

# Initiativprüfung

Bericht

## Oö. Fernpendlerbeihilfe



## Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof  
A-4020 Linz, Promenade 31  
Tel.: (+43 732) 7720-11426  
Fax: (+43 732) 7720-214089  
E-Mail: [post@lrh-ooe.at](mailto:post@lrh-ooe.at)  
[www.lrh-ooe.at](http://www.lrh-ooe.at)

## Impressum

**Herausgeber:**  
Oberösterreichischer Landesrechnungshof  
A-4020 Linz, Promenade 31  
**Redaktion:**  
Oberösterreichischer Landesrechnungshof  
**Herausgegeben:** Linz, im Juni 2011

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Kurzfassung</b> .....	<b>1</b>
<b>Motiv und Ziele der Fernpendlerbeihilfe</b> .....	<b>4</b>
<b>Rahmenbedingungen</b> .....	<b>5</b>
<b>Die Fernpendlerbeihilfe im Überblick</b> .....	<b>6</b>
Richtlinien des Landes OÖ.....	6
Bundesländervergleich .....	6
<b>Treffsicherheit</b> .....	<b>9</b>
Empfängerkreis und Einkommensgrenzen .....	9
Entfernung und Beihilfenhöhe .....	10
ÖKO-Bonus .....	11
Mehrfachunterstützungen für Pendlerinnen und Pendler .....	12
<b>Abwicklung</b> .....	<b>14</b>
Allgemeines .....	14
Förderungsprozess .....	15
<b>Gebärungsüberblick</b> .....	<b>17</b>

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS / GLOSSAR

### A

<b>AMS</b>	Arbeitsmarktservice
------------	---------------------

### E

<b>E-Government</b>	„Electronic Government“ - Einsatz der Informations- und Kommunikationstechnologien in der öffentlichen Verwaltung, um Abwicklungsprozesse zu verbessern und deren Durchführung zu vereinfachen.
<b>ELVIS</b>	„Elektronischer Akt“ innerhalb der oö. Landesverwaltung mit dem Ziel einer papierreduzierten, flächendeckenden Einführung von Dokumentenmanagement und Workflow.

### F

<b>Fahrtkostenzuschuss</b>	(Freiwilliger) Zuschuss des Arbeitgebers zu den Fahrtkosten.
<b>FPB</b>	Fernpendlerbeihilfe
<b>FPN</b>	Fernpendlerbeihilfe Neu, Fachanwendung/Software zur Beihilfenabwicklung

### G

<b>Gemeinkosten</b>	Sind anfallende Kosten, die nicht direkt einer Leistung zuzuordnen sind, wie z. B. Büromaterial, Inventar, Telefon, usw.
---------------------	--

### J

<b>Jobticket</b>	Eine persönliche, nicht übertragbare (vergünstigte) Jahreskarte für die Linz AG Linien.
------------------	---

### L

<b>LRH</b>	Landesrechnungshof
------------	--------------------

### M

<b>Mobilitätzuschuss</b>	Entspricht einem Zuschlag zum Fahrtkostenzuschuss, der beantragt werden kann, wenn zudem öffentliche Verkehrsmittel benutzt werden.
--------------------------	---

### O

<b>ÖKO-Bonus</b>	30-prozentiger Zuschlag zur Beihilfe, der gewährt wird, wenn im Pendeljahr eine Jahreskarte des OÖVV erworben wurde.
<b>Oö. LRHG</b>	Oö. Landesrechnungshofgesetz
<b>OÖVV</b>	Oberösterreichischer Verkehrsverbund

**P**

<b>Pendeljahr</b>	Kalenderjahr, für das die Beihilfe beantragt wird; auch „Beantragungsjahr“ genannt.
<b>Pendlerbeihilfe</b>	Fahrtkostenbeihilfe durch das Land (OÖ, NÖ, Salzburg, Kärnten, Tirol, Burgenland), zusätzlich zur Pendlerpauschale, die vom Bund gewährt wird.
<b>Pendlerpauschale</b>	Eine steuerliche Ermäßigung seitens des Bundes (zusätzlich zum Verkehrsabsetzbetrag). Eine Form der Werbungskosten, die für Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz beim Finanzamt beantragt werden kann.
<b>Pendlerzuschlag</b>	Ein Auszahlungsbetrag („Negativsteuer“) seitens des Bundes für nicht steuerpflichtige Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bzw. Personen mit niedrigem Einkommen zur Entlastung der Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz mit einem festgesetzten Auszahlungsbetrag von derzeit 130 Euro p.a. (Jahr 2010).

**R**

<b>RA</b>	Rechnungsabschluss
-----------	--------------------

**S**

<b>Systemleistungen</b>	Sind jene Tätigkeiten, die zur Aufrechterhaltung des Betriebes und der Qualität des Produktes dienen.
-------------------------	---

**V**

<b>VA</b>	Voranschlag
<b>Verkehrsabsetzbetrag</b>	Ein Absetzbetrag von 291 Euro (Jahr 2010) im Rahmen der Einkommenssteuer, der allen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern für ihre Fahrt zw. Wohnort und Arbeitsplatz zugesprochen wird.
<b>Vollbeschäftigtenäquivalent</b>	Eine relative Maßeinheit für die jährliche Arbeitszeit eines Vollzeitangestellten, gleichbedeutend mit „Personenjahr“.
<b>VWJ</b>	Verwaltungsjahr; Kalenderjahr in dem das Förderansuchen eingereicht bzw. abgearbeitet wird.

**Z**

<b>ZMR</b>	Zentrales Melderegister
------------	-------------------------

# OÖ. FERNPENDLERBEIHILFE

**Geprüfte Stelle:**

Direktion Finanzen

**Prüfungszeitraum:**

02.03.2011 bis 05.04.2011

**Rechtliche Grundlage:**

Initiativprüfung des Landesrechnungshofes im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z. 1 des Oö. LRHG, LGBl. Nr. 38/1999 i.d.g.F.

**Prüfungsgegenstand:**

Der LRH führte auf eigene Initiative die Prüfung der oö. Fernpendlerbeihilfe durch. Gegenstand der Prüfung waren:

- Motiv und Ziele
- Rahmenbedingungen
- Beleuchtung der Oö. Beihilfenrichtlinien samt einem österreichweiten Bundesländervergleich
- Treffsicherheit und
- Abwicklung des Förderprozesses

der gewährten Beihilfe.

**Prüfungsteam:**

Dr. Susanne Fink, MSc (Prüfungsleiterin) und Pauline Gmeiner

**Prüfungsergebnis:**

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde der Direktion Finanzen in der Schlussbesprechung am 04.05.2011 und dem Landesfinanzreferenten am 23.05.2011 zur Kenntnis gebracht.

**Legende:**

Nachstehend werden in der Regel punktweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

## KURZFASSUNG

- (1) Die Beihilfe des Landes OÖ für Fernpendlerinnen und Fernpendler (FPB) wurde erstmals für das Jahr 1980 eingeführt und seither jährlich gewährt. Die Richtlinien zur FPB wurden zuletzt 2008 adaptiert und definieren die erforderlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Beihilfengewährung. Im Jahr 2010 gingen rd. 33.200 Förderungsanträge ein. Die positiven Erledigungen der Ansuchen verursachten dabei Ausgaben von rd. 4,8 Mio. Euro.

### Die Ziele der Beihilfe sind zu unterschiedlich, um gemeinsam umgesetzt werden zu können

- (2) Motiv der FPB war es, oö. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern eine Entschädigung zur Erreichung ihrer Arbeitsstätte zu bieten, um die großen Belastungen in physischer und psychischer Sicht auszugleichen und eine finanzielle Entschädigung aufgrund der Verteuerung des Fahrens zu bieten. Damit galt die FPB für den LRH sowohl als soziale als auch mobilitätsunterstützende Maßnahme. **Aus Sicht des LRH** ist es mit dieser Förderaktion nicht möglich, derart unterschiedliche Ziele gemeinsam erfolgreich umzusetzen. Seiner Meinung nach **erfordert es ein kritisches Hinterfragen der gegenwärtigen Motive und eine Konkretisierung der angestrebten Ziele**. In der Folge sind die mit der Gewährung verbundenen Förderungsbedingungen umfassend mit den konkretisierten Zielen abzustimmen.

### Rahmenbedingungen der Beihilfe haben sich wesentlich geändert und erfordern ein kritisches Überdenken des weiteren Bestehens

- (3) **Die Rahmenbedingungen der Beihilfe haben sich in den letzten 30 Jahren gravierend geändert**. Der demographische Wandel der Bevölkerung und gesellschaftliche Veränderungen, aber auch der Klimawandel und Verkehrsprognosen beeinflussen und prägen maßgeblich das künftige Verkehrsgeschehen. Inzwischen gibt es zudem im Bereich der Pendlerunterstützungen eine Reihe von anderen Förderungsmaßnahmen durch die öffentliche Hand und diverse Arbeitgeber.

### Soziale Treffsicherheit ist nicht ausreichend gewährleistet

- (4) **Die soziale Treffsicherheit ist mit den in den Beihilfenrichtlinien definierten Voraussetzungen in diesem System nicht zu erreichen**. Im Hinblick auf den Empfängerkreis und die festgesetzte Einkommensgrenze ist es z.B. unerheblich, ob es sich um eine Vollzeit-, Teilzeit- oder geringfügige Beschäftigung handelt. Herangezogen wird das persönliche Individualeinkommen zum Zeitpunkt der Antragstellung. Alleinverdienerstatus bzw. Familieneinkommen haben in der Beihilfe keinerlei Einfluss. Eine sozial gerechte Zuschussung ist auch deshalb fraglich, weil anstelle einer kilometergenauen Beihilfengewährung eine Gleichstellung der Antragsteller je Entfernungskategorie vorgesehen ist. So bekommt ein Tagespendler, der wöchentlich rd. 500 km Wegstrecke zum Arbeitsplatz auf sich zu nehmen hat, die selbe Beihilfe ausbezahlt, wie ein Wochenpendler, der rd. 50 km zurücklegt. Ebenso fallen mögliche Bedürftige nur deshalb aus bestehenden Anspruchskriterien heraus, da anstelle einer genauen Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort jeweils nur die Gemeindemittelpunkte herangezogen werden.

### Keine verkehrspolitischen Lenkungseffekte

- (5) Um die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zusätzlich zu fördern, zahlte das Land OÖ in den letzten Jahren einen ÖKO-Bonus zur Beihilfe. Nach Meinung des LRH widersprach der ÖKO-Bonus in jedem Fall dem Motiv, den Pendlerinnen und Pendlern einen finanziellen Beitrag für hohe Treibstoffkosten zu gewähren. Dem Umstand, dass Antragstellern ohne PKW, dafür mit Jahreskarte des OÖVV höhere Beihilfensätze zustünden als jenen, die regelmäßige PKW-Kosten zu tragen haben, konnte der LRH im Sinne einer sozial treffsicheren Maßnahme nichts abgewinnen. Er sah darin auch keinen Anreiz, verstärkt öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

### Mehrfachförderungen

- (6) Der LRH stellte fest, dass die öffentliche Hand Pendlerinnen und Pendler auf unterschiedliche Weise unterstützt. So werden für Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsstätte auf Bundesebene das Pendlerpauschale und der Pendlerzuschlag, auf Landesebene neben der Fernpendlerbeihilfe, Fahrkostenzuschüsse, Mobilitätszuschüsse, Jobtickets und sonstige Fahrtkostenzuschüsse gewährt. Dem LRH ist es unverständlich, dass es für die bisherige Beihilfengewährung unerheblich ist, ob und in welcher Höhe die Antragstellerinnen und Antragsteller von anderer Seite (z.B. Arbeitgeber) derartige Begünstigungen erhalten.

### Optimierter Förderprozess ist sehr effizient

- (7) Der LRH begrüßte, dass die Oö. Landesregierung und die Direktion Finanzen, insbesondere seit dem Jahr 2003, wesentliche Optimierungsschritte setzte, um die Förderungsabwicklung zu vereinfachen bzw. den Bearbeitungsaufwand zu reduzieren. Pro Antrag kostet die Förderungsabwicklung den Steuerzahler elf Euro. Dieser günstige Wert wurde insbesondere dadurch möglich, indem auf die Einbindung der Gemeinden verzichtet und eine Online-Antragstellung forciert wurde.

Abschließend empfahl der LRH:

- I. **Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen, der nicht ausreichenden sozialen Treffsicherheit, bestehender Mehrfachförderungen und der fehlenden Einbindung in das oö. Gesamtverkehrskonzept sollte von der weiteren Gewährung der Fernpendlerbeihilfe Abstand genommen werden.**
- II. **Im Falle einer Weitergewährung der Beihilfe wäre jedenfalls eine Überarbeitung der Fördervoraussetzungen erforderlich, wobei folgende Maßnahmen berücksichtigt bzw. umgesetzt werden sollten:**
  1. Festlegen und Priorisieren der beabsichtigten politischen Ziele und der mit der Maßnahme gewünschten Wirkungen durch die Politik (siehe Berichtspunkt 1.2., Seite 4, Umsetzung ab sofort).
  2. Überarbeiten der Förderungsrichtlinien im Hinblick auf die beabsichtigten politischen Ziele und der gewünschten Treffsicherheit der Beihilfe (siehe Berichtspunkt 4.2., Seite 8, Punkt 5.2., Seite 9 und Punkt 6.2., Seite 11, Umsetzung ab sofort).



3. Überprüfung der Verträglichkeit der Beihilfe mit den Zielsetzungen der oö. Verkehrspolitik und Einbindung der Beihilfe in das oö. Gesamtverkehrskonzept (siehe Berichtspunkt 2.2., Seite 6, Umsetzung ab sofort).
4. Abschaffen des ÖKO-Bonus aufgrund des fehlenden Motivs, mit der Beihilfe einen finanziellen Beitrag für hohe Treibstoffkosten zu gewähren (siehe Berichtspunkt 7.2., Seite 12).
5. Der derzeitige Mitteleinsatz der Fernpendlerbeihilfe (Auszahlungsbeträge plus interner Aufwand einschließlich Personalkosten) soll in den nächsten Jahren nicht erhöht werden (siehe Berichtspunkt 18.2., Seite 18).

## MOTIV UND ZIELE DER FERNPENDLERBEIHLIFE

- 1.1.** Die Beihilfe des Landes Oberösterreich für Fernpendlerinnen und Fernpendler (FPB) wurde erstmals für das Pendeljahr 1980 gewährt.

Motiv bei der Einführung der FPB war es, oö. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern eine Entschädigung zur Erreichung ihrer Arbeitsstätte zu bieten, um die großen Belastungen in physischer, psychischer und auch finanzieller Sicht auszugleichen. Die Beihilfe wurde, nicht zuletzt auch mit der, in dieser Zeit erfolgten Verteuerung des Fahrens, bzw. den damals sehr hohen Benzinpreisen begründet.

Die Ziele der Beihilfe erfuhren seit ihrer Einführung keinerlei Änderungen bzw. Konkretisierungen. Auch Evaluierungen im Hinblick auf die Zielerreichung erfolgten bis zum Zeitpunkt der Prüfung nicht. Nach Auskunft der Direktion Finanzen war mit der FPB vorrangig eine soziale Maßnahme begründet, nachhaltige Lenkungseffekte spielten im Rahmen ihrer Einführung kaum eine Rolle.

- 1.2.** Dem LRH waren die Beweggründe und Motive, die mit der Einführung der FPB zum Zeitpunkt ihrer Erstgewährung verbunden waren, nachvollziehbar. Dies nicht zuletzt aus dem Umstand der hohen Benzinpreise (Erdölschock 1973/1974) und hohen Inflationswerte in den 1980ern. Damit galt die FPB nach Ansicht des LRH sowohl als soziale als auch mobilitätsunterstützende Maßnahme.

Nach Meinung des LRH ist es jedoch nicht möglich, eine Maßnahme mit zwei derart unterschiedlichen Motiven bzw. Zielsetzungen erfolgreich umzusetzen. Aus Sicht des LRH bedarf es dabei auf alle Fälle einer Konkretisierung und Priorisierung der gewünschten Ziele. Wird mit der FPB in erster Linie ein sozialer Aspekt verfolgt, müsse vorrangig die soziale Treffsicherheit erfüllt sein. Liegt hingegen das vorrangige Ziel der Maßnahme in einer Mobilitätsförderung bzw. in verkehrspolitischen Lenkungsbestrebungen, bedarf es beispielsweise einer Steigerung der Attraktivität diverser Verkehrsmittel.

Nachdem der LRH die damaligen Rahmenbedingungen den heutigen Werten<sup>1</sup> gegenüberstellte, wies er nachdrücklich darauf hin, dass sich diese vom Zeitpunkt der Einführung bis heute wesentlich veränderten. Aus diesem Grund empfahl der LRH, den heutigen Stellenwert der FPB politisch zu überdenken und durch kritisches Hinterfragen die gegenwärtigen Motive klarzustellen. Nach Ansicht des LRH müssen die mit der FPB angestrebten Ziele und gewünschten Wirkungen konkretisiert und priorisiert werden, deren Rahmenbedingungen und Voraussetzungen durchleuchtet und gegebenenfalls zielentsprechend angepasst werden.

<sup>1</sup> Die Inflationsrate lag im Jahr 1980 bei rd. 6,4 Prozent, im Pendeljahr 2010 bei 1,9 Prozent. Der Normalbenzinpreis lag 1980 bei 0,610 Euro (Diesel 0,596 Euro), im Jahr 2010 bei 1,211 (Diesel 1,132).

## RAHMENBEDINGUNGEN

**2.1.** Die Rahmenbedingungen zur Gewährung der FPB haben sich in den letzten dreißig Jahren wesentlich geändert. Der demographische Wandel der Bevölkerung, gesellschaftliche Veränderungen, Flexibilisierung von Öffnungs- und Arbeitszeiten, aber auch Klimawandel beeinflussen und prägen maßgeblich das künftige Verkehrsgeschehen. Veränderte Rahmenbedingungen sind z.B.:

- Die Anzahl der Pendlerinnen und Pendler in Oberösterreich stieg kontinuierlich, 83 Prozent aller oö. Pendlerinnen und Pendler fahren ausschließlich mit dem PKW. (österreichweit 62-83 Prozent),
- die Zahl jener, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren, ist seit 1991 stark zurückgegangen, für 64 Prozent aller Befragten ist das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln unzureichend,
- der Anteil von Bus und Bahn am Pendlerverkehr ist in Oberösterreich in den Jahren zwischen 1991 und 2001 um 43 Prozent (österreichweit um 28 Prozent) zurückgegangen,
- die Entfernungen zum Arbeitsplatz sind gestiegen, die Anzahl der Menschen, die ihren Arbeitsplatz zu Fuß erreichen, ist alleine von 1991 auf 2001 um 24 Prozent zurückgegangen,
- nur 9 Prozent aller oberösterreichischen Pendlerinnen und Pendler benützen PKW und öffentliche Verkehrsmittel gemischt oder abwechselnd (österreichweit 9-24 Prozent),
- 36 Prozent aller befragten Autopendlerinnen und Autopendler haben Arbeitszeiten außerhalb der Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel. In OÖ sind 25 Prozent weniger Pendlerinnen und Pendler im Österreichvergleich mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs<sup>2</sup>, als in anderen Bundesländern,
- andere Bundesländer können Zuwächse von 6-13 Prozent an der Nutzung des öffentlichen Verkehrs verzeichnen,
- demographische Veränderungen werden einen Zuwachs von 75 Prozent an älteren Verkehrsteilnehmern bis zum Jahre 2050<sup>3</sup> mit sich bringen,
- erwerbsbedingte Fahrtzwecke werden geänderte Anforderungen an die Verkehrsmittel und ein verstärktes Verkehrsaufkommen in den Ballungsräumen erfordern,
- große Steigerungen des motorisierten Individualverkehrs sind zu erwarten,
- die prognostizierten Erwerbsquoten von Frauen sind ebenso stark steigend, wie der Trend zu weniger fixen Anstellungsverhältnissen, atypischen Arbeitsformen, Flexibilisierung von Öffnungs- und Arbeitszeiten,
- je geringer das Einkommen, desto seltener steht ein eigener PKW zur Verfügung<sup>4</sup> und desto mehr Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück gelegt.

2 Burgenland 19 Prozent, Kärnten 36 Prozent, Steiermark 15 Prozent, Statistik Austria, 2006, [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/soziales/verbrauchsabgaben/konsumerhebung\\_2004\\_2005/index.htm](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/verbrauchsabgaben/konsumerhebung_2004_2005/index.htm)- Stand 31.01.2009

3 Zuwachs an über 60-Jährigen /VCÖ- Studie: Mobilität und Verkehr im demographischen Wandel aus der Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft, S. 19 ff.

4 Statistik Austria, 2006, [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/soziales/verbrauchsabgaben/konsumerhebung\\_2004\\_2005/index.htm](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/verbrauchsabgaben/konsumerhebung_2004_2005/index.htm) -Stand 31.01.2009

- 2.2.** Verkehrspolitisch sind daher gezielte Lenkungseffekte gefordert, die nach Ansicht des LRH künftig sicherlich eine hohe Herausforderung darstellen. Der LRH bezweifelt, dass die Förderungen von Pendlerinnen und Pendlern den Zielsetzungen bestehender Verkehrskonzepte entspricht und ausreichend aufeinander abgestimmt ist. Nach Ansicht des LRH ist es besonders wichtig, dass keinerlei widersprüchliche Akzente mit derartigen Förderungen gesetzt werden.

## DIE FERNPENDLERBEIHILFE IM ÜBERBLICK

### Richtlinien des Landes OÖ

- 3.1.** Mit Einführung der FPB wurden in einer Richtlinie die wesentlichen Förderungsvoraussetzungen und Rahmenbedingungen zur Beihilfengewährung definiert, zuletzt im Oktober 2008 adaptiert. Wesentliche Änderungen seit der Einführung waren dabei:
- Erhöhung und automatische Valorisierung der Beihilfensätze
  - Anbindung der Beihilfe an den Benzinpreis
  - Auf zwei Jahre befristete Anhebung der Beihilfen aufgrund des beschlossenen Maßnahmenpaktes zur Inflationsbekämpfung
  - Einführung und Weitergewährung eines ÖKO-Bonus
  - Änderungen der Einkommensgrenzen bzw. Konkretisierungen des Einkommensbegriffes und
  - Herabsetzen der Mindestentfernung von 30 km auf 25 km
- 3.2.** Für den LRH galt die Richtlinie als übersichtlich und verständlich. Er begrüßte die Bestrebungen und Handlungen der Oö. Landesregierung sowie der Direktion Finanzen, die Richtlinie im Sinne einer einheitlichen Vorgehensweise im Bedarfsfall zu konkretisieren bzw. entsprechend veränderter Gegebenheiten laufend zu adaptieren.

### Bundesländervergleich

- 4.1.** Oberösterreich ist nicht das einzige Bundesland, das neben einer Reihe an Maßnahmen des Bundes<sup>5</sup> eine FPB gewährt. So stellten zum Zeitpunkt der Prüfung sechs von neun Bundesländern individuelle Formen an Pendler- bzw. Fahrtkostenunterstützungen für Ihre Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung. Dabei waren sowohl die Rahmenbedingungen, als auch die Fördervoraussetzungen und die Höhe der Beihilfe unterschiedlich. Die Bundesländer Wien und Vorarlberg gewährten zum Zeitpunkt der Prüfung keine eigenen Pendlerbeihilfen, im Bundesland Steiermark wurde die Beihilfe während der Prüfung aufgrund der Sparpläne der steiermärkischen Landesregierung mit 12.3.2011 ersatzlos gestrichen.

Nachfolgende Übersicht macht die Vielfalt der Beihilfenregelungen deutlich:

<sup>5</sup> Das sind v.a. der allgemeiner Verkehrsabsetzbetrag, das Pendlerpauschale und der Pendlerzuschlag, vgl. dazu Punkt 8.1., Seite 12

Bundesland	OÖ	NÖ	Salzburg	Burgenland	Kärnten	Tirol	Steiermark	Bund
<b>Bezeichnung</b>	Fernpendlerbeihilfe	Pendlerhilfe	Pendlerbeihilfe für KFZ-PendlerInnen	Fahrtkostenzuschuss	Fahrtkostenzuschuss	Fahrtkostenbeihilfe	PendlerInnenbeihilfe	Pendlerpauschale
Jahr der Einführung	1980	1984	2009	1988	1985	1995	mit 12.3.11 gestrichen	1972
Anzahl der Förderfälle (2010) rd.	33.200	13.000	2300	3.200	24.700	700	14.000	810.000
Kosten/Zahlungen (2010) rd.	4,8 Mio.	5,5 Mio.	0,24 Mio.	0,694 Mio.	3,7 Mio.	0,060 Mio.	1,5 Mio.	800 Mio.
Fördervoraussetzungen: Hauptwohnsitz in:	OÖ	NÖ	Salzburg	Burgenland	Kärnten	Tirol	Steiermark	Österreich
Mindestentfernung (einfache Wegstrecke)	ab 25 km	ab 25 km	ab 25 km	ab 20 km	ab 10 km	ab 20 km	ab 25 km	ab 20km/ ab 2km
berücksichtigte Entfernungen	Gemeindemittelpunkt zu Gemeindemittelpunkt	Straßenkilometer zw. Wohn- und Arbeitsort	Straßenkilometer zw. Wohn- und Arbeitsort	kürzesten Straßenkilometer zw. Wohn- und Arbeitsort	kürzesten Straßenkilometer zw. Wohn- und Arbeitsort	Straßenkilometer zw. Wohn- und Arbeitsort	Gemeindemittelpunkt zu Gemeindemittelpunkt	kürzesten Straßenkilometer zw. Wohn- und Arbeitsort
km - Staffelung	ja	ja	ja	ja	nach Zonen	ja	ja	ja
Unterscheidung Wochen-/ Tagespendler	nein	ja (seit 2009)	ja	nein	ja	ja	ja	k.A.
Maximaleinkommen (Euro)	26000 (Kennzahl 245)	27300 (§25 EstG)	21500 (Kennzahl 245)	36330 (§ 25 EstG)	24000 (Kennzahl 245)	gestaffelt lt. Richtsatz	28.300,00	k.A.
Berücksichtigung von Kindern	ja +10%	ja	ja +10%	ja +10%	ja, wie Bundespauschale	ja	ja +10%	nein
Berücksichtigung eines Alleinverdienerstatus bzw. Einkommen des Ehegatten	nein	ja	nein	ja	ja	ja	nein	nein
Bemessung am Individualeinkommen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Bemessung am Familieneinkommen	nein	ja	nein	ja	wie Bundespauschale	ja	nein	nein
Unzumutbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel als Förderkriterium	nein	nein (ausgen. Lehrlinge)	ja	ja	nein, wie Bundespauschale	ja	nein	ja
minimale Förderhöhe	144,00	450,00 (ausgen. Lehrlinge)	200,00 (Tagespendler) 40,00 (Wochenpendler)	72,00	50,00	110,00	85,00	372,00 (reduziert Steuerbemessungsgrundlage)
maximale Förderhöhe p.a. (in OÖ: mit Öko-Bonus)	363,00	1.220,00	380,00 (Tagespendler), 76,00 (Wochenpendler)	351,00	400,00	291,00	360,00	3672,00 (reduziert Steuerbemessungsgrundlage)

Abbildung 1: Darstellung der Beihilfen für Fernpendlerinnen und Fernpendler im Bundesländervergleich

Diese Gegenüberstellung bringt zu Tage, dass der Anspruch auf eine FPB mit den Vorgaben dem Großteil der Rahmenbedingungen anderer Bundesländer entsprach (z.B. bei der erforderlichen Mindestentfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bzw. den gewährten Beihilfenhöhen). Hingegen fiel auf, dass die FPB

- nicht an die Klausel der Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel geknüpft ist;
- keinen Alleinverdienerstatus abfragt und berücksichtigt;
- nicht das Familieneinkommen, bzw. das der Ehegatten berücksichtigt;
- keinen PKW-Besitz und damit einhergehende Mehrkosten erfordert;
- keine PKW-Nutzung (z.B. als Mitfahrer) voraussetzt;
- keine Unterscheidung zwischen Tages- und Wochenpendler verlangt bzw. in der Beihilfenhöhe berücksichtigt und
- nicht an die Gewährung anderer Fahrtkostenunterstützungen geknüpft ist.

So wird in vielen Bundesländern die Beihilfe nur dann gewährt, wenn die Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels nicht möglich bzw. nicht zumutbar ist. Im Burgenland werden beispielsweise nur jene Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gefördert, deren Pendelbereich außerhalb einer Verbundform des öffentlichen Verkehrs liegt. In Tirol wird vor der Gewährung einer Förderung geprüft, ob nicht die zumutbare Möglichkeit der Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels besteht. In Salzburg wurde die Förderung an die Voraussetzung geknüpft, die Wegstrecke mit dem Kraftfahrzeug zurücklegen zu müssen, während Mit- bzw. Beifahrer in Salzburg keine Förderung erhalten. In der Steiermark wurde die Förderung an den Entfall eines Anspruches auf Freifahrt gekoppelt. Dabei war die gewährte Beihilfenhöhe gestaffelt und umso höher, je niedriger das Jahresbruttoeinkommen war<sup>6</sup>.

- 4.2.** Der LRH beanstandete, dass in Oberösterreich der Anspruch auf die FPB nicht an die Klausel der Unzumutbarkeit der Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels geknüpft wurde und weitere Fahrtkostenunterstützungen, die parallel zur FPB beantragt werden können, in den derzeitigen Richtlinien keine Berücksichtigung finden. Das könnte nach Auffassung des LRH z.B. dadurch umgesetzt werden, dass die Antragstellerinnen und Antragsteller dies in ihrem Antrag anführen müssen, oder es als Ausschlussgrund für die Beihilfengewährung definiert wird.

Der LRH bemängelte weiter, dass es im Hinblick auf das Beihilfenmotiv „steigender Treibstoffkosten“ gemäß der derzeit geltenden Richtlinie unerheblich war, ob der Antragsteller überhaupt ein eigenes Fahrzeug besitzt, Mitfahrer ist oder ein öffentliches Verkehrsmittel nutzt. So konnte man zum Zeitpunkt der Prüfung eine FPB auch dann rechtmäßig beantragen, wenn man lediglich eine Jahreskarte des OÖVV besitzt.

Dies brachte den LRH zum Schluss, das Motiv der Beihilfe jedenfalls kritisch zu hinterfragen und die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen im Falle einer weiteren Gewährung zu überdenken.

<sup>6</sup> So erhielt ein Steirischer Arbeitnehmer mit einem Jahreseinkommen bis 11.600 Euro und einer einfachen Wegstrecke, z.B. ab 75 km im Pendeljahr 2010 360 Euro, während ein Erwerbstätiger mit einem Jahreseinkommen zwischen 22.700 bis 28.300 Euro nur mehr 115 Euro an Beihilfe erhielt.

# TREFFSICHERHEIT

## Empfängerkreis und Einkommensgrenzen

- 5.1.** Als Fernpendlerinnen und Fernpendler gelten entsprechend den oö. Richtlinien<sup>7</sup> Personen, die regelmäßig direkt vom Hauptwohnsitz zum Arbeitsort und zurück fahren und dabei die maßgebliche einfache Entfernung zwischen der Gemeinde des Hauptwohnsitzes und der Gemeinde des Arbeitsortes mindestens 25 Kilometer beträgt. Auch Personen, die aufgrund von Um- und Nachschulungen, Überbrückungsmaßnahmen durch das AMS, Besuch einer Berufsschule oder Vergleichbarem pendeln, erfahren insofern eine Berücksichtigung, als die Orte der Schulung als Arbeitsorte im Sinne der Richtlinien gelten.

Eine Beihilfe für das abgelaufene Jahr können jene Personen bzw. Anspruchsgruppen beantragen, die neben einem Hauptwohnsitz in Oberösterreich eine jährliche Einkommensgrenze von derzeit 26.000 Euro nicht überschreiten. Diese Grenze erhöht sich dabei pro Kind um jeweils 10 Prozent, d.s. 2.600 Euro und gilt für jene Kinder, für die auch Familienbeihilfe gewährt wird.

Als zugrunde legendes Jahreseinkommen zählt bei nichtselbstständigen Erwerbstätigen der aus dem persönlichen Jahreslohnzettel ersichtliche steuerpflichtige Bezug (Kennzahl 245). Bei Erwerbstätigen, die mittels Einkommenssteuer veranlagt (z.B. Selbstständige) ist der Gesamtbetrag der Einkünfte gemäß Einkommenssteuerbescheid zuzüglich allfälliger Werbungskosten (auch Werbungskostenpauschale) maßgeblich. Arbeitslosengeld und vergleichbare Einkünfte des AMS, Notstandshilfe, Pensionen, Krankengeld, Wochengeld und Kinderbetreuungsgeld zählen zum Jahreseinkommen, während Familienbeihilfe, Pflegegeld und sonstige Beihilfen nicht unter das Jahreseinkommen zu subsumieren sind.

- 5.2.** Nach Ansicht des LRH garantiert die FPB, dass mit der Förderungsvoraussetzung „Einkommensgrenze“ und dem zugrunde gelegten „Jahreseinkommen“ eine soziale Treffsicherheit nicht ausreichend gegeben ist. So ist es im Rahmen der FPB unerheblich, ob man z.B. aufgrund einer geringfügigen Beschäftigung, einer Teilzeitbeschäftigung unter die geforderte Einkommensgrenze fällt, oder die Bedürftigkeit aufgrund eines geringen Familieneinkommens tatsächlich gegeben ist. Ein Tagespendler beispielsweise, der wöchentlich rd. 500 km Wegstrecke zum Arbeitsplatz auf sich zu nehmen hat (49 km einfache Wegstrecke täglich) bekommt dieselbe Beihilfe ausbezahlt, wie ein Wochenpendler, der rd. 50 km Fahrtstrecke (25 km einfache Wegstrecke) zurücklegt.

Weiters können beispielsweise Akademikerinnen und Akademiker, die in der Regel zu den Besserverdienern zu zählen sind, ebenso eine FPB beantragen, nur weil sie möglicherweise anstelle einer Vollzeitbeschäftigung, bei der sie vermutlich die Einkommensgrenzen überschreiten würden, mit ihrer Teilzeittätigkeit unter der Einkommensgrenze bleiben und den Beihilfenanspruch damit nicht verlieren.

<sup>7</sup> Richtlinien für die Gewährung einer Beihilfe des Landes Oberösterreich für Fernpendlerinnen und Fernpendler

## Entfernung und Beihilfenhöhe

- 6.1.** Für die Gewährung einer FPB ist vor allem auch die zurückgelegte Entfernung entscheidend. Die Höhe der Beihilfe ist entfernungsabhängig und wird anteilig nach Pendelmonaten ermittelt. Seit der Einführung der FPB erfolgte eine Vielzahl an Beihilfensatzerhöhungen. Eine Reduzierung bestehender Beihilfensätze auf das vorangegangene Niveau erfolgte im Jahr 2009, da die Oö. Landesregierung für die Pendeljahre 2007 und 2008 eine zeitlich befristete Beihilfenerhöhung im Rahmen eines Maßnahmenpaketes zur Inflationsbekämpfung gewährte. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über gewährte Beihilfensätze:

Beihilfensätze 1981 - 2010		in Euro (Schilling-Beträge bis 2001 wurden umgerechnet)		
„gültig ab VWJ“	Jährliche Beihilfensätze			Anmerkung
	25 km - 49 km *)	50 km - 74 km	ab 75 km	
1981	72,67	109,01	145,35	
1986	94,47	130,81	181,68	
1999	109,01	145,35	196,22	
2001	123,54	174,41	239,82	
2002	124,00	175,00	240,00	
2004	123,00	168,00	230,00	
2005	130,00	184,00	252,00	
2006	137,00	193,00	265,00	
2008	144,00	203,00	279,00	ohne Zuschläge
	50,00	75,00	100,00	Inflation
	<b>194,00</b>	<b>278,00</b>	<b>379,00</b>	<b>Zwischensumme</b>
	58,00	83,00	114,00	Öko-Bonus
	<b>252,00</b>	<b>361,00</b>	<b>493,00</b>	<b>gesamt</b>
2010	144,00	203,00	279,00	ohne Zuschlag
	43,00	61,00	84,00	Öko-Bonus
	<b>187,00</b>	<b>264,00</b>	<b>363,00</b>	<b>gesamt</b>

\*) Im VWJ 1981 galt eine Mindestentfernung von 30 km.

Bei zwölf anrechenbaren Pendelmonaten beträgt die Beihilfe derzeit für das Pendeljahr 2010 (Antragstellung im Jahr 2011) bei einer einfachen Entfernung zwischen der Gemeinde des Hauptwohnsitzes und der Gemeinde des Arbeitsortes:

- 144 Euro = bei einer Entfernung von 25 km bis einschließlich 49 km
- 203 Euro = bei einer Entfernung 50 km bis einschließlich 74 km
- 279 Euro = bei einer Entfernung von 75 km und darüber

Diese Beihilfe kann sich aufgrund eines ÖKO-Bonus-Anspruchs<sup>8</sup> um 30 Prozent erhöhen, wenn vom Antragsteller bzw. der Antragstellerin im selben Pendlerjahr eine Jahreskarte des OÖ Verkehrsverbundes erworben wurde.



**6.2.** Der LRH begrüßte, dass die Höhe der FPB anteilig nach den tatsächlichen Pendelmonaten gewährt wird und damit veränderte Rahmenbedingungen (im Falle von eventuellen Arbeitsunterbrechungen oder Arbeitsplatzwechseln) für die Gewährung der Beihilfe jedenfalls Berücksichtigung findet. Auch die Befristung der Beihilfenerhöhung im Rahmen des Maßnahmenpaketes zur Inflationsbekämpfung für die Jahre 2007 und 2008 und der damit verbundenen nicht automatischen Weitergewährung dieser Beihilfenhöhen wertete der LRH als positiv. Er war jedoch auch der Ansicht, dass durch

- die Gleichbehandlung von Antragstellern in einer Entfernungskategorie (z.B. mit einer 25 km-Wegstrecke und einer 49 km-Entfernung)
- die Berechnungen vom Gemeindemittelpunkt des Wohnortes zum Gemeindemittelpunkt des Arbeitsortes anstelle km-genauer Entfernungen und
- die fehlende Unterscheidung von Tages- und Wochenpendlern

eine „sozial gerechte Bezuschussung“ jedenfalls nicht ausreichend gegeben ist und zu überdenken sei. Er empfahl, insbesondere dann eine kilometerabhängige und kilometergenauere Beihilfenhöhe zu überlegen, wenn im Rahmen einer Zielkonkretisierung als Motiv der Fernpendlerbeihilfe eine „sozial begründete“ Maßnahme genannt wird. Nach Erhebungen des LRH sei eine geo-referenzierte Hinterlegung der tatsächlichen Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz jedenfalls machbar. Es bedarf hierbei nach Auskunft von Experten lediglich einer einheitlichen Vorgehensweise bei der Streckenwahl. Der kürzesten Strecke könnte dabei möglicherweise z.B. der schnellsten Strecke Vorrang gegeben werden.

Dem LRH ist bewusst, dass sich mit der kilometergenauen Hinterlegung, die Anzahl der Anspruchsberechtigten und die Landesausgaben für die Förderaktion erhöhen werden. Um dies jedenfalls zu verhindern, wird es nach Ansicht des LRH daher notwendig sein, über eine Erhöhung der Mindestentfernung und der bestehenden Entfernungskategorien nachzudenken. Diese Kriterien sind dabei gegebenenfalls zu adaptieren. Eine Erhöhung der Landesausgaben sei aus Sicht des LRH aufgrund der derzeitigen Budgetsituation jedenfalls zu vermeiden.

Liegt der Fokus der FPB in der Mobilitätsförderung, d.h. in der Notwendigkeit, jene Anspruchsgruppen zu erreichen, die aufgrund ihres abgelegenen Wohnortes nur mit dem eigenen Auto ihren Arbeitsplatz erreichen können, sollte nach Ansicht des LRH eine Gewährung der Beihilfe an die Unzumutbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln geknüpft werden.

Ergibt sich ein Pendeln in Gegenden öffentlicher Verkehrsverbindungen, würde nach Meinung des LRH eine Bezuschussung oder Freifahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Summe mehr Mobilität schaffen, da dadurch der motorisierte Individualverkehr entlastet werden kann.

## ÖKO-Bonus

**7.1.** Im Jahr 2008 beschloss die Oö. Landesregierung erstmals einen 30-prozentigen Zuschlag zur FPB, der als „ÖKO-Bonus“ bezeichnet wurde. Dieser kann seit dem Pendeljahr 2007 von oö. Fernpendlerinnen und Fernpendlern dann beantragt werden, wenn im jeweiligen Pendlerjahr eine Jahreskarte des OÖ. Verkehrsverbundes erworben wurde. Bei zwölf anrechenbaren Pendelmonaten betrug die Beihilfe zum Zeitpunkt der Prüfung bei einer einfachen Entfernung zwischen der Gemeinde des Hauptwohnsitzes und der Gemeinde des Arbeitsortes:

**187 Euro (mit ÖKO-Bonus)** für eine Entfernung zwischen 25 km - 49 km

**264 Euro (mit ÖKO-Bonus)** für eine Entfernung zw. Euro 50 km - 74 km

**363 Euro (mit ÖKO-Bonus)** für eine Entfernung ab 75 km

Der seit 2007 gewährte ÖKO-Bonus brachte bisher folgende Mehrkosten mit sich:

Verwaltungsjahr	ÖKO-BONUS	
	Stück	Euro-Betrag <sup>9</sup>
2008	1.387	89.690,00
2009	2.118	138.408,00
2010	2.116	100.829,00
<b>Summe</b>	<b>5.621</b>	<b>328.927,00</b>

- 7.2.** Für den LRH war das Bestreben, mit dem ÖKO-Bonus die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel forcieren zu wollen, grundsätzlich nachvollziehbar. Er war jedoch der Meinung, dass unter den bestehenden Anspruchsvoraussetzungen und mit einer durchschnittlichen ÖKO-Bonus-Auszahlung von rd. 60 Euro pro Jahr im Nachhinein, jedenfalls zu wenig Anreize geschaffen werden können, um das Ziel einer gesteigerten Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu erreichen.

Nach Meinung des LRH hängt die Wahl des Verkehrsmittels entscheidend vom Bestehen und der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel ab und nicht von einem zusätzlichen Zuschuss in bestehender Höhe. Der LRH vertritt die Ansicht, dass keine Pendlerin bzw. kein Pendler aufgrund dieses Zuschusses einen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr vollziehen würde. Er stellte daher die Frage, ob die bisher getätigten Auszahlungen von rd. 330.000 Euro nicht auf eine andere Art wirkungsvoller hätten eingesetzt werden können.

Nach Ansicht des LRH widerspricht der ÖKO-Bonus dem Förderungsmotiv, Pendlerinnen und Pendler mit dieser Beihilfe einen finanzieller Beitrag für hohe Treibstoffkosten zu gewähren. Die Tatsache, dass Pendlerinnen und Pendler mit einer ausschließlich öffentlicher Verkehrsnutzung durch den ÖKO-Bonus (ohne PKW – Nutzung) höhere Beihilfensätze erhalten als jene, die PKW-Kosten zu tragen haben, war nach Meinung des LRH jedenfalls durch keine soziale bzw. sozial treffsichere Maßnahme zu begründen und wäre in diesem Falle einzustellen.

## Mehrfachunterstützungen für Pendlerinnen und Pendler

- 8.1.** Österreichweit werden auf Bundesebene seit 1972 die Fahrtkosten von unselbstständigen Beschäftigten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz unter 20 km durch den allgemeinen Verkehrsabsetzbetrag abgegolten. Für Fahrten ab 20 km Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz haben Pendlerinnen und Pendler unter bestimmten Voraussetzungen Anspruch auf ein Pendlerpauschale, das im Rahmen eines Freibetrages letztendlich die Steuerlast reduziert. Nicht Steuerpflichtigen steht dafür seit 2009 ein Pendlerzuschlag zur Verfügung, der einer Negativsteuer entspricht und auch den niedrig verdienenden Pendlern eine finanzielle Entlastung ermöglicht.

9 Die Betragsdifferenz zw. Verwaltungsjahr 2009 und 2010 ergab sich insbesondere aus dem Umstand, dass die erhöhten Beihilfensätze, die aufgrund der Maßnahmen zur Bekämpfung der Auswirkungen der Inflation beschlossen wurden, wieder zurückgenommen wurden und damit auch die ÖKO-Bonus – Zahlungen reduzierten.

Je nach Art des Pauschales und Anzahl der zurückzulegenden Kilometer konnte dabei zum Zeitpunkt der Prüfung ein Betrag von 696 Euro bis max. 3.672 Euro<sup>10</sup> zur Senkung der Steuerbemessungsgrundlage beantragt werden. Der Pendlerzuschlag ermöglichte für die Jahre 2009 und 2010 Personen mit niedrigem Einkommen eine Rückzahlung von 130 Euro p.a.

- 8.2.** Aus Sicht des LRH erfüllt das Pendlerpauschale des Bundes nicht die Zielsetzungen der sozialen Treffsicherheit, da die steuerliche Entlastung mit dem Einkommen steigt. Je höher das Einkommen, desto größer ist die Entlastung durch das Pauschale. Bezieherinnen und Bezieher niedriger Einkommen erhalten wesentlich geringere Vergütungen als steuerpflichtige Personen mit hohem Einkommen. Pendlerunterstützungen, die ursprünglich unter sozialen, zeitökonomischen, finanziellen und gesundheitlichen Gesichtspunkten als Entlastung der Pendlerinnen und Pendler gedacht waren, sind dadurch mitunter zu einer Autoförderungsmaßnahme für Menschen mit höherem Einkommen geworden.
- 9.1.** Neben den Maßnahmen des Bundes wird auf Landesebene eine Reihe von landesspezifischen Fahrtkostenunterstützungen gewährt. Pendeln zwischen Arbeitsplatz und Wohnort wird durch Beihilfen, Zuschüsse oder reduzierte Fahrpreise im öffentlichen Verkehr gefördert. In Oberösterreich sind dies v.a. die FPB, der Fahrkostenzuschuss<sup>11</sup>, der Mobilitätszuschuss<sup>12</sup>, das Jobticket<sup>13</sup> sowie sonstige Fahrkostenzuschüsse<sup>14</sup> seitens diverser Arbeitgeber.
- 9.2.** Nach Meinung des LRH, ist es unverständlich, dass es für bisherige Gewährungen der FPB unerheblich war, ob und in welcher Höhe die Antragsteller von anderer Seite (z.B. Arbeitgeber) derartige Begünstigungen erhalten. Dies wäre nach Auffassung des LRH im Antrag abzufragen. Er setzt hierbei auf zeitlich befristete Projektförderung anstelle unkoordinierter, zeitlich unbeschränkter Pauschalunterstützungen. Dazu ist es erforderlich, klare Förderungsziele im Vorfeld auf politischer Ebene zu definieren und im Sinne einer gesamtstrategischen Ausrichtung (OÖ. Verkehrskonzept) umzusetzen. Eine Koordinierung und Abstimmung der FPB mit dem oö. Verkehrskonzept ist dabei nach Ansicht des LRH unumgänglich, sofern nicht ohnedies auf diese Fördermaßnahme verzichtet wird.

- 10 Kleines Pendlerpauschale 2011 ab 20 km = 58 Euro, ab 40 km = 113 Euro, ab 60 km = 168 Euro (jeweils pro Monat). Großes Pendlerpauschale ab 2 km = 31 Euro, ab 20 km = 123 Euro, ab 50 km = 214 Euro und ab 60 Euro = 306 Euro (jeweils pro Monat)
- 11 Bei einer Entfernung zwischen Arbeitsort und der nächstgelegenen Wohnung zwischen 10 bis 60 km kann ein Fahrtkostenzuschuss in Höhe von 0,037 Euro je Fahrkilometer beantragt werden.
- 12 Dieser Zuschuss entspricht einem Zuschlag zum Fahrtkostenzuschuss und kann dann beantragt werden, wenn eine Jahreskarte des Oö. Verkehrsverbundes benützt wird.
- 13 Das Jobticket ist eine persönliche, nicht übertragbare Jahreskarte für das Linzer Verkehrsnetz, mit dem man eine vergünstigte Jahreskarte beziehen kann.
- 14 Ein sonstiger Fahrtkostenzuschuss in Höhe von jährlich 80 Euro (zum Zeitpunkt der Prüfung) wird gewährt, wenn man keinen Anspruch auf einen Fahrtkostenzuschuss hat.

## ABWICKLUNG

### Allgemeines

**10.1.** Die Förderungsabwicklung wurde seit Einführung der Förderungsmaßnahme mehrmals geändert. Dabei verfolgte die Direktion Finanzen das Ziel, die Abwicklung zu vereinfachen bzw. den Bearbeitungsaufwand zu reduzieren. Folgende wesentliche Optimierungsschritte setzte die Oö. Landesregierung mit Beschluss vom 15.12.2003:

- Wegfall des Antragsweges über die Gemeinden
- Verzicht auf bislang dem Ansuchen beizufügende Unterlagen wie Einkommensnachweise
- Neudefinition des Einkommensbegriffes
- Wegfall von bisherigen Angaben über das Verkehrsmittel
- Neugestaltung des Antragsformulars

Generell war ein Übergang auf stichprobenweise Überprüfung förderungsrelevanter Angaben beabsichtigt (z.B. Wohnsitz, Einkommen). Weiters war geplant, eine Online-Antragstellung zu ermöglichen. Diese sollte im Rahmen der E-Government-Aktivitäten des Landes OÖ umgesetzt werden.

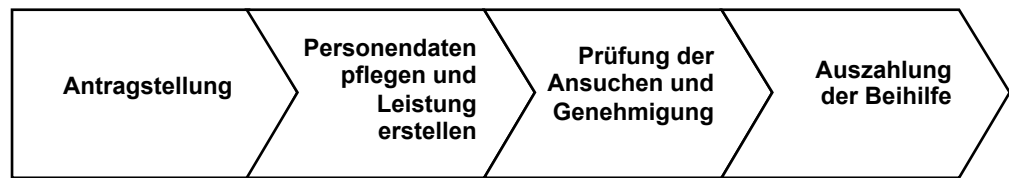
**10.2.** Der LRH anerkannte die ständigen Bemühungen und Aktivitäten, den Prozess der Antragsbearbeitung einfacher und kundenorientierter zu gestalten. Dazu trug aus Sicht des LRH jedenfalls die Online-Antragstellung bei, die eine Straffung der Abwicklung erforderlich machte.

**11.1.** Die Direktion Finanzen setzte nach ihren Angaben zur Abwicklung der FPB Personal im Ausmaß von umgerechnet vier Vollbeschäftigtenäquivalenten pro Jahr ein. Zusätzlich wurden bei Arbeitsspitzen zwei weitere Bedienstete direktionsintern herangezogen. Auf Basis der Kostenrechnungsauswertungen der Direktion Finanzen für 2010 ergaben sich 11 Euro Kosten<sup>15</sup> pro gestelltem Antrag.

**11.2.** Der LRH gewann den Eindruck, dass die Direktion Finanzen die Verwaltungskosten für die Abwicklung der FPB bewusst verfolgt und gezielt steuert, wodurch es möglich war, die Kosten pro gestelltem Antrag sehr niedrig zu halten. Angaben zufolge sollen im Herbst 2011 weitere effizienzsteigernde Maßnahmen gesetzt werden. Beispielsweise sollen berechnungsrelevante Daten direkt vom Online-Antrag in die Fachanwendung übernommen werden. Diese Verbesserungen werden nach Ansicht des LRH u. a. dazu beitragen, die FPB künftig mit einem noch geringeren Personaleinsatz abzuwickeln.

## Förderungsprozess

**12.1.** Die nachfolgende Abbildung zeigt den Förderungsprozess der FPB im Überblick:



Der detaillierte Prozess wird in der Anlage 2 schematisch dargestellt. Dabei wird die Bearbeitung von gewöhnlichen Fällen aufgezeigt, d. h. Sonderfälle wurden in der Darstellung nicht berücksichtigt. Eine nähere Beschreibung der Förderungsabwicklung erfolgt unter den Punkten 13.1. bis 16.2.

### Antragstellung

**13.1.** Die Antragsteller können ihr Ansuchen auf Gewährung einer FPB in Papierform (Post, Fax) oder in digitaler Form mithilfe eines Online-Formulares an die Direktion Finanzen senden. Das Online-Formular ist auf der Homepage des Landes OÖ<sup>16</sup> abrufbar, das Ansuchen in Papierform ist bei den Bürgerservicestellen der Bezirkshauptmannschaften und des Amtes der Oö. Landesregierung sowie bei den Gemeindeämtern erhältlich. Beim elektronisch gestellten Ansuchen wird eine Eingangsbestätigung, bestehend aus einer willkürlich erzeugten Eingangsnummer, Datum und Uhrzeit generiert und an die Absenderin oder den Absender per E-Mail versandt. Das Online-Ansuchen wird automatisch als Scan-Dokument erzeugt, Papieransuchen und/oder eventuelle Papieranlagen werden vom Personal der Poststelle gescannt. Die Scan-Dokumente sind im ELVIS<sup>17</sup>-Arbeitsvorrat in der Reihenfolge des Einlangens ersichtlich. Die Kanzlei Landhaus ordnet jedes einzelne Poststück bzw. Scan-Dokument einer bereits im ELVIS-System angelegten Person zu (Vergabe einer Subzahl zur ELVIS-Aktenzahl) oder legt im Fall nicht vorhandener Daten die Person neu an. Dabei wird automatisch eine ELVIS-Aktenzahl vergeben. Neue Eingangsstücke werden von der Bearbeiterin oder vom Bearbeiter der Direktion Finanzen in der Fachanwendung „Fernpendler-Beihilfe Neu“ (FPN), die mit ELVIS verknüpft ist, aufgerufen und in den persönlichen Posteingang übernommen. Das Ansuchen wird anschließend klassifiziert, das die Zuordnung von bestimmten Berechnungsparametern wie z.B. die Beihilfenhöhe bewirkt.

**13.2.** Der LRH anerkannte die E-Government-Aktivitäten des Landes OÖ, die auch den elektronischen Akt („ELVIS“) mit sich brachten. Dadurch werden nach Ansicht des LRH sowohl die Geschäftsprozesse, als auch das Service an die Bürgerinnen und Bürger im Sinne einer wirkungsorientierten Verwaltungsführung verbessert.

<sup>16</sup> <http://www.land-oberoesterreich.gv.at>

<sup>17</sup> ELVIS steht für elektronisches Verwaltungsinformationssystem und ist die Bezeichnung des elektronischen Aktes beim Land OÖ.

## Personendaten pflegen und Leistung erstellen

- 14.1.** In der Fachanwendung FPN werden vorhandene Personendaten überprüft und gegebenenfalls aktualisiert. Personen, die bisher nicht erfasst waren, werden anhand einer Verknüpfung mit dem Zentralen Melderegister (ZMR) neu angelegt. Um eindeutige Personenzuordnungen zu gewährleisten, wird im FPN auch die Sozialversicherungsnummer erfasst. Alle Personendaten werden mit der Rechnungswesen-Software „SAP“ verknüpft und synchronisiert, um eine spätere Überweisung des Beihilfenbetrages vornehmen zu können. Im Anschluss daran, wird dem neuen Ansuchen eine eigene FPN-Aktenzahl, eine „Leistungsnummer“, zugeordnet.
- 14.2.** Der LRH stellte im Zuge der Prüfung fest, dass die Überprüfung der Wohnsitzangaben inzwischen lückenlos mittels Verknüpfung der Fachanwendung FPN mit dem Zentralen Melderegister erfolgt.

## Prüfung der Ansuchen und Genehmigung

- 15.1.** Die prüfungsrelevanten Kriterien wie Pendelwege, -häufigkeit, jährliches Einkommen und Anzahl der Kinder werden eingegeben. Mit einer Prüffunktion erfolgt eine EDV-mäßige Kontrolle der Dateneingaben mit allfälligen Fehlermeldungen oder Warnungen, die - zusammen mit der Plausibilitätsprüfung durch die Bearbeiterin oder den Bearbeiter - zu Unterlagen-Nachforderungen oder Auskunftseinholungen führen können. Sofern Ablehnungsgründe<sup>18</sup> vorliegen, werden diese vom Programm automatisch in einer Liste gekennzeichnet, eine irrtümliche positive Erledigung wird EDV-mäßig verhindert. Mit einer entsprechenden Funktion wird das Ablehnungsschreiben erzeugt. Im Falle einer positiven Beurteilung wird der Beihilfenbetrag berechnet und gilt dann als „entscheidungsreif“. Vor der Generierung der sogenannten „Bewilligungsliste“ wird eine stichprobenweise Prüfung der positiv entschiedenen Fälle durch eine Mitarbeiterin der Direktion Finanzen vorgenommen, die nicht mit der Bearbeitung von FPB-Ansuchen befasst ist.<sup>19</sup> Diese Liste wird abschließend dem zuständigen politischen Referenten zur Bewilligung vorgelegt.
- 15.2.** Der stichprobenartigen Überprüfung der Angaben zum Jahreseinkommen wurde laut Auskunft der Direktion Finanzen bisher insofern nachgekommen, als etwa die Hälfte der Antragsteller ihrem Papieransuchen nach wie vor Einkommensnachweise beifügen. Der Anteil der Papieransuchen betrug 2010 ca. 60 Prozent. Im Zuge der vom LRH vorgenommenen Akteneinschau vor Ort konnte das Vorliegen der Einkommensnachweise in mehreren Stichproben festgestellt werden.

## Auszahlung der Beihilfe

- 16.1.** Nach Genehmigung der positiv entschiedenen Fälle durch den Referenten wird die Bewilligungsliste zur Auszahlung freigegeben. Diese Statusänderung („bewilligt“) bewirkt, dass die positiven Mitteilungsschreiben an die verschiedenen Antragsteller versandt werden. Der interne Zahlungsauftrag wird generiert und an die Landesbuchhaltung weitergegeben. Diese prüft im Gebarungsvollzug<sup>20</sup> und veranlasst die Überweisung der Beihilfenbeträge auf die Bankkonten der Antragsteller.

18 Ablehnungsgründe können z.B. sein: Entfernung zu kurz, Einkommensgrenze überschritten, Antrag zu spät eingelangt, Antrag zu früh eingelangt, Hauptwohnsitz im Pendel-Zeitraum nicht in OÖ.

19 Der Mitarbeiterin wurde ein FPN-Leserecht eingeräumt. Über die stichprobenartig geprüften Förderungsfälle liegen Prüfungsprotokolle vor.

20 Siehe Buchhaltungsorganisationsvorschrift bzw. Dienstanweisung für die Landesbuchhaltung und Personalverrechnung.

- 16.2.** Der LRH stellte fest, dass das Vier-Augen-Prinzip durch die Trennung von Zahlungsanordnung (Sachbearbeitung FPB, Direktion Finanzen) und -vollzug (Landesbuchhaltung) gegeben war. Unter Berücksichtigung der im Prozess zwischengelagerten EDV-technischen Kontrollelemente und der direktionsinternen Kontrolle durch eine nicht zur FPB-Bearbeitung eingesetzten Mitarbeiterin waren aus Sicht des LRH Kontrollen ausreichend vorhanden. Darüber hinaus befindet sich die Direktion Finanzen als Förderstelle im Prüfungsobligo der in der Landesbuchhaltung angesiedelten Revisionsgruppe, die auf Basis eines Sechsjahresplans landesinterne Prüfungen durchführt.

## GEBARUNGSÜBERBLICK

- 17.1.** Die Landesausgaben für die FPB stiegen seit ihrer Erstgewährung kontinuierlich an. Es erhöhten sich sowohl die Anzahl der eingelangten Anträge von rd. 21.000 (1981) auf rd. 33.200 (2010), als auch die Landesausgaben von rd. 1,4 Mio. Euro (1981) auf rd. 4,8 Mio. Euro (2010).<sup>21</sup>

In den letzten fünf Jahren entwickelten sich die Landesausgaben wie folgt:

Ausgaben der letzten fünf Jahre			in Mio. Euro	
VWJ	RA	Veränderung zum Vorjahr		
2006	3,9			
2007	3,7	-0,2	-5,8 %	
2008	5,5	+1,8	+49,8 %	
2009	6,6	+1,1	+20,1 %	
2010	4,8	-1,8	-27,2 %	
<b>Gesamt</b>	<b>24,5</b>	<b>+0,9</b>	<b>+23,4 %</b>	

Da die FPB im Nachhinein zu beantragen ist, beziehen sich Ausgaben eines Verwaltungsjahres hauptsächlich auf das unmittelbar vorangegangene Kalenderjahr (= „Pendeljahr“ bzw. „Beantragungsjahr“).<sup>22</sup>

Die jährlichen Ausgaben erhöhten sich im Zeitraum 2006 bis 2010 von rd. 3,9 Mio. Euro um 23,4 Prozent auf rd. 4,8 Mio. Euro.

- 17.2.** Der LRH stellte fest, dass die Ausgabenentwicklung in den letzten fünf Jahren von starken jährlichen Steigerungen in den Jahren 2008 (+49,8 Prozent) und 2009 (+20,1 Prozent), aber auch von rückläufigen Entwicklungen vor allem 2010 geprägt war. Die Ursachen für die massiven Steigerungen lagen sowohl in der Erleichterung der Zugangsbedingungen (ab 2009 galten höhere Einkommensgrenzen) als auch in der zeitlich befristeten, starken Erhöhung des Beihilfenbetrages. So beschloss die Oö. Landesregierung im Juni 2008 im Rahmen des „Oö. Maßnahmenpaketes zur Inflationsbekämpfung“ eine auf die Jahre 2008 und 2009 befristete Anhebung der Beihilfensätze um 50 Euro (Entfernungsstufe 1), 75 Euro (Stufe 2) und 100 Euro (Stufe 3) sowie um einen 30-prozentigen Zuschlag, wenn eine Jahreskarte beim OÖVV

21 Die angeführten Jahreszahlen beziehen sich auf die jeweiligen Verwaltungsjahre, nähere Details vgl. Anlage 1.

22 Laut Förderungsrichtlinien ist als spätester Einreichungstermin der 31. Dezember des Folgejahres festgelegt. Aufgrund von spät eingereichten Ansuchen oder anderen Gründen (Unterlagsnachforderungen etc.) enthalten die Ausgaben eines VWJ auch Auszahlungen, die sich auf frühere Jahre als das vorangegangene beziehen.

erworben wurde (ÖKO-Bonus). Der Rückgang der Förderungsausgaben 2010 ist insbesondere auf das Auslaufen der befristet gewährten Fixbeträge von 50 Euro, 75 Euro und 100 Euro zurückzuführen. Der ursprünglich ebenfalls befristete ÖKO-Bonus wird weiterhin gewährt,<sup>23</sup> aufgrund seiner prozentuellen Berechnung allerdings in reduzierter Höhe.

- 18.1.** Der Vergleich der tatsächlichen Ausgaben mit den veranschlagten Werten zeigt im fünfjährigen Zeitraum folgendes Bild:

VA und RA 2006 bis 2010			in Mio. Euro	
VWJ	VA	RA	Abweichung RA - VA	
2006	3,1	3,9	+0,8	+25,8 %
2007	3,1	3,7	+0,6	+18,5 %
2008	3,9	5,5	+1,6	+41,1 %
2009	5,7	6,6	+0,9	+16,0 %
2010	5,7	4,8	-0,9	-15,6 %
<b>Gesamt</b>	<b>21,5</b>	<b>24,5</b>	<b>+3,0</b>	<b>+14,0 %</b>

Die Ausgaben laut den Rechnungsabschlüssen 2006 bis 2010 betragen in Summe 24,5 Mio. Euro. Sie waren um rd. 3 Mio. Euro höher als im Hauptvoranschlag vorgesehen war.

- 18.2.** Der LRH stellte fest, dass die budgetierten Werte mit Ausnahme des Jahres 2010 regelmäßig überschritten wurden. Die Ursachen für die Überschreitungen 2008 und 2009 wurden bereits oben erwähnt, wobei die starke Anhebung der Beihilfensätze im Rahmen des Oö. Maßnahmenpaketes zur Inflationsbekämpfung Mitte 2008 nicht vorhersehbar war. Die Mehrausgaben gegenüber den veranschlagten Werten wurden mithilfe der Rücklage zur Übertragung von Ausgabekrediten und über finanzielle Ausgleichs bedeckt. Die Bereitstellung von zusätzlichen Budgetmitteln über Nachtragsvoranschläge war nicht erforderlich.

Wenn das Land weiterhin eine FPB gewähren will, ist es aus Sicht des LRH wichtig, dass das Ausgabenniveau (Auszahlungsbeträge plus interner Aufwand einschließlich Personalkosten) für diese wenig zielorientierte Beihilfe nicht weiter wächst. Solange sich die Budgetsituation nicht massiv verbessert, sollte daher die Beihilfe der Höhe nach zumindest über einen längeren Zeitraum unverändert bleiben.

2 Anlagen

2 Beilagen

Linz, am 06. Juni 2011

Dr. Helmut Brückner  
Direktor des Oö. Landesrechnungshofes



# Beihilfe für Fernpendlerinnen und Fernpendler

Anlage 1

Zeitraum Ver- waltungs- jahr (VWJ)	Eingelange te Ansuchen <sup>1)</sup>	Erledigte Ansuchen <sup>1) 2)</sup>						Landesausgaben	
	gesamt <sup>3)</sup>	gesamt <sup>3)</sup>	negativ		positiv	davon Ausnahme- bewilligungen		gesamt	davon Aus- nahmebewillig.
	Anzahl	Anzahl <sup>4)</sup>	Anzahl <sup>4)</sup>	Anteil an gesamt erl.	Anzahl <sup>4)</sup>	Anzahl	Anteil an positiv erl.	Euro	Euro
1981	21.055	20.322	2.700	13,3 %	17.622	141	0,8 %	1.353.727,90	9.011,43
1982	26.290	25.000	1.702	6,8 %	23.298	370	1,6 %	1.759.391,44	23.909,36
1983	24.859	23.160	873	3,8 %	22.287	362	1,6 %	1.704.814,14	24.781,44
1984	24.967	23.432	939	4,0 %	22.493	475	2,1 %	1.704.201,00	k. A.
1985	k. A.	k. A.	k. A.		21.680	106	0,5 %	1.611.712,54	8.139,36
1986	26.004	25.047	823	3,3 %	24.224	76	0,3 %	2.306.916,78	7.195,34
1987	26.598	25.924	1.278	4,9 %	24.646	86	0,3 %	2.387.728,83	7.956,22
1988	26.362	26.054	1.333	5,1 %	24.721	300	1,2 %	2.397.815,31	31.672,42
1989	25.538	24.718	1.516	6,1 %	23.202	233	1,0 %	2.254.944,66	24.067,79
1990	24.988	22.464	1.926	8,6 %	20.538	423	2,1 %	1.998.808,38	44.351,43
1991	23.811	21.677	1.272	5,9 %	20.405	481	2,4 %	1.982.227,50	50.665,03
1992	22.992	20.224	1.887	9,3 %	18.337	307	1,7 %	1.879.771,81	31.693,13
1993	21.240	18.573	2.036	11,0 %	16.537	367	2,2 %	1.811.163,35	38.207,02
1994	19.620	18.895	2.166	11,5 %	16.729	366	2,2 %	1.773.063,31	38.198,59
1995	18.272	20.051	2.723	13,6 %	17.328	303	1,7 %	1.647.220,48	30.321,21
1996	15.974	14.604	1.821	12,5 %	12.783	264	2,1 %	1.359.101,33	25.839,41
1997	15.928	13.271	1.836	13,8 %	11.435	325	2,8 %	1.225.594,94	32.626,47
1998	16.161	15.409	854	5,5 %	14.555	271	1,9 %	1.583.638,95	26.857,26
1999	21.824	18.372	1.122	6,1 %	17.250	289	1,7 %	2.187.447,83	30.636,69
2000	21.975	18.645	1.462	7,8 %	17.183	347	2,0 %	1.881.595,38	36.233,08
2001	27.509	30.062	3.509	11,7 %	26.553	602	2,3 %	3.219.995,77	68.423,65
2002	26.080	26.886	2.963	11,0 %	23.923	846	3,5 %	3.005.422,61	101.391,90
2003	25.503	26.342	3.259	12,4 %	23.083	895	3,9 %	2.899.990,89	105.999,24
2004	30.290	26.662	3.118	11,7 %	23.544	768	3,3 %	2.913.889,00	92.393,00
2005	32.192	31.943	4.073	12,8 %	27.870	1.008	3,6 %	3.635.903,00	128.252,00
2006	30.022	32.075	3.681	11,5 %	28.394	1.137	4,0 %	3.900.502,00	152.814,00
2007	29.958	29.768	3.253	10,9 %	26.515	1.182	4,5 %	3.674.511,00	160.231,00
2008	34.209	34.263	4.502	13,1 %	29.761	1.415	4,8 %	5.503.495,00	233.750,00
2009	34.362	36.059	3.172	8,8 %	32.887	1.758	5,3 %	6.611.011,00	340.368,00
2010	33.174	34.483	2.744	8,0 %	31.739	1.400	4,4 %	4.811.453,00	213.803,00
<b>30 VWJ</b>	<b>727.757</b>	<b>704.385</b>	<b>64.543</b>	<b>9,2 %</b>	<b>661.522</b>	<b>16.903</b>	<b>2,6 %</b>	<b>76.987.059,13</b>	<b>2.119.788,46</b>

## Erläuterungen:

VWJ Verwaltungsjahr/e (01.01. - 31.12. eines Jahres)

k. A. Keine Angaben bzw. Daten verfügbar

Kursivdruck und graue Schrift = Einzelne Jahresbeträge fehlen

1) Ansuchen unabhängig vom beantragten Pendeljahr;

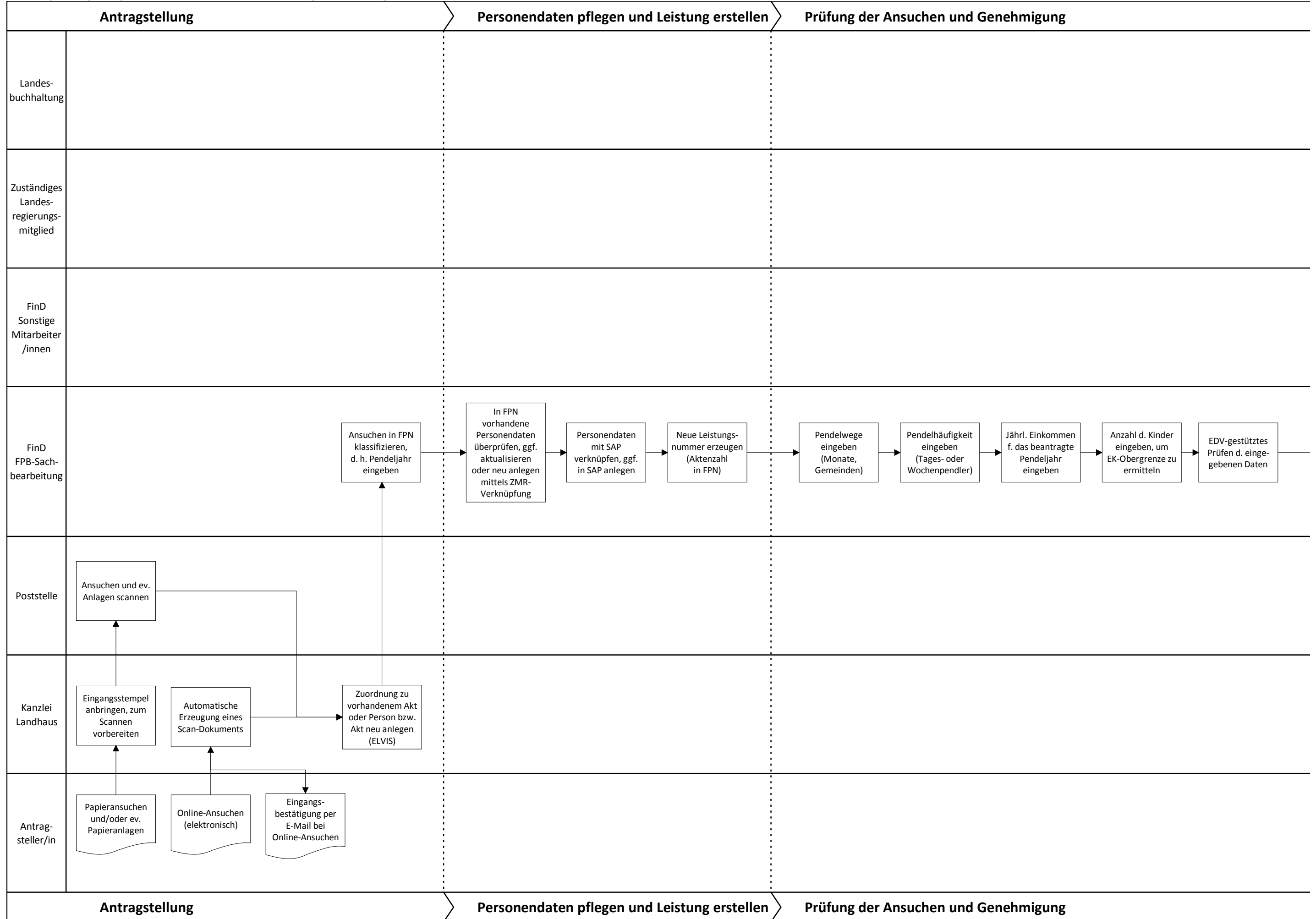
2) Wegen fehlender Angaben/Unterlagen unerledigte Ansuchen sind nicht enthalten.

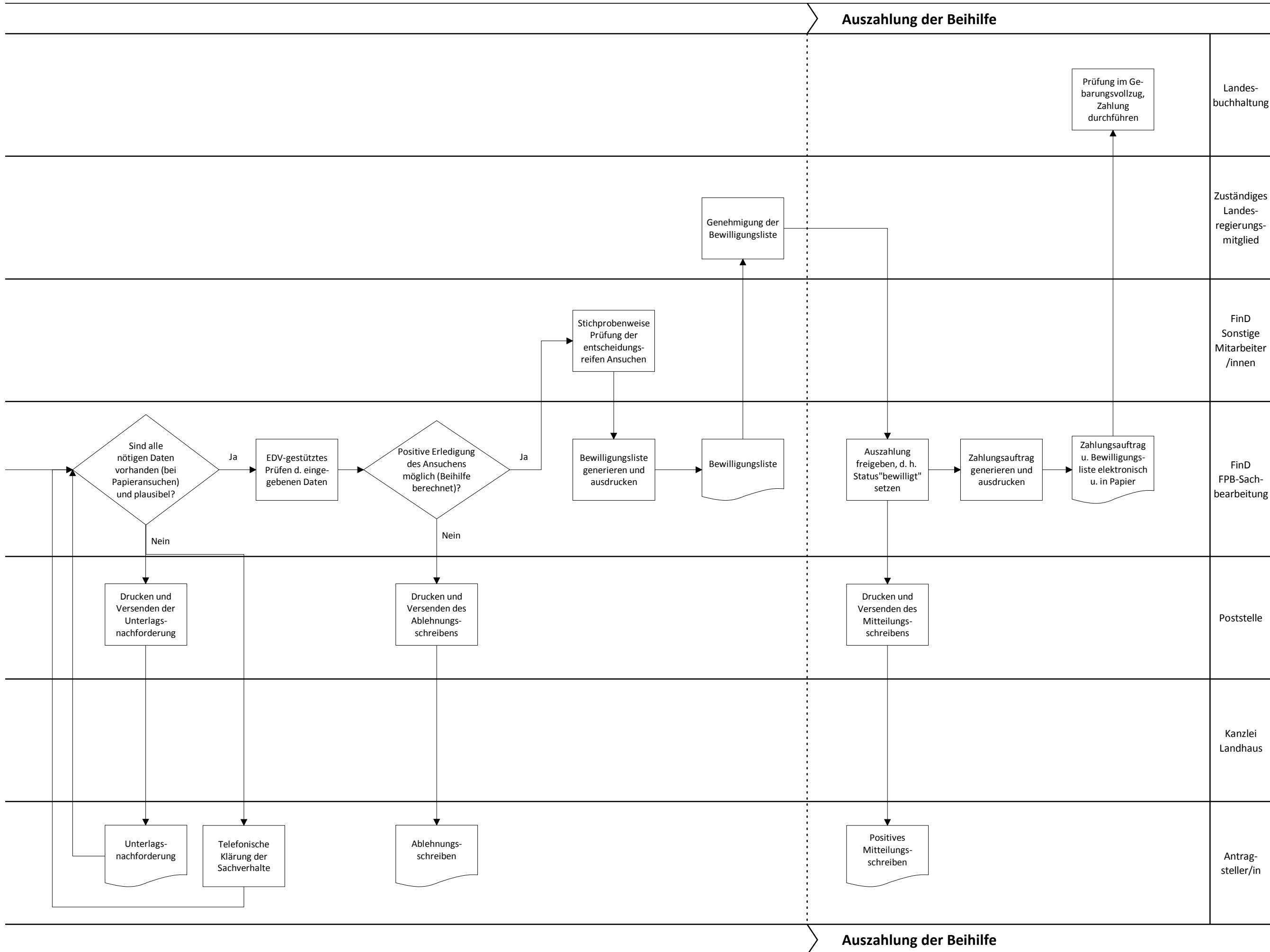
3) Die Differenz zwischen den eingelangten und erledigten Ansuchen ergibt sich laut FinD daraus, dass Ansuchen wegen nicht nachgereichter fehlender Angaben bzw. Unterlagen in den erledigten Ansuchen nicht enthalten sind und dass bei mehrfach (z. B. per Fax und im Postweg) eingelangten Ansuchen einer Person für das gleiche Pendeljahr nur eine Erledigung unter den bearbeiteten Ansuchen im EDV-System aufscheint.

Weiters ergibt sich eine zeitliche Verschiebung hinsichtlich der Erledigung spät eingelangter Ansuchen ins folgende Jahr.

4) Datenquelle: Informationsschreiben an den zuständigen pol. Referenten von VWJ 1981 bis inkl. VWJ 2000 (ausgenommen VWJ 1985 und 1988)

Initiativprüfung Fernpendlerbeihilfe - Prozess der Antragsbearbeitung





**SCHLUSSBESPRECHUNG - AKTENVERMERK**

Aktenvermerk, LRG-100059/8-2011-Fi, zur Initiativprüfung "ö. Fernpendlerbeihilfe "  
 Schlussbesprechung:

Ort und Datum: Büro LH Dr. Josef Pühringer, am 23. Mai 2011

Teilnehmende Organisationen:

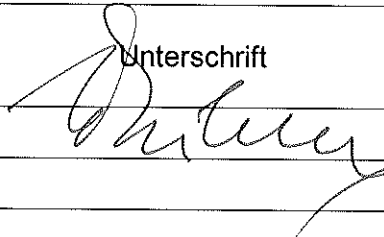
- Büro LH Dr. Josef Pühringer
- Direktion Finanzen

Den Vertreterinnen und Vertretern der geprüften Organisation ist das vorläufige Ergebnis der o. a. Prüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden. Die von den Vertreterinnen und Vertretern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle der Berichtsgliederung und mit Kursivdruck).

Gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG besteht darüber hinaus die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Ergebnis.


1) Die Vertreterinnen und Vertreter **verzichten** auf die gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG eingeräumte Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme.

2) Die Vertreterinnen und Vertreter **behalten sich** die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG **vor**.

Organi- sation	Name in BLOCKBUCHSTABEN	Unterschrift	1) Ver- zicht	2) Vor- behalt
LF	JOSEF PÜHRINGER		X	

LRH:

.....  
 Direktor Dr. Helmut Brückner

  
 .....  
 Dr. Susanne Fink MSc

**SCHLUSSBESPRECHUNG - AKTENVERMERK**

Aktenvermerk, 100059/4-2011-Fi, zur  
Schlussbesprechung:

Initiativprüfung "ö. Fernpendlerbeihilfe "

Ort und Datum:

LRH, am 4. Mai 2011

Teilnehmende Organisationen:

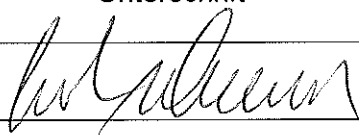
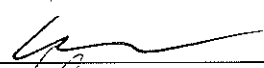
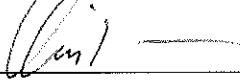
- Direktion Finanzen (FinD)
- Büro LH Dr. Josef Pühringer (Bo-LH)

Den Vertreterinnen und Vertretern der geprüften Organisation ist das vorläufige Ergebnis der o. a. Prüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden. Die von den Vertreterinnen und Vertretern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle der Berichtsgliederung und mit Kursivdruck).

Gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG besteht darüber hinaus die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Ergebnis.

1) Die Vertreterinnen und Vertreter **verzichten** auf die gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG eingeräumte Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme.

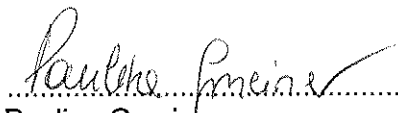
2) Die Vertreterinnen und Vertreter **behalten sich** die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG **vor**.

Organisation	Name in BLOCKBUCHSTABEN	Unterschrift	1) Ver- zicht	2) Vor- behalt
Büro LH	WEISSMANN			X
FinD	JOSEF KRENNER			X
FinD	Hintermanns Friedl			X

LRH:



Dr. Susanne Fink, MSc



Pauline Gmeiner