



Der
Rechnungshof

**Bericht des Rechnungshofes
Reihe Bund 2008/9**

Wien, 22. August 2008

Zusammenfassung

Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten – Österreicher in Not	3
Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich der Republik Österreich mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH	5
Kooperation der Veterinär–medizinischen Universität Wien mit der Spanischen Hofreitschule– Bundesgestüt Piber	11
Veterinärmedizinische Universität Wien;	14
Follow–up–Überprüfung	14
Bewegungserziehung an Schulen	16
Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft .	19
Entsorgungslogistik Austria GmbH	27

SOZIALFONDS DES HERRN BUNDESPRÄSIDENTEN – ÖSTERREICHER IN NOT

Der aus Mitgliedsbeiträgen und Spenden finanzierte Verein ermöglicht dem Bundespräsidenten – ohne Zuhilfenahme öffentlicher Mittel – die Unterstützung bedürftiger Mitbürger mit einer Geldzuwendung. Die Gebarung des Vereins war grundsätzlich ordnungsgemäß.

Ziel der Überprüfung des Vereins „Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten – Österreicher in Not“ war die Beurteilung der Verwendung der Vereinsmittel, die Ordnungsmäßigkeit der Vereinsgebarung und das Zusammenwirken zwischen dem Verein und der Österreichischen Präsidentschaftskanzlei. (TZ 1)

Im Jahr 2007 wurden aus Vereinsmitteln rd. 163.700 EUR und damit rund doppelt so viel wie im Jahr 2003 für die Unterstützung bedürftiger Mitbürger aufgewendet. Auch die Anzahl der Zuwendungen und der durchschnittliche Zuwendungsbetrag erhöhten sich. (TZ 5)

Die Zuerkennung der Unterstützungsbeträge erfolgte in Übereinstimmung mit dem in den Statuten festgelegten Zweck des Vereins. Die Erwägungsgründe waren nachvollziehbar dargestellt. (TZ 5)

Zu Einzelfällen merkte der RH an:

- Zuwendungen in Höhe des Mindestbetrages erfolgten – nach Maßgabe der vorhandenen Mittel – teilweise auch dann, wenn zwar schlechte wirtschaftliche Verhältnisse vorlagen, nicht aber eine akute Notsituation. (TZ 5)
- In den Jahren 2003 und 2004 erfolgten einzelne Zuwendungen nicht – wie dies die Statuten vorsehen – unmittelbar an bedürftige Mitbürger, sondern an Vereine oder Projekte. (TZ 5)

Schriftliche Kriterien für die Zuerkennung von Unterstützungsbeträgen lagen nicht vor. Die Präsidentschaftskanzlei dokumentierte die Gründe für ihre Entscheidungen in jedem Einzelfall aktenmäßig. (TZ 4)

Der Verein verfügte unterjährig über hohe flüssige Mittel. Die Vereinsorgane widmeten ab 2006 der Optimierung der Verzinsung dieser Mittel entsprechendes Augenmerk. (TZ 6)

Die in den Vereinsstatuten enthaltenen Bestimmungen über die Zeichnungsberechtigung in Geldangelegenheiten erwiesen sich in der Praxis als nicht umsetzbar. Verstöße gegen das Vier-Augen-Prinzip stellte der RH nicht fest. (TZ 7)

Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen an den Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten – Österreicher in Not hervor:

(1) Anhand der bereits bisher maßgebenden Erwägungsgründe sollten gemeinsam mit der Präsidentschaftskanzlei Richtlinien für die Zuerkennung bzw. Ablehnung von Unterstützungsbeträgen ausgearbeitet und in Geltung gesetzt werden. (TZ 4)

(2) Die Zuwendungen sollten verstärkt akute Notfälle einbeziehen. (TZ 5)

(3) Aufgrund der hohen flüssigen Mittel des Vereins während eines Großteils des Jahres könnte in Hinkunft – bei gleich bleibender Finanzgebarung des Vereins – rund die Hälfte der Mitgliedsbeiträge etwa ein halbes Jahr höherverzinslich veranlagt werden. (TZ 6)

(4) Durch eine Änderung der Vereinsstatuten sollten die Bestimmungen über die Zeichnungsberechtigung in Geldangelegenheiten den Anforderungen der Praxis angepasst werden. (TZ 7)

LUFTRAUMÜBERWACHUNGSFLUGZEUGE: VERGLEICH DER REPUBLIK ÖSTERREICH MIT DER EUROFIGHTER JAGDFLUGZEUG GMBH

Durch einen Vergleich der Republik Österreich mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH wurden drei Flugzeuge und Einsatzrüstung im Wert von rd. 307 Mill. EUR abbestellt. An Abbestellungskosten verrechnete die Gesellschaft rd. 57 Mill. EUR, daher betrug die Rückzahlungsverpflichtung an die Republik Österreich 250 Mill. EUR.

Ausgabenreduzierende Auswirkungen der Leistungsminderungen (Änderung von Tranche 2- auf Tranche 1-Konfiguration und Akzeptanz teilweise gebrauchter Flugzeuge) sowie durch die Vermeidung der Umrüstung der Flugzeuge von Tranche 1- auf Tranche 2-Konfiguration waren im Vergleich nicht nachvollziehbar ausgewiesen. Die im Vergleich angeführte Entgeltreduktion bei den Betriebskosten von 120 Mill. EUR war erst in Höhe von rd. 17 Mill. EUR gesichert.

Die Durchsetzbarkeit des Anspruches auf einen allfälligen Mehrerlös durch die Verwertung der ursprünglich für die Republik Österreich vorgesehenen Flugzeuge der Tranche 2-Konfiguration war nicht gewährleistet.

Die Reduzierung des Kaufpreises bewirkte durch die Anpassungsregelung im Gegengeschäftsvertrag eine Verminderung des Gegengeschäftsvolumens um rd. 500 Mill. EUR. Die militärischen Vorgaben im Bereich der Luftraumüberwachung wurden nachträglich überarbeitet.

Prüfungsziel

Ziel der Überprüfung war die Umsetzung der im Prüfungsverlangen an den RH angesprochenen Inhalte betreffend den Vergleich der Republik Österreich mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH (Eurofighter GmbH). (TZ 1)

Inhalt des Vergleiches und finanzielle Aspekte

Durch den Vergleich vom 24. Juni 2007 wurde die Anzahl der Flugzeuge von 18 auf 15 reduziert sowie Einsatzrüstung (Selbstschutz- und elektrooptische Zielerfassungssysteme) abbestellt. Zusätzlich wurde die Änderung der Konfiguration der Flugzeuge von Tranche 2 auf Tranche 1 und der Materialbeschaffenheit bei sechs Flugzeugen von „ungebraucht und fabriksneu“ auf „fast neuwertig“ vereinbart. (TZ 4)

Die Abbestellungen umfassten einen Wert von rd. 307 Mill. EUR. Die Eurofighter GmbH stellte für „Systemänderung“ (Abbestellungskosten) einen Betrag von rd. 57 Mill. EUR in Rechnung. Als Differenz ergab sich eine Reduzierung des Kaufpreises bzw. eine Rückzahlungsverpflichtung der Eurofighter GmbH von 250 Mill. EUR. (TZ 4, 17)

Ausgabenreduzierende Auswirkungen der Leistungsminderungen (Änderung von Tranche 2– auf Tranche 1–Konfiguration und Akzeptanz teilweise gebrauchter Flugzeuge) sowie durch die Vermeidung der Umrüstung der Flugzeuge von Tranche 1– auf Tranche 2–Konfiguration waren im Vergleich nicht nachvollziehbar ausgewiesen. (TZ 17, 35, 37)

Weiters wurde im Vergleich ein Preisnachlass bei den Betriebskosten (In-Service-Support-Verträge) von 4 Mill. EUR jährlich vereinbart, der hochgerechnet auf die geplante Nutzungsdauer der Flugzeuge von 30 Jahren eine Entgeltreduktion von 120 Mill. EUR ergeben sollte. Die tatsächliche Laufzeit der Verträge betrug jedoch nur rd. 3,5 Jahre bzw. rd. 8,5 Jahre. Zudem lagen für die Zeit nach Ablauf der Verträge keine Preisvereinbarungen oder –garantien vor. Somit war erst eine Entgeltreduktion in Höhe von rd. 17 Mill. EUR gesichert. Von der im Vergleich angeführten Entgeltreduktion in Höhe von „mindestens 370 Mill. EUR“ waren somit nur rd. 267 Mill. EUR gesichert. (TZ 4, 46)

Das BMLV verzichtete durch den Vergleich auf eine Pönaleforderung in Höhe von rd. 5,1 Mill. EUR gegenüber der Eurofighter GmbH für bis dahin festgestellte Lieferverzögerungen bei logistischen Leistungen. (TZ 16)

Die Durchsetzbarkeit des Anspruches auf einen allfälligen Mehrerlös durch die Verwertung der ursprünglich für die Republik Österreich vorgesehenen Flugzeuge der Tranche 2–Konfiguration war nicht gewährleistet, weil Nachweispflichten der Eurofighter GmbH und Kontrollrechte des BMLV fehlten. (TZ 20, 21)

Vergleichsverhandlungen

An den maßgeblichen Vergleichsverhandlungen nahmen auf Seiten der Republik Österreich ausschließlich der Bundesminister für Landesverteidigung und ein externer Gutachter teil. Die Finanzprokurator war in die maßgeblichen Vergleichsverhandlungen nicht eingebunden. Die Vergleichsverhandlungen waren nicht dokumentiert. (TZ 5, 10)

Die Stückzahlreduktion von 18 auf 15 Flugzeuge und die Abbestellung von Einsatzrüstung erfolgten aufgrund einer Entscheidung des Bundesministers für Landesverteidigung. Planungsvarianten mit geringeren Flottengrößen wurden vorher ausgearbeitet; eine Planungsvariante für 15 Flugzeuge lag nicht vor. (TZ 24)

Der Bundesminister für Finanzen war in die Vergleichsverhandlungen und in den Vergleichsabschluss nicht nachvollziehbar eingebunden, obwohl dies im Sinne der haushaltsrechtlichen Bestimmungen geboten gewesen wäre. (TZ 14)

Externe Berater wurden vom BMLV mehrfach nur mündlich bzw. erst im Nachhinein schriftlich beauftragt. (TZ 8, 9, 11, 13)

Militärische Aspekte

Die militärischen Vorgaben im Bereich der Luftraumüberwachung wurden nachträglich überarbeitet und flossen in das operativ-taktische Konzept vom November 2007 ein. (TZ 24)

Durch die Abbestellung der Selbstschutz- und elektrooptischen Zielerfassungssysteme wurden Reduktionen bei Investitionen und Betriebskosten erzielt; jedoch fielen Leistungselemente, die im Vergabeverfahren als zwingend festgelegt wurden (Muss-Kriterien), weg. (TZ 28)

Die Entscheidung, in welcher Form die vorgesehenen Flugstundenleistungen zur Erhaltung der Einsatzfähigkeit der Piloten sicherzustellen sind, war noch offen. (TZ 50)

Technische Aspekte

Für die sechs gebrauchten Flugzeuge („fast neuwertig“) wurden in der Detailvereinbarung zum Vergleich keine Maximalwerte im Hinblick auf die Materialabnutzung und die Anzahl der bereits geleisteten Flugstunden festgelegt, wodurch für das BMLV keine Möglichkeit zur Kompensation des tatsächlichen Materialabnutzungsgrades bestand. (TZ 37)

Eine Definition des Begriffes „fast neuwertig“ für den Abnahme- und Güteprüfprozess fehlte. (TZ 37)

Logistische Aspekte

Durch die im Vergleich angestrebte Vereinheitlichung der Konfiguration der Flugzeuge auf Tranche 1 erwartete das BMLV langfristig Einsparungen bei der Systemerhaltung, die das BMLV noch nicht quantifizieren konnte. (TZ 39)

Festlegungen betreffend die logistische Baugleichheit der Flugzeuge und hinsichtlich der Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen waren nicht ausreichend definiert. (TZ 41 bis 43)

Die „neuen“ Flugzeuge der Tranche 1-Konfiguration enthielten gebrauchte Systembauteile bzw. Komponenten der Tranche 2. Durch das Auslaufen der Produktion von Flugzeugen der Tranche 1-Konfiguration fehlten Neuteile, wodurch auch die weitere Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen betroffen war. (TZ 40, 43)

Infrastruktur

Durch die Abbestellung von Einsatzrüstung (Selbstschutz- und elektrooptische Zielerfassungssysteme sowie die jeweiligen Ersatz- und Umlaufteile) war eine Ausgabenreduktion bei der baulichen Infrastruktur in Höhe von 4 Mill. EUR nachvollziehbar. (TZ 54)

Gegengeschäfte

Eine Neuregelung der Gegengeschäftsbestimmungen unterblieb. Durch die Reduzierung des Kaufpreises ergebe sich laut BMWA durch die Anpassungsregelung im Gegengeschäftsvertrag eine Verminderung des Gegengeschäftsvolumens um rd. 500 Mill. EUR. (TZ 58)

Bei den In-Service-Support-Verträgen wurden Gegengeschäfte weder bei der Angebotseinholung in den Jahren 2005 bzw. 2006 noch bis zum Vertragsabschluss im Dezember 2007 berücksichtigt, obwohl die Verträge mit rd. 177 Mill. EUR ein erhebliches Volumen aufwiesen. (TZ 59)

Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor:

(1) Die im Vergleich dargestellte Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Leistungen in Höhe von 120 Mill. EUR wäre in voller Höhe sicherzustellen. (TZ 4, 46)

(2) Die noch ausstehenden Vertragsänderungen wären mit Nachdruck zu betreiben; dabei wäre es zweckmäßig, auch auf das Fachwissen der Finanzprokurator zurückzugreifen. Die Heranziehung externer Berater sollte möglichst sparsam erfolgen. (TZ 6)

(3) Die betroffenen Dienststellen im BMLV wären über Details des Vergleiches bzw. der Detailvereinbarung umfassend zu informieren, um allfällige Nachteile bei Verhandlungen infolge eines geringeren Informationsstandes gegenüber Vertretern der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH zu vermeiden. (TZ 6)

(4) Bei den noch ausstehenden Vertragsänderungen wären für den vereinbarten Anspruch auf einen allfälligen Mehrerlös aus der Verwertung der ursprünglich für die

Republik Österreich vorgesehenen Flugzeuge (Besserungsschein) Nachweispflichten bzw. Kontrollrechte bezüglich der betroffenen neun Flugzeuge vorzusehen. (TZ 20)

(5) Die Umsetzung der Bemühenszusage der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH zur Reduzierung des Kaufpreises betreffend die so genannte Levy Fee (Entwicklungs-kostenanteile) wäre einzufordern. (TZ 21)

(6) Mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH wäre für die gebrauchten Flugzeuge eine endgültige und mit dem BMF abgestimmte Regelung der Liefertermine zu treffen. (TZ 22)

(7) Bei einem allenfalls weiter vorliegenden Lieferverzug bei logistischen Leistungen und Produkten wäre das vertraglich vereinbarte Pönale von der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH zeitgerecht einzufordern. (TZ 16)

(8) Die militärischen Planungsgrundlagen wären zu vervollständigen, zu harmonisieren und in das Konzeptsystem des BMLV zu überführen. (TZ 25)

(9) Hinsichtlich der Einsatzrüstung wäre der Bedarf an den zu erwartenden Einsatzszenarien zu ermitteln. (TZ 29)

(10) Im Hinblick auf die deutliche Steigerung der geschätzten Betriebskosten wäre eine umfassende Berechnung vorzunehmen. (TZ 32)

(11) Die in der Detailvereinbarung getroffene Regelung über die Betriebsaufnahme der Flugzeuge in Manching/Deutschland wäre in den noch ausstehenden Vertragsänderungen formal richtig zu stellen. (TZ 33)

(12) Die noch ausstehende Definition des Begriffes „fast neuwertig“ wäre für den Abnahme- und Güteprüfprozess in den noch ausstehenden Vertragsänderungen festzulegen. (TZ 37)

(13) Maßnahmen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen wären umgehend einzuleiten, um allfällige Stehzeiten und Mehrkosten für das BMLV zu vermeiden. (TZ 40)

(14) Bei Logistikleistungen wäre eine verbesserte Datenqualität von der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH einzufordern. (TZ 41)

(15) Festlegungen betreffend die logistische Baugleichheit und die angemessene Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen wären bei den noch ausstehenden Vertragsänderungen eindeutig zu definieren, um allfällige Folgekosten zu vermeiden. (TZ 42, 43)

(16) Die Bemühungen des BMLV zur Ermittlung von Einsparungsmöglichkeiten, insbesondere bei Logistikleistungen, wären mit Nachdruck zu betreiben. (TZ 44)

(17) Bei der Festlegung von Haftungen wäre auf eine ausgewogene Kosten–Nutzen–Relation zu achten. (TZ 47)

(18) Bei den In–Service–Support–Verträgen wäre die nicht genutzte Entgeltreduktion in Höhe von rd. 330.000 EUR von der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH nachzufordern. (TZ 48)

(19) Lösungsmöglichkeiten zur Sicherstellung der Flugstundenproduktion sowie der damit verbundenen Einsatzfähigkeit der Piloten wären zu prüfen und rechtzeitig die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen. (TZ 50)

(20) Im Hinblick auf die geänderten Rahmenbedingungen im operativ–taktischen Konzept vom November 2007 wären die Anzahl an Technikern zu evaluieren, allfällige Ausbildungsalternativen zu prüfen und die erforderlichen Budgetmittel rechtzeitig vorzusorgen. (TZ 51)

(21) Das BMWA wäre bei Vertragsänderungen mit allfälligen Auswirkungen auf Gegengeschäfte zeitgerecht einzubinden. (TZ 58)

(22) Im Zusammenhang mit den In–Service–Support–Verträgen wäre bei etwaigen Folgeaufträgen auf eine Gegengeschäftsvereinbarung zu achten. Weiters wäre das BMWA künftig rechtzeitig einzubinden, um zeitgleiche Angebotseinholungen sowie Vertragsabschlüsse von Hauptgeschäften und Gegengeschäften sicherzustellen. (TZ 59)

KOOPERATION DER VETERINÄR-MEDIZINISCHEN UNIVERSITÄT WIEN MIT DER SPANISCHEN HOFREITSCHULE- BUNDESGESTÜT PIBER

Ein Kooperationsvertrag mit der Spanischen Hofreitschule – Bundesgestüt Piber (Spanische Hofreitschule) verpflichtete die Veterinärmedizinische Universität Wien (VUW), ein Entgelt von 2,80 Mill. EUR an die Spanische Hofreitschule zu bezahlen. Die Wirksamkeit des Kooperationsvertrages war jedoch vom Inkrafttreten eines Bundesgesetzes abhängig, das der VUW unentgeltlich Grundstücke aus Bundesvermögen mit einer Fläche von insgesamt rd. 263 Hektar übertrug.

Dem Entgelt der VUW stand bis zur Gebarungsüberprüfung durch den RH nur eine geringe Gegenleistung der Spanischen Hofreitschule gegenüber.

Prüfungsziele

Ziele der Gebarungsüberprüfung waren die Darstellung und Beurteilung des Ende Juni 2005 zwischen der VUW und der Spanischen Hofreitschule abgeschlossenen Kooperationsvertrages in Forschung und Lehre sowie der damit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden gesetzlich normierten Grundstücksübertragung vom BMLFUW an die VUW vom Juli 2005. (TZ 1)

Kooperationsvertrag

Der über einen vierjährigen Zeitraum, von August 2005 bis Juli 2009, zwischen der VUW und der Spanischen Hofreitschule abgeschlossene Kooperationsvertrag hatte die gemeinsame Betreuung mehrjähriger Lehr- und Forschungsprojekte zum Inhalt. Das Inkrafttreten des Kooperationsvertrages war von der bundesgesetzlich verfügten Übertragung von Grundstücken vom BMLFUW an die VUW abhängig. (TZ 2) Die erforderliche Zustimmung des Universitätsrates zum Kooperationsvertrag fehlte. (TZ 11)

Nach Angabe des Rektors sei das von der VUW geleistete Entgelt vom Aufsichtsratsvorsitzenden der Spanischen Hofreitschule ermittelt worden. Der Aufsichtsratsvorsitzende bestritt dies jedoch. (TZ 3)

Die VUW leistete bereits vor Beginn der Laufzeit des Kooperationsvertrages das gesamte vereinbarte Entgelt, was bei der Spanischen Hofreitschule zweifellos eine Bilanzverbesserung bewirkte. (TZ 4)

Weder die wissenschaftliche Zusammenarbeit noch die geplante Einbindung von Studierenden zeigten nennenswerte Ergebnisse. (TZ 6)

Grundstücksübertragung

Während der Nationalrat Anfang Juli 2005 ein Bundesgesetz zur Übertragung und Veräußerung von unbeweglichem Bundesvermögen behandelte, brachten Abgeordnete einen Abänderungsantrag ein. Dieser sah die unentgeltliche Übertragung von Grundstücken in das Eigentum der VUW vor. Der Nationalrat nahm den Abänderungsantrag in zweiter und dritter Lesung mehrheitlich an. Aus den diesem Gesetzgebungsverfahren zugrunde liegenden parlamentarischen Materialien, insbesondere aus dem Bericht des Finanzausschusses vom 29. Juni 2005, gingen die Hintergründe und Absichten des Gesetzgebers nicht hervor. (TZ 7)

Auf den rd. 263 Hektar großen Grundstücken mit Gebäuden betrieb die VUW bisher gegen eine jährliche Pacht von 45.000 EUR (Basis 2003) ein Lehr- und Forschungsgut. Die VUW bemühte sich schon seit Jahren um eine unentgeltliche Übertragung in ihr Eigentum. (TZ 8)

Wert der Grundstücke

Für die unentgeltlich übertragenen Grundstücke und die darauf befindlichen Gebäude lag keine Bewertung vor. Die VUW erfasste die Grundfläche in ihrem Rechenwerk mit einem durchschnittlichen Preis von 0,90 EUR je m². Dabei orientierte sie sich am aufgrund des Kooperationsvertrages geleisteten Entgelt. Die VUW erzielte jedoch im Februar 2007 für den Verkauf eines Teiles dieser Grundstücke 28 EUR pro m². Ein Kreditinstitut bewertete die Grundstücke anlässlich der Besicherung für einen Kredit zur Sanierung der auf den Grundstücken befindlichen Gebäude — unter der Annahme einer 100 %igen Bedeckung — mit 44 EUR pro m². Letztlich blieb der tatsächliche Wert des Vermögenstransfers unklar. (TZ 9)

Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor:

(1) Die Formulierung des Kooperationsvertrages, die Behandlung in den Gremien der VUW, die bisherigen Ergebnisse aus der Zusammenarbeit sowie die Vorauszahlung des Entgeltes legten den Schluss nahe, dass für die VUW die Grundstücksübertragung und für die Spanische Hofreitschule der Mittelzufluss gegenüber dem Inhalt des Kooperationsvertrages im Vordergrund standen.

(2) Dem von der VUW an die Spanische Hofreitschule geleisteten Kooperationsentgelt von 2,80 Mill. EUR stand bis zur Gebarungsüberprüfung durch den RH keine entsprechende Gegenleistung gegenüber.

(3) Durch die fehlende Wertermittlung blieb der tatsächliche Wert des Vermögenstransfers unklar.

VETERINÄRMEDIZINISCHE UNIVERSITÄT WIEN;

FOLLOW-UP-ÜBERPRÜFUNG

Die Veterinärmedizinische Universität Wien kam den Empfehlungen des RH aus dem Jahr 2005 weitgehend nach. Die stichprobenartige Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen des Tierversuchsgesetzes bei wissenschaftlichen Publikationen fehlte noch.

Ziel war die Überprüfung der Umsetzung jener Empfehlungen an die Veterinärmedizinische Universität Wien (VUW), die der RH bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung abgegeben hatte. (TZ 1)

Eine Senkung des Mietaufwandes erreichte die VUW durch die Änderung des Mietvertrages mit der Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (BIG) mittelfristig, allerdings nur bis 2016. (TZ 2)

Die von der VUW abgeschlossenen Verträge waren nunmehr in einer Datenbank erfasst und als elektronisches Dokument verfügbar. Verfahrensabläufe für die Errichtung von Verträgen waren teils standardisiert oder deren Standardisierung in Vorbereitung. (TZ 3)

Die Nebenbeschäftigungen von Mitarbeitern der VUW wurden neuerlich abgefragt und in einer Datenbank erfasst. (TZ 4)

Der Empfehlung des RH, die Mitarbeiter der VUW regelmäßig auf die Einhaltung der Vorschriften des Tierversuchsgesetzes hinzuweisen, kam die VUW nach. (TZ 5)

Die stichprobenartige Überprüfung der an der VUW durchgeführten Forschungsprojekte und publizierten wissenschaftlichen Arbeiten hinsichtlich der Einhaltung der Bestimmungen des Tierversuchsgesetzes wurde noch nicht umgesetzt. (TZ 6)

Der RH stellte fest, dass von fünf überprüften Empfehlungen des Vorberichtes vier umgesetzt wurden, wobei er aber noch die **nachfolgenden Empfehlungen** anknüpfte:

- (1) Die Rückmeldungen von Nebenbeschäftigten wären einer Plausibilitätsprüfung zu unterziehen. (TZ 4)*
- (2) Die Leiter der Tierversuche wären dazu anzuhalten, bei Einreichung der Verlängerungsanträge den Fristenlauf innerhalb der VUW und des BMWF zu berücksichtigen. Die Verlängerungsanträge wären daher so frühzeitig einzureichen, dass das BMWF über die Verlängerung unter Wahrung der Entscheidungsfrist vor Ablauf der ursprünglichen Genehmigung entscheiden kann. (TZ 5)*
- (3) Die Empfehlung, an der VUW durchgeführte Forschungsprojekte, publizierte wissenschaftliche Arbeiten und Dissertationen regelmäßig stichprobenartig auf die Einhaltung der Bestimmungen des Tierversuchsgesetzes zu überprüfen, hält der RH aus präventiven Gründen aufrecht. (TZ 6)*

BEWEGUNGSERZIEHUNG AN SCHULEN

In fast allen Bundesländern kam es seit 2001/2002 – ungeachtet steigender Schülerzahlen – zu Stundenkürzungen für Bewegung und Sport von bis zu 5 %. Dies stand im Widerspruch zu den Empfehlungen der Europäischen Kommission und nationaler Studien. Die Verantwortung hierfür trugen das BMUKK und die Schulen. Das vermehrte Angebot an unverbindlichen Übungen wirkte den Kürzungen nur zum Teil entgegen.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war eine Beurteilung des quantitativen Ausmaßes und der Qualität des Unterrichtsgegenstands Bewegung und Sport, der Aus- und Fortbildung der Lehrer, der Sportstätten sowie der Unfallhäufigkeit im Unterricht. (TZ 1)

Ein Vergleich der Schuljahre 2006/2007 und 2001/2002 zeigte, dass— ungeachtet steigender Schülerzahlen – die stärksten Stundenkürzungen in Kärnten, in der Steiermark und in Wien festzustellen waren. Von den Kürzungen waren die berufsbildenden mittleren und höheren Schulen stärker betroffen als die allgemein bildenden höheren Schulen. Das vermehrte Angebot an unverbindlichen Übungen wirkte den Stundenkürzungen zum Teil entgegen. (TZ 5)

Das BMUKK und die Schulen – im Rahmen ihrer Schulautonomie – trugen die Verantwortung für Stundenkürzungen in Bewegung und Sport. Diese Kürzungen standen im Widerspruch zu den Empfehlungen der Europäischen Kommission und den vorliegenden Erkenntnissen über den Gesundheits- und Fitnesszustand von Schülern. (TZ 5)

Es bestanden keine Bildungsstandards für Bewegung und Sport. Die in den Lehrplänen enthaltenen Ziele waren abstrakt formuliert und daher im Sinne einer Qualitätssicherung kaum überprüf- bzw. evaluierbar. (TZ 3)

Das Fehlen einheitlicher, systematisch erhobener und strukturierter Daten machte den Schulbehörden des Bundes eine effiziente Steuerung unmöglich. (TZ 4)

Mangels geeigneter Unterlagen konnte die Schulaufsicht die Unterrichtsqualität und die Einhaltung der Lehrpläne nicht beurteilen. Lehrerinspektionen und Unterrichtsbeobachtungen fanden nur selten statt. Drei Fachinspektoren – in Niederösterreich, Oberösterreich und in der Steiermark – hatten bundesweit rund die Hälfte der Bewegungserzieher an den Bundesschulen zu betreuen. Für die andere

Hälfte standen hingegen acht Personen zur Verfügung. (TZ 6) Die Entwicklung der Curricula für die Ausbildung zum Bewegungserzieher an den Pädagogischen

Hochschulen erfolgte unter großem Zeitdruck und ohne Einbeziehung von erweiterten Expertenkreisen. (TZ 8)

Die Ausbildung zum Volksschullehrer schloss die Bewegungserziehung ein. In Wien bestand die Möglichkeit für den Erwerb der Qualifikation zum Schwerpunktlehrer für Bewegung und Sport. (TZ 9)

Hauptschullehrer unterrichteten in hohem Ausmaß Bewegung und Sport, ohne in diesem Fach geprüft zu sein. (TZ 10)

Ein bundesweites Fortbildungsmonitoring fehlte. (TZ 11)

Der Zustand der Schulsportanlagen war dem BMUKK nicht bekannt. Die Pflege der Außensportanlagen war mangelhaft. (TZ 16, 17) Weitere Feststellungen bzw. Empfehlungen des RH betrafen den Lehrernachwuchs, den Bereich Fortbildung im Bundesland Oberösterreich sowie die Thematik Sportunfälle. (TZ 7, 14, 18)

Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Die autonomen Stundenkürzungen in Bewegung und Sport wären zu überdenken. Die Schulaufsicht und die Schulleiter sollten darauf achten, dass in Bewegung und Sport so wenige Stunden wie möglich entfallen. (TZ 5)

(2) Für den Unterrichtsgegenstand Bewegung und Sport wären überprüfbare Bildungsstandards zu definieren und regelmäßig zu evaluieren. (TZ 3)

(3) Zur Verbesserung der Datenlage sollte das BMUKK in den Schulen auf Akzeptanz für eine neue Kultur des Monitorings hinwirken. Ein bundeseinheitliches IT-gestütztes Datenerfassungssystem wäre zu entwickeln. Die Daten wären von den Schulen dezentral zu erfassen; den Schulbehörden sollte es jederzeit möglich sein, zentral auf diese Daten zuzugreifen. (TZ 4)

(4) Das BMUKK sollte den Fachinspektoren für Bewegung und Sport jährlich wechselnde Arbeitsschwerpunkte benennen sowie die Jahresergebnisse einfordern und auswerten. (TZ 6)

(5) Bei Überarbeitungen der Curricula für die Ausbildung zum Bewegungserzieher sollten die Pädagogischen Hochschulen erweiterte Expertenkreise systematisch einbeziehen. (TZ 8)

(6) Zur Verbesserung der Unterrichtsqualität an Volksschulen wären Schwerpunktlehrer einzusetzen. Die Möglichkeit zur Erlangung dieser Qualifikation wäre in ausreichendem Maße anzubieten. (TZ 9)

(7) Die Schulbehörden sollten Einfluss darauf nehmen, dass an Hauptschulen mehr fachgeprüfte Lehrer Bewegung und Sport unterrichten. Die Rahmenbedingungen für den berufsbegleitenden Erwerb

dieser Lehrbefähigung wären zu verbessern. (TZ 10)

(8) Das BMUKK sollte das IT-gestützte Seminarverwaltungssystem der Pädagogischen Hochschulen zu Zwecken des Fortbildungsmonitorings nützen. (TZ 11)

(9) Das BMUKK sollte sich um eine rasche und lückenlose Erfassung der Basisdaten zur Liegenschaftsverwaltung bemühen. (TZ 16)

(10) Das BMUKK sollte geeignete Konzepte und Kontrollmechanismen zur Sicherstellung der notwendigen Pflege von Außensportanlagen entwickeln. (TZ 17)

(11) Als kurzfristige Maßnahme sollten die Schulbehörden mit einer aktiven Kommunikationsstrategie das Lehramt für Bewegung und

Sport verstärkt bewerben. Langfristig sollte eine bedarfsorientierte Steuerung der Studierendenzahlen erfolgen. (TZ 7)

(12) Das BMUKK sollte regelmäßig geschlechtsspezifische Auswertungen des Fortbildungsverhaltens durchführen und im Falle von Geschlechterasymmetrien gegensteuern. (TZ 14)

(13) Das BMUKK sollte um schulbezogene Auswertungen zu Sportunfällen bemüht sein. (TZ 18)

AUTOBAHNEN– UND SCHNELLSTRABEN– FINANZIERUNGS–AKTIENGESELLSCHAFT

Die Verbindlichkeiten der Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft (ASFINAG) stiegen von 2000 bis 2006 um 54,5 % auf 10,164 Mrd. EUR. Ohne massive Steigerungen der Einnahmen und/oder deutliche ausgabenseitige Reduktionen werden sich diese bis zum Jahr 2020 auf über 20 Mrd. EUR nahezu verdoppeln.

Prüfungsziel

Prüfungsziel war die Beurteilung der finanziellen Gebarung der ASFINAG und ihrer Tochterunternehmen unter dem besonderen Gesichtspunkt der Maastricht–Relevanz, der Verschuldung, der Auswirkungen der Organisationsstrukturen und der Plausibilität von Finanzierungs– und Tilgungsmodellen sowie der Wahrnehmung der Eigentümerfunktion des BMVIT gegenüber der ASFINAG. (TZ 1)

Gesetzliche Zielvorgaben

Die gesetzlichen Zielvorgaben der Errichtung eines aus dem öffentlichen Bereich ausgegliederten Rechtsträgers unter Beachtung der Konvergenzkriterien der EU wurden erfüllt. Der Schuldenstand der ASFINAG war daher mit Ausnahme der noch auslaufenden Rechtsträgerfinanzierungen ab dem Jahr 2003 nicht mehr dem öffentlichen Schuldenstand anrechenbar. Auch für die Zukunft wird hinsichtlich der Erfüllung des 50 %igen Produktionsdeckungsgrades auf der Grundlage der von der ASFINAG erstellten Planrechnungen keine Zurechnung des Unternehmens zum staatlichen Sektor zu erwarten sein. (TZ 2, 10)

Strategische Zielvorgaben durch den Aufsichtsrat

Die ASFINAG verfehlte bisher die vom Aufsichtsrat beschlossenen strategischen Ziele hinsichtlich der Erlangung der Kapitalmarktfähigkeit und der leistungsgerechten Nutzerfinanzierung. Auch das Ziel der autonomen Kosten– und Erlösgestaltung war aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen (Maut– und Vignettenerlöse) und des bei der Planung und Errichtung von Bundesstraßen vorgegebenen Gestaltungsspielraums nur eingeschränkt umsetzbar. (TZ 3)

Eine Evaluierung der strategischen Zielsetzungen unter den geänderten Rahmenbedingungen aufgrund neuer Bauprogramme und angepasst an die eigenen umsetzbaren Erwartungswerte führte die ASFINAG nicht durch. (TZ 3)

Mitwirkung des Bundes

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der Bundesminister für Finanzen verfügten über das Aktienrecht hinausreichende Möglichkeiten zur Ausübung ihrer Anteils- und Mitwirkungsrechte bei der ASFINAG. Allerdings wurden die eingeräumten Mitwirkungsrechte bei der operationellen Umsetzung nicht hinreichend mit konkreten Maßnahmen unterlegt. (TZ 4)

Für die von der ASFINAG dem BMVIT vorzulegenden Kostenpläne galt der Grundsatz der Einjährigkeit. Dies ließ eine strategische Steuerung von Neu- und Erweiterungsbauten im hochrangigen Straßennetz sowie ihrer finanziellen Auswirkungen auf die ASFINAG und— im Wege der Haftungsübernahmen — auch auf den Bundeshaus- halt nur unzureichend zu. Die Steuerungsinstrumente des BMVIT erwiesen sich als wenig effizient. (TZ 5, 6)

Verbindlichkeiten

Mit der Ausgliederung der Finanzierung von Infrastrukturprojekten im hochrangigen Straßenbau ging ein starker Anstieg außerbudgetärer Schulden einher, die mit Haftungsübernahmen des Bundes eingegangen wurden. (TZ 6, 12)

Die Verbindlichkeiten der ASFINAG stiegen von 2000 bis 2006 um 54,5 % auf 10,164 Mrd. EUR; ihren bisherigen Höchstwert von 10,390 Mrd. EUR erreichten sie im Jahr 2005. Die ASFINAG war unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht in der Lage, sich ausschließlich über ihre Nutzer zu finanzieren. (TZ 12)

Der Bund haftete Ende 2006 für Verbindlichkeiten der ASFINAG in Höhe von 7,559 Mrd. EUR. Die Umsetzung des ASFINAG-Bauprogramms 2007 – 2012 wird unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu einer weiterhin steigenden Neuverschuldung und damit auch zu einem erhöhten Haftungsvolumen des Bundes führen. (TZ 6)

Die Finanzierung der ASFINAG am Kapitalmarkt ist selbst bei weiter steigenden Verbindlichkeiten gewährleistet, so lange der Bund für die von der ASFINAG begebenen Anleihen haftet. Damit wird aber die grundsätzliche Finanzierungsproblematik der ASFINAG (Nutzerfinanzierung, Entschuldung) nicht gelöst werden, sondern bei hohen Zinsbelastungen in die Zukunft verschoben. (TZ 6, 12)

Szenariorechnungen

Die ASFINAG führte mittel- und langfristige Planrechnungen durch, deren Ergebnisse bei der gegenständlichen Überprüfung beurteilt wurden. Die Verbindlichkeiten der ASFINAG würden in allen überprüften Szenarien bis zum Jahr 2020 steigen. (TZ 17, 18)

Die ASFINAG wird laut den Ergebnissen der Szenariorechnungen ohne Steigerungen der Einnahmen und/oder deutliche ausgabenseitige Reduktionen mit nahezu einer Verdopplung der Verbindlichkeiten des Jahres 2006 auf bis zu rd. 20 Mrd. EUR bis zum Jahr 2020 zu rechnen haben. (TZ 18)

Die Szenariorechnungen gingen von einer — wenn auch sehr langfristig gesehenen — deutlichen Rückführung der Verbindlichkeiten bzw. sogar von einer gänzlichen Entschuldung der ASFINAG aus. (TZ 18)

Finanzierungen und Veranlagungen

Die von der ASFINAG gewählte Strategie, die Verzinsung ihrer Verschuldung zu 40 % bis 60 % an den variablen Zinssatz zu binden, war langfristig gegenüber Zinsschwankungen neutral. Um im Falle von Zinserhöhungen nicht massive Verluste zu erleiden, war diese Strategie davon abhängig, dass die Mauteinnahmen zeitnah ebenfalls angehoben werden könnten. Allerdings stellte die Umsetzbarkeit solcher Mauterhöhungen ein Risiko für die ASFINAG dar. (TZ 22)

Die Nominalverzinsung der Gesamtschuld lag mit zuletzt 4,03 % aufgrund des ab 2005 hohen variablen Finanzierungsanteils etwas günstiger als jene der Finanzschuld des Bundes mit 4,4 %. (TZ 23)

Die Emission eigener Anleihen am internationalen Kapitalmarkt unter einem von internationalen Banken getragenen Rahmenprogramm entsprach den Anforderungen der ASFINAG. Die Anleihen der ASFINAG wiesen am Sekundärmarkt ein angemessenes Renditeniveau auf und spiegelten eine erfolgreiche Emissionspolitik wider. (TZ 27, 28)

Die ASFINAG hielt im ersten Halbjahr 2006 Überliquiditäten von mindestens 100 Mill. EUR. Durch eine Veranlagung dieser Mittel in Geldmarktfonds in einem Umfeld steigender Zinsen entgingen der ASFINAG von November 2005 bis August 2006 0,22 Mill. EUR an Zinseinnahmen gegenüber einer tageweisen Veranlagung. Hätte sie innerhalb von drei Monaten auf das veränderte Marktumfeld der stufenweise angehobenen europäischen Zinssätze reagiert, so wären noch Zinsverluste von 0,19 Mill. EUR vermeidbar gewesen. (TZ 29, 30)

Risikomanagement

Die ASFINAG schloss mit Dezember 2005 insbesondere zur Aufrechterhaltung eines positiven Bilanzbildes nach den Bestimmungen der International Financial Reporting Standards (IFRS) mittels Swapgeschäften alle Fremdwährungspositionen. Diese Fremdwährungsverbindlichkeiten verschafften der ASFINAG in der Vergangenheit – gemessen an einer alternativen Verschuldung in EUR – 766 Mill. EUR an Zinersparnissen. Die zur Schließung von Fremdwährungspositionen herangezogenen Währungsswaps verursachten per Jänner 2008 einen noch nicht realisierten Kursverlust für die ASFINAG von 113,15 Mill. EUR. (TZ 24, 25)

Die ASFINAG setzte erfolgreiche Schritte zur Messung und Begrenzung ihrer Finanzierungsrisiken. Der Cashflow at Risk stieg aufgrund des hohen variablen Finanzierungsanteils im Schuldenportefeuille und der erhöhten Schwankungen der Zinssätze ab 2006 stark an. Für den Fall eines sehr dynamischen Marktumfeldes ist die den Risikoberechnungen der ASFINAG zugrunde gelegte Haltedauer der Anleihen von einem Jahr allerdings zu lang. (TZ 31)

Konzernorganisation

Die ASFINAG beschloss Ende 2004 eine neue Konzernstruktur. Nach der einvernehmlichen Auflösung bzw. Kündigung der Werkverträge mit den Ländern gingen die vier Servicegesellschaften mit Mai 2006 operativ in Betrieb. (TZ 19)

Aufgrund des engen unternehmerischen Spielraums der vier Servicegesellschaften wäre eine Reduzierung der Anzahl der Gesellschaften zu prüfen. Die Aufgabenverteilung zwischen den Servicegesellschaften und der ASFINAG Bau Management GmbH hinsichtlich des Managements von Baumaßnahmen war im Sinne der optimalen Nutzung der Fachexpertise und des Know-hows im Konzern nicht zweckmäßig. Optimierungspotenziale bestanden weiters im Bereich des Outsourcings von Erhaltungsmaßnahmen. (TZ 20)

Regelungsinhalte des Bundesstraßengesetzes

Die Entwicklung des hochrangigen Straßennetzes gibt der Bund gemäß den Verzeichnissen 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes vor. Vor der Aufnahme neuer Straßenzüge in die Verzeichnisse des Bundesstraßengesetzes muss eine strategische Prüfung durchgeführt werden. Dabei sind unter anderem die Wirtschaftlichkeit in Form verpflichtender Kosten-Nutzen-Untersuchungen und die Erfordernisse des Verkehrs zu berücksichtigen. Konkrete und nachvollziehbare Bewertungskriterien innerhalb der bei vorgeschlagenen Netzveränderungen zu berücksichtigenden Ziele als Entscheidungsgrundlage für die Erklärung von Straßenzügen zu Bundesstraßen bestanden nicht. Der Nutzen neu zu errichtender Straßenzüge ergab sich aufgrund der in den

Projektergebnisrechnungen ausgewiesenen, überwiegend negativen Kapitalwerte weniger aus betriebswirtschaftlichen, sondern vor allem aus verkehrs-, regional- und volkswirtschaftlichen Überlegungen. (TZ 32, 33)

Bauprogramme der ASFINAG

Das jährliche Bauprogramm der ASFINAG enthielt für einen fünfjährigen Zeitraum die von ihr geplanten mit den jeweiligen Jahresraten bewerteten Baumaßnahmen am hochrangigen Straßennetz und stellte eine aggregierte Zusammenführung von über tausend Projekten dar. (TZ 34)

Das Regierungsprogramm für die XXIII. Gesetzgebungsperiode (2007– 2010) sah „zur Umsetzung des ASFINAG–Bauprogramms in der Legislaturperiode“ Investitionen von insgesamt 4,610 Mrd. EUR vor. Das auf dieser Grundlage in Abstimmung mit der ASFINAG entwickelte und vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und Bundesminister für Finanzen im März 2007 präsentierte ASFINAG Bauprogramm 2007 – 2012 umfasste Investitionen in das hochrangige Straßennetz von insgesamt 7,316 Mrd. EUR bzw. bis zum Jahr 2020 Gesamtinvestitionen von 19,260 Mrd. EUR. (TZ 33)

Die Volumina der jährlichen Bauprogramme der ASFINAG von 2007 bis 2020 werden sich zwischen 1,022 Mrd. EUR und 1,627 Mrd. EUR bewegen. Die Umsetzung dieses Neubauprogramms wird den Finanzierungsbedarf der ASFINAG erhöhen und zumindest bis 2020 zu einer steigenden Neuverschuldung führen. (TZ 35)

Public private partnership (PPP)–Modell

Mit der Umsetzung des im Dezember 2003 begonnenen ersten PPP-Modells verfolgte die ASFINAG das Ziel einer Kostenoptimierung im hochrangigen Straßenbau. Aufgrund der zeitlichen und betraglichen Verschiebungen von Zahlungsflüssen wird der ASFINAG kurz- und mittelfristig ein Liquiditätsvorteil verschafft, so dass sie für die betreffenden Bauinvestitionen vorerst keine Verbindlichkeiten eingehen müssen. Allerdings wird diese kurzfristige Budgetentlastung ab der Inbetriebnahme der Straße im Jahr 2010 30 Jahre Aufwendungen mit entsprechendem Finanzierungsaufwand (Zinsen) nach sich ziehen. Für die allfällige Umsetzung künftiger PPP–Projekte bestanden Optimierungspotenziale hinsichtlich der Regelung der Entgeltzahlungen an den Konzessionär. (TZ 36)

Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor:**BMVIT und BMF**

(1) Bei der künftigen Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die ASFINAG sollten die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben mitüberlegt werden. Insbesondere sollten mögliche Auswirkungen auf das im ESVG 95 genannte Kriterium der „Entscheidungsfreiheit in der Ausübung ihrer Hauptfunktionen“ beachtet werden. (TZ 8)

(2) Die ASFINAG wäre in Anlehnung an Schieneninfrastrukturvorhaben zur Erfüllung ihrer übertragenen Aufgaben mit der Erstellung eines mehrjährigen Rahmenplans zu beauftragen. (TZ 5)

(3) Um die Stabilität des Bundeshaushalts im Haftungsfalle nicht zu gefährden, sollte das Instrument der außerbudgetären Schulden und Bundeshaftungen im Zuge der Finanzierung von Straßenbauprojekten nur im unbedingt notwendigen Ausmaß eingesetzt werden. (TZ 6)

(4) Der ASFINAG wären über den einjährigen, das Haftungsvolumen betreffenden Abstimmungsprozess hinaus weiterführende, strategische Zielsetzungen und Planungsinstrumente vorzugeben. (TZ 6)

BMVIT

(5) Das BMVIT sollte zwecks Aufnahme von Straßenzügen in das Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes auf die Entwicklung von Richtlinien für ein Bewertungssystem zur Abgrenzung, Quantifizierung und Gewichtung betriebswirtschaftlicher, verkehrs- und regionalpolitischer sowie volkswirtschaftlicher Komponenten hinwirken. (TZ 32)

(6) Bei Unterschreitung eines bestimmten Kosten-Nutzen-Verhältnisses sollte darauf hingewirkt werden, dass jene Kostenkomponenten und Projektanteile, die vorwiegend der Erreichung volkswirtschaftlicher und regionalpolitischer Ziele dienen, durch Kostenbeiträge interessierter Dritter abgegolten werden. (TZ 32)

ASFINAG

(7) Die Strategie und die Ziele der ASFINAG wären insbesondere unter Berücksichtigung der Umsetzung der bis 2020 geplanten Bauprogramme zu adaptieren und in Anlehnung an die eigenen umsetzbaren Erwartungswerte neu festzulegen. (TZ 3)

(8) Die Notwendigkeiten eines Aktiv-Passiv-Managements wären hinsichtlich der strategischen Ausrichtung der variablen und fixen Zinsbindungskonditionen laufend zu beachten; bei negativen Entwicklungen wären unverzüglich Maßnahmen zu setzen. (TZ 22)

(9) Die Aktualität und die Zuverlässigkeit der operativen Liquiditätsplanung sollten verbessert werden, um potenzielle Zinsverluste aufgrund der Haltung von nicht benötigter Liquidität zu vermeiden. (TZ 29)

(10) Die Performance von allfälligen eigenen Veranlagungen wäre laufend zu beobachten, um auf ungünstige Entwicklungen schnellstmöglich reagieren zu können. (TZ 30)

(11) Das Eröffnen oder Schließen von Fremdwährungspositionen sollte nur nach Vorliegen einer positiven Break-even-Rechnung erfolgen. Dabei sollten mittelfristige, zahlungswirksame Risiken aus Zins- und Wechselkursveränderungen berücksichtigt werden. Gegebenenfalls sollte auch in kleinen Schritten unter den Bedingungen einer übergeordneten Planung vorgegangen werden. (TZ 25)

(12) Für den Fall starker Zins- und Währungstrends auf Basis von Stop-Loss- bzw. Limit-Vorgaben sollte bei Überschreiten der dadurch definierten Grenzen sofort reagiert werden, um bei möglichst geringem Gesamtrisiko eine Optimierung von Zins- und Tilgungszahlungen zu erreichen. (TZ 31)

(13) Im Hinblick auf den geringen Selbständigkeitsgrad sollte eine Reduzierung der Anzahl der Servicegesellschaften geprüft werden. (TZ 20)

(14) Bauliche Maßnahmen größeren und komplexeren Ausmaßes wären zu bündeln und das Projektmanagement der dafür eingerichteten Bau Management GmbH zu übertragen. (TZ 20)

(15) Es sollten verstärkt Outsourcing-Überlegungen hinsichtlich der Erhaltungsmaßnahmen angestellt werden. (TZ 20)

(16) Bei den Bauprogrammen wären alle ausgabenseitigen Einsparungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Dabei wären entweder die Einzelprojektkosten zu senken, der Beginn von Neubauprojekten zeitlich hinauszuschieben bzw. deren Umsetzung zeitlich zu strecken oder Projekte mit geringer Kostendeckung bzw. mit geringem volkswirtschaftlichen Nutzen zu streichen. (TZ 35)

(17) Bei künftigen PPP-Projekten sollten die eigenen Kostenstrukturen mit jenen privater Anbieter verglichen und bei für sie günstigeren Konstellationen die Möglichkeit der eigenen Leistungserbringung erwogen werden. Dadurch könnten bei der Umsetzung

künftiger (PPP)–Projekte insgesamt bestmögliche Kostenreduktionen erzielt werden. (TZ 36)

(18) Die ASFINAG sollte die zukünftige Entwicklung hinsichtlich des Verkehrsaufkommens, des Straßenzustandes, der geplanten Erhaltungsarbeiten, des Entgelts an den Konzessionär, der Mauteinnahmen für die ASFINAG usw. regelmäßig beobachten. (TZ 36)

ENTSORGUNGSLOGISTIK AUSTRIA GMBH

Die Entsorgungslogistik Austria GmbH bewegte sich mitunter in lukrativen, aber mit höheren Risiken behafteten Geschäftsfeldern. Sie präsentierte sich als engagierter Nischenanbieter am österreichischen Entsorgungsmarkt.

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung umweltrelevanter Aspekte der Leistungserbringung der Entsorgungslogistik Austria GmbH (ELA). (TZ 1)

Durch Veränderungen der Eigentümerstrukturen und durch hohes Engagement der Geschäftsführung gelang der ELA die Kompensation des Einbruchs der Betriebsleistung im Jahr 2003, der als Folge unterschiedlicher strategischer Ziele der damaligen Gesellschaftseigentümer entstanden war. Die Betriebsleistung je Beschäftigten ging hingegen kontinuierlich zurück und erreichte im Jahr 2006 mit 0,56 Mill. EUR weniger als ein Drittel des Wertes des Jahres 2002 (1,95 Mill. EUR). (TZ 4)

Die ELA bewegte sich bei ihren Aktivitäten im Projektgeschäft am Entsorgungsmarkt mitunter in lukrativen, aber mit höheren Risiken behafteten Geschäftsfeldern. Juristische Verfahren führten zum Teil zu erheblichen Folgekosten. (TZ 11)

Der Beitrag der ELA zur intermodalen Transportlogistik von niederösterreichischen Haus- und Sperrmüllfraktionen zeigte sich als zweckmäßige Lösung im Sinne eines technisch ausgereiften und ökologisch sinnvollen Gesamtkonzepts. Dieser Weg sollte weiterverfolgt werden. (TZ 8)

Die ELA trug im Rahmen ihrer Möglichkeiten zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene bei. (TZ 14) Die Beteiligung der ELA an einer Gesellschaft, die eine Abfallbehandlungsanlage betreibt, erwies sich als vorteilhaft. Eine Beteiligung an Entsorgungsunternehmen im Ausland schien hingegen nur im Einklang mit der übergeordneten Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe zweckmäßig. (TZ 6)

Das von der ELA eingerichtete umfassende Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsmanagementsystem bot die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Marktauftritt am Entsorgungsmarkt. Die Kunden-/Lieferantenbeziehung war verbesserungsfähig. (TZ 7)

Die Geschäftsfelder Wagenreinigung und Verschrottung entwickelten sich erfolgreich. Obwohl in der Vergangenheit starke Schwankungen der Rohstoffpreise aufgetreten waren, unterblieb eine Indexanpassung. (TZ 10)

Ein von der ELA in Zusammenarbeit mit der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft entwickeltes Konzept betreffend Baulogistikzentren gelangte bislang nicht zur Umsetzung. (TZ 12)

Die Legal-Compliance der ELA zeigte sich als wirksames Instrument, um die Einhaltung der jeweils anzuwendenden Rechtsvorschriften sicherzustellen. (TZ 5)

Ein mit der ELA bei der thermischen Entsorgung von Haus- und Sperrmüllfraktionen kooperierender Abfallbehandler optimierte seine Anlage auf ein Abrollcontainersystem, das gleichermaßen für Straßen- und Schienenfahrzeuge geeignet ist. Durch die optimierte Sammellogistik konnten die Schienentransportkosten reduziert werden. (TZ 13, 14)

Die ELA leistete mit dem schienengebundenen Transport von Abraummateriale im Verkehrswegebau (z.B. Tunnelbau) einen wichtigen Beitrag zur lärm- und staubarmen Abwicklung von Großbaustellen. Da es sich bei diesem Transportsegment in der Regel um eine Ganzzuglogistik handelt, boten verstärkt auch Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe an. Dies führte zu Erlöseinbußen und damit zum Rückgang der Deckungsbeiträge. (TZ 9)

Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor:

(1) Die Entwicklung der Betriebsleistung je Beschäftigten wäre im Auge zu behalten; in personalintensiveren Geschäftsfeldern sollten produktivitätssteigernde Maßnahmen gesetzt werden (TZ 4)

(2) Im Hinblick auf die erlittenen Ertragseinbußen bzw. Mehraufwendungen wäre künftig besonders sorgfältig bei der Vertragsgestaltung vorzugehen. Dabei sollten Projektgeschäfte ab einer vom Beirat festzulegenden Betragsgrenze einer fundierten Risikobewertung unterzogen werden. Diese Standards wären in das Qualitätsmanagementsystem der ELA aufzunehmen. Vorzugsweise sollte sich die ELA bei Projekten engagieren, bei denen sie auf bereits erworbene Erfahrungen zurückgreifen kann. (TZ 11)

(3) Die ELA sollte sich im Hinblick auf den Neubau und die Erweiterung von thermischen Abfallbehandlungsanlagen um Folgeaufträge bemühen. (TZ 8)

(4) Unter Beachtung der übergeordneten Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe sollten Zukunftsoptionen der ELA Slovakia s.r.o. geprüft werden. Sollten diese Optionen keinen absehbaren Erfolg versprechen, wäre der Rückzug aus dem slowakischen Tochterunternehmen zu erwägen. (TZ 6)

(5) Insbesondere mit der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft wären ehestmöglich Lösungen zur Verbesserung der Kunden-/Lieferantenbeziehung zu erarbeiten. (TZ 7)

(6) Zum wechselseitigen Risikoausgleich in Auftragsverhältnissen zur Wagen- und Lokverschrottung sollte eine Indexanpassung der Rohstoffpreise vorgenommen werden. (TZ 10)

(7) Das Konzept von Baulogistikzentren wäre innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe unter Zugrundelegung einer Kosten-/Nutzenbetrachtung erneut zu präsentieren. Das im Transport und in der Behandlung von Abfällen sowie Abraummateriale erworbene Know-how sollte in Form von Consulting-Leistungen angeboten werden. (TZ 12)

(8) Das Leistungspotenzial bei schienengebundenen Haus- und Sperrmülltransporten wäre auch in anderen Bundesländern zu präsentieren. Weiters sollten bei den verantwortlichen Gebietskörperschaften die Vorteile intermodaler Transportsysteme (Vermeidung von Staub, Lärm und Geruchsemissionen) hervorgehoben werden. (TZ 13)

(9) Bei Preisverhandlungen zu schienengebundenen Abraumtransporten wären Untergrenzen für die erwarteten Deckungsbeiträge vorzusehen. (TZ 9)