz (Tiroler AWG) wies dem Land die Verantwortung für die Planung, Errichtung und den Betrieb der erforderlichen öffentlichen Behandlungsanlagen und öffentlichen Deponien zu. Deren Standorte und Einzugsbereiche waren in einer Verordnung, dem Abfallwirtschaftskonzept (Tiroler Abfallwirtschaftskonzept), festzulegen. Erhöhte Bedeutung kam dieser Funktion durch die ab 1. Jänner 2004 geltenden verschärften Anforderungen an die Qualität abzulagernder Abfälle gemäß der Deponieverordnung zu, die eine entsprechende Vorbehandlung des Restmülls erforderlich machten.

Im Zusammenhang mit der Erlassung des Tiroler AWG erging im Jahr 1990 eine EntschlieÙung des Tiroler Landtages, wonach Müllverbrennungsanlagen im Abfallwirtschaftskonzept nicht vorzusehen waren. Im März 1997 ersetzte der Landtag seine EntschlieÙung durch einen Auftrag an die Landesregierung zu einer umfassenden Untersuchung der Möglichkeiten der Abfallbehandlung.

Im Frühjahr 2001 lag ein Systemvergleich vor, aus dem sich die Errichtung einer zentralen Müllverbrennungsanlage im Großraum Kundl mit ganzjähriger Energieabnahme durch einen dort ansässigen Industriebetrieb als kostengünstigste und ökologisch beste Lösung ergab. Ergänzend wurden mögliche Standorte für Behandlungsanlagen erhoben. Die beiden im Jahr 2001 auf dieser Grundlage eingebrachten Anträge zur Realisierung einer zentralen Müllverbrennungsanlage wurden von der Landesregierung zurückgestellt.

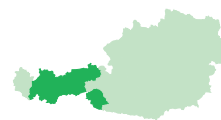
Nach einem ablehnenden Gemeinderatsbeschluss der Marktgemeinde Kundl betreffend den Standort Kundl im Februar 2001 bewertete eine weitere von der Landesregierung beauftragte Studie die Eignung alternativer Standorte im Großraum Kundl. Auf dieser Grundlage arbeitete die Fachabteilung im März 2002 eine Novelle zum Tiroler Abfallwirtschaftskonzept aus, in der die Stadtgemeinde Wörgl als Standort vorgesehen war. Das zuständige Regierungsmitglied verfolgte diesen Entwurf nicht weiter; der Standort wurde zudem im Mai 2002 von der Stadtgemeinde Wörgl abgelehnt.

- 2.2** Durch das relativ spät erfolgte Abgehen vom Ausschluss der Errichtung einer Müllverbrennungsanlage verstrich wertvolle Zeit für umfassende Untersuchungen hinsichtlich möglicher Verfahren zur Restmüllbehandlung.

Der RH anerkannte die rasche Ausarbeitung und Vorlage der Regierungsanträge zur Auftragsvergabe der Planung einer zentralen Müllverbrennungsanlage in Kundl. Er bemängelte aber, dass die Landesregierung trotz Vorliegens eines entscheidungsreifen Projekts keinen Beschluss fasste.

Weiters wertete der RH die Berücksichtigung der Interessen der Standortgemeinden in Form der Ausarbeitung alternativer Lösungsmöglichkeiten positiv. Die Verwirklichung des abgewandelten Konzepts vom März 2002 wurde jedoch nicht ausreichend intensiv betrieben.

Nach Ansicht des RH fehlte der notwendige politische Konsens auf Ebene der Landesregierung zur Realisierung einer landesweiten, ökologisch und ökonomisch sinnvollen Gesamtlösung an einem optimalen Standort mit der Möglichkeit des weitgehenden Abfalltransports auf der Schiene.



- 3.1** Im Jahr 2002 gab das Land zwei weitere Studien in Auftrag und folgte damit dem Wunsch potenzieller Standortgemeinden nach einer Untersuchung von unabhängiger, wissenschaftlicher Seite. Die im Februar 2003 fertig gestellte Studie bewertete in einer Nutzwertanalyse eine zentrale Müllverbrennungsanlage als beste Lösung. Dezentrale mechanisch-biologische Anlagen schnitten am schlechtesten ab. Die Errichtung einer zentralen mechanisch-biologischen Anlage lag im Mittelfeld der Bewertung und wurde als Variante mit der größten Aussicht auf Verwirklichung eingeschätzt.

Für die dezentrale Lösung waren 164 % und für eine zentrale mechanisch-biologische Anlage 150 % der Behandlungskosten der günstigsten Lösung (100 %) angegeben. Den Untersuchungsergebnissen folgend war bei Wahl der ungünstigsten Variante (dezentrale mechanisch-biologische Anlage) mit jährlichen Mehrkosten von bis zu 14,65 Mill. EUR im Vergleich zur besten Lösung (zentrale Müllverbrennungsanlage) zu rechnen.

Die zweite, im April 2003 vorliegende Studie hatte die Erstellung einer Umweltbilanz für den Großraum Wörgl zum Gegenstand. Vor allem durch die Nutzung der bei der Müllverbrennung freigesetzten Energie als industrielle Prozesswärme würde die Emissionssituation wesentlich verbessert werden.

- 3.2** Der RH anerkannte die Beauftragung der beiden genannten Studien als notwendigen und richtigen Schritt in Richtung einer transparenten, die Anliegen der Bevölkerung berücksichtigenden Vorgehensweise.

## Realisierung der Abfallvorbehandlung

Mechanisch-biologische Anlage in Kufstein

- 4.1** Ein Unternehmen in Kufstein nahm im Jahr 2000 eine mechanisch-biologische Anlage in Betrieb. Mit einer Novelle zum Tiroler Abfallwirtschaftskonzept wurden der Standort der Anlage und die Zuordnung eines Entsorgungsbereiches rechtlich verankert.
- 4.2** Die beschriebene Einzellösung wurde zu einem Zeitpunkt legalisiert, als die Untersuchungen zur Ermittlung der optimalen Variante der Behandlung des Restmülls noch nicht abgeschlossen waren. Damit wurde ein vorzeitiger Schritt in Richtung der Errichtung dezentraler mechanisch-biologischer Anlagen gesetzt. Dieser Lösungsansatz stellte sich aufgrund der später vorliegenden Untersuchungsergebnisse als die ungünstigste Variante heraus.

## Realisierung der Abfallvorbehandlung

- 5.1** Die Anlage sollte den Restmüll in eine heizwertreiche Fraktion für die thermische Verwertung und in eine biologisch stabilisierte Fraktion zur endgültigen Ablagerung auf einer von einem privaten Betreiber geführten Deponie (Deponie B) verarbeiten. Eine behördliche Festlegung der Qualität der Fraktionen erfolgte nicht.

Ab dem Jahr 2002 wurde die Anlage entgegen der ursprünglichen Zielsetzung als Trockenstabilatanlage\* betrieben; deren Output wurde zur Gänze zu einer thermischen Behandlungsanlage außerhalb Tirols verbracht. Das Land erwog, die Novellierung des Abfallwirtschaftskonzepts aufzuheben und der Anlage damit den Entsorgungsbereich zu entziehen.

\* Bei Trockenstabilatanlagen wird der gesamte Anlageninput durch biologische Prozesse getrocknet und dann thermisch behandelt bzw. verwertet. Es entsteht keine biologisch stabilisierte Deponiefraktion.

- 5.2** Nach Ansicht des RH war die mechanisch-biologische Anlage als Pilotprojekt der Restmüllbehandlung in Tirol konzipiert. Die Erfüllung der Grenzwerte der Deponieverordnung war von zentraler Bedeutung; die Grenzwerte wären daher als Auflage in der gewerbebehördlichen Betriebsbewilligung festzulegen gewesen.

### Regionale abfallwirtschaftliche Lösungen

- 6.1** Nachdem die Verwirklichung einer zentralen Müllverbrennungsanlage vorerst nicht in Sicht war, regten Abfallwirtschaftsverbände im Jahr 2002 an, die Kompetenz des Landes zur Vorsorge für Deponien und Behandlungsanlagen auf die Gemeinden bzw. Verbände zu übertragen. Diesem Wunsch entsprechend wurde im März 2003 im Zuge einer Novelle zum Tiroler AWG – befristet bis zum 31. Dezember 2005 – für die Verbände und die Landeshauptstadt Innsbruck die Möglichkeit geschaffen, eigene Lösungen zur Behandlung des Restmülls einzubringen.
- 6.2** Das in der Stammfassung des Tiroler AWG enthaltene Ziel einer überregionalen (landesweiten) Organisation der Abfallwirtschaft wurde mit dieser Novelle somit aufgegeben. Entgegen den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Untersuchungsergebnissen wurde damit die Verwirklichung dezentraler und daher ökologisch und ökonomisch als ungünstig qualifizierter Lösungen ermöglicht. Dabei war – wie bereits erwähnt – im ungünstigsten Fall mit jährlichen Mehrkosten von bis zu 14,65 Mill. EUR im Vergleich zu der als beste Lösung ermittelten zentralen Müllverbrennungsanlage zu rechnen.

- 7.1** Der Abfallwirtschaftsverband Unterland, der Abfallbeseitigungsverband Innsbruck Land und die Innsbrucker Kommunalbetriebe Aktiengesellschaft machten von der Möglichkeit, eigene Lösungsvorschläge einzubringen, gemeinsam Gebrauch; sie legten im Dezember 2003 ein Konzept über die Errichtung einer mechanisch–biologischen Anlage am Standort der Deponie A vor. Mit einer Novelle zum Tiroler Abfallwirtschaftskonzept wurde die geplante Anlage für die Abfallentsorgung der Landeshauptstadt Innsbruck und der Bezirke Innsbruck–Land und Schwaz vorgesehen.

Das im April 2005 vorgelegte Einreichprojekt war auf eine Kapazität von 116.000 t/Jahr ausgelegt. Bei der dem Konzept zugrunde liegenden Planung wurden neben den Abfällen aus obigem Einzugsgebiet auch jene aus den Bezirken Imst und Landeck einschließlich der Gemeinde Sölden sowie aus zwei Gemeinden des Bezirkes Reutte berücksichtigt.

- 7.2** Der RH wies darauf hin, dass das eingereichte Projekt am Standort der Deponie A nicht die optimale Lösung gemäß dem Gutachten zur „Restmüllbehandlung Tirol“ vom Februar 2003 war. Nach Meinung des RH war der gewählte Standort auch mangels Bahnanschlusses als ungünstig zu beurteilen.

Der RH anerkannte das Bestreben, den Einzugsbereich der geplanten mechanisch–biologischen Anlage zu erweitern. Er regte an, die Möglichkeit der Einbeziehung der Abfälle aus den Bezirken Kufstein und Kitzbühel (35.000 t/Jahr) zu prüfen. Dies wäre nach Ansicht des RH ein wesentlicher Schritt in Richtung der Verwirklichung einer überregionalen Lösung, wie sie in der zitierten Studie vorgeschlagen wurde.

Gemeinden des Seefelder Plateaus

- 8.1** Die im „Abfallbeseitigungsverband der Region 10“ vereinten Gemeinden des Seefelder Plateaus waren entsprechend dem Tiroler Abfallwirtschaftskonzept zur Übergabe der Abfälle an die Deponie A verpflichtet. Abweichend vom rechtlich vorgesehenen Entsorgungsweg errichtete der genannte Verband im Herbst 2003 ein Zwischenlager in Leutasch.

Er verbrachte weiters die Abfälle im Ausmaß von rd. 3.000 t/Jahr auf Basis eines zehn Jahre laufenden Vertrages in eine thermische Anlage eines anderen Bundeslandes. Diese Vorgangsweise war Gegenstand einer Reihe von Verfahren, die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH noch nicht abgeschlossen waren.

## Realisierung der Abfallvorbehandlung

Vom Abfallbeseitigungsverband wurde die gewählte Vorgangsweise damit begründet, dass es in Tirol keine ökologisch und ökonomisch zufriedenstellende landesweite Entsorgungslösung gebe. Die gewählte Form der Abfallentsorgung würde zudem die Anwendung eines ökologisch höherwertigen Verfahrens (Verbrennung im Vergleich mit unbehandelter Deponierung) zu geringeren Kosten ermöglichen.

- 8.2** Der RH wies auf die geltende Rechtslage hin. Die durch vermeidbare Verfahren gebundenen, aus öffentlichen Mitteln finanzierten Ressourcen könnten wirkungsvoller zur Problemlösung eingesetzt werden.

Nach Ansicht des RH unterstrichen die beschriebenen Umstände die Notwendigkeit der raschen Verwirklichung einer landesweiten, ökologisch und ökonomisch tragfähigen Lösung im Bereich der Tiroler Abfallwirtschaft.

### Bezirk Reutte

- 9.1** Für die Abfallentsorgung im Bezirk Reutte war ursprünglich die Errichtung der Deponie Reutte Bannwald geplant. Wie bereits im Bericht des Landesrechnungshofes Tirol ausgeführt wurde, verhinderten Verzögerungen im wasserrechtlichen Bewilligungsverfahren eine Verwirklichung dieses Projekts. Dieses war aus Sicht der Fachabteilung wegen der erforderlichen Vorbehandlung der Abfälle nunmehr überholt und sollte nicht mehr weiterverfolgt werden.

Als Übergangslösung war die Nutzung der Deponie A vorgesehen. Ausgenommen waren jene Gemeinden, die ihre Abfälle entsprechend der EG-Verbringungsverordnung\* zur thermischen Verwertung in die Bundesrepublik Deutschland verbrachten. Dies traf auf alle Gemeinden des Bezirkes mit Ausnahme der Marktgemeinde Reutte zu.

\* Verordnung 93/259/EWG des Rates vom 1. Februar 1993 zur Überwachung und Kontrolle der Verbringung von Abfällen in der, in die und aus der Europäischen Gemeinschaft

- 9.2** Nach Ansicht des RH ging das Tiroler AWG von einer Entsorgungsaufgabe der Tiroler Abfallwirtschaft aus. Dieser Zielsetzung folgend wäre der Bezirk Reutte nach Möglichkeit dem Entsorgungsbereich der am Standort der Deponie A geplanten mechanisch-biologischen Anlage zuzuordnen gewesen. Der Umstand hätte bei der Bemessung der Kapazität der Anlage berücksichtigt werden müssen.

Der RH erachtete es als nicht zweckmäßig, die Gestaltungsmöglichkeit des Landes durch das Zulassen von Abfallexporten einzuengen. Grundsätzlich sollte versucht werden, durch die Schaffung und Auslastung größerer Anlagenkapazitäten die Einheitspreise für die Abfallbehandlung und damit die für die Bevölkerung anfallenden Gebühren niedrig zu halten.

Ausschreibung der thermischen Restabfallbehandlung

- 10.1** Trotz Erstreckung der Frist der Verpflichtung zur Vorbehandlung der Abfälle bis zum 31. Dezember 2008 verblieb nach dem Scheitern der Realisierung einer überregionalen Müllverbrennungsanlage nur wenig Zeit zur Verwirklichung einer alternativen Problemlösung auf Landesebene. Auf Initiative des zuständigen Mitgliedes der Landesregierung wurde daher im Jänner 2003 unter Beiziehung eines externen Beraters mit der Ausarbeitung der Ausschreibungsunterlagen für eine thermische Abfallbehandlung außerhalb Tirols begonnen.

Diese Arbeiten wurden durch die Tatsache erschwert, dass die Abfallmengen von der nicht abzusehenden Verwirklichung regionaler Behandlungslösungen abhingen und damit nicht definiert werden konnten. Nachdem abzusehen war, dass aufgrund der Novelle 2004 zum Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (BGBl. I Nr. 43/2004) die bestehenden Deponien ohne Begrenzung der Verfüllmengen bis Ende 2008 benützt werden konnten, wurde die Ausschreibung mit dem Hinweis auf die geänderten politischen Rahmenbedingungen nicht durchgeführt.

- 10.2** Der RH wies darauf hin, dass das Land grundsätzlich die volle Verantwortung für die Errichtung und den Betrieb der nach dem Abfallwirtschaftskonzept erforderlichen öffentlichen Behandlungsanlagen zu tragen hatte. Wie obiges Beispiel zeigte, war es in seinen diesbezüglichen Dispositionsmöglichkeiten durch die Zulassung regionaler Entsorgungslösungen wesentlich eingeschränkt.

Der RH bemängelte, dass die Ausschreibung nicht weiter verfolgt wurde, obwohl trotz der Fristerstreckung für das Ablagerungsverbot unbehandelter Abfälle dringender Handlungsbedarf bestand. Ein verbindliches Konzept für eine gesicherte Abfallentsorgung nach Ablauf dieser Frist lag nicht vor.

## Übergangsregelungen für die Abfallbehandlung

Erste Erstreckungs-  
verordnung

**11.1** (1) Auf der Grundlage des Wasserrechtsgesetzes 1959<sup>1)</sup> erließ der Landeshauptmann von Tirol im Jahr 2000 eine Verordnung<sup>2)</sup>, mit der die Anpassungsfrist für das Verbot der Deponierung auf Massenabfalldeponien längstens bis zum 31. Dezember 2008 verlängert wurde (Erstreckungsverordnung).

<sup>1)</sup> BGBl. Nr. 215/1959 i.d.g.F.

<sup>2)</sup> LGBl. Nr. 53/2000 vom 26. Juli 2000

Ein wesentlicher Grund für deren Erlassung war die Amortisierung der Investitionen, die im Laufe der 1990er-Jahre zur Anpassung der Deponien an die Ausstattungserfordernisse der Deponieverordnung getätigt wurden. Zudem waren im Jahr 1996 Deponievolumina genehmigt worden (Ahrental, Roppen), deren erste Ausbaustufe bereits eine Verfülldauer bis zum Jahr 2008 und damit die Erlassung einer Erstreckungsverordnung voraussetzten.

Maßgebliche Voraussetzungen für die Verlängerung der Anpassungsfrist waren unter anderem die Einhaltung der Begrenzungen der Verfüllmenge und die bis spätestens 1. Jänner 1997 erfolgte Übernahme der Verpflichtung der Nachsorge für die vom Verbot der Deponierung ausgenommenen Deponien durch das Land.

Hinsichtlich der Erfüllung der letztgenannten Bedingung bestanden zwischen dem Land Tirol und dem BMLFUW Differenzen in der Interpretation des Tiroler AWG. Während das BMLFUW das Vorliegen der Verpflichtung anzweifelte, vertrat das Land die Ansicht, dass diese zum 1. Jänner 1997 sehr wohl gegeben war und auch aktuell aufrecht sei.

Im Zuge der Erlassung der zweiten Erstreckungsverordnung, für die diese Verpflichtung unverändert galt, wurde dieses Thema nicht mehr erörtert; offensichtlich hatte das BMLFUW die Rechtsansicht des Landes Tirol zur Kenntnis genommen.

(2) Nach Auswertung der Daten der Tiroler Landesregierung stellte der RH zudem fest, dass die Mengenbegrenzungen bei allen von der ersten Erstreckungsverordnung erfassten Deponien, die in diesem Zeitraum in Betrieb waren, überschritten wurden.



- 11.2** Der RH beanstandete, dass das Land Tirol offensichtlich keine Überprüfungen der Einhaltung der gesetzlich geforderten Mengenbeschränkungen vornahm.

Rückblickend hätte die Überschreitung der Verfüllmengen zur Einstellung der Deponierung auf den betroffenen Deponien führen müssen. Das Kontrolldefizit hatte somit zwar dazu beigetragen, einen möglichen „Abfallnotstand“ zu verhindern, aus abfallwirtschaftlicher Sicht waren dadurch aber zusätzliche Mengen in einem ökologisch minderwertigen Verfahren – nämlich ohne Vorbehandlung – entsorgt worden.

- 11.3** *Laut Mitteilung des BMLFUW sei mit der Novelle 2003 zum Tiroler AWG der Wortlaut der Bestimmung über die Haftungsübernahme durch das Land geändert worden; damit sei die Bestimmung „saniert“ worden. Dieser Punkt sei daher in der Stellungnahme des BMLFUW zur zweiten Erstreckungsverordnung nicht mehr aufgegriffen worden.*

- 11.4** Der RH entgegnete, dass zur Beurteilung der Angemessenheit der Übernahme der Verpflichtung für die Nachsorge jener Deponien, die von der Erstreckung des Ablagerungsverbot betroffen waren, die Rechtslage zum 1. Jänner 1997 heranzuziehen war. Eine nachträgliche Novellierung der bezugnehmenden Textierung des Tiroler AWG konnte an der Gültigkeit der ursprünglichen Einschätzung des BMLFUW nichts ändern.

Zweite Erstreckungs-  
verordnung

- 12.1** Im September 2004 erließ der Landeshauptmann von Tirol auf der Grundlage der Novelle 2004 zum Abfallwirtschaftsgesetz 2002 eine zweite Erstreckungsverordnung, die für öffentliche Deponien im Land Tirol eine Ausnahme vom Verbot der Deponierung von unbehandelten Abfällen festlegte. Dies war erforderlich, weil der Verfassungsgerichtshof 2003 die bestehende Verordnungsermächtigung aufgehoben hatte.

Maßgebliche Bedingung hierfür war die Übernahme der Verpflichtung zur Nachsorge der betroffenen Deponien durch das jeweilige Bundesland vor dem 1. Jänner 1997. Mengenbegrenzungen waren nicht vorgesehen. Weiters waren die Ziele des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002, insbesondere die Prinzipien der Vorsorge und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass unter anderem die Emissionen von Luftschadstoffen und klimarelevanten Gasen so gering wie möglich gehalten werden und Ressourcen (Rohstoffe, Wasser, Energie, Landschaft, Flächen, Deponievolumen) geschont werden.

## Übergangsregelungen für die Abfallbehandlung

Liegen diese Voraussetzungen nicht mehr vor, hat der Landeshauptmann die Verordnung aufzuheben.

Weiters darf der Inhaber einer Deponie, für die eine Erstreckungsverordnung gilt, mit Ausnahme behördlich festgelegter landesübergreifender Entsorgungsbereiche Abfälle mit mehr als fünf Masseprozent organischen Kohlenstoffes nur ablagern, wenn sie im selben Bundesland angefallen sind.

- 12.2** Da eine der Zielvorgaben des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 die Schonung von Deponievolumen ist, kann nach Ansicht des RH eine Erstreckungsverordnung grundsätzlich nicht im Sinne dieses Gesetzes sein. Die Deponierung unbehandelter Abfälle entsprach aus ökologischer Sicht nicht den normierten Zielen der Abfallwirtschaft, weil bei dieser Art der Entsorgung die höchste Belastung hinsichtlich klimarelevanter Gase (speziell Methan) auftritt.

Der RH vermerkte kritisch, dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung – somit mehr als acht Jahre, nachdem die Deponieverordnung in Kraft getreten war – in Tirol nach wie vor ein dramatischer Kapazitätsmangel an Behandlungsanlagen bestand.

Trotz einer entsprechend langen – und für andere Bundesländer auch ausreichenden – Vorlaufzeit war eine ordnungsgemäße Beseitigung der im Land anfallenden nicht gefährlichen Abfälle nur durch Erlassung einer Erstreckungsverordnung möglich. Dies bedeutet, dass die aus ökologischer Sicht ungünstigste Form der Abfallentsorgung bis Ende 2008 weiter betrieben werden wird.

Ein Verstoß gegen die Voraussetzungen der Erstreckungsverordnung führt nach der geltenden Rechtslage zwangsweise zu ihrer Aufhebung. Obwohl sich die Bedingung, nur Abfälle abzulagern, die im selben Bundesland anfallen, an die Deponiebetreiber und nicht an die Behörde richtete, wies der RH darauf hin, dass erhöhter Kontrollbedarf in Hinblick auf die Deponie B gegeben war.

Für diese bestand exklusiv die Berechtigung, Abfälle auch aus dem Ausland und aus anderen Bundesländern zu übernehmen. Der erhöhte Kontrollbedarf war speziell in Hinblick auf die bereits in der Überwachung der Einhaltung der ersten Erstreckungsverordnung vom RH festgestellten Kontrollmängel zu betrachten.

Der RH empfahl dem Land, die Einhaltung der Bedingung zu kontrollieren, wonach auf den Deponien Abfälle ausschließlich aus Tirol unbehandelt abgelagert werden dürfen.

- 12.3** *Das BMLFUW teilte zur Klarstellung mit, dass vom Ablagerungsverbot von Abfällen aus anderen Bundesländern und aus dem Ausland Abfälle mit einem Gehalt an organischem Kohlenstoff bis fünf Masseprozent ausgenommen seien.*

## Abfallbehandlung

Sicherstellungen für Deponien

- 13.1** (1) Der Inhaber einer Deponie hatte nach dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002 bis spätestens 1. Jänner 2004 eine angemessene Sicherstellung zur Erfüllung allfälliger Auflagen und Verpflichtungen, insbesondere für die ordnungsgemäße Erhaltung und Stilllegung der Anlage einschließlich der Nachsorge, zu leisten. Als Sicherstellung galt eine finanzielle Sicherheitsleistung oder etwas Gleichwertiges, wie z.B. eine ausreichende Haftungserklärung einer Gebietskörperschaft oder eines Wasser- bzw. Abfallverbandes.

(2) Im Bereich der Bodenaushub- und Baurestmassendeponien lagen nach den Feststellungen des RH entsprechende Sicherheitsleistungen vor. Auch für vier der sechs Massenabfalldeponien lagen ausreichende Haftungen durch Gebietskörperschaften oder Abfallverbände vor.

(3) Für eine von einem privaten Betreiber geführte Deponie konnte keine spezifische Sicherstellung vorgewiesen werden. Bereits der Bescheid aus dem Jahr 1988 über die wasserrechtliche Bewilligung dieser Deponie\* enthielt die Auflage, dass vor Betriebsbeginn der Wasserrechtsbehörde ein Vorschlag über die Höhe einer geeigneten Sicherstellung für die Nachsorgeverpflichtung zu erstatten sei.

\* Bescheid des Landeshauptmannes aus 1986, abgeändert durch die Berufungsentcheidung des BMLF aus 1988

Unter Hinweis auf die im forstrechtlichen Verfahren geleistete Sicherstellung (44.000 EUR) schlug der Deponiebetreiber 1991 vor, von einer Sicherstellung abzusehen bzw. diese auf einen späteren Zeitpunkt zu verlegen. Zur Zeit der Gebarungüberprüfung konnte dem RH keine Erledigung dazu vorgelegt werden.

Zur Bemessung einer Sicherstellung verwies der RH auf die vom Betreiber zum 31. Dezember 2001 im Ausmaß von 6,17 Mill. EUR gebildete „Rückstellung für Deponien“, die als Anhaltspunkt dienen könnte.

**13.2** Nach Ansicht des RH war die Auflage hinsichtlich der Sicherstellung für die Nachsorge im Jahr 1986 richtungweisend. Die Verpflichtung dazu wurde erst 1997 durch eine Novelle zum Wasserrechtsgesetz 1959 eingeführt. Der RH bemängelte, dass für die Deponie keine Sicherstellung vorgeschrieben wurde. Aus diesem Versäumnis könnte im ungünstigsten Fall, z.B. bei Insolvenz des Betreibers, die Verpflichtung des Landes zur Nachsorge schlagend werden, ohne dass eine entsprechende Deckung durch die gesetzlich vorgeschriebene Sicherstellung besteht.

**14.1** Für den laufend verfüllten Abschnitt der bereits erwähnten (Massenabfall-)Deponie A bestand zur Sicherstellung der Erfüllung der Bewilligungsaufgaben sowie für die ordnungsgemäße Erhaltung der Deponie eine Haftungserklärung der Stadt Innsbruck.

Eine entsprechend der Rechtslage ab 1. Jänner 2004 vorzusehende Erweiterung der Haftung auf die Kosten der Nachsorge, wie dies das Land z.B. bei Bodenaushubdeponien durchgängig einforderte, lag in diesem Fall nicht vor. Als Orientierungsgröße für den zu erwartenden Umfang der Sicherstellung könnte der Ansatz der diesbezüglichen Rückstellung zum 1. Jänner 2002 in Höhe von 15,10 Mill. EUR herangezogen werden.

**14.2** Der RH empfahl dem Land, die für die Deponie A bestehende Haftungserklärung der Stadt Innsbruck auf die Kosten der Stilllegung und Nachsorge zu erweitern.

**14.3** *Die Tiroler Landesregierung teilte mit, dass zur Zeit ein generelles Konzept betreffend die Anpassung der Sicherheitsleistung für Deponien erarbeitet würde.*

## Tarife

### Allgemeine Grundlagen

- 15.1** Das Tiroler AWG ging von einer landesweiten Planung aus, welche die erforderlichen öffentlichen Behandlungsanlagen und die zugehörigen Einzugsgebiete definierte. Die Entgelte für die Abfallbehandlung waren in Tarifform festzulegen und bedurften zu ihrer Gültigkeit einer Genehmigung durch die Behörde.

Diese hatte eine Überprüfung hinsichtlich der betriebswirtschaftlichen Angemessenheit und Vergleichbarkeit mit den Tarifen der übrigen Betreiber vorzunehmen. Nähere Ausführungen, wie dabei vorzugehen war, lagen behördlicherseits nicht vor.

Zur Überprüfung der Tarifanträge bestellte die Landesregierung regelmäßig externe Sachverständige. Aufgrund der Vielfalt theoretischer Kalkulationsmodelle kamen diese zu unterschiedlichen Kostenansätzen. Wie der RH im Zuge der Überprüfung einzelner Tarifanträge feststellte, wurde die Struktur der Kalkulation uneinheitlich festgelegt.

- 15.2** Der RH empfahl die Festlegung betriebswirtschaftlicher Grundsätze zur Bemessung der Tarife im Sinne der Gleichmäßigkeit und Voraussehbarkeit des Verwaltungshandelns. Allgemein wäre der Tarifikalkulation eine Plankostenrechnung zugrunde zu legen. Der Ansatz der Plankosten wäre durch Istkosten nachzuweisen, wobei ein Ausgleich erheblicher Abweichungen von der Planrechnung in künftigen Perioden jedenfalls vorzusehen wäre.

- 16.1** Zur finanziellen Absicherung einer ordnungsgemäßen Betriebsführung sah die EU-Richtlinie über Abfalldeponien\* Maßnahmen vor, die sicherstellen, dass die von den Deponiebetreibern in Rechnung gestellten Entgelte alle Kosten für die Errichtung und den Betrieb einschließlich der finanziellen Sicherheitsleistung sowie der geschätzten Kosten für die Stilllegung und die Nachsorge der Deponien enthalten. Die Richtlinie war bis zum 16. Juli 2001 in einzelstaatliches Recht zu übernehmen.

\* 1999/31/EG des Rates vom 26. April 1999

- 16.2** Mit der Verpflichtung zur Festlegung von Tarifen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen, wie sie das Tiroler AWG vorsah, war diese Anforderung grundsätzlich erfüllt. Eine Kontrolle der tatsächlichen Vorschreibung der genehmigten Tarife war allerdings nicht vorgesehen.

## Tarife

Nach Ansicht des RH erfordern Aussagen über den finanziellen Status der Deponiebetreiber und damit über die Zielerreichung ein entsprechendes Monitoring. Dies könnte z.B. in Form der verpflichtenden Vorlage einer Nachkalkulation, in der auch die Anwendung der Tarife offen zu legen wäre, erfolgen.

### Tarifverfahren Deponie B

**17.1** Für die Ablagerung von Abfällen auf der Deponie B wurde ab Jänner 2004 ein Basistarif in Höhe von 196 EUR/t ohne Abgaben genehmigt, was einer Tariferhöhung von 23 % entsprach.

**17.2** Wie der RH feststellte, lag der aktuelle Tarif wesentlich über jenen der übrigen Deponiebetreiber (z.B. Deponie A 132,20 EUR/t) und auch wesentlich über den Einheitspreisen, die für höherwertige Behandlungsverfahren – z.B. die thermische Abfallbehandlung – zu entrichten waren.

**18.1** Die Tarifiermittlung gestaltete sich insofern relativ aufwendig, als auf der Deponie B auch Abfälle, die außerhalb des Einzugsgebietes angefallen waren, abgelagert wurden. Für diese kam der Tarif nicht zur Anwendung. Eine vertragliche Aufteilung der vorgehaltenen Depo-  
niekapazität auf diese beiden Bereiche wurde nicht vorgenommen.

Wie bereits der Landesrechnungshof Tirol festgestellt hatte, wurden die Fixkosten – sie machten mit 136 EUR/t rd. 70 % des Tarifes aus – zur Gänze den geplanten Mengen aus dem Einzugsbereich angelastet. Obwohl diese Vorgangsweise in den Tarifverfahren 1999 und 2003 vom bestellten Sachverständigen kritisch gesehen worden war, wurde sie in den Grundzügen beibehalten.

**18.2** Nach Ansicht des RH hätte der Teil der Kapazität der Anlage, der zur Erfüllung der nach dem Tiroler AWG festgelegten Aufgaben notwendig war, vertraglich vereinbart und der Kalkulation zugrunde gelegt werden müssen.

Nach Schätzung des RH wäre etwa die Hälfte der Fixkosten den Mengen, die von außerhalb des Einzugsgebietes stammten, zuzurechnen gewesen. Die praktizierte weitgehende Bedeckung der Fixkosten aus dem Abfallaufkommen des Einzugsgebietes war somit sachlich nicht begründet. Dadurch war die Gefahr einer nach dem Beihilfenrecht der EU unzulässigen Quersubventionierung gegeben.

Zudem begünstigte diese Preispolitik die Ablagerung unbehandelter Abfälle zu Lasten ökologisch höherwertiger Verfahren der Abfallbehandlung in einer aus Sicht der Nachhaltigkeit nicht wünschenswerten Weise.

- 19.1 Ein wesentlicher Faktor für die eingangs dargestellte erhebliche Tarifierhöhung lag darin begründet, dass der Kalkulation ein um rd. 8.000 t/Jahr oder 27 % vermindertes Mengengerüst – dieses resultierte aus dem Entfall der in der mechanisch-biologischen Anlage in Kufstein behandelten Abfälle – zugrunde lag. Nach überschlägiger Berechnung wirkte sich dieser Umstand mit einer Erhöhung von 42 EUR/t auf den Tarif aus.
- 19.2 Der RH war der Ansicht, dass der durch die verminderte Basis bedingte erhebliche Anstieg des Tarifes die erforderliche Vergleichbarkeit mit den übrigen Tarifen gefährdete. Der Ausfall an Erlösen war seiner Ansicht nach zu hoch, um von den verbleibenden Ablieferungspflichtigen des Einzugsgebietes übernommen zu werden. Mengenverschiebungen dieser Größenordnung hätten nach Meinung des RH einen überregionalen Ausgleich der verlorenen Kosten erfordert.

Tarifverfahren mechanisch-biologische Anlage in Kufstein

- 20.1 Im Jahr 2000 wurde der Betreiber der mechanisch-biologischen Anlage Kufstein aufgefordert, einen Tarifantrag einzubringen.

Da wegen der Betriebsweise der Anlage – entgegen der ursprünglichen Planung – keine zu deponierende Abfallfraktion anfiel, entstand mit einem Deponiebetreiber ein Rechtsstreit über die nunmehr fehlenden Ablagerungsmengen. Deswegen lagen auch zur Zeit der Gebarungsüberprüfung für die mechanisch-biologische Anlage weder ein Vertrag mit dem Land Tirol über den Betrieb der Anlage noch ein genehmigter Tarif vor.

- 20.2 Wie der RH feststellte, hatte der Entfall der zu deponierenden Abfallmengen deutliche Auswirkungen auf den Tarif der Deponie B, der sich dadurch nach einer überschlägigen Berechnung des RH um etwa 28 % erhöhte. Die behördliche Sicherstellung angemessener Tarife konnte nicht wahrgenommen werden. Die Dauer des tariflosen Zustandes war nicht absehbar, weil sie von der Abwicklung der anhängigen Verfahren bestimmt wurde.

## Sammlung und Verwertung biogener Abfälle

**21.1** Nach dem Tiroler Abfallwirtschaftskonzept waren kompostierfähige Abfälle – ausgenommen bei Eigenkompostierung – zwecks stofflicher Verwertung getrennt zu sammeln und von den Gemeinden in die hierfür bestimmten Kompostieranlagen abzuführen. In Tirol wurden im Jahr 2003 bei den Kompostier- und Biogasanlagen 63.140 t biogene Abfälle einschließlich Strauchschnitt und betrieblicher Mengen angeliefert. Dies entsprach einer spezifischen Bioabfallmenge von etwa 59 kg/Einwohner und Jahr, was unter Berücksichtigung der Nächtigungen im Fremdenverkehr dem österreichischen Durchschnitt entsprach.

Das Land unterstützte die Gemeinden durch die Erarbeitung praxisbezogener Leitlinien für die Bioabfallbewirtschaftung.

Der Anteil an Eigenkompostierern lag im ländlichen Raum zwischen 63 % und 73 % sowie in städtischen Gemeinden bei etwa 30 %. Kleingemeinden ohne Tourismus wiesen in Einzelfällen flächendeckend Eigenkompostierung auf.

Im Rahmen einer Erhebung wurde festgestellt, dass die Eigenkompostierung in vielen Fällen nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Zur Stärkung des Bewusstseins der Haushalte hinsichtlich getrennter Sammlung und Kompostverwertung wurde eine Informationskampagne unter finanzieller Beteiligung des Landes in Höhe von maximal 50.000 EUR gestartet.

**21.2** Der RH anerkannte die Erarbeitung praxisbezogener Handlungsanleitungen für die Gemeinden zur Einrichtung einer getrennten Sammlung für kompostierbare Abfälle. Er regte jedoch an, den Haushalten im Zuge der Informationskampagne auch Informationen zur ordnungsgemäßen Eigenkompostierung zu bieten.

Weiters empfahl er, in Gemeinden ohne getrennte Bioabfallsammlung die Qualität der Eigenkompostierung zu überprüfen sowie erforderlichenfalls auf die Einrichtung einer getrennten Bioabfallsammlung und -behandlung – eventuell in Kooperationen mit benachbarten Gemeinden – hinzuwirken.

**Abfallwirtschaftliche Daten**

**22.1** Seit 1995 wurden die abfallwirtschaftlichen Daten durch das Land elektronisch erfasst und gewartet. Die Betreiber der Behandlungsanlagen hatten die Daten auf Grundlage der Bewilligungsbescheide zur Verfügung zu stellen.

Parallel dazu bestand auf der Grundlage des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 eine diesbezügliche Meldepflicht direkt an das BMLFUW ohne Einbindung der Landesstellen. Dabei waren sowohl die Stammdaten der Abfallsammler und -behandler<sup>1)</sup> als auch Bewegungsdaten<sup>2)</sup> zu übermitteln. Die Daten der beiden Systeme wichen sowohl hinsichtlich der Stamm- als auch der Bewegungsdaten voneinander ab.

<sup>1)</sup> Zu den Stammdaten zählen Name, Sitz und Identifikationsnummer des Unternehmens und der Standorte, Umfang der Berechtigung für die Sammlung und Behandlung, Anlagentyp und Behandlungsverfahren, Kapazitäten und von der Anlagengenehmigung umfasste Abfallarten.

<sup>2)</sup> fortlaufende Aufzeichnungen zu Art, Menge, Herkunft und Verbleib der Abfälle

**22.2** Der doppelte Datenerfassungs- und Wartungsaufwand widersprach einer effizienten Verwaltungsführung. Die beim Land vorliegenden Daten sollten vielmehr über eine Schnittstelle in das System des Bundes übernommen werden. Dies entspräche der Zielsetzung des beim Bund eingerichteten Elektronischen Datenmanagementsystems in der Abfallwirtschaft, die eine Anbindung an IT-Lösungen der Bundesländer vorsieht.

**22.3** *Das BMLFUW teilte im Zuge einer umfassenden Erörterung des Elektronischen Datenmanagements mit, dass die Übernahme von Daten aus den Landesregistern geprüft worden sei; aufgrund der unterschiedlichen Inhalte sei jedoch eine Übernahme nicht möglich gewesen.*

**Rotteballendeponie in Pill**

**23.1** Die unter der Bezeichnung T7 als Altlast mit der Priorität 2 ausgewiesene Altablagerung ging auf die im Zeitraum 1973 bis 1990 betriebene Rotteanlage in Pill zurück, in der unter anderem Hausmüll aus den Bezirken Schwaz, Innsbruck-Land und Kufstein verarbeitet worden war. Die relativ große Reaktionsfähigkeit der Ablagerungen führte zu Deponiegasentwicklungen und einer erheblichen Schadstoffbelastung des Grundwassers.

Mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom Oktober 2002 fanden die bereits im Jahr 1988 zur Behebung der Missstände eingeleiteten wasserrechtlichen Verfahren insofern ihren Abschluss, als die dem Betreiber vom BMLFUW letztinstanzlich bis 30. Juni 2004 aufgetragene Verpflichtung zur Entfernung der Ablagerungen als zu Recht bestehend erkannt wurden. Die hierfür vom Verursacher zu tragenden Kosten schätzte man auf 92,66 Mill. EUR.

In weiterer Folge verstarb der Verpflichtete. Hinsichtlich der Durchsetzbarkeit der Bescheidaufgabe gegen den Nachlass bestanden zwischen der Fachabteilung des Landes und dem BMLFUW unterschiedliche Rechtsauffassungen. Letztlich wurde in Entsprechung der Fachmeinung des BMLFUW von einer Vollstreckung Abstand genommen.

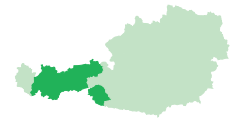
Für die Verwirklichung der nunmehr im Auftrag des Landes alternativ ausgearbeiteten Variante einer Sicherung der Altlast war an Stelle der für eine Sanierung zuletzt geschätzten Kosten in Höhe von 205 Mill. EUR lediglich mit Kosten von 21,2 Mill. EUR zu rechnen.

Die Fachabteilung verfasste Anfang Jänner 2005 einen Regierungsantrag, demzufolge das Land Tirol die Sicherung der Altlast übernimmt und sich unter der Bedingung einer 80 %igen Förderung aus Mitteln des Altlastensanierungsfonds an der Finanzierung beteiligt. Der Regierungsbeschluss sollte noch im selben Monat gefasst werden.

- 23.2 Der RH vertrat die Ansicht, dass der gewählten Vorgangsweise aus ökologischer Sicht der Vorzug gegenüber einer Fortführung der Ersatzvornahme mit ungewissem Ausgang und wahrscheinlich erheblichen Verzögerungen zu geben war. Die Reduzierung der Abgabe von Treibhausgasen in die Atmosphäre und die Verminderung der Kontamination des Grundwassers rechtfertigten auch den Einsatz von Landesmitteln.

Wie der RH allerdings feststellte, lag entgegen der Dringlichkeit der Angelegenheit bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch kein Beschluss der Landesregierung vor, wodurch die weitere Projektabwicklung gehemmt war. Der RH regte an, umgehend die Grundlage für eine zügige Weiterführung des Projekts zu schaffen.

- 23.3 *Das BMLFUW teilte ergänzend mit, dass seine Rechtsauffassung auf der Übertragung des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. Juni 2000, Zl. 99/07/0178, auf diesen Fall beruht habe.*

**Sonstige  
Feststellungen**

- 24 Weitere Feststellungen des RH betrafen die Abfallentsorgung im Bezirk Lienz, das Tarifverfahren in Sölden, stofflich verwertbare Anteile im Restmüll, betriebliche Abfälle und die Beauftragung eines Ziviltechnikers im Zusammenhang mit der Sicherung der Altlast in Pill.

**Schluss-  
bemerkungen**

- 25 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen an das Land Tirol hervor:

(1) Die Möglichkeit einer Erweiterung des Einzugsbereiches der geplanten mechanisch-biologischen Anlage am Standort der Deponie A sollte geprüft werden, um eine Annäherung an eine überregionale Lösung der Abfallbehandlung zu erreichen.

(2) Die Einhaltung der Bedingung, wonach auf den Deponien Abfälle ausschließlich aus Tirol unbehandelt abgelagert werden dürfen, wäre zu kontrollieren.

(3) Bei der Deponie A sollte die Haftungserklärung der Stadt Innsbruck um die Sicherstellung für die Kosten der Stilllegung und der Nachsorge erweitert werden.

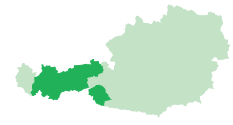
(4) Es sollten betriebswirtschaftliche Grundsätze, nach welchen die Tarifbemessung vorzunehmen ist, festgelegt werden.

Wien, im Juni 2006

Der Präsident:

Dr. Josef Moser





## **ANHANG**

### **Entscheidungsträger**

### **der überprüften Unternehmung**

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



## Stadtwärme Lienz Produktions- und Vertriebs-GmbH

### Vorsitzender des Beirates

Ing. Franz NEUHOLD  
(von 3. April 2000 bis 22. September 2004)

Dipl.-Ing. Walter AUER  
(seit 22. September 2004)

### Geschäftsführung

Dipl.-Ing. Heinz REISINGER  
(von 3. April 2000 bis 19. Juli 2004)

Dipl.-Ing. Gerold POINTNER  
(von 3. April 2000 bis 17. November 2005)

Ing. Hermann UNSINN  
(seit 20. Juli 2004)

Mag. Anneliese HEMMER  
(seit 18. November 2005)

