

REIHE OBERÖSTERREICH 1997/7

Republik Österreich

TÄTIGKEITSBERICHT DES RECHNUNGSHOFES

in bezug auf das
Bundesland Oberösterreich

Verwaltungsjahr 1996

WIEN 1997

ÖSTERREICHISCHE STAATSDRUCKEREI AG

Hinweis für die Staatsdruckerei

Bitte auf der Innenseite des Umschlagbogens drucken:

Bisher sind erschienen:

REIHE OBERÖSTERREICH

1997/1

Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes über Autobahn- und Umfahrungsprojekte der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG

1997/2

Sonderbericht des Rechnungshofes über die Ost-Autobahn

1997/3

Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes in bezug auf den Sozialhilfeverband Perg

1997/4

Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes in bezug auf den Sozialhilfeverband Kirchdorf an der Krems

1997/5

Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes über die Behördenaufsicht bei zwei gemeinnützigen Bauvereinigungen, über zwei Krankenfürsorgeeinrichtungen sowie die Sozialhilfeverbände Perg und Kirchdorf an der Krems (teilweise inhaltsgleich mit 1997/3 und 1997/4)

1997/6

Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes über Teilgebiete der Gebarung der Krankenanstalten im Land Oberösterreich betreffend die Bezüge, Gebühren und Honorare der Ärzte

Auskünfte

Rechnungshof

1033 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon: (00 43 1) 711 71-8466 oder 8225

Fax: (00 43 1) 712 49 17

**Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes
in bezug auf das
Bundesland Oberösterreich**

Verwaltungsjahr 1996

Inhaltsverzeichnis

Absatz/Seite

ALLGEMEINER TEIL

Vorbemerkungen 1, 2/1

Hauptprobleme der öffentlichen Finanzkontrolle in allen Bundesländern

Überprüfung, Instandhaltung und Sanierung der Kanalnetze

Problemstellung 3.1/2

Folgen

 Ökologie und Betriebsführung 3.2/3

 Finanzierung 3.3/3

Ausblick 3.4/4

BESONDERER TEIL

Bereich des Bundeslandes Oberösterreich

Unerledigte Anregungen aus Vorjahren 4/5

Verwirklichte Empfehlung 5/7

Prüfungsergebnis

Ennshafen Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH, Enns

Kurzfassung des Prüfungsergebnisses	-/8
Prüfungsablauf und -gegenstand	6.1/9
Unternehmensstruktur	6.2-6.4/10
Rahmenbedingungen	6.5/11
Entwicklung des Hafensprojekts	6.6/13
Verkehrsanbindung	6.7-6.9/13
Wirtschaftliche Lage	6.10-6.13/14
Finanzwirtschaft	
Vermögenslage	6.14/16
Ertragslage	6.15-6.16/16
Investitionstätigkeit	6.17-6.20/17
Schlußbemerkungen	6.21/19

Sonstige Wahrnehmungen

A 9 Pyhrn Autobahn, Baulos Wald-Kalwang

Allgemeines	7.1/19
Teilkollaudierung	7.2/20
Sachverständige	8/20

Abkürzungsverzeichnis

Abs	Absatz, Absätze
AG	Aktiengesellschaft
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMwA	Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw	beziehungsweise
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EU	Europäische Union
GesmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ha	Hektar
Mill	Million(en)
Mrd	Milliarde(n)
Nr	Nummer
NÖ	niederösterreichisch(-e, -er, -es, -en)
ÖIAG	Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft
OÖ	oberösterreichisch(-e, -er, -es, -en)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
rd	rund
RH	Rechnungshof
S	Schilling (nachgestellt)
t	Tonne(n)
TB	Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes (Verwaltungsjahr)
usw	und so weiter
WB	Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes (Erscheinungsjahr, Gegenstand)
WGG	Wohnungsgemeinnützigkeitgesetz, BGBI Nr 139/1979
zB	zum Beispiel

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

**Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes
in bezug auf das
Bundesland Oberösterreich**

Verwaltungsjahr 1996

ALLGEMEINER TEIL

Vorbemerkungen

1. Der RH erstattet gemäß Artikel 127 Abs 6 erster Satz B-VG dem Oberösterreichischen Landtag über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr Bericht. Infolge der gemeinsamen Kapitalbeteiligung wird über die Gebarungsüberprüfung der Ennschafen Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH dem Niederösterreichischen Landtag inhaltsgleich berichtet.
2. Nachstehend werden in der Regel punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der dritten 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) aneinandergereiht. Bei dem in diesem Bericht enthaltenen Zahlenwerk wurden gegebenenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen vorgenommen.

Hauptprobleme der öffentlichen Finanzkontrolle in allen Bundesländern

Überprüfung, Instandhaltung und Sanierung der Kanalnetze

Problemstellung

- 3.1 Der RH hat - beginnend mit den Tätigkeitsberichten des Verwaltungsjahres 1993 - für alle Bundesländer gleichlautende Bemerkungen zu Hauptproblemen der öffentlichen Finanzkontrolle im Rahmen seiner jährlichen Berichterstattungen veröffentlicht. Die diesjährige ökologisch und ökonomisch maßgebliche Problemstellung befaßt sich mit dem vom RH bei seiner bundesweiten Prüfungstätigkeit von Abwasseranlagen wiederholt festgestellten Umstand, daß die Betreiber von Kanalisationsanlagen ihrer Verpflichtung zu deren Überprüfung nicht immer mit der hierfür erforderlichen Sorgfalt nachgekommen sind.

Nach den Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 haben die Wasserberechtigten ihre Wasserbenutzungsanlagen in einem der Bewilligung entsprechenden Zustand zu erhalten, jedenfalls jedoch so, daß keine Verletzung öffentlicher Interessen oder fremder Rechte stattfindet. Die Allgemeine Abwasseremissionsverordnung wiederum verordnet die Überprüfung der Kanalisationsanlagen auf Bestand und Funktionsfähigkeit in regelmäßigen Abständen; ebenso sollen bei Anlagen im Trennsystem auch Fehlanschlüsse aufgeklärt und beseitigt werden.

Vielfach besaßen die Betreiber nur einen ungenügenden Informationsstand über den Wartungs-, Bau- und Dichtheitszustand vor allem der älteren Orts- und Verbandskanäle, obwohl Belastungskennwerte der Kläranlagen bereits Rückschlüsse auf Mängel im Kanalnetz zuließen. Generell befand sich auch die Erstellung eines flächendeckenden Kanalkatasters, der möglichst umfassende Kenntnisse über Art, Dimension und Lage des Kanalisationssystems sowie Informationen über dessen Bestand bzw. Betrieb liefern soll, erst im Anfangsstadium. Dadurch war vor allem der bauliche Zustand alter Kanäle nicht ausreichend erfaßt; vielfach blieben auch unzulässige und widerrechtliche Einleitungen unerkannt.

Viele überprüfte Verbände warteten ausschließlich ihre verbandseigenen Anlagen und Sammler; die Mitgliedsgemeinden hatten für den ordnungsgemäßen Zustand ihrer Ortsnetze selbst zu sorgen. Ein weiterer Grund dafür, daß es im Bereich der Ortsnetze immer wieder zu Wartungsmängeln kam, war darin gelegen, daß die Gemeinden mangels entsprechend geschulten Personals sowie mangels geeigneter Geräte oft gar nicht in der Lage waren, Mängel zu erkennen und zu beheben.

Laut einer Studie des Umwelt- und Wasserwirtschaftsfonds aus dem Jahr 1992 sind mehr als ein Drittel aller öffentlichen Kanäle undicht.

F o l g e n

Ökologie und Betriebsführung

- 3.2 Undichtheiten mindern die Funktionsfähigkeit des Kanals und können den Eintritt eines Schadensfalles beschleunigen. Die Folgen sind Beeinträchtigungen der Umwelt (zB Grundwasserverunreinigungen, Fremdwasserzufluß), unwirtschaftliche Betriebsführung (zB Verstopfungen, Ablagerungen, Abrieb, Pumpenverschleiß usw) und aufwendige Sanierungen.

Vor allem der unerwünschte Fremdwasserzufluß führt in Kläranlagen zu einer Verminderung der Abwasserkonzentration, einer Verschlechterung des Wirkungsgrades und zu erhöhten Betriebskosten.

Finanzierung

- 3.3 Der Umwelt- und Wasserwirtschaftsfonds schätzte anfangs der neunziger Jahre den zur Sanierung von öffentlichen Kanalanlagen erforderlichen bundesweiten Investitionsbedarf auf 50 Mrd S. Damit war dieser Investitionsbedarf fast doppelt so hoch wie das erwartete Erfordernis für die Anpassung der bestehenden Kläranlagen an die gesetzlichen Vorgaben. Zusätzlich wird ein erheblicher Investitionsbedarf für die Errichtung weiterer abwassertechnischer Anlagen (Kläranlagen, Kanäle in Gebieten noch ohne zentrale Entsorgung) erforderlich werden.

Zur Deckung dieses insgesamt außerordentlich hohen Finanzierungsbedarfes werden die mit den Rückzahlungen für die bestehenden Anlagen bereits belasteten Gemeinden und Verbände zukünftig vermehrt Mittel von Bund und Ländern, aber auch von Privaten benötigen. Dies auch deshalb, weil das neue Förderungssystem des Bundes (Umweltförderungsgesetz) verstärkt die Errichtung der Abwasserentsorgung in dünn besiedelten, ländlichen Gebieten und weniger die Sanierungsvorhaben unterstützt. Allerdings sind nunmehr - im Gegensatz zu früher - Kanalsanierungen unter gewissen Voraussetzungen mit dem für den Empfänger errechneten Fördersatz¹ förderungsfähig, während dies früher nur für eingeschränkte Maßnahmen, etwa Verbesserungen zur Erhöhung der Effizienz der Anlage, galt.

Der RH erachtete es für durchaus möglich, die hohen gesetzlichen Vorgaben für die Anpassung der bestehenden Kläranlagen an den Stand der Technik - insbesondere hinsichtlich des Nitrifizierungsgrades und der Abbauraten bei Stickstoff und Phosphor - auch ohne sofortigen bzw größeren Investitionsaufwand zu erreichen. Es sollten in diesem Zusammenhang vor der Verwirklichung von Kläranlagen- und Kanalnetzausbau- oder -erneuerungsprojekten auch die Reserven der bestehenden Anlageteile ausgenutzt sowie unzulässige Einleitungen ins Kanalnetz abgestellt werden. Manche kostspielige Ausbauprojekte könnten sich dadurch als entbehrlich erweisen.

Außerdem sollten regelmäßige Inspektionen, Wartungen und Instandhaltungen dazu dienen, den Eintritt von Schäden zu verhindern oder zu verzögern. Das Anlegen eines

¹

Der zwischen 20 % und 60 % liegende generelle Fördersatz wird je nach den spezifischen Kosten der Gemeinde einmal beim Erstantrag auf Förderung festgelegt, wobei ein 25-jähriger Betrachtungszeitraum anzusetzen ist.

Kanalkatasters sowie die regelmäßige Führung eines Kanalwartungsbuches würden diese erwähnten Maßnahmen unterstützen. Fehlschlüsse und Schadstellen sollten umgehend behoben werden, so daß der den Kläranlagen zugeleitete Fremdwasseranteil verringert wird.

Der Gesetzgeber, der anfangs den für seine Vorgaben erforderlichen Finanzierungsaufwand unterschätzt haben dürfte, hat mittlerweile bereits mehrmals die vorgeschriebenen Anpassungsfristen stufenweise verlängert und darüber hinaus eine flexiblere Auslegung des "Standes der Technik", der in Einzelfällen auch Ausnahmen von der Anpassungspflicht zuläßt, ermöglicht.

A u s b l i c k

3.4 Zur hydraulischen Entlastung der Kanalnetze und Kläranlagen wäre, wie auch in der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung angeführt, eine verstärkte Versickerung von nur gering belasteten Niederschlagswässern sowie die Vermeidung der Einleitungen von Grund- und Quellwässern zweckmäßig. Dem Kanalnetz sollte grundsätzlich kein Abwasser zugeführt werden, das weniger belastet ist als der Kläranlagenablauf. Abgesehen von den wirtschaftlichen Vorteilen sollte ferner zur Erhaltung des natürlichen Wasserhaushaltes jede Ableitung sauberen Wassers in andere Gebiete vermieden werden.

Die Übernahme der Wartung und Betreuung der Ortsnetze durch die Verbände böte gleichfalls eine Möglichkeit zur Verbesserung der Abwasserentsorgung, weil diese über ausgebildetes Personal und vielfach auch über entsprechende technische Geräte (zB Spülwagen, Kanalfernsehüberwachungsgeräte, Druckprüfwagen) verfügen. Neben den positiven Auswirkungen auf die Umwelt könnten dadurch auch die Maschinen und Geräte besser ausgelastet und die Kostenbelastung verringert werden.

BESONDERER TEIL

Bereich des Bundeslandes Oberösterreich

Unerledigte Anregungen aus Vorjahren

4. Nicht verwirklicht wurden die Empfehlungen des RH hinsichtlich:

- (1) Sicherstellung des Grundsatzes der Vermögensbindung bei der Gemeinnützigen Bauvereinigung GIWOG. Die GIWOG hatte nämlich den Aktionären von zwei von ihr gekauften gemeinnützigen Bauvereinigungen das 45fache jenes Betrages ausbezahlt, den diese Aktionäre in ihre gemeinnützigen Unternehmungen eingezahlt hatten. Diese Überzahlung durch die der ÖIAG mittelbar zugehörige GIWOG hatte ihr gemeinnützig erwirtschaftetes und für Zwecke des gemeinnützigen Wohnbaues bestimmtes Vermögen um rd 330 Mill S geschmälert (TB Oberösterreich 1991 Abs 3.13 und 3.14, TB Oberösterreich 1992 Abs 1, TB Oberösterreich 1993 Abs 4 (1), TB Oberösterreich 1994 Abs 4 (1), TB Oberösterreich 1995 Abs 4 (1)).

Auch der Revisionsverband stellte in seinem Prüfbericht über das Geschäftsjahr 1991 kritisch fest, daß die GIWOG mit ihrer Vorgangsweise gegen den Grundsatz der Vermögensbindung verstieß. Eine weitere Beurteilung stellte der Revisionsverband unter Hinweis auf die Ausführungen des RH im genannten Tätigkeitsbericht der Aufsichtsbehörde anheim.

Der RH vertrat in der Folge gegenüber dem Amt der Landesregierung die Auffassung, daß die Ausführungen des Revisionsverbandes die Aufsichtsbehörde nunmehr veranlassen müßten, von ihrer bisherigen Auffassung, keine weiteren Maßnahmen gemäß dem WGG zu treffen, abzugehen.

Laut Mitteilung der Landesregierung habe der Revisionsverband lediglich eine Beanstandung und keinen Mangel ausgesprochen. Bescheidmäßige aufsichtsbehördliche Maßnahmen wären daher nicht erforderlich, zumal überdies im Zuge der durch das Wohnrechtsänderungsgesetz 1993 ergangenen Änderungen des WGG eine entsprechende Klarstellung erfolgt sei.

Im übrigen könne unter aufsichtsbehördlicher Maßnahme nicht ausschließlich eine Bescheiderlassung verstanden werden, zu der im Gegenstand aufgrund der dargelegten Umstände keine Veranlassung bestünde und auch keine Möglichkeit gegeben sei.

Der RH erwiderte, aus den bisherigen Stellungnahmen könnten keine neuen Gesichtspunkte für eine andere Beurteilung dieser Angelegenheiten abgeleitet werden. Insbesondere vermißte er eine nähere Darlegung, wie die Aufsichtsbehörde ohne Bescheiderlassung gegenüber der GIWOG den Grundsatz der Vermögensbindung durchsetzen könne.

Auch im Jahr 1996 teilte die Landesregierung mit, daß die Rechtsmeinung des RH im Gegensatz zu der durch Gutachten untermauerten Rechtsauslegung der Aufsichtsbehörde stehe und den Empfehlungen des RH nicht zu folgen sei.

Dieser Standpunkt der Landesregierung hat sich auch im Jahr 1997 nicht verändert.

- (2) Einführung einer Zentralkartei zur Erfassung aller Landesförderungen (TB Oberösterreich 1992 Abs 3.6.2, TB Oberösterreich 1993 Abs 4 (2), TB Oberösterreich 1994 Abs 4 (2), TB Oberösterreich 1995 Abs 4 (2), WB 1996 Teilgebiete der Gebarung im Land Oberösterreich und die Oberösterreichische Landesbank Abs 3.15).

Laut Mitteilung der Landesregierung würde die Angelegenheit vom Landtag-Unterausschuß "Strukturreform" beraten. Das Resultat der laufenden Beratungen werde dem RH mitgeteilt werden.

Im Jahr 1997 teilte die Landesregierung mit, daß eine endgültige Klärung zur Einsetzung eines zentralen Förderungskataloges bisher nicht erreicht werden konnte, obwohl der Ausschuß des Oberösterreichischen Landtages sich mit diesem Thema beschäftigt habe. Der Oberösterreichische Landtag bzw der dafür zuständige Ausschuß werde sich in der nächsten Legislaturperiode speziell mit diesem Thema neuerlich auseinandersetzen.

Der RH bemerkte hiezu, die Möglichkeit der Umsetzung seiner Empfehlungen werde bereits seit mehr als zehn Jahren überprüft, ohne daß sich die Grundlagen für eine derartige Entscheidung geändert haben.

- (3) Nichtanwendung des Beschlusses der Landesregierung aus dem Jahr 1993. Damit wurden ab 1. April 1993 Bestimmungen über die Belassung von Nebengebühren und Zulagen - für den Fall des Ausscheidens aus dem Büro eines Regierungsmitgliedes oder Landtagsklubs und Zuteilung oder Versetzung zu einer anderen Abteilung oder Dienststelle - in Kraft gesetzt (WB 1996 Teilgebiete der Gebarung im Land Oberösterreich und die Oberösterreichische Landesbank Abs 3.14).

Die Landesregierung teilte mit, der Beschluß der Landesregierung vom 29. März 1993 gelte unverändert weiter. Zur Tatsache, daß dieser Beschluß über die abgestufte Belassung der Zulagen und Nebengebühren mit den einschlägigen Bestimmungen des sinngemäß geltenden Gehaltsgesetzes 1956 nicht im Einklang stand, gab die Landesregierung keine Äußerung ab.

- (4) Rücküberweisung der zu Unrecht durch die WohnungsanlagengesmbH Linz an die Republik Österreich ausgeschütteten Gewinne (WB 1997 Behördenaufsicht bei zwei gemeinnützigen Bauvereinigungen Abs 3.2).

Das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung hat mit Bescheid vom 30. September 1996 angeordnet, die zuviel ausgezahlten Gewinnanteile von rd 103 Mill S zuzüglich einer angemessenen Verzinsung bis zum 20. November 1997 an die Gesellschaft zurückzuführen.

Verwirklichte Empfehlung

5. Verwirklicht wurde die Empfehlung des RH hinsichtlich:

Erstellung eines den Bedarf der Bevölkerung berücksichtigenden sozialpolitischen Gesamtkonzeptes (WB 1996 Teilgebiete der Gebirgung im Land Oberösterreich und die Oberösterreichische Landesbank Abs 3.17).

Laut Mitteilung der Landesregierung sei der Empfehlung des RH durch die Erarbeitung eines Bedarfs- und Entwicklungsplans des Landes Oberösterreich zur Pflegevorsorge entsprochen worden. Im Rahmen dieses Plans sei überdies ein Steuerungssystem der Infrastrukturentwicklung (Controlling) festgelegt worden.

Hinsichtlich der Evaluierung bestehender Aktionen sei mit 1. Jänner 1997 in der Sozialabteilung ein auf zwei Jahre befristetes Pilotprojekt (auch für den Bereich der Jugendwohlfahrt) mit drei Experten eingerichtet worden.

P r ü f u n g s e r g e b n i s

Ennshafen Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH, Enns

Kurzfassung des Prüfungsergebnisses

(1) Die Rahmenbedingungen für den Ennser Hafen hatten sich insoweit verbessert, als ab 1992 der Rhein-Main-Donau-Kanal als neuer wassergebundener Verkehrsweg zur Verfügung stand. Auch machte sich ab 1996 die Wiederaufnahme des Wasserverkehrs in die früheren Ostblockländer bei der Umschlagstätigkeit des Ennser Hafens bemerkbar.

(2) Der Bund sowie die Länder Niederösterreich und Oberösterreich erstellten Konzepte für den Ausbau des Wasserweges Donau, um diesen Verkehrsweg attraktiver zu gestalten. Sie kamen aber zum Großteil über reine Absichtserklärungen nicht hinaus. Erst Mitte 1992 erfolgte eine grundsätzliche Einigung der beiden Bundesländer und damit eine Sicherstellung der Finanzierung des Hafenausbaukonzepts. Im Ausland war der Ausbau der Donau nach wie vor von den Maßnahmen der Anliegerstaaten abhängig und ging nur langsam vor sich. Die Gestaltung von Rahmenbedingungen wird in Zukunft auch von Entscheidungen der Europäischen Union abhängen.

(3) Die an beiden Seiten des Hafens bestehenden Betriebsansiedlungsgebiete sind zum großen Teil noch frei. Für den Ennser Hafen bleibt die Frage offen, in welchem Ausmaß die derzeit geschaffene Infrastruktur angenommen werden wird. Eine entsprechende Entwicklung wäre Voraussetzung für künftige Infrastrukturinvestitionen im derzeit weitgehend noch ungenutzten Hafenbereich.

(4) Der Fortbestand der Unternehmung war bisher von Zuschüssen der Gesellschafter abhängig.

(5) Bei der Investitionstätigkeit vermißte der RH klare Zielvorgaben durch die Länder Niederösterreich und Oberösterreich.

Kenndaten der Ennshafen Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH							
Eigentümer:	50 % ECO-Plus Betriebsansiedlung und Regionalisierung in Niederösterreich GesmbH 50 % Land Oberösterreich						
Stammkapital:	136 Mill S						
Unternehmensgegenstand:	Errichtung, Erhaltung und Betrieb des Ennser Hafens sowie Förderung und Unterstützung von Betriebsansiedlungen im Hafengebiet und in der angrenzenden Region.						
Gebahrungsentwicklung:	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
	in Mill S						
Umsatzerlöse	0,1	0,03	0,7	0,8	0,5	3,2	4,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-2,7	-3,3	-4,8	-4,4	-5,7	-6,7	-8,1
Jahresfehlbetrag	-2,8	-3,7	-4,8	-4,4	-5,6	-6,7	-8,1
Investitionen	3,2	1,6	0,6	27,9	141,4	57,2	28,0
Zuschüsse der Gesellschafter	-2,1	-3,0	-2,6	-2,3	-3,2	-3,4	-2,7
	Anzahl						
Mitarbeiter	2	3	4	6	7	8	7

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 6.1 Der RH überprüfte im Juni 1996 erstmals die Gebahrung der Ennshafen Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft mbH. Zu dem im Februar 1997 übermittelten Prüfungsergebnis gaben die Niederösterreichische Landesregierung im April und die Oberösterreichische Landesregierung im Mai 1997 ihre Stellungnahmen ab. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Juni 1997.

U n t e r n e h m u n g s s t r u k t u r

- 6.2.1 Der Hafen umfaßte die Länden am linken und rechten Ennsufer sowie je ein Becken in Ober- und in Niederösterreich. In beiden Bundesländern schlossen Betriebsansiedlungsgebiete an den Hafen an. Als Grundsatz der Unternehmungspolitik galt, daß alle Grundflächen direkt am Wasser im alleinigen Verfügungsbereich der Unternehmung waren. Hingegen blieb die Anschaffung der Hafensuprastruktur (Geräte für Umschlag und Lagerbetrieb) den angesiedelten Betrieben überlassen. Die Unternehmung behielt sich ergänzend die Bereitstellung dieser Güter im Bedarfsfall vor. Beide Hafenseiten verfügten über Straßen- und Bahnanschlüsse. Auf der NÖ Seite war eine Rampe für den Roll-on-Roll-off-Verkehr¹ vorhanden.

Ursprünglich waren an der Unternehmung die beiden angrenzenden Bundesländer je zur Hälfte beteiligt. 1993 trat das Land Niederösterreich seinen Anteil an die ECO-Plus Betriebsansiedlung und Regionalisierung in Niederösterreich GesmbH (ECO-Plus) ab. Im Aufsichtsrat der Unternehmung wechselten sich der Vorsitzende und dessen Stellvertreter - bestellt von den Bundesländern - im jährlichen Rhythmus ab. Über den Gesellschaftsvertrag hinausgehende vertragliche Regelungen zur Abstimmung der beiden Eigentümerinteressen hinsichtlich der Unternehmungspolitik bestanden nicht. Auch gab es keine Regelungen zur Lösung von allfällig auftretenden Interessenkonflikten zwischen angesiedelten Betrieben und den Gesellschaftern der Unternehmung.

- 6.2.2 Der RH bemängelte, daß es trotz massiver finanzieller Bindungen der Gesellschafter durch das Hafenprojekt und der regionalpolitischen Verquickung von Aktivitäten der beiden Bundesländer nicht zu derartigen Regelungen gekommen war. Auch wäre es zweckmäßig gewesen, über den Aufsichtsrat hinaus einen ständigen Gesellschafterausschuß zur Abstimmung voneinander abweichender Interessenlagen einzusetzen.

- 6.2.3 *Laut Stellungnahme der Niederösterreichischen Landesregierung ergänzten einander Betriebsansiedlung und Hafen, ein Interessenkonflikt wäre nicht zu erkennen.*

Die Oberösterreichische Landesregierung betonte, daß es wegen der paritätischen Besetzung der Gesellschaftsorgane bisher zu keinen grundlegenden Abstimmungsschwierigkeiten gekommen wäre. Überlegt würde ein Gesellschafterausschuß als beratendes Gremium.

- 6.2.4 Der RH erwiderte, daß derartige harmonische Beziehungen in der Vergangenheit nicht immer bestanden und für die Zukunft Interessenkonflikte nicht ausgeschlossen werden könnten.

- 6.3.1 Das Land Oberösterreich bestellte den technischen und das Land Niederösterreich den kaufmännischen Geschäftsführer.

- 6.3.2 Der RH regte an, in Zukunft nur einen einzigen Geschäftsführer zu bestellen, weil das Vieraugenprinzip und die fachlichen Erfordernisse auch durch Bestellung eines Prokuristen erfüllt werden könnten.

1

kombinierter Verkehr zum Transport von Straßenfahrzeugen auf Schiffen

- 6.3.3 *Laut Mitteilung der Oberösterreichischen Landesregierung wäre die Betrauung zweier Geschäftsführer geeignet, auch in Zukunft einen Interessenausgleich und eine Abstimmung zwischen den beiden Ländern zu gewährleisten.*
- 6.3.4 Der RH verwies auf den gegebenen Geschäftsumfang der Unternehmung, der auch mit einem einzigen Geschäftsführer bewältigbar erscheint.
- 6.4.1 Nach seinem Rücktritt mit 31. August 1993 blieb der technische Geschäftsführer als Konsulent weiterhin beschäftigt. Bis Ende Februar 1996 arbeitete er durchschnittlich einen Tag pro Woche und schied schließlich aus der Unternehmung aus.
- 6.4.2 Nach Auffassung des RH hätte die Qualifikation des neu bestellten technischen Geschäftsführers zur alleinigen Übernahme der Agenden ausreichen müssen.
- 6.4.3 *Laut Mitteilung der Geschäftsführung wäre die gewählte Übergangsregelung zur Betreuung des hohen Investitionsvolumens von 220 Mill S kostengünstiger gewesen als die Beschäftigung eines völlig neuen Konsulenten.*

R a h m e n b e d i n g u n g e n

- 6.5.1 Die Rahmenbedingungen für die Geschäftspolitik beim Ennser Hafen veränderten sich mit der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals im September 1992. Österreich erhielt damit für binnenschiffahrtstaugliche Güter eine Transportmöglichkeit zu den wichtigsten westlichen Handelspartnern, welche bessere logistische, infrastrukturelle und technische Möglichkeiten aufwies als der traditionelle Wasserweg nach Osten. Daneben führte der Beitritt Österreichs zur EU seit Anfang 1995 beim Ennser Hafen zu einer geschäftlichen Belebung.

Die politische und wirtschaftliche Öffnung der Oststaaten ließ eine Steigerung des Warenaustausches mit diesen Ländern erwarten. Aufgrund der kriegerischen Auseinandersetzungen im ehemaligen Jugoslawien machte sich erst ab 1996 die Wiederaufnahme des Wasserverkehrs in die früheren Ostblockländer bei der Umschlagstätigkeit des Ennser Hafens bemerkbar.

1991 stellte das damalige Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ein österreichisches Gesamtverkehrskonzept vor, das unter anderem eine Abstimmung zwischen den beiden Verkehrsträgern ÖBB und Donau, die Verlagerung von Teilen des Straßengüter(transit)verkehrs auf die Binnenschifffahrt und das Forcieren des kombinierten Verkehrs forderte.

Der Ministerrat genehmigte im August 1992 ein Binnenschifffahrtmemorandum, das eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt für den Gütertransport und einen forcierten Ausbau des kombinierten Verkehrs vorsah.

In den folgenden Jahren wurde an der Erstellung eines Bundesverkehrswegeplans gearbeitet. Mitte 1996 rechnete der damals zuständige Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, Dr Rudolf Scholten, für 1997 mit einem ersten Masterplan, der

Einschätzungen über die zukünftigen Entwicklungen der Verkehrsnetze einschließlich möglicher Alternativen in Teilbereichen ermöglichen sollte.

Das Land Niederösterreich erarbeitete im August 1992 ein Schiffahrtskonzept. Es sah eine Interessenabstimmung und Kooperation des Ennser und des Kremser Hafens mit den Güterverkehrszentren Linz und Wien vor und enthielt Vorschläge hinsichtlich des Ausbaues von Umschlagseinrichtungen, wie für den kombinierten Gütertransport Wasser-Straße-Schiene, einen Container-Terminal, einen Frachtenbahnhofstandort, für Speditionszentren, Betriebsansiedlungen sowie von Umschlags- und Lagereinrichtungen für flüssige Güter.

In Oberösterreich legte im Juni 1992 eine Projektgruppe ein landesweites Hafenkonzept vor. Auch hierin waren mit den anderen Konzepten übereinstimmende Aussagen über den Donauausbau, die Perspektiven der Binnenschifffahrt, aber auch über die attraktivere Gestaltung der Wasserstraße als solche enthalten. Das Konzept stellte, ausgehend von künftigen Szenarien, eine Unterdeckung bei den vorhandenen Hafenskapazitäten fest und sah vor, den Ennser Standort zur Deckung dieses Bedarfes heranzuziehen.

Neben den Funktionen Industrie- und Handelshafen erwähnte das Konzept auch die Möglichkeit, auf dem Ennser Standort ein wasserangebundenes Güterverkehrszentrum¹ zu errichten; für eine solche Auslegung mit umfassenden Umschlags-, Lager- und anderen Dienstleistungen müßte eine private Investorengruppe gefunden werden. Zur Einführung moderner Transporttechnologien wurde die Notwendigkeit von Anlagen für den Containerverkehr und speziell für den Roll-on-Roll-off-Verkehr betont.

6.5.2 Der RH beurteilte die vom Bund und von den beiden Ländern ausgearbeiteten Konzepte als wertvoll, um die Donau zu einem effizienten Verkehrsweg auszubauen. Richtungsweisende Entscheidungen blieben aber bis Mitte 1996 aus; eine zielgerichtete Zusammenarbeit und eine gemeinsame Planung zwischen Bund und beiden Ländern kam nicht zustande, nicht zuletzt deswegen, weil die endgültige Fassung des Bundesverkehrswegeplans ausständig war. Die Umsetzung der Konzepte und Planungen erfolgte nur in kleinen Teilbereichen. Damit bestanden für den Ennser Hafen eingeschränkte Rahmenbedingungen, die seine Ausformung zu einem optimalen Anbindungsknoten für Land-Wasser-Transporte erschwerten.

Die Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Donauschifffahrt und somit auch für den Ennser Hafen wird zunehmend durch die EU erfolgen. Deren Aktivitäten auf diesem Gebiet umfassen die Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze, die Förderung von damit zusammenhängenden Projekten, die Liberalisierung des Binnenschifffahrtsmarktes, die Internalisierung² der externen Verkehrskosten sowie die Förderung und Liberalisierung des öffentlichen Verkehrs.

Um bei der EU die österreichischen Interessen nachdrücklich wahren zu können, empfahl der RH, sich um einheitliche Ziele, Planungen und Projektvorstellungen des Bundes sowie der Länder Niederösterreich und Oberösterreich zu bemühen.

1 Güterverteilung über Wasser, Straße und Schiene
2 Zurechnung externer Kosten auf den Verursacher

Entwicklung des Hafenprojekts

- 6.6.1 Der Anlaß zur Hafengründung ging 1976 von Oberösterreich aus. Schwerpunkt war eine neu zu errichtende Anlage der Chemie Linz AG. 1988 verkaufte die Chemie Linz AG ihre Produktionsanlagen ins Ausland, blieb aber weiterhin Grundeigentümer. Auf NÖ Seite bestanden damals noch keine Betriebsansiedlungen.

Im Oktober 1989 erwarb die ECO-Plus an die Unternehmung angrenzende Grundstücke zur Errichtung des Industriezentrums West-Ennsdorf. Eine vom Land Oberösterreich verlangte Konzentration der Betriebsansiedlungstätigkeit in der Hafengesellschaft lehnte Niederösterreich aber ab. In der Folge klärte die ECO-Plus die Weiterentwicklungsmöglichkeiten des Hafens mit dem Land Niederösterreich ab.

Ab 1990 stagnierte der Hafenausbau. Es kam zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Gesellschaftern bzw deren Vertretern im Aufsichtsrat. Nachdem der Aufsichtsrat im September 1991 ein Investitionsprogramm für die erste Phase genehmigt hatte, erfolgte Mitte 1992 aufgrund des inzwischen fertiggestellten OÖ Hafenkongzeptes eine grundsätzliche Einigung der beiden Bundesländer und damit eine Sicherstellung der Finanzierung des Hafenausbaues. Eine zahlenmäßige Gleichheit der Investitionen beider Gesellschafter wurde bis Juni 1996 nicht erreicht. Weiters hatten Oberösterreich und Niederösterreich nur sehr zögernd die erforderlichen Mittel zur Abwicklung der Investitionsvorhaben bereitgestellt.

- 6.6.2 Wie der RH bemerkte, haben sich im Zeitablauf die gesteckten Prioritäten zwischen den beiden beteiligten Bundesländern erheblich verschoben, und es bestand erst seit 1990/91 eine gemeinsame Unternehmungspolitik. Offen bleibt die Frage, in welchem Ausmaß die derzeit geschaffene und nicht ausreichend genutzte Infrastruktur angenommen wird und damit der Ennser Hafen wirtschaftlich geführt werden kann.

Verkehrsanbindung

- 6.7.1 Im September 1991 wurde von dem mit dem Hafenausbau betrauten Planungsbüro ein Verkehrskonzept für eine Umfahrung der Gemeinden Enns und Ennsdorf (Bundesstraße B 1) und damit ein leistungsfähiger Anschluß an die Westautobahn vorgestellt. Diese Straße war für den Ennser Hafen insoweit von wesentlicher Bedeutung, als der bisherige Anschluß auf OÖ Seite durch Wohngebiet führte und von der Dimensionierung her ungenügend war. In weiteren Planungen wurden die Kosten der Stadumfahrung mit bis zu 550 Mill S beziffert. Zur gleichen Zeit plante die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG eine neue Trasse für die Westbahn, welche das Hafengebiet berührte und eine Parallelführung zum Straßenneubau vorsah.

Mitte 1996 war mit einer Fertigstellung der Stadumfahrung vor dem Hintergrund der ungeklärten Finanzierung und noch ausstehender Umweltverträglichkeitsprüfungen nicht vor dem Jahr 2003 zu rechnen. Eine Einigung zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften und der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG über das Projekt stand Mitte 1996 noch aus.

- 6.7.2 Nach Auffassung des RH hätten verkehrspolitische Weichenstellungen bereits bei der Grundsatzplanung des Ennser Hafens gelöst werden müssen.

- 6.7.3 *Die Oberösterreichische Landesregierung berichtete über die erfolgte Einigung der Gebietskörperschaften mit der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und die Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung.*
- 6.8.1 Für den Ennser Hafen sind noch weitere Verkehrsprobleme zu lösen. Diese betreffen die Bundesstraße B 123 (Anbindung an der NÖ Seite), die bei der Auslastung nahe der Kapazitätsgrenze ist sowie eine allfällige Anbindung des Ennser Hafens an eine Nord-Süd-Transversale im Zuge des Ausbaues der Summerauer Bahn.
- 6.8.2 Der RH empfahl, alle anstehenden Verkehrsinvestitionen zu erfassen und im Rahmen einer gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse zu bewerten.
- 6.9.1 Die verfassungsrechtliche Verankerung der Internationalisierung der Wasserstraße Enns zog sich jahrelang hin und war Ende 1996 noch offen.
- 6.9.2 Wie der RH vermerkte, wäre ohne diese Verankerung der Nutzen, der durch die Einbindung des Ennser Hafens in die transeuropäischen Verkehrsnetze entstehen könnte, gefährdet. Außerdem würde die verfassungsrechtliche Verankerung der Internationalisierung¹ die Nutzung des Hafens durch Schiffe aus den Reformstaaten rechtlich vereinfachen.
- 6.9.3 *Die Niederösterreichische Landesregierung pflichtete dem RH bei; die Oberösterreichische Landesregierung konnte jedoch keine wirtschaftlichen Nachteile aus dem gegenwärtigen Zustand erkennen.*

Wirtschaftliche Lage

- 6.10.1 Die ersten größeren wasserseitigen Umschläge verzeichnete der Ennser Hafen 1992 mit 35 000 t. Ende 1996 erreichten sie 182 000 t, nachdem sie im Jahr zuvor noch bei 87 000 t gelegen waren. Vergleichsweise erreichten die Landumschläge des Ennser Hafens 1996 234 000 t (Bahn) und 662 000 t (Straße).
- 6.10.2 Nach Auffassung des RH wird der Ennser Hafen aufgrund seiner ungenügenden verkehrsmäßigen Anbindung, der Unsicherheit der Wasserstraße Donau (beim Ausbau und Winterverkehr) sowie der offenen weiteren Entwicklung der Betriebsansiedlungsgebiete in Zukunft nicht mehr mit einer so rasanten Steigerung der wasserseitigen Umschläge rechnen können.
- 6.10.3 *Laut Mitteilung der Geschäftsführung erwarte sie eine weitere Umschlagssteigerung wegen verstärkter Aktivitäten der angesiedelten Betriebe und aufgrund mittelfristiger Prognosen für das Verkehrsaufkommen auf der Donau.*

¹ Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung für die Schifffahrt auf der Enns

- 6.11.1 Hinsichtlich der in den Hafenkonzepten der beiden Bundesländer vorgesehenen Errichtung eines wasserangebundenen Güterverkehrszentrums hatte sich die Unternehmung von vornherein in raummäßiger Hinsicht festgelegt. Mitte 1996 fehlten zwar konkrete Interessenten zur Nutzung, doch waren Vorleistungen wie eine Roll-on-Roll-off-Rampe und Flächen für die Containerlagerung getätigt worden.
- 6.11.2 Der RH empfahl, die Errichtung des Güterverkehrszentrums langfristig weiterzuverfolgen, um eine bessere wirtschaftliche Nutzung des Hafengebietes zu erreichen.
- 6.12.1 Von den das gesamte Gebiet umfassenden Grundstücken im Ausmaß von 259 ha waren Mitte 1996 204 ha noch nicht von angesiedelten Betrieben genutzt.
- 6.12.2 Der RH regte verstärkte Marketingmaßnahmen an, um möglichst rasch zu einer ertragreichen Nutzung der bisher brachliegenden Hafenflächen zu kommen.
- 6.13.1 Die Unternehmung verfügte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung über kein ausreichendes Marketing. Logistische Dienstleistungen¹ erbrachte sie nur insoweit, als sie nicht von angesiedelten Betrieben erbracht wurden.
- 6.13.2 Der RH empfahl, Überlegungen zum Ausbau der Marketingaktivitäten und zum Anbieten von logistischen Dienstleistungen anzustellen. Diese Aufgaben sollten außerdem mit den übrigen Donauhäfen abgestimmt werden. Zur Stärkung der Anwesenheit im Hafen sollte auch die Verwaltung in das Hafengebiet verlegt werden.
- 6.13.3 *Laut Stellungnahme der Niederösterreichischen Landesregierung beteiligen sich nunmehr beide Länder an einer besonderen Marketingoffensive.*
- Laut Stellungnahme der Oberösterreichischen Landesregierung würden darüber hinaus die Marketing- und Logistikaufgaben im Rahmen der Interessengemeinschaft öffentlicher Donauhäfen abgestimmt.*
- 6.13.4 Der RH erwiderte der Oberösterreichischen Landesregierung, daß solche Maßnahmen in ein umfassendes strategisches Unternehmungskonzept Eingang finden sollten. Die Mitarbeit an einer Interessengemeinschaft könne hiebei als Ergänzung zwar nützlich sein, bilde aber für sich allein noch kein ausreichendes Instrumentarium.

1

zB Transport, Umschlag, Lagerung, EDV-Dienstleistungen

Finanzwirtschaft

Vermögenslage

- 6.14.1 Die Bilanzsumme stieg von 121 Mill S (1990) auf 418 Mill S (1996), was im wesentlichen auf die Investitionstätigkeit zurückzuführen war. 1996 entfielen 84 % der Bilanzsumme auf das Anlagevermögen der Unternehmung.

Das nominelle Stammkapital stieg von 96 Mill S (1990) auf 136 Mill S (1996). Das wirtschaftliche Eigenkapital (Stammkapital, Jahresergebnis, Investitionsfreibeträge) erhöhte sich von 118 Mill S (1990) auf 261 Mill S (1996), gemessen an der Bilanzsumme ging jedoch sein Anteil von 98 % (1990) auf 62 % (1996) zurück.

Auch der Fremdkapitalanteil der Bilanz war vom Ausbau des Ennser Hafens geprägt. Ende 1996 hatten das Land Oberösterreich ein Darlehen über 44 Mill S und die ECO-Plus ein solches von 75 Mill S zur Verfügung gestellt. Insgesamt machte die Finanzierung durch die Gesellschafter 1996 mit 380 Mill S (Eigen- und Fremdkapital) etwa 90 % der Bilanzsumme aus.

Aufgrund des hohen Anteils an kurzfristiger Fremdfinanzierung waren ab 1993 die langfristig gebundenen Anlageanteile bei weitem nicht mehr durch langfristige Mittel gedeckt. Erst 1995 wurde durch Zuführung von Gesellschaftermitteln und Umschichtung in langfristiges Fremdkapital eine Verbesserung des Anlagendeckungsgrades erreicht.

- 6.14.2 Wie der RH vermerkte, hatte der erforderliche Mitteleinsatz für Infrastrukturinvestitionen nur eine stark eingeschränkte Ertragskraft des gebundenen Vermögens zur Folge. Wichtige Entscheidungen waren außerdem von außen vorgegeben worden, so daß die Geschäftsführung in ihren gestalterischen Entscheidungsmöglichkeiten eingeschränkt war.

Ertragslage

- 6.15.1 Die Erlöse aus der Umschlagstätigkeit (1996: 2,6 Mill S) waren im Verhältnis zu den übrigen Erträgen (1996: 2,2 Mill S Vermietung und Verpachtung, 3 Mill S sonstige Erträge) von geringer Bedeutung. Die Verluste aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit lagen 1990 bei -3 Mill S und 1996 bei -8 Mill S. Bedeutsame Aufwandspositionen bildeten Personal und Abschreibungen, welche 1996 weiter eine steigende Tendenz aufwiesen. In den Jahren 1995 und 1996 wurden negative Finanzergebnisse verzeichnet, was auf die Aufnahme von Bankverbindlichkeiten zurückzuführen war. Die Gesellschafter trugen gemeinsam den jährlichen Verlust ("Gebarungsabgang") der Unternehmung, wobei im Zeitraum 1990 bis 1996 Abgänge von 19 Mill S abgedeckt wurden.
- 6.15.2 Der RH bemerkte, daß die Erlöse allein aus der Umschlagstätigkeit die Existenz der Unternehmung nicht sicherstellen konnten.
- 6.15.3 *Laut Stellungnahme der Niederösterreichischen Landesregierung hätten die von den beiden Ländern beauftragten Studien und die Entwicklung der letzten Jahre gezeigt, daß es möglich sein werde, die Wettbewerbsvorteile des Wasserweges gegenüber der*

Straße zu vermarkten. Damit würde sich die Sinnhaftigkeit dieser Infrastrukturinvestition immer stärker erweisen.

- 6.15.4 Der RH erwiderte, eine längerfristige Verbreiterung der geschäftlichen Basis wäre zweckmäßig, um zumindest einen kostendeckenden Betrieb des Hafens zu erreichen.
- 6.16.1 Die Geschäftsführung legte zuletzt im Februar 1994 dem Aufsichtsrat eine mittelfristige Planung bis zum Jahr 2005 vor. Demnach sollten gesteigerte Erlöse ab 1997 weitere Gebarungsabgänge stoppen. Schriftliche Erläuterungen zu den Planungsrechnungen lagen nicht vor.
- 6.16.2 Der RH bemängelte das Fehlen von fundierten und nachvollziehbaren Planungsannahmen, die dem Aufsichtsrat eine verlässliche Entscheidungs- und Kontrollgrundlage hätten bieten können. Er empfahl, regelmäßig fundierte mittelfristige Unternehmensplanungen als Geschäftsführungsinstrumentarium zu erstellen und dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.

I n v e s t i t i o n s t ä t i g k e i t

- 6.17.1 Von 1976 bis 1989 hatten die beiden Gesellschafter in einer ersten Phase 130 Mill S zu gleichen Teilen für den Ausbau der Wasserstraße Enns aufgewendet. Anfang der neunziger Jahre begann die Periode des landseitigen Ausbaues. Der Aufsichtsrat genehmigte im Dezember 1990 ein Ausbaukonzept mit Investitionen von 129 Mill S unter der Voraussetzung einer Gesellschafterentscheidung über die Zukunftsbereiche und die Sicherstellung der Finanzierung. Bereits einige Monate später kam es zu einer Erhöhung der Infrastrukturmaßnahmen auf 240 Mill S. Der Aufsichtsrat genehmigte dieses Investitionsprogramm vorbehaltlich einer gesicherten Finanzierung im September 1991.
- 6.17.2 Der RH bemängelte die unzureichende Konzeptplanung aus dem Jahr 1990, deren Kosten schon nach einem Jahr um 111 Mill S erhöht wurden. Er wies weiters kritisch darauf hin, daß der Aufsichtsrat die Entscheidung nicht selbst vorgenommen, sondern den Gesellschaftern übertragen hatte. Dies erschwerte den Handlungsspielraum der Geschäftsführung und verzögerte die Entscheidungsfindung bis Mitte 1992.
- 6.18.1 Mit fortschreitendem Hafenausbau legte die Geschäftsführung ein weiteres Investitionsprogramm vor. Mitte 1996 waren für die zweite Phase ab 1990 Gesamtinvestitionen von insgesamt 401 Mill S vorgesehen.
- 6.18.2 Nach Auffassung des RH waren die ursprünglichen Planungsannahmen nicht ausgereift, so daß sich das Investitionsvolumen innerhalb von drei Jahren verdreifachte. Der RH vermißte klare Zielvorgaben durch die Gesellschafter.

6.18.3 *Die Geschäftsführung teilte mit, das Funktionen- und Aufgabenprogramm des Hafens hätte sich zwischen den beiden Investitionsprogrammen gewaltig verändert.*

Die Oberösterreichische Landesregierung ergänzte, die Verdreifachung des Investitionsvolumens wäre auf die Abänderung des Hafenkonzepes von einem Industriehafen zu einem multimodalen Güterverkehrszentrum zurückzuführen gewesen.

6.18.4 Der RH erwiderte, die angeführten Veränderungen hätten die Erarbeitung strategischer Zielvorgaben erfordert.

6.19.1 Die Geschäftsführung konnte im Investitionsbudget beantragte Mittel nach Bedarf umschichten. Der Realisierungsgrad der budgetierten Investitionen lag im Zeitraum 1991 bis 1995 im gewichteten Jahresdurchschnitt bei lediglich 34 %.

6.19.2 Der RH empfahl, die Jahresinvestitionsbudgets auf eine realistische Größe zurückzuführen. Die einzelnen Investitionspositionen wären jährlich entsprechend ihrem Fortschritt hinsichtlich Termine, Kosten und Realisierung zu erfassen, um so die Umschichtung zwischen den einzelnen Projekten einzugrenzen.

6.19.3 *Laut Mitteilung der Geschäftsführung hätten in keinem Jahr die getätigten Investitionen die Rahmengenormierungen überschritten.*

Die Oberösterreichische Landesregierung gab bekannt, daß die Investitionsprojekte erst realisiert werden konnten, nachdem die Verfügbarkeit der Finanzmittel gegeben war. Ende 1996 habe der Realisierungsgrad in Oberösterreich rd 85 % betragen.

6.19.4 Der RH erwiderte, dieser beim Realisierungsgrad vorhandene Spielraum zeige das Erfordernis auf, die Budgets an die erwarteten Investitionen anzupassen.

6.20.1 Die einzelnen Investitionsschritte waren jeweils an die vertragliche Bindung von anzusiedelnden Unternehmungen geknüpft. Die Gliederung der Investitionspositionen erlaubte hingegen nicht deren Zuordnung an ein der Nutzung nach zusammengehörendes Projekt.

6.20.2 Der RH empfahl, für Investitionsschritte, die eine funktionale Einheit bilden, Kosten-Nutzen-Ermittlungen zu erstellen und damit eine objektivierbare Entscheidungsgrundlage zu erarbeiten.

Schl u ß b e m e r k u n g e n

- 6.21 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:
- (1) Neben dem Gesellschaftsvertrag wären vertragliche Regelungen zur Abstimmung der beiden Eigentümerinteressen zu erarbeiten. Dies gilt auch zur Lösung von allfällig auftretenden Interessenkonflikten mit angesiedelten Betrieben.
 - (2) Fundierte mittelfristige Unternehmungsplanungen wären regelmäßig zu erstellen und dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.
 - (3) Das Marketing für den Ennser Hafen wäre zu verstärken, um eine bessere Auslastung des Hafens, des Hafengeländes und der Betriebsansiedlungsgebiete zu erreichen.
 - (4) In Zukunft wären verstärkt logistische Dienstleistungen als Verkehrsanknüpfungspunkt für Bahn, Wasser und Straße anzubieten, um eine Erhöhung der Umschlagsleistungen zu erreichen.
 - (5) Zum Hafen wären leistungsfähige Anbindungen zu überregionalen und internationalen Verkehrswegen zu schaffen.
 - (6) Die Errichtung eines Güterverkehrszentrums wäre langfristig weiterzuverfolgen, um eine bessere wirtschaftliche Nutzung des Hafengebietes zu erreichen.

S o n s t i g e W a h r n e h m u n g e n

A 9 Pyhrn Autobahn, Baulos Wald-Kalwang

A l l g e m e i n e s

- 7.1 Der RH hat im WB Pyhrn Autobahn AG (Reihen Oberösterreich 1994/3 und Steiermark 1994/3 Abs 51 bis 64) über seine Gebarungsprüfung dieses Bauloses berichtet und eine Kollaudierung unter Einbeziehung einer Bewertung des abgeschlossenen Bauvertrages angeregt.

Aufgrund der nunmehrigen Beteiligung der Länder Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Wien an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG als Rechtsnachfolgerin der Pyhrn Autobahn AG wird zeit- und inhaltsgleich den allgemeinen Vertretungskörpern dieser Bundesländer weiter berichtet.

T e i l k o l l a u d i e r u n g

- 7.2.1 Im April 1994 veranlaßte die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG einvernehmlich mit dem Auftragnehmer eine Teilkollaudierung. Das vom Kollaudator im Februar 1996 vorgelegte Ergebnis bestätigte im wesentlichen die Abrechnung im bergmännischen Bereich, die vom RH umfassend beanstandet worden war.
- 7.2.2 Zusammenfassend beurteilte der RH das Ergebnis der Teilkollaudierung als nachteilig für die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG, weil sie dem Auftragnehmer anlässlich dessen Bereitschaft zu einer einvernehmlichen Kollaudierung Zugeständnisse gewährt hatte. Der RH wies ferner auf Widersprüche des Kollaudators in der baubetrieblich/technischen Argumentation (zB betreffend den Stützmitteleinsatz) bzw bezüglich der Regelwerke und auf offensichtlich unrichtige Feststellungen zum Bauvertrag hin.
- 7.2.3 *Laut Stellungnahme der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG seien die nunmehrigen Probleme auf eine unrichtige Vertragsgestaltung und -abwicklung zurückzuführen; die Zugeständnisse seien aus rechtlichen Überlegungen sinnvoll gewesen und hätten der Gesellschaft keine Nachteile gebracht.*
- 7.2.4 Der RH verkannte nicht die schwierige Vertragslage zum Zeitpunkt der Kollaudierung, regte aber an, künftig vor einem Kollaudierungsverfahren auf die weitere Beschreitung des Rechtsweges nicht zu verzichten.

S a c h v e r s t ä n d i g e

- 8.1 Wie der RH bereits mehrfach im Zuge von Gebarungsüberprüfungen festgestellt hat, werden verstärkt Sachverständige (Gutachter, Schiedsgutachter, Kollaudatoren usw) herangezogen, welche die an ihre Tätigkeit zu stellenden Ansprüche vielfach nicht erfüllten. So wurden zB widersprüchliche Formulierungen verwendet, Regelwerke bzw der Bauvertrag unrichtig ausgelegt sowie grundlegende Zusammenhänge und wirtschaftliche Verflechtungen nicht berücksichtigt. Für die Auftraggeberseite entstanden dadurch mehrfach äußerst nachteilige Auswirkungen.
- 8.2 Der RH empfahl daher, bei der Auswahl von Sachverständigen auf deren Unbefangenheit zu achten und auf die Plausibilität und die Vollständigkeit ihrer Gutachten zu dringen.
- 8.3 *Das BMwA, die Alpenstraßen AG und die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG nahmen hierzu nicht Stellung.*

Wien, im Dezember 1997

Der Präsident:

Dr Franz Fiedler