



**Der
Rechnungshof**

Reihe BUND
2006/2

Bericht des Rechnungshofes

**Westbahn – Bauvorhaben Um-
fahrung Melk sowie Knoten Wagram**

**Eisenbahnprojekt Semmering-
Basistunnel; Ausbau der Bestands-
strecke Semmering**

**Österreichische Bundesbahnen:
externe Beratungsleistungen**

Bisher erschienen:

- Reihe Bund 2006/1
- Bericht des Rechnungshofes
 - Geologische Bundesanstalt
 - Landesschulrat für Salzburg:
Ausgewählte Bereiche der Verwaltung
 - Europäischer Ausrichtungs- und Garantiefonds
für die Landwirtschaft: Zuverlässigkeitserklärung 2004
 - Steweag-Steg GmbH

Auskünfte

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail presse@rechnungshof.gv.at

Impressum

Herausgeber:

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

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

Redaktion und Grafik:

Rechnungshof

Druck:

Wiener Zeitung Digitale Publikationen GmbH

Herausgegeben:

Wien, im Februar 2006



Bericht des Rechnungshofes

**Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk
sowie Knoten Wagram**

**Eisenbahnprojekt Semmering–Basistunnel;
Ausbau der Bestandsstrecke Semmering**

**Österreichische Bundesbahnen:
externe Beratungsleistungen**

Vorbemerkungen

<u>Vorlage an den Nationalrat</u>	1
<u>Darstellung der Prüfungsergebnisse</u>	1

BMVIT

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk sowie Knoten Wagram

<u>Kurzfassung</u>	3
<u>Prüfungsablauf und –gegenstand</u>	6
<u>Projektbeschreibung</u>	7
<u>Begriffe</u>	8
<u>Projektorganisation</u>	9
<u>Grundeinlöse</u>	10
<u>Umfahrung Melk</u>	11
<u>Knoten Wagram</u>	15
<u>Oberbau</u>	17
<u>Sonstige Feststellungen</u>	19
<u>Zusammenfassende Beurteilung</u>	19
<u>Schlussbemerkungen</u>	20

Eisenbahnprojekt Semmering–Basistunnel; Ausbau der Bestandsstrecke Semmering

<u>Kurzfassung</u>	23
<u>Prüfungsablauf und –gegenstand</u>	28
<u>Projektbeschreibung</u>	28
<u>Projektorganisation</u>	29
<u>Projekt Semmering–Basistunnel</u>	29
<u>Bestandsstrecke Semmering</u>	33
<u>Sonstige Feststellungen</u>	37
<u>Schlussbemerkungen</u>	38

Österreichische Bundesbahnen: externe Beratungsleistungen

Kurzfassung	40
Prüfungsablauf und -gegenstand	44
Aufwandsentwicklung	45
Gründe für externe Beratungsleistungen	46
Vergaberecht	48
Vergaberechtliche Ausnahmebestimmungen	48
Fachbereich Einkaufsmanagement	49
Rahmenvereinbarungen	50
Bestellungen	52
Berichtspflichten an den Aufsichtsrat	53
Interne Kontrollkreise	54
Einzelfeststellungen	54
Schlussbemerkungen	68

ANHANG

Entscheidungsträger

Aufsichtsratsvorsitzende und deren Stellvertreter sowie Vorstandsmitglieder der überprüften Unternehmungen	71
---	----

Abkürzungen

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium...
BMF	für Finanzen
BMLFUW	für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMV	für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
EU	Europäische Union
EUR	Euro
ff.	fortfolgend
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.F.	in der Fassung
IT	Informationstechnologie
Mill.	Million(en)
NÖ	niederösterreichisch(-e, -en, -er, -es)
RH	Rechnungshof
S.	Seite
Z	Ziffer

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.



Vorbemerkungen

Vorbemerkungen

Vorlage an den Nationalrat

Der RH erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 B-VG nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei mehreren Gebarungsüberprüfungen getroffen hat.

Darstellung der Prüfungsergebnisse

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

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

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



Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk sowie Knoten Wagram

Zur Umsetzung des viergleisigen Ausbaus der Westbahn errichtete die damalige Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Aktiengesellschaft (nunmehr ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft) unter anderem die Umfahrung Melk und den Knoten Wagram. Es gelang der Gesellschaft, diese Vorhaben im Wesentlichen innerhalb des geplanten Zeit- und Kostenrahmens zu realisieren.

Obwohl die Gesellschaft sehr gute organisatorische Voraussetzungen geschaffen hatte, traten punktuell Mängel bzw. Schwachstellen bei der Planung, der Vergabe, der Bauabwicklung und der Bauabrechnung auf. Den daraus resultierenden finanziellen Nachteilen von insgesamt rd. 2,65 Mill. EUR kann teilweise – im Falle offener Abrechnung – noch entgegengewirkt werden.

Kurzfassung

Das Preisniveau beim Liegenschaftserwerb im Zusammenhang mit den Grundeinlösen war überhöht.

Bei konsequenter Disposition der Gesellschaft in der Ausschreibung und während der Bauabwicklung hätte das Ausbruchsmaterial des Wachbergtunnels (Bauvorhaben Umfahrung Melk) zum Teil auch auf die vorgesehene Deponie verführt werden können (Einsparungspotenzial rd. 0,22 Mill. EUR).

Eine Nachtragsforderung des Auftragnehmers im Zusammenhang mit den zeitgebundenen Kosten während des Vortriebes des Wachbergtunnels wurde überhöht anerkannt (Mehrkosten rd. 0,41 Mill. EUR).

Beim Bauvorhaben Knoten Wagram erwies sich die für eine ordnungsgemäße Entsorgung des aus den Verdachtsflächen entfernten Aushubmaterials erforderlich gewordene Deponierung – damit ging eine Änderung des Einheitspreises einher – als nachteilig für die Gesellschaft (Mehrkosten rd. 1,62 Mill. EUR).

Kurzfassung

Darüber hinaus stellte der RH bei den Bauvorhaben Umfahrung Melk und Knoten Wagram ein ungenutztes Einsparungspotenzial von insgesamt rd. 0,40 Mill. EUR unter anderem im Zusammenhang mit

- einer gegenüber dem Vertrag geänderten Form der Sicherstellung,
- einer erleichterten Leistungserbringung (Aufhebung des Nachsprengverbotes),
- einer der Art des Vortriebs nicht entsprechenden Vergütung von Fels,
- einer fiktiven Abrechnung einer Zwischendeponie sowie
- den Nichtabzug des Volumens der Schwellen bei der Ermittlung des benötigten Oberbauschottervolumens

fest.



Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk sowie Knoten Wagram

Kenndaten der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Aktiengesellschaft (HL-AG)¹⁾

Rechtsgrundlagen	Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989 i.d.F. BGBl. I Nr. 138/2003 Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992 i.d.F. BGBl. I Nr. 106/2004 Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I Nr. 138/2003			
Unternehmensgegenstand	Planung und Bau von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken			
Grundkapital	463.037 EUR			
Eigentümer	Bund (vertreten durch das BMVIT)			
Personal	2001	2002	2003	2004
	Anzahl			
Vorstandsmitglieder	2	2	2	2
Mitarbeiter	137	147	160	171 ²⁾

¹⁾ Mit 1. Jänner 2005 nahm die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als Rechtsnachfolgerin der HL-AG die Geschäftstätigkeit auf.

²⁾ einschließlich Teilzeitkräfte

Kenndaten des Bauvorhabens Umfahrung Melk

Rechtsgrundlagen	Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes der Umfahrung Melk im Zuge der Hochleistungsstrecke St. Pölten – Attnang/Puchheim, BGBl. Nr. 200/1992 privatwirtschaftliche Vereinbarungen zwischen der HL-AG und den Auftragnehmern
Gegenstand	Westbahn Richtungsfahrbahn Linz bzw. Wien Abschnitt St. Pölten – Attnang/Puchheim
Umfang der Baumaßnahmen	Freilandstrecke, zwei bergmännische Tunnel
Abschnittslänge	rd. 12,1 km
davon Baulos 3	rd. 1,0 km und rd. 1,8 km bergmännischer Tunnelvortrieb, rd. 1,2 km Freilandstrecke
Auftragssumme Baulos 3 (März 1996)	42,37 Mill. EUR ¹⁾
Abrechnungsstand Baulos 3 (Mai 2000)	39,2 Mill. EUR ¹⁾ (einschließlich Zusatzaufträge und Preisgleitung ²⁾)

¹⁾ Alle im Bericht genannten Beträge sind kaufmännisch gerundet und enthalten keine Umsatzsteuer.

²⁾ Preisgleitung oder Preisumrechnung: Bei Vereinbarung von veränderlichen Preisen werden die Angebotspreise unter bestimmten Voraussetzungen angepasst.

Kenndaten des Bauvorhabens Knoten Wagram (Baulose 1 bis 6)

Rechtsgrundlagen	Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufs der Neubaustrecke Wien – St. Pölten im Zuge der Hochleistungsstrecke Wien – Salzburg, BGBl. II Nr. 236/1999 Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufs der Güterzugumfahrung St. Pölten im Zuge der Hochleistungsstrecke Wien – Salzburg, BGBl. II Nr. 382/1997 privatwirtschaftliche Vereinbarungen zwischen der HL-AG und den Auftragnehmern
Gegenstand	Verknüpfung der bestehenden Westbahnstrecke mit der Neubaustrecke und der geplanten Güterzugumfahrung St. Pölten Richtungsfahrbahn Linz bzw. Wien Abschnitt Wien – St. Pölten
Umfang der Baumaßnahmen	Freilandstrecke, zwei Tunnel in offener Bauweise, die Brückenbauwerke für Überführungen der S 33 sowie der Landes- und Gemeindestraßen, Umbau des Bahnhofs Pottenbrunn, ein Betriebsgebäude, Lärmschuttdämme und -wände, Pumpwerke und Absetzbecken, vorauseilende Räumung von Deponieflächen
Bauloslänge	bestehende Westbahnstrecke rd. 5,85 km, Neubaustrecken rd. 6,38 km
Auftragssumme (Juni 2000 bis Februar 2004)	82,02 Mill. EUR ¹⁾
Abrechnungsstand (Oktober 2005)	91,16 Mill. EUR ¹⁾ (einschließlich Zusatzaufträge und Preisgleitung ²⁾)

¹⁾ Alle im Bericht genannten Beträge sind kaufmännisch gerundet und enthalten keine Umsatzsteuer.

²⁾ Preisgleitung oder Preisumrechnung: Bei Vereinbarung von veränderlichen Preisen werden die Angebotspreise unter bestimmten Voraussetzungen angepasst.

Prüfungsablauf und -gegenstand

- Der RH überprüfte von April bis August 2004 die Gebarung der damaligen Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Aktiengesellschaft (HL-AG) im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau der Westbahn. Schwerpunkte der Überprüfung waren die Grundeinlöse, die Vergabe sowie die Bauabwicklung in den Bereichen Tunnel- und konstruktiver Tiefbau, Erd- und Gleisbau, Ausrüstung sowie Hochbau des bereits fertig gestellten Projekts „Umfahrung Melk“ und des im Bau befindlichen Projekts „Knoten Wagram“.



Prüfungsablauf und –gegenstand

BMVIT

Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk
sowie Knoten Wagram

Mit 1. Jänner 2005 nahm die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als Rechtsnachfolgerin der damaligen HL-AG die Geschäftsführung auf.

Nach mehrfacher Erörterung des Prüfungsergebnisses mit dem Vorstand zwischen September und Dezember 2004 sowie der Vorlage eines Ergänzungsgutachtens durch die Gesellschaft im Jänner 2005 nahm die Gesellschaft zum Prüfungsergebnis des RH vom März 2005 im Juli 2005 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im August 2005.

Dabei wies er darauf hin, dass er die Stellungnahme nur insoweit berücksichtigte, als die Gesellschaft von ihrer bereits im Prüfungsergebnis dargestellten Position abgewichen war oder auf bereits zwischenzeitlich getroffene oder in Hinkunft geplante Maßnahmen Bezug genommen hatte.

Projektbeschreibung

- 2 Die damalige HL-AG errichtete von 1994 bis 2000 zwei neue Hochleistungsgleise mit einer Länge von rd. 12,1 km im Bereich Melk. Diese ermöglichen eine Umfahrung des Siedlungsgebietes von Melk. Das Kernstück des Abschnittes bildete dabei das Baulos 3, das zwei bergmännisch vorgetriebene Tunnel, Freilandstrecken und Nebenanlagen umfasste. Die Baukosten für das Baulos 3 beliefen sich auf rd. 39,2 Mill. EUR.

Der Knoten Wagram verknüpft die bestehende zweigleisige Westbahnstrecke mit der neu trassierten Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten und berücksichtigt die Einbindung in die geplante Güterzugumfahrung St. Pölten. Die Baumaßnahmen umfassten zwei in offener Bauweise errichtete Tunnelbauwerke, drei Straßenunterführungen sowie Begleitwege und Nebenanlagen.

Die Neugestaltung des Bahnhofs Pottenbrunn sowie die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen und eines Stellwerkes komplettierten das Projekt. Die Gesamtauftragssumme des aus 6 Baulosen bestehenden Bauabschnittes betrug 82,02 Mill. EUR.

Begriffe**3 Baurestmassen**

Darunter wird im Sinne der Deponieverordnung, BGBl. Nr. 164/1996, ein Gemenge von bei Bau- oder Abbrucharbeiten anfallenden Materialien, wie insbesondere Bodenaushub, Betonabbruch, Asphaltaufbruch und mineralischer Bauschutt verstanden. Die Baurestmassen werden in Anlage 2 zur Deponieverordnung spezifiziert.

Deponie

Die Deponie im Sinne der Deponieverordnung ist eine Anlage zur langfristigen Ablagerung von Abfällen. Die Deponieverordnung unterscheidet zwischen vier Deponiearten und nimmt eine Reihung – aufsteigend nach den jeweils maximal erlaubten chemischen Grenzwerten – vor:

- (1) Bodenaushubdeponie
- (2) Baurestmassendeponie
- (3) Reststoffdeponie
- (4) Massenabfalldeponie.

Oberbau

Dieser bezeichnet im Eisenbahnbau das Gleis (Schiene, Schwelle, Befestigungsteile) mit seiner Bettung.

Vortriebsklassen

Darunter wird die Einteilung von (Tunnel-)Ausbruchsarbeiten nach den erforderlichen bautechnischen Maßnahmen verstanden.

**Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk
sowie Knoten Wagram****Projektorganisation****4 Finanzierung**

Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH

Bauherr

die damalige HL-AG, nunmehr ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

Projektleitung

Die damalige HL-AG übernahm beim Bauvorhaben Knoten Wagram die Koordination der Bauabwicklung einzelner Baulose und –aufträge direkt vor Ort. Für das Bauvorhaben Umfahrung Melk wurde das Bau-management einem Zivilingenieurbüro übertragen.

Planung

Zivilingenieurbüros erstellten im Auftrag der damaligen HL-AG die Planungsunterlagen bis hin zur Erstellung der Leistungsverzeichnisse in Abstimmung mit der Gesellschaft.

örtliche Bauaufsicht

Diese Funktion wurde für die Bereiche Tunnelbau, Brückenbau und Erd-bau für jedes Baulos separat von Zivilingenieuren wahrgenommen.

begleitende Kontrolle

Verschiedene Zivilingenieurbüros wurden von der damaligen HL-AG nur für definierte Problembereiche, nicht jedoch zur flächendeckenden Kontrolle beauftragt.

Grundeinlöse

5.1 Eine Voraussetzung für die Realisierung der beiden Bauvorhaben war die Bereitstellung der für den Bau benötigten Grundflächen. Dies erfolgte durch Grundeinlösen, Einräumung von Servituten, Anmietungen und – in Einzelfällen – durch Enteignungen.

(1) Beim Bauvorhaben Umfahrung Melk ermittelte ein Gutachter ein Preisband für die Verkehrswerte für landwirtschaftliche Flächen auf Basis des landwirtschaftlichen Grundverkehrs. Dabei kamen Einigungen zu einem überhöhten Quadratmeterpreis zustande.

Die über der Tunneltrasse gelegenen Objekte (z.B. Bauwerke) wurden um insgesamt rd. 1,62 Mill. EUR eingelöst und nach Fertigstellung der Baumaßnahmen um rd. 0,49 Mill. EUR wieder verkauft.

(2) Beim Bauvorhaben Knoten Wagram erfolgte die Ist-Verkehrswertermittlung zu überhöhten Werten, weil zur Bewertung nur jene landwirtschaftlichen Flächen herangezogen wurden, die im öffentlichen Interesse eingelöst worden waren.

5.2 (1) Der RH anerkannte die angestrebte Vorgangsweise, Grundeinlösen aufgrund privatrechtlicher Vereinbarungen zu tätigen. Er beanstandete jedoch die beim Bauvorhaben Umfahrung Melk erfolgten Einigungen zu einem Quadratmeterpreis, der bis zu 75 % über dem obersten Wert des Preisbandes für Verkehrswerte lag. Er zeigte die große Differenz zwischen Einlösepreis und Wiederverkaufspreis auf und wies auf die Möglichkeit der Einräumung von Dienstbarkeiten als kostenmindernde Alternative hin.

(2) Die Verkehrswertermittlung der Grundstücke für das Bauvorhaben Knoten Wagram ging von einzelnen überbewerteten Basiswerten aus. Diese entsprachen nicht dem im landwirtschaftlichen Grundverkehr ausgewiesenen Preisniveau. Der RH empfahl eine in Hinkunft ausgewogenere und transparentere Vorgangsweise.

5.3 (1) *Laut Stellungnahme der Gesellschaft sei bei den öffentlichen Grundeinlösen für Straßenbauten im Bereich der Umfahrung Melk ein höherer durchschnittlicher Verkehrswert ermittelt worden. Mit den bezahlten Zuschlägen seien unter anderem die Wiederbeschaffungskosten abgegolten worden. Weiters sei im Preis auch ein Akzeptanzzuschlag berücksichtigt worden.*

Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk sowie Knoten Wagram

Die große Differenz zwischen Einlösepreis und Wiederverkaufspreis erklärte die Gesellschaft mit dem nach erfolgtem Wiederverkauf bestehenden Tunnelsevitut und dem dadurch entstandenen Wertverlust. Weiters führte sie die Zeitspanne zwischen An- und Verkauf ins Treffen. Die vorherige Einräumung von Tunnelsevituten alternativ zu anderen Einlösemöglichkeiten wäre aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen nicht betrieben worden.

(2) Bezüglich der vom RH als überbewertet eingestuften Grundeinlösen im Bereich des Bauvorhabens Knoten Wagram teilte die Gesellschaft mit, dass vorangegangene Grundeinlösen anderer öffentlicher Stellen eine bestimmte Erwartungshaltung der betroffenen Grundeigentümer verursacht hätten; eine uneinheitliche Vorgehensweise sei nicht zu vertreten gewesen.

- 5.4** Hinsichtlich der Überbewertung wies der RH darauf hin, dass eine Verkehrswertermittlung aus einer Gesamtschau sämtlicher Grundtransaktionen zu bestehen habe und nicht – wie im vorliegenden Fall – nur jene Grundtransaktionen, die im öffentlichen Interesse durchgeführt wurden. Er wies weiter darauf hin, dass die ausbezahlten Zuschläge einen bei Grundeinlösen üblichen Akzeptanzzuschlag bei Weitem übertrafen.

Weiters hielt der RH fest, dass die in Bezug auf die Tunnelsevitute angeführten wirtschaftlichen Überlegungen von der Gesellschaft weder belegt noch beziffert wurden.

Umfahrung Melk

Materialdisposition

- 6.1** Im Rahmen der Projektvorbereitung durch die damalige HL-AG kam dem Aspekt der Materialdisposition (Erdaushub, Tunnelausbruchmaterial), bedingt durch hohe Überschüsse in der Materialbilanz, eine große Bedeutung zu. Die Gesellschaft schloss daher vor Baubeginn mit Grundeigentümern ein pauschaliertes Übereinkommen über Geländeanschlüttungen und Deponierungsmöglichkeiten ab.

Das überschüssige Ausbruchmaterial des Melker Tunnels sowie des Einschnittes zwischen dem Melker- und dem Wachbergtunnel wurde entsprechend dem Übereinkommen deponiert. Dagegen wurde das überschüssige Ausbruchmaterial des Wachbergtunnels mangels entsprechender Vereinbarung bzw. Vorgabe vom Auftragnehmer anderweitig deponiert bzw. verfrachtet.

Umfahrung Melk

- 6.2** Der RH stellte fest, dass bei konsequenter Disposition der damaligen HL-AG in der Ausschreibung und während der Bauabwicklung auch ein Teil des Ausbruchmaterials des Wachbergtunnels auf die vorgesehene Deponie hätte verführt werden können. Das hätte die verhandelte Pauschalierung aufgewertet und die Gesamtkosten um rd. 0,22 Mill. EUR reduziert.

Der RH empfahl eine in Hinkunft terminlich und inhaltlich optimierte Koordination von Erschließungs- und Baumaßnahmen im Zuge der Bauvorbereitung sowie deren konsequente Umsetzung in den Bauverträgen und bei der Bauabwicklung.

- 6.3** *Laut Stellungnahme der Gesellschaft sei aufgrund des zeitlichen Projektablaufs eine Deponierung in der von ihr vorgesehenen Grubenverfüllung nicht möglich gewesen. Außerdem habe der Bauvertrag für das Ausbruchmaterial des Wachbergtunnels eine Eventualposition für das Wegschaffen beinhaltet. Dies sei wirtschaftlicher als eine Zwischendeponierung und eine spätere Grubenverfüllung gewesen. Bei neuen Projekten werde aber die diesbezügliche Empfehlung des RH bereits umgesetzt.*

- 6.4** Der RH erachtete die Argumentation der Gesellschaft für unzutreffend, weil der für die Vergabe zugrunde liegende Bauzeitplan des Auftragnehmers die Grubenverfüllung mit einem Teil des Ausbruchmaterials des Wachbergtunnels zugelassen hätte.

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit des Wegschaffens verwies der RH auf unterschiedliche Regelungen in den Leistungsverzeichnissen, die – bei entsprechender Formulierung – die Grubenverfüllung mit Material aus den beiden Tunnels ermöglicht und im Zusammenhang mit der Pauschalierung eine Nutzung des angeführten Einsparungspotenzials erlaubt hätte.

**Zeitgebundene
Kosten**

- 7.1** Die zeitgebundenen Kosten für den Vortrieb des Wachbergtunnels wurden im Bauvertrag – abweichend von der Regelung für den Melker Tunnel – in Form einer pauschalen Vergütung festgelegt. Die Höhe der Vergütung sollte sich daher nicht nach den tatsächlichen Vortriebsklassen richten.

Unter Hinweis auf in einem Bereich massiv geänderte Gebirgsverhältnisse stellte der Auftragnehmer in der Folge eine Nachtragsforderung über Mehrkosten für die längere Tunnelvortriebszeit. Aufgrund mangelhafter Kalkulationsblätter für den Wachbergtunnel griff die Gesellschaft für die betragsmäßige Bewertung der Forderung auf die Detailkalkulation des Melker Tunnels zurück und stimmte der Nachtragsforderung zu.

- 7.2** Der RH beurteilte die Pauschalierung der zeitgebundenen Kosten für den Wachbergtunnel kritisch, weil diese eine Abweichung von der ÖNORM B 2203 (Untertagebauarbeiten) darstellt und das Baugrundrisiko* trotz Pauschalierung vom Auftraggeber getragen werden muss.

* Das Baugrundrisiko, also das Risiko, ob der Baugrund für die Errichtung des Bauwerkes im Vertrag richtig abgebildet ist, fällt grundsätzlich in die Verantwortung des Bauherrn.

Nach Ansicht des RH wären nach einer Bewertung unter Zugrundelegung der tatsächlich angetroffenen Gebirgsverhältnisse Mehrkosten in der Höhe von rd. 0,41 Mill. EUR vermeidbar gewesen. Er empfahl, bei der Ausschreibung von Tunnelbauvorhaben von Pauschalierungen Abstand zu nehmen.

- 7.3** *Die Gesellschaft begründete die Pauschalierung der zeitgebundenen Kosten mit der im Bereich des Wachberges durch bereits vorhandene Stollen und Aufschlüsse ermöglichten Einschätzung der geologischen Verhältnisse. Auch habe sie aufgrund der Verwertung dieser Verhältnisse durch eine Pauschalierung günstigere Angebote erwartet. Ein von ihr nachträglich eingeholtes Gutachten habe die gewählte Vorgangsweise als korrekt bestätigt.*

- 7.4** Der RH betonte, dass die damalige HL-AG die vertraglich vorgesehenen aufgezeigten Möglichkeiten zur Begrenzung der Mehrkosten nicht optimal umgesetzt hatte; er zeigte weiters Mängel im Gutachten der damaligen HL-AG auf (ungenügende Berücksichtigung der Bauvertragslage etc.).

Umfahrung Melk

Nachtsprengverbot

- 8.1** Die in den Ausschreibungsunterlagen definierten zeitlichen Beschränkungen für die Sprengarbeiten wurden vom Auftragnehmer teilweise trotz entsprechender Anweisungen der örtlichen Bauaufsicht nicht immer eingehalten. In der Folge vereinbarte der Auftraggeber mit dem Auftragnehmer, die Beschränkungen außer Kraft zu setzen. Als Gegenleistung wurde die Weitergabe des dem Auftragnehmer entstandenen Vorteils an den Auftraggeber in Form eines Rechnungsabzuges vereinbart.
- 8.2** Der RH beanstandete die gegen die vereinbarten zeitlichen Beschränkungen vorgenommenen Sprengungen durch den Auftragnehmer. Er erachtete weiters den später vereinbarten Abzug für zu gering bemessen (Mehrkosten rd. 8.500 EUR). Der RH empfahl, in Hinkunft bei abweichend vom Bauvertrag gewährten Erleichterungen auf eine entsprechende Vorteilsabgeltung zu dringen.
- 8.3** *Die Gesellschaft betonte das Erfordernis, eine Einigung über die Höhe des Abzuges zu erzielen und hielt diese für angemessen. In der Zwischenzeit sei weiters der Grundsatz einer entsprechenden Vorteilsabgeltung im Qualitätsmanagement-System aufgenommen worden.*
- 8.4** Der RH verblieb bei seiner Einschätzung.

Einstufung in Vortriebsklassen

- 9.1** Wegen der erwarteten Baugrundverhältnisse enthielten die Ausschreibungsunterlagen zwei Gruppen von Vortriebsklassen. Eine Gruppe war für Sprengvortrieb vorgesehen, die andere für einen Vortrieb mittels Bagger oder Teilschnittfräse. Trotz dieser klaren Bestimmungen wurden die Ausbruchsarbeiten in Teilbereichen in den – teureren – Vortriebsklassen für Sprengvortrieb abgerechnet, obwohl sie mittels Baggervortrieb durchgeführt wurden.
- 9.2** Der RH beanstandete die unrichtige Einstufung der Leistungen in der Abrechnung und zeigte entstandene Mehrkosten von rd. 19.600 EUR auf.
- 9.3** *Laut Mitteilung der Gesellschaft habe ihre Vorgangsweise ein Zusatzangebot des Auftragnehmers, das für sie noch ungünstiger gewesen wäre, verhindert.*
- 9.4** Der RH verwies auf die Vertragslage und empfahl, auf die Übereinstimmung durchgeführter bzw. abgerechneter Leistungen zur Vorgabe der jeweiligen Leistungsposition in den Ausschreibungsunterlagen zu achten.

Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk sowie Knoten Wagram

Knoten Wagram

Verdachtsflächen-
sanierung – Baulos 6

10.1 Dem Bau vorausgehend wurden im Bereich der Ost-Einfahrt St. Pölten die an beiden Seiten des zweigleisigen Altbestandes der Westbahn gelegenen und mit Müll aufgefüllten Bahngräben (Verdachtsflächen) saniert. Die Zusammensetzung des Aushubmaterials der Verdachtsflächen reichte dabei von Bauschutt über Hausmüllkomponenten bis hin zu Teerpappe.

Der geplante Bauablauf sah vor, das verunreinigte Aushubmaterial zu sortieren und zum größten Teil – bei entsprechender Materialqualität – gereinigt wieder einzubauen. Während des Baues führten Einwände des Auftragnehmers gegen die Wiedereinbaufähigkeit des Materials zu einer Änderung des Bauablaufs. Das ursprünglich für den Wiedereinbau vorgesehene Material (rd. 99.500 t) wurde bis zur rechtlichen Qualifikation der Materialqualität zwischengelagert und die Bahngräben mit zugeführtem Material wiederverfüllt.

Die Bewertung des zwischengelagerten Materials als Abfall im Sinne der Deponieverordnung und damit dessen Nichtverwertbarkeit wurde, nach vorheriger Anrufung des Verwaltungsgerichtshofes und des Verfassungsgerichtshofes durch die damalige HL-AG, endgültig vom BMLFUW mit Bescheid festgestellt.

Nach Verhandlungen beauftragte die Gesellschaft den Auftragnehmer mit der Entsorgung des Aushubmaterials auf eine Massenabfalldeponie zu einem gegenüber dem ursprünglichen Einheitspreis von 54,50 EUR je Tonne um 0,70 EUR je Tonne reduzierten Einheitspreis.

Vor der Verfuhr des Materials auf die Deponie veranlasste der Auftragnehmer die Erstellung von Gesamtbeurteilungen durch einen Gutachter. Dieser bewertete rd. 7.500 t als reine Baurestmassen und rd. 92.000 t als zur Ablagerung auf einer „Baurestmassendeponie mit erhöhten polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoff-Werten“ für geeignet. Auf dieser Grundlage entsorgte der Auftragnehmer das Material auf einer Deponie für „Baurestmassen mit erhöhten polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoff-Werten“.

10.2 Der RH beanstandete die Beurteilung des Materials vor der Deponierung durch den Auftragnehmer anstatt – wie im Vertrag vorgesehen – durch die Gesellschaft. Diese begab sich damit der Möglichkeit, zumindest einen Teil des Materials (7.500 t) kostengünstiger (Baurestmassendeponie) zu deponieren.

Knoten Wagram

Der RH stellte weiters fest, dass sich auf Basis der nachträglich vom Auftragnehmer ausgewiesenen Materialqualität („Baurestmassendepotie mit erhöhten polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoff-Werten“) für die restlichen rd. 92.000 t marktübliche Entsorgungskosten von maximal 37,50 EUR je Tonne ergeben hätten. Auf der Grundlage der Gesamtdispositionsmenge von rd. 99.500 t ermittelte der RH ein Einsparungspotenzial von rd. 1,62 Mill. EUR.

Er empfahl der damaligen HL-AG die Prüfung allfälliger Schadenersatzforderungen insbesondere in Bezug auf die Entsorgung der bestehenden rd. 7.500 t Baurestmassen.

- 10.3** *Laut Stellungnahme der Gesellschaft sei die Qualität des Aushubmaterials schon vor der Preisvereinbarung mit dem Auftragnehmer ermittelt worden und ausreichend bekannt, nämlich als nahezu zur Gänze kontaminiert, gewesen. Das Material sei daher als Massenabfall anzusehen gewesen. Laut einer von ihr nachträglich beauftragten gutachterlichen Stellungnahme seien durchschnittliche Preise für Massenabfalldeponien mit rd. 105 EUR und für Baurestmassen mit rd. 32 EUR je Tonne angeführt worden.*

Weiters würde für die rd. 7.500 t Baurestmassen geprüft werden, ob Schadenersatzansprüche gegenüber der örtlichen Bauaufsicht wegen Verletzung der Schutz- und Sorgfaltspflicht geltend gemacht werden sollten.

- 10.4** Der RH verwies neuerlich auf die vom Auftragnehmer vorgelegten Gesamtbeurteilungen und die daraus abzuleitenden Kostenfolgen. Er zeigte weiters – gestützt auf den Sachverstand des BMLFUW – auf, dass für die von der Gesellschaft genannte Deponierungsart (Massenabfall) am bezugshabenden Deponieort keine entsprechenden maschinellen oder technischen Ausrüstungen vorgehalten wurden. Daher habe die materielle Grundlage für eine Anerkennung eines überhöhten Entsorgungspreises gefehlt.

Baulosübergreifende Projektabwicklung

- 11.1** Die damalige HL-AG untersuchte vor Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für den Knoten Wagram die wirtschaftlich günstigste Verwendung der beim Bau anfallenden Erdbaumassen. Eine während der Zuschlagsfrist vom BMVIT angeordnete Verschiebung des Ausbaues der Güterzugumfahrung St. Pölten erforderte eine Adaptierung des Ausschreibungskonzepts.

Aufgrund der Angebotspreise zeigte sich unter anderem, dass eine Verfuhr von Material vom Baulos 2 in das Baulos 3 zu einer Verteuerung des Projekts führen würde.



Knoten Wagram



Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk sowie Knoten Wagram

In der Folge wurde die Verfuhr der Erdbaumassen von den beauftragten Unternehmungen optimiert und somit ohne Deponierung in einer Zwischendeponie vorgenommen. Die Unternehmungen hatten diese Vorgangsweise – sie stellte ein Abgehen von der ursprünglichen Position im Leistungsverzeichnis dar – mit Wissen der damaligen HL-AG vereinbart.

Die Abrechnung hingegen erfolgte dennoch auf Basis der entsprechenden Leistungsverzeichnis-Position und somit unter fiktivem Ansatz einer Zwischendeponierung. Den ausführenden Unternehmungen erwuchs dadurch ein Kostenvorteil.

- 11.2** Der RH verkannte nicht die Schwierigkeiten, die sich für die Projektabwicklung durch Eingriffe des Eigentümers in das Projektgeschehen ergeben. Er bemängelte jedoch, dass die Gesellschaft die angestellten Kostenüberlegungen bei der Vertragsgestaltung im Schlussbrief nicht berücksichtigte.

Durch die mit Wissen der Gesellschaft gegenüber dem Leistungsverzeichnis unterschiedliche Verfuhr der Erdbaumassen trat nach Ansicht des RH eine Änderung der Art der Leistungserbringung ein, weil sich eine Materialübergabe zwischen den Baulosen über eine Zwischendeponie erübrigte (Mehrkosten rd. 105.000 EUR).

Der RH empfahl, die tatsächlich erfolgte Art der Ausführung in der Abrechnung zu berücksichtigen.

- 11.3** *Die Gesellschaft betonte, dass die Disposition der beim Bau anfallenden Erdmassen nicht nur baulosübergreifend, sondern auch projektübergreifend vorgenommen worden sei. Die Verschiebung des Baubeginns der Güterzugumfahrung habe jedoch das Konzept massiv gestört. Die Abrechnung sei mittlerweile entsprechend berichtigt worden.*

Oberbau

- 12.1** Bei den Oberbauarbeiten der beiden Bauvorhaben überprüfte der RH einzelne Sachverhalte in den Bereichen Bauabwicklung und Bauabrechnung:

(1) Beim Bauvorhaben Umfahrung Melk wurde für die Lieferung und den Einbau des Oberbauschotters nachträglich aufgrund einer mit dem Auftragnehmer geschlossenen Abrechnungsvereinbarung auf das Wiegen des gelieferten Materials verzichtet. Dies führte zu einem Preisnachlass.

Oberbau

(2) Die von einer staatlich akkreditierten Prüfstelle kontrollierte Qualität des eingebauten Oberbauschotters beim Bauvorhaben Knoten Wagram wies punktuell Mängel auf.

(3) Bei der Ermittlung der abzurechnenden Oberbauschottermenge anhand von Querprofilen wurde die auf die Schwellen im Schotterbett entfallende Fläche nicht abgezogen.

12.2 Der RH stellte dazu fest:

(1) Beim Abschluss der Abrechnungsvereinbarung wäre durch die Gesellschaft ein um rd. 5.200 EUR höherer Nachlass zu erzielen gewesen, weil der Auftragnehmer einen höheren Kostenvorteil hatte.

(2) Die Gesellschaft reagierte nicht auf die Qualitätsmängel beim Oberbauschotter, die eine Reduktion des Preises oder einen Austausch des Materials erlaubt hätten.

(3) Durch den Nichtabzug des Volumens der Schwellen wurde eine überhöhte Menge von rd. 2.100 m³ Oberbauschotter bzw. rd. 71.400 EUR zuviel abgerechnet. Der RH empfahl eine Berichtigung der diesbezüglichen Abrechnung.

12.3 *(1) Laut Mitteilung der Gesellschaft habe sie die Höhe des Nachlasses aufgrund einer telefonisch erteilten Preisauskunft der ÖBB als angemessen betrachtet.*

(2) Eine bauvertragsgemäße Berichtigung der aufgezeigten Qualitätsmängel und eine dem Bauvertrag entsprechende Vorgangsweise sei in Aussicht genommen.

(3) Der Abzug des Volumens der Schwellen bei der Berechnung der Schottermenge sei bereits in den letzten Teilrechnungen vorgenommen worden. Mittlerweile sei für Folgebauvorhaben eine eindeutige Abrechnungsregelung getroffen worden.

12.4 Der RH entgegnete, dass ihm zur Frage der Bewertung des Nachlasses eine schriftliche Stellungnahme der ÖBB Rail Cargo Aktiengesellschaft vorliegt. Aus dieser geht hervor, dass für den untersuchten Zeitraum höhere Abgaben für die Mengenermittlung verrechnet wurden; somit ist dem Auftragnehmer durch den Wegfall der Mengenermittlung ein größerer Kostenvorteil erwachsen.

Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk sowie Knoten Wagram

Sonstige Feststellungen

13 Sonstige Feststellungen des RH betrafen:

– beim Bauvorhaben Melk

(1) den mangelhaften Informationsgehalt der Kalkulationsblätter (K7-Blätter);

(2) unzweckmäßige Terminvorgaben für den Wachbergtunnel;

(3) das Abgehen von den Vorgaben der Ausschreibung im Zusammenhang mit dem Deckungsrücklass und der nachträglichen Einbindung von Subunternehmern.

– beim Bauvorhaben Knoten Wagram

(4) die Abweichung der Leistungsbeschreibung „Bahnbaubau“ von der für die Deponierung maßgebenden Deponieverordnung;

(5) den von der tatsächlichen Art der Leistungserbringung abweichenden Abrechnungsmodus im Bereich der Entwässerungen;

(6) den mangelhaften Informationsgehalt der Abrechnungsunterlagen;

(7) die fehlende Zeitnähe der Endvermessung und der damit zusammenhängenden Ausführungskontrolle.

Der RH bewertete das Einsparungspotenzial für sämtliche „sonstige Feststellungen“ mit rd. 0,19 Mill. EUR.

Die damalige HL-AG berichtete hierzu von den in der Zwischenzeit getroffenen Maßnahmen.

Zusammenfassende Beurteilung

14 Der damaligen HL-AG ist es gelungen, die beiden Bauvorhaben Umfahrung Melk sowie Knoten Wagram im Wesentlichen innerhalb des geplanten Zeit- und Kostenrahmens zu realisieren.

Obwohl die Gesellschaft sehr gute organisatorische Voraussetzungen geschaffen hatte, traten punktuell Mängel bzw. Schwachstellen bei der Planung, Vergabe, Bauabwicklung und Bauabrechnung auf. Den daraus resultierenden finanziellen Nachteilen in einer Höhe von insgesamt rd. 2,65 Mill. EUR kann teilweise – im Falle offener Abrechnungen – noch entgegengewirkt werden.

**Schluss-
bemerkungen****15 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:****Unerledigte Anregungen**

(1) Die Gesellschaft sollte sich bei der Einlösung von Liegenschaften verstärkt am Verkehrswert orientieren und damit eine ausgewogene und transparente Vorgangsweise anstreben.

(2) Bei der Ausschreibung von Tunnelbauvorhaben sollte von Pauschalierungen Abstand genommen werden.

(3) Auf die Übereinstimmung durchgeführter bzw. abgerechneter Leistungen zur Vorgabe der jeweiligen Leistungsposition in den Ausschreibungsunterlagen (zutreffende Einstufung in Vortriebsklassen) wäre zu achten.

In Verwirklichung begriffene Anregung

(4) Im Zusammenhang mit der Deponierung bzw. der diesbezüglichen Entgeltfestsetzung insbesondere in Bezug auf die Entsorgung der bestehenden rd. 7.500 t Baurestmassen sollten allfällige Schadenersatzforderungen geprüft werden.

Die Gesellschaft stellte eine diesbezügliche Prüfung in Aussicht.

Verwirklichte Empfehlungen

(5) Im Zusammenhang mit dem unrichtigen Ansatz in den Bauverträgen (Nichtabzug des Volumens der Schwellen bei Ermittlung des benötigten Oberbauschottervolumens) wäre die Abrechnung zu berichtigen.

Laut Mitteilung der Gesellschaft wäre der Abzug des Volumens der Schwellen bei der Berechnung der Schottermenge bereits in den letzten Teilrechnungen vorgenommen worden.

(6) Hinsichtlich der Verfuhr der Erdbaumassen im Baulos 3 wäre die tatsächlich erfolgte Art der Ausführung in der Abrechnung zu berücksichtigen.

Laut Stellungnahme der Gesellschaft habe sie die Abrechnung bereits entsprechend berichtet.



Schlussbemerkungen

**Westbahn – Bauvorhaben Umfahrung Melk
sowie Knoten Wagram**

(7) Die Koordination von Erschließungs- und Baumaßnahmen sollte künftig im Zuge der Bauvorbereitung terminlich und inhaltlich optimiert und die geplanten Maßnahmen in den Bauverträgen und bei der Bauabwicklung konsequent umgesetzt werden.

Laut Stellungnahme der Gesellschaft werde die Empfehlung des RH bei neuen Projekten bereits umgesetzt.

(8) Bei Erleichterungen, die dem Auftragnehmer bei der Leistungserbringung gewährt werden (z.B. das Abgehen von zeitlichen Beschränkungen für Sprengarbeiten), wäre auf eine entsprechende Abgeltung des dadurch für den Auftragnehmer entstandenen Vorteils zu achten.

Laut Mitteilung der Gesellschaft sei der Grundsatz einer entsprechenden Vorteilsabgeltung im Qualitätsmanagement aufgenommen worden.



Eisenbahnprojekt Semmering–Basistunnel; Ausbau der Bestandsstrecke Semmering

Der überwiegende Teil der bisher für das Bauvorhaben Semmering–Basistunnel erbrachten Vorleistungen (rd. 93,25 Mill. EUR) verliert mit dem Ministerratsbeschluss vom 30. März 2005 für eine Neutrassierung dieses Tunnels seinen direkten Nutzen.

Für das dem Grunde nach notwendige und zweckmäßige Projekt „Bestandssanierung Semmering“ (vorgesehenes Investitionsvolumen rd. 205 Mill. EUR) eröffnet dieser Beschluss eine zeitliche Begrenzung für die Nutzung der Bestandsstrecke unter Vollbetrieb bis etwa zum Jahr 2020. Das damit verbundene Einsparungspotenzial liegt bei mindestens 25 Mill. EUR (laut Stellungnahme der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft) bzw. bei bis zu 44 Mill. EUR (laut RH).

Bei einem längeren als dem derzeit geplanten Vollbetrieb auf der Bestandsstrecke wären aufgrund des sich verschlechternden Bauzustandes der Bestandsstrecke und dem Anpassungsbedarf an höhere Sicherheitsstandards weitere Sanierungsmaßnahmen von rd. 83 Mill. EUR erforderlich.

Kurzfassung

Bei Verlust der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den bereits teilweise vorgetriebenen Sondierstollen könnte eine Verpflichtung zum Rückbau entstehen, bevor eine Einbeziehung der bereits getätigten Investitionsmaßnahmen in ein neues Projekt ermöglicht wurde.

Sämtliche von der Eisenbahn–Hochleistungsstrecken–Aktiengesellschaft (HL–AG) erhobenen Rechtsmittel an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts führten zur Aufhebung der von der Niederösterreichischen Landesregierung erlassenen naturschutzrechtlichen Bescheide. Ein diesbezüglich vom BMVIT beauftragtes Gutachten ergab, dass „die niederösterreichischen Behörden in fortgesetzter Rechtsbeugung Erkenntnisse von Höchstgerichten missachtet hätten“.

Kurzfassung

Bei Vereinbarungen der HL-AG mit den Anrainergemeinden (Mürz-zuschlag, Semmering, Reichenau an der Rax und Payerbach) über finanzielle Beteiligungen zur Realisierung von Ersatzwasserversorgungen fehlten Ausstiegsklauseln für den Fall des Unterbleibens von Bautätigkeiten.

Mit dem auf politischer Ebene hergestellten Einvernehmen über eine Neutrassierung des Semmering-Basistunnels bis in den Raum Langenwang wurde ein bereits vor rd. 20 Jahren verworfenes Konzept aufgegriffen. Aufgrund der Abweichungen vom Ursprungsprojekt ist davon auszugehen, dass die für den Sondierstollen getätigten Aufwendungen zum Großteil als verlorener Aufwand einzustufen sein werden.

Die für die Bestandssanierung Semmering auf der Basis von Gutachten prognostizierten Kosten von 58,74 Mill. EUR reduzieren sich unter Berücksichtigung der Kostenansätze aus bereits fertig gestellten Sanierungsprojekten um rd. 6,47 Mill. EUR.

Das von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) vorgelegte abschnittsweise Sanierungskonzept enthielt – abweichend von den Gutachten – 34 überwiegend kleinere Brückenobjekte nicht; dadurch wurden erwartbare Sanierungskosten von rd. 9,51 Mill. EUR nicht ausgewiesen.

Aufgrund der speziellen Anlagenverhältnisse ergeben sich für den abzuwickelnden Personen- und Güterverkehr annähernd gleiche Fahrgeschwindigkeiten. Dadurch sind auch bei einer baustellenbedingten eingleisigen Betriebsführung in den Abschnitten zwischen Payerbach-Reichenau und Eichberg, zwischen Eichberg und Klamm-Schottwien sowie zwischen Semmering und Spital am Semmering noch Kapazitätsreserven vorhanden.

Die Umsetzung zusätzlicher Überleitstellen und die Auflösung der Mittelgleiskonfiguration wären zu überdenken.

Die Erneuerung bzw. Erweiterung der seit über 40 Jahren in Betrieb stehenden Signal- und Systemtechnik im Bahnhof Mürzzuschlag sowie die Erneuerung einzelner Gleise und Weichenverbindungen ist technisch notwendig. Aufgrund des Beschlusses des Ministerrates vom 30. März 2005 ist mit der Projektentwicklung und der Projektplanung für einen Semmering-Basistunnel zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang zu beginnen.

Aus heutiger Sicht verliert nach der Fertigstellung dieses Tunnels (in voraussichtlich 15 Jahren) der Bahnhof Mürzzuschlag seine derzeitige betriebliche Funktion und Bedeutung.

Die anlagenbedingten hohen Erhaltungskosten der Semmering-Bestandsstrecke können durch Sanierungsmaßnahmen nur in geringem Ausmaß reduziert werden. Durch die Modernisierung der Signal- und Systemtechnik könnten Einsparungen der jährlichen Erhaltungskosten erzielt werden.

Kenndaten der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft

Rechtsgrundlagen	Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989 i.d.F. BGBl. I Nr. 138/2003 Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992 i.d.F. BGBl. I Nr. 106/2004 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung, BGBl. II Nr. 384/1999 i.d.F. BGBl. II Nr. 444/1999 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957 i.d.F. BGBl. Nr. 452/1992	
Unternehmensgegenstand	Bereitstellung, Betrieb und Sicherstellung einer bedarfsgerechten und sicheren Schieneninfrastruktur	
Grundkapital	100,07 Mill. EUR	
Eigentümer	Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft	
Personal	2005	
	Anzahl	
Vorstandsmitglieder	2	
Mitarbeiter	rd. 18.750*	

* Quelle: ÖBB-Website

Kenndaten der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

Rechtsgrundlagen	Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989 i.d.F. BGBl. I Nr. 138/2003 Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992 i.d.F. BGBl. I Nr. 106/2004 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung, BGBl. II Nr. 384/1999 i.d.F. BGBl. II Nr. 444/1999 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957 i.d.F. BGBl. Nr. 452/1992
Unternehmensgegenstand	Planung, Bau, Finanzierung und Anlagenmanagement der Eisenbahninfrastruktur
Grundkapital	500 Mill. EUR
Eigentümer	Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft
Personal	2005
	Anzahl
Vorstandsmitglieder	3
Mitarbeiter	rd. 3.000*

* Quelle: ÖBB-Website

Chronologie

- 1989 Die Südbahnstrecke zwischen Wien und Spielfeld wird zur Hochleistungsstrecke erklärt. Der HL-AG wird die Planung und der Bau des Semmering-Basistunnels übertragen.
- 1990 Eisenbahnrechtliche Genehmigung zur Vornahme von Vorarbeiten
- 1991 Trassenverordnung für den Streckenabschnitt Gloggnitz-Mürzzuschlag (Semmering-Basistunnel)
Vertrag zwischen Bund (Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher) und Land Niederösterreich (Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl.-Ing. Dr. Erwin Pröll) über die Aufrechterhaltung bestimmter Personenverkehre auf der Bergstrecke.
- 1992 Bewilligung der Vorarbeiten einschließlich Sondierstollen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Mag. Viktor Klima, verfügt eine befristete Unterbrechung der Vorarbeiten bis zum Abschluss von weiteren Untersuchungen.
- 1993 Eisenbahnrechtliche Genehmigung zur Vornahme von Vorarbeiten (einschließlich Sondierstollen)
Der Baustopp wird aufgehoben.
- 1994 Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den Semmering-Basistunnel durch das BMV.
Baubeginn am Sondierstollen
Die HL-AG sucht bei der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen um naturschutzrechtliche Genehmigung an.

- 1998** Die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen lehnt mit Bescheid den Antrag der HL-AG auf naturschutzrechtliche Genehmigung ab.
Der Niederösterreichische Landtag beschließt eine Novelle des Niederösterreichischen Naturschutzgesetzes.
Nach Berufung der HL-AG gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen erlässt die Niederösterreichische Landesregierung einen ablehnenden Naturschutzbescheid. Die HL-AG erhebt beim Verfassungsgerichtshof Beschwerde gegen diesen Bescheid.
Einstellung der Vortriebsarbeiten am Sondierstollen ca. bei der niederösterreichischen Landesgrenze.
Sonderbericht des RH über das Eisenbahnprojekt Semmering-Basistunnel (Reihe Bund 1998/4).
Das UNESCO-Welterbe-Komitee erklärt am 2. Dezember 1998 die Semmeringbahn als weltweit erste Bahnstrecke zum Weltkulturerbe.
- 1999** Der Verfassungsgerichtshof hebt § 2 des novellierten Niederösterreichischen Naturschutzgesetzes auf. Er setzt dessen ursprüngliche Fassung wieder in Kraft und hebt den Berufungsbescheid der Niederösterreichischen Landesregierung auf.
Die Niederösterreichische Landesregierung weist mit Bescheid die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen an, ein neues Ermittlungsverfahren durchzuführen.
Die HL-AG bekämpft diesen Bescheid beim Verwaltungsgerichtshof.
- 2000** Der Verwaltungsgerichtshof hebt diesen Bescheid auf.
Der Niederösterreichische Landtag beschließt das Naturschutzgesetz 2000.
- 2001** Die Niederösterreichische Landesregierung weist die Berufung der HL-AG gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen aus dem Jahr 1998 ab.
Die HL-AG bekämpft diesen Bescheid beim Verwaltungsgerichtshof.
- 2002** Die Bundesregierung legt den Generalverkehrsplan vor. Die Fertigstellung des Semmering-Basistunnels wird für 2011 angenommen.
- 2003** Übertragung der Durchführung der Bestandssanierung Gloggnitz-Mürzzuschlag (1. Phase) an die ÖBB (11. Übertragungs-VO des BMVIT).
- 2004** Der Verwaltungsgerichtshof hebt den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung wegen Rechtswidrigkeit auf.
Öffentliche Bekanntmachung des Antrages der HL-AG um Verlängerung der eisenbahnrechtlichen Bauausführungsfrist.
Nach Säumnisbeschwerde der HL-AG beim Verwaltungsgerichtshof muss die Niederösterreichische Landesregierung binnen eines Jahres einen neuen Bescheid erlassen.
- 2005** Die ÖBB und die HL-AG werden in einen neuen Konzern, bestehend aus der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft sowie aus weiteren Betriebsgesellschaften, umstrukturiert.
- März 2005** Ministerratsbeschluss „Semmering-Basistunnel neu“.
Beschluss der Hauptversammlung der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft.
Beschluss der außerordentlichen Gesellschafterversammlung der ÖBB als Rechtsvorgängerin der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft.
Schriftsätze der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft betreffend Rückziehung der Säumnisbeschwerde und des Antrages um naturschutzrechtliche Genehmigung des Projekts Semmering-Basistunnel.
- April 2005** Entschließung des Nationalrates betreffend Sicherstellung der Realisierung des Semmering-Basistunnels.

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte von Jänner bis Mai 2005 die Gebarungen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Aktiengesellschaft (HL-AG) bzw. als deren Rechtsnachfolgerinnen die Gebarungen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft und der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft. Die Prüfung erfolgte jeweils im Zusammenhang mit den Planungen und Investitionen für den Ausbau der Südbahn im Streckenabschnitt Gloggnitz-Mürzzuschlag.

Zu dem im Juni 2005 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft und das BMVIT im August 2005 Stellung. Der RH hielt eine Gegenäußerung für nicht erforderlich.

Die im Bericht angeführten Beträge enthalten keine Umsatzsteuer.

Projektbeschreibung

- 2 Das Bauvorhaben Semmering-Basistunnel wurde im Jahr 1994 eisenbahnrechtlich genehmigt. Es besteht aus dem Schafkogeltunnel (Länge 1.739 m), der in offener Bauweise errichteten Tunnelstrecke Pettenbach-Küb (Länge 1.139 m) sowie dem Tunnelabschnitt von Küb bis Mürzzuschlag (Länge 19.220 m).

Die Semmering-Bestandsstrecke verläuft vom Bahnhof Gloggnitz über die Bahnhöfe Payerbach-Reichenau, Eichberg, Klamm-Schottwien, Breitenstein, Semmering und Spital am Semmering zum Bahnhof Mürzzuschlag. Die Länge der erstmals 1854 dem Verkehr übergebenen durchwegs zweigleisigen Bestandsstrecke beträgt rd. 42 km. Sie überwindet bei einer maximalen Steigung von 28 ‰* und sehr engen Kurvenradien von unter 180 m einen Höhenunterschied von rd. 457 m. Der Scheitelpunkt liegt auf rd. 895 m Seehöhe.

* 28 m auf 1.000 m

Von 2000 bis 2003 erarbeiteten die ÖBB das Projekt „Bestandssanierung Semmering“. Dieses modular aufgebaute Projekt, dessen Kosten von den ÖBB auf rd. 205 Mill. EUR geschätzt wurden, sah folgende, bis 2015 durchzuführende Maßnahmen vor:



Projektbeschreibung



Semmering-Basistunnel

Nullvariante	Die Nullvariante beinhaltet Reinvestitionen an Gleisen, Tunneln, Mauern, Brücken, die Erneuerung der Stellwerke Payerbach-Reichenau, Eichberg, Breitenstein, Semmering, Spital am Semmering und Mürzzuschlag, die Verstärkung der Oberleitung auf der Süd-Rampe, den Neubau eines Unterwerkes* in Mürzzuschlag sowie Umbauten in den Bahnhöfen. * Bauwerk zur Einspeisung der elektrischen Energie vom überregionalen Stromnetz in die Oberleitung der Bahn
Modul 1	Das Modul 1 beinhaltet zusätzliche Maßnahmen zur Nullvariante. Diese sollen die Betriebsabwicklung während der durchzuführenden Baumaßnahmen und darüber hinaus auch künftig erforderliche Erhaltungsarbeiten erleichtern.
Modul 2	Das Modul 2 enthält Maßnahmen zur Erweiterung der Anlagen und zur Verbesserung der betrieblichen Abläufe in den Bahnhöfen Breitenstein, Spital am Semmering und Mürzzuschlag.

Projektorganisation 3

Finanzierung	Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (SCHIG)
Bauherr	HL-AG, nunmehr ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft
Projektleitung	Die HL-AG bzw. die ÖBB übernahmen die Koordination der Bauabwicklung der einzelnen Bauaufträge in jeder Phase direkt vor Ort.
Planung	Zivilingenieurbüros erarbeiteten die Planungsunterlagen bis hin zur Erstellung der Leistungsverzeichnisse in Abstimmung mit dem Bauherrn.
Örtliche Bauaufsicht	Die örtliche Bauaufsicht wurde für den Sondierstollen von Ziviltechnikern und für den Semmering-Übergang von den Fachdiensten der ÖBB wahrgenommen.

Projekt Semmering-Basistunnel

Verfahrensablauf bis zum Ministerratsbeschluss 2005	4.1 Die HL-AG wurde 1989 bzw. 1990 vom damaligen BMV mit der Errichtung eines Semmering-Basistunnels einschließlich eines Sondierstollens beauftragt. Im November 1994 erging der Bescheid des BMV über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, die abfallwirtschaftliche Genehmigung, die forstrechtliche Rodungsgenehmigung und die wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung des Streckenabschnittes Gloggnitz-Mürzzuschlag. Dieser Bescheid sah eine Bauausführungsfrist von zehn Jahren ab Bescheiderlassung vor.
---	---

Projekt Semmering-Basistunnel

Obwohl die HL-AG der Auffassung war, dass das gegenständliche Projekt keiner naturschutzrechtlichen Bewilligung oder Anzeigepflicht unterliege, beantragte sie im Jahr 1994 bei der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen die naturschutzrechtliche Bewilligung.

Die Rechtsfrage, ob für Eisenbahnanlagen neben dem eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren zusätzlich ein eigenes landesbehördliches Naturschutzverfahren erforderlich ist, wurde in der Vergangenheit bereits öfters unterschiedlich behandelt. Dies verursachte beim Semmering-Basistunnel eine Rechtsunsicherheit, die den Fortgang des Projektes behinderte. Der RH zeigte dies bereits anlässlich einer Sonderprüfung im Jahr 1997 kritisch auf (Reihe Bund 1998/4).

Sowohl die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen als auch die Niederösterreichische Landesregierung erließen in der Folge negative Bescheide. Sämtliche von der HL-AG erhobenen Rechtsmittel an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts führten zur Aufhebung der von der Niederösterreichischen Landesregierung erlassenen naturschutzrechtlichen Bescheide. Ein diesbezüglich vom BMVIT beauftragtes Gutachten ergab, dass „die niederösterreichischen Behörden in fortgesetzter Rechtsbeugung Erkenntnisse von Höchstgerichten missachtet hätten“.

Der detaillierte Verfahrensablauf kann der diesem Bericht vorangestellten Chronologie entnommen werden.

Vor Ablauf der Bauausführungsfrist stellte die HL-AG fristgerecht einen Verlängerungsantrag für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung an das BMVIT. Eine Entscheidung hierüber liegt noch nicht vor.

4.2 Der RH stellte fest, dass auch der teilweise vorgetriebene Sondierstollen vom eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid umfasst wurde. Bei Verlust dieser Genehmigung könnte eine Verpflichtung zum Rückbau entstehen, bevor eine Einbeziehung der bereits getätigten Investitionsmaßnahmen in ein neues Projekt ermöglicht wurde.

4.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei man sich der Problematik der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des Sondierstollens bewusst. An einer rechtlich zulässigen Lösung dieser Angelegenheit werde gearbeitet.*



Projekt Semmering–Basistunnel



Semmering–Basistunnel

Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft führte dazu aus, dass die Bundesregierung im Jahr 2000 die Möglichkeit gehabt hätte, gegen das NÖ Naturschutzgesetz 2000 Einspruch zu erheben. Der notwendige einstimmige Beschluss wäre durch das Veto eines Bundesministers verhindert worden. Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft schloss nicht aus, dass durch einen Einspruch gegen das neue Naturschutzgesetz das Projekt einen anderen, günstigeren Verlauf genommen hätte.

Beschluss des
Ministerrates vom
30. März 2005

- 5.1** Mit Beschluss des Ministerrates vom 30. März 2005 wurde die weitere Vorgangsweise beim Semmering–Basistunnel festgelegt. Weiters wurde durch Beschlüsse der Hauptversammlung der Österreichischen Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft und der Gesellschafterversammlung der ÖBB – als Rechtsvorgängerin der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft – Letztere beauftragt, das Naturschutzverfahren für das bisherige Semmering–Basistunnelprojekt nicht weiter zu verfolgen.

Ferner sollte sie mit der Projektentwicklung bzw. Projektplanung für einen neuen Semmering–Basistunnel zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang beginnen.

- 5.2** Der RH empfahl der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, sich bei der Neuplanung eines Semmering–Basistunnels primär von technisch–wirtschaftlichen Aspekten leiten zu lassen. Weiters wären die Nachnutzungsmöglichkeiten des vorhandenen Sondierstollens einer kritischen Kosten–Nutzen–Analyse zu unterziehen.
- 5.3** *Das BMVIT teilte mit, dass dem Ministerratsbeschluss folgend eine maximale Nachnutzung unter Beachtung eines möglichst positiven Kosten–Nutzen–Verhältnisses angestrebt werde.*

Ersatzwasser-
versorgung

- 6.1** Um eine Gefährdung der Wasserversorgung der Anrainergemeinden zu vermeiden, schloss die HL–AG mit den Gemeinden Müzzzuschlag, Semmering, Reichenau an der Rax und Payerbach privatrechtliche Vereinbarungen über die Bereitstellung von Ersatzwasserversorgungsanlagen bzw. über finanzielle Beteiligungen an derartigen Anlagen ab. Seit 1994 wendete die HL–AG für diese Maßnahmen bisher insgesamt rd. 5,92 Mill. EUR auf.

Projekt Semmering–Basistunnel

6.2 Der RH kritisierte, dass die Realisierung von Ersatzwasserversorgungen in einzelnen Gemeinden zeitlich enger mit dem Baubeginn in den jeweils betroffenen Abschnitten zu verknüpfen gewesen wäre. Weiters bemängelte er das Fehlen von Ausstiegsklauseln in den Vereinbarungen über die finanziellen Beteiligungen für den Fall des Unterbleibens von Bautätigkeiten.

6.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft seien den Gemeinden ursprünglich anders lautende Vereinbarungen unterbreitet worden. Eine Einigung auf der Basis von Ausstiegsklauseln sei jedoch nicht zu erzielen gewesen.*

**Gesamtkosten und
Kostenfaktoren**

7.1 Mit den Vortriebsarbeiten für den Sondierstollen wurde 1994 von der steirischen Seite des Semmerings aus begonnen. Nach einem Wassereinbruch wurden die Vortriebsarbeiten im Dezember 1998 nach rd. 4.300 m an der Landesgrenze eingestellt. Seither fallen jährlich Wasserhaltungskosten von rd. 0,22 Mill. EUR an.

Bis 31. Dezember 2004 flossen insgesamt rd. 93,25 Mill. EUR in das Projekt Semmering–Basistunnel. Den Hauptteil bildete dabei die Errichtung der baulichen Anlagen (insbesondere des Sondierstollens) mit rd. 44,24 Mill. EUR. Weitere Kosten entstanden durch Planungen (Entwurfs- und Ausschreibungsplanungen), den Erwerb von Grundstücken und Rechten, Ersatzmaßnahmen für die Wasserversorgung, für die Wasserhaltung sowie für die gerichtlichen und behördlichen Verfahren.

7.2 Der RH verwies darauf, dass mit der nunmehr vorgesehenen Verbindung zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang ein bereits vor rd. 20 Jahren verworfenes Konzept aufgegriffen wurde. Aufgrund der Abweichungen vom Ursprungsprojekt ist davon auszugehen, dass die für den Sondierstollen getätigten Aufwendungen für die Errichtung und die Wasserhaltung zum Großteil als verlorener Aufwand einzustufen sein werden.

Bestandsstrecke Semmering

Baumaßnahmen
an Viadukten und
Brücken

- 8.1** Der Bauzustand der Viadukte und Brücken der Bestandsstrecke wurde von 1997 bis 2000 im Rahmen der Vorarbeiten für das Projekt „Bestands-sanierung Semmering“ im Auftrag der ÖBB bzw. des BMVIT von Zivil-technikern in mehreren Gutachten bewertet. Demnach betragen die Kosten der sich über einen Zeitraum von mehr als zehn Jahren erstreckenden Sanierung dieser Objekte rd. 58,74 Mill. EUR.

Abweichend von den Ergebnissen der Gutachter legten die ÖBB intern aufgrund eigener Inspektionsergebnisse ein Sanierungsprogramm für Brücken und Viadukte von rd. 45,71 Mill. EUR fest. Dieses ging von einer abschnittswisen Sanierung der Bergstrecke aus, wobei im Abschnitt liegende Brückenobjekte mitsaniert würden.

- 8.2** Der RH zeigte auf, dass sich unter Berücksichtigung der Kostenansätze aus bereits fertig gestellten Sanierungsprojekten die prognostizierten Sanierungskosten gegenüber den Gutachten um rd. 6,47 Mill. EUR reduzieren.

Er beanstandete, dass die ÖBB – abweichend von den Gutachtern – in dem nunmehr vorgelegten abschnittswisen Sanierungskonzept 34 überwiegend kleinere Brückenobjekte nicht aufgenommen und dadurch erwartbare Sanierungskosten von rd. 9,51 Mill. EUR nicht ausgewiesen hatten.

Nach Rücksprache mit dem Bundesdenkmalamt wies der RH auf die Möglichkeiten der Kostensenkung bei der Sanierung von Brüstungsmauern durch die Verwendung von strukturierten Fertigteilelementen hin. Er bezifferte für die bei den Viadukten noch auszuführenden Längen das daraus resultierende Einsparungspotenzial mit rd. 3,77 Mill. EUR.

- 8.3** *Laut Mitteilung des BMVIT werde es im Rahmen seiner Möglichkeiten auf die Realisierung der Einsparungspotenziale bei der Sanierung der Bestandsstrecke achten.*

Die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft berichtete, dass die Vorschläge des RH hinsichtlich der Einsparungspotenziale grundsätzlich in die weitere Planung übernommen würden.

Bestandsstrecke Semmering

Zusätzliche Überleitstellen

- 9.1** Für die ÖBB war bei der Erstellung des Projekts „Bestandssanierung Semmering“ neben der durchzuführenden Erneuerung der bestehenden Anlagen auch die gleichzeitige Erweiterung ausschlaggebend, um künftige Zugverkehre auf diesem Südbahn-Abschnitt aufnehmen zu können. Die ÖBB führten deshalb zahlreiche eisenbahn-betriebswissenschaftliche Untersuchungen zur Anlagenerweiterung durch.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse wurden neben den neu zu errichtenden Blockverdichtungen für die Signal- und Systemtechnik fünf Überleitstellen* eingeplant, deren Kosten auf rd. 20,10 Mill. EUR geschätzt wurden.

* Weichenverbindungen zwischen zwei Gleisen auf der freien Strecke zwischen zwei Bahnhöfen, um für Züge das Wechseln der Gleise zu ermöglichen.

- 9.2** Aufgrund der speziellen Anlagenverhältnisse ergeben sich sowohl für den abzuwickelnden Personen- als auch für den Güterverkehr annähernd gleiche Fahrgeschwindigkeiten. Dadurch sind nach Ansicht des RH auch bei einer baustellenbedingt eingleisigen Betriebsführung in den Abschnitten zwischen Payerbach-Reichenau und Eichberg, zwischen Eichberg und Klamm-Schottwien sowie zwischen Semmering und Spital am Semmering noch Kapazitätsreserven vorhanden.

Der RH empfahl daher, die Umsetzung von drei Überleitstellen in diesen Abschnitten auf der Grundlage der zu erwartenden Zugzahlen zu überdenken. Die dadurch erzielbaren Einsparungen bezifferte der RH mit rd. 12,55 Mill. EUR.

- 9.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft seien aufgrund des Mischverkehrs (unterschiedliche Zugtypen, Fahrzeiten, planmäßige Halte) die vom RH festgestellten Kapazitätsreserven nicht vollständig umsetzbar. Ungeachtet dessen werde die Empfehlung des RH, vor dem Beginn der Arbeiten die betriebliche Notwendigkeit für die Überleitstellen auf Grundlage der zu diesem Zeitpunkt zu erwartenden Zugzahlen zu untersuchen, von der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft aufgegriffen.*



Bestandsstrecke Semmering



Semmering-Basistunnel

Bahnhöfe Breitenstein und Spital am Semmering

- 10.1** Die Bahnhöfe Breitenstein und Spital am Semmering bestehen zur Zeit aus zwei durchgehenden Hauptgleisen und einem Mittelgleis. Das Projekt „Bestandssanierung Semmering“ sah die Auflösung der Mittelgleiskonfiguration vor. Weiters sollten jeweils ein Bahnhof mit zwei durchgehenden Hauptgleisen und einem Überholgleis sowie an den Bahnhofsköpfen Weichenverbindungen errichtet werden.

Die ÖBB schätzten die Kosten für den Gesamtumbau der Bahnhöfe Breitenstein und Spital am Semmering auf insgesamt rd. 18,39 Mill. EUR.

- 10.2** Der RH wies darauf hin, dass sich die Kosten für die Auflösung der Mittelgleiskonfiguration sowie den Einbau von Weichenverbindungen auf rd. 6,85 Mill. EUR belaufen würden. Er empfahl daher, diese Maßnahmen für die Bahnhöfe Breitenstein und Spital am Semmering – insbesondere im Hinblick auf die voraussichtlich geringere Nutzung nach Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels – zu überdenken.

Ferner sollten etappenweise – jeweils vor Durchführung der Umbaumaßnahmen – deren voraussichtliche Nutzungsdauer für den Vollbetrieb bis zur Inbetriebnahme des Basistunnels sowie deren Wirtschaftlichkeit überprüft werden.

- 10.3** *Die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft wies in ihrer Stellungnahme auf die notwendige doppelte Weichenverbindung für das Wechseln der Gleise am Nordkopf des Bahnhofes Spital am Semmering hin.*

Bahnhof
Mürzzuschlag

- 11.1** Die geplanten Maßnahmen des Projekts „Bestandssanierung Semmering“ erfordern einen in Gleislage, Aufbau und Anzahl der Gleise komplett neu zu errichtenden bzw. zu erweiternden Bahnhof Mürzzuschlag.

Die von den ÖBB geschätzten Kosten für die technischen Einrichtungen (z.B. Gleise, Oberleitung, Signal- und Systemtechnik, Fernmelde-technik), für den Neubau der Bahnsteige und der Aufzüge sowie für die Adaptierung von Brücken und des Bahnhofsvorplatzes betrugen rd. 50,25 Mill. EUR; das sind rd. 25 % der Kosten der gesamten Bestandssanierung.

Bestandsstrecke Semmering

- 11.2** Der RH erachtete es als technisch notwendig, die seit über 40 Jahren in Betrieb stehende Signal- und Systemtechnik zu erneuern bzw. zu erweitern und einzelne Gleise sowie Weichenverbindungen zu erneuern. Er gab jedoch zu bedenken, dass aufgrund des Beschlusses des Ministerrates vom 30. März 2005 mit der Projektentwicklung und der Projektplanung für einen Semmering-Basistunnel zwischen Gloggnitz und dem Raum Langenwang zu beginnen ist.

Damit verliert der Bahnhof Mürzzuschlag aus heutiger Sicht nach der Fertigstellung dieses Tunnels (in voraussichtlich 15 Jahren) seine derzeitige betriebliche Funktion und Bedeutung.

Der RH empfahl daher, die technische und betriebliche Notwendigkeit der darüber hinausgehenden Maßnahmen des Bahnhofumbaus Mürzzuschlag, deren Kosten sich auf rd. 23,50 Mill. EUR belaufen werden, im Hinblick auf ein mögliches Nutzungskonzept für die Bestandsstrecke nach der Inbetriebnahme eines Basistunnels zu prüfen.

- 11.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft werde sie den Empfehlungen des RH nachkommen. Allerdings würden punktuell dringend notwendige Erneuerungen der Gleise und Weichen im Bestand sowie einzelne Infrastrukturmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des sicheren Bahnbetriebes erforderlich sein.*

**Laufende
Erhaltungskosten**

- 12.1** Die verbuchten Kosten für die laufende Wartung, Inspektionen, Entstörungen für die Bereiche Energie, Fahrweg sowie Signal- und Systemtechnik betrugen von 2001 bis 2004 durchschnittlich rd. 4,96 Mill. EUR pro Jahr. Bezogen auf einen Gleiskilometer waren diese jährlichen Erhaltungskosten im Vergleich zu den übrigen Bergstrecken der ÖBB am höchsten.
- 12.2** Nach Ansicht des RH können die anlagenbedingten hohen Erhaltungskosten durch Sanierungsmaßnahmen an der Bestandsstrecke nur in geringem Ausmaß reduziert werden, weil beispielsweise der Verschleiß durch die dynamische Belastung der Gleise bei Kurvenradien von unter 180 m und Steigungen von bis zu 28 ‰ weiterhin bestehen bleibt. Durch die Modernisierung der Signal- und Systemtechnik könnten Einsparungen der jährlichen Erhaltungskosten von rd. 0,70 Mill. EUR bis 0,90 Mill. EUR erzielt werden.



Bestandsstrecke Semmering



Semmering-Basistunnel

Bei einem längeren als dem derzeit geplanten Vollbetrieb auf der Bestandsstrecke wären aufgrund des sich verschlechternden Bauzustandes der Bestandsstrecke und dem Anpassungsbedarf an höhere Sicherheitsstandards weitere Sanierungsmaßnahmen von rd. 83 Mill. EUR erforderlich.

Zusammenfassende
Bewertung des Ein-
sparungspotenzials

13.1 Insgesamt bewertete der RH das im Rahmen der von der ÖBB geplanten Baumaßnahmen an der Bestandsstrecke Semmering vorhandene Einsparungspotenzial mit rd. 44 Mill. EUR.

13.2 Angesichts der nunmehrigen Neuplanungen des bis Langenwang geführten Basistunnels empfahl der RH der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, das grundsätzlich technisch sinnvolle Projekt „Bestandsanierung Semmering“ zu überarbeiten und die eingeschränkte Nachnutzung der Bestandsstrecke mitzuberücksichtigen. Der Aufwand für die Bestandssanierung Semmering wäre jeweils phasenweise – in enger Abstimmung mit dem Stand der Projektrealisierung und dem dadurch für den Beginn der Nachnutzungsphase der Bestandsstrecke vorgegebenen Zeitraum – anzupassen.

13.3 *Die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft stimmte dem RH in der Bewertung vorhandener Einsparungspotenziale grundsätzlich zu, sah diese aber aufgrund betrieblicher Notwendigkeiten nur mit rd. 25 Mill. EUR realisierbar.*

**Sonstige
Feststellungen**

14 Sonstige Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen die Ausschreibungsplanung für den Haupttunnel, die Nachnutzung der Bestandsstrecke sowie den Standort und die Dimensionierung des geplanten Unterwerkes Mürzzuschlag.

**Schluss-
bemerkungen****15** Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft sollte sich bei der Neuplanung eines Semmering–Basistunnels primär von technisch–wirtschaftlichen Aspekten leiten lassen. Weiters wären die Nachnutzungsmöglichkeiten des vorhandenen Sondierstollens einer kritischen Kosten–Nutzen–Analyse zu unterziehen.

(2) Angesichts der nunmehrigen Neuplanungen des bis Langenwang geführten Basistunnels sollte das Projekt „Bestandssanierung Semmering“ unter Berücksichtigung der eingeschränkten Nachnutzung der Bestandsstrecke überarbeitet werden.

(3) Der Aufwand für die Bestandssanierung Semmering sollte jeweils phasenweise – in enger Abstimmung mit dem Stand der Projektrealisierung und dem dadurch für den Beginn der Nachnutzungsphase der Bestandsstrecke vorgegebenen Zeitraum – angepasst werden.

(4) Die Möglichkeiten der Kostensenkung bei der Sanierung von Brüstungsmauern wären durch die Verwendung von strukturierten Fertigteilelementen zu nutzen.

(5) Die Umsetzung von drei Überleitstellen sollte auf der Grundlage der zu erwartenden Zugzahlen überdacht werden. Dadurch wären Einsparungen von rd. 12,55 Mill. EUR möglich.

(6) Die technische und betriebliche Notwendigkeit der Bahnhofsumbauten in Mürrzuschlag (rd. 23,50 Mill. EUR) sowie in Breitenstein und in Spital am Semmering (rd. 6,85 Mill. EUR) sollte überdacht werden. Ferner wären jeweils vor Durchführung dieser Umbaumaßnahmen deren voraussichtliche Nutzungsdauer für den Vollbetrieb bis zur Inbetriebnahme des Basistunnels sowie deren Wirtschaftlichkeit zu überprüfen.

Österreichische Bundesbahnen: externe Beratungsleistungen

Im überprüften Zeitraum 1999 bis 2004 bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) festgestellte Mängel betrafen insbesondere den wenig sparsamen und wirtschaftlichen Umgang mit externen Beratungsleistungen. Diese betrugen im Zeitraum 1999 bis 2001 34,55 Mill. EUR und im Zeitraum 2002 bis 2004 56,18 Mill. EUR.

Der durchschnittliche Beratungsaufwand lag im Zeitraum 2002 bis 2004 mit jährlich 18,73 Mill. EUR um 7,21 Mill. EUR oder rd. 63 % über dem jährlichen Durchschnittswert der Jahre 1999 bis 2001. Dieser zusätzliche jährliche Beratungsaufwand von 7,21 Mill. EUR entsprach den Kosten von 103 Arbeitsplätzen bzw. der Entlohnung von weiteren 17 Vorstandsmitgliedern.

Der höchste Beratungsaufwand fiel 2003 an, in dem an 364 Beratungsunternehmen insgesamt 21,81 Mill. EUR flossen. In diesem Jahr entfielen auf ein Beratungsunternehmen allein rd. 33 % und auf weitere 20 Beratungsunternehmen rd. 42 % – somit zusammen rd. drei Viertel – des Gesamtaufwandes an externen Beratungsleistungen.

Die Zunahme an externen Beratungsleistungen war auf vermehrte strategische Aufgaben, auf einen geänderten Führungsstil und auf Mängel in den Prozessabläufen sowie bei vorhandenen Kapazitäten zurückzuführen. Auf Make or Buy-Entscheidungen vor der Beauftragung externer Beratungsleistungen verzichteten die ÖBB seit dem Jahr 2001 weitgehend. Den Vergaben an Beratungsunternehmen lagen im überprüften Zeitraum 1999 bis 2004 keine Kosten-Nutzen-Untersuchungen zugrunde.

Kurzfassung**Vergaberecht**

Als Betreiber von öffentlichen Verkehrsnetzen unterlagen die ÖBB nicht den strengen Regelungen für öffentliche Auftraggeber, sondern jenen für Sektorenauftraggeber. Bei den vom RH überprüften Vergaben von Dienstleistungen beachteten die ÖBB im Allgemeinen die Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 1997 und des Bundesvergabegesetzes 2002. Zur Umsetzung der rechtlich relevanten Regelungen beschloss der Vorstand der ÖBB das Managementhandbuch sowie das Beschaffungshandbuch; er selbst beachtete jedoch mehrfach nicht diese Vorschriften.

Die ÖBB vergaben die Dienstleistungsaufträge häufig unter Bezug auf die Ausnahmebestimmungen des jeweiligen Bundesvergabegesetzes, wie z.B. die „Eigenart der Leistung“. Für das Zutreffen der Ausnahmebestimmungen lagen nicht immer nachvollziehbare Begründungen vor.

Die Einbindung des zentralen Fachbereichs Einkaufsmanagement erfolgte nicht obligatorisch. Es existierte kein zentraler Überblick über alle laufenden Bestellungen.

Neben der Durchführung von Vergabeverfahren je Einzelleistung schlossen die ÖBB wiederholt auch Rahmenvereinbarungen bzw. Rahmenverträge ab. Die ÖBB überschritten mehrfach den voraussichtlichen Höchstbetrag (den Zielwert) bei diesen Verträgen ohne dokumentierte Begründung. Überdies wurden die Vertragslaufzeiten teilweise nachträglich und rückwirkend erfasst oder verlängert.

Förmliche schriftliche Bestellungen erfolgten teilweise erst nach der Leistungserbringung, mitunter sogar erst nach Einlangen der entsprechenden Rechnungen.

Externe Unternehmensberatung

Das in den Jahren 1999 bis 2004 vorwiegend beauftragte Beratungsunternehmen erhielt in diesem Zeitraum dafür insgesamt rd. 22 Mill. EUR Leistungsentgelt. Die Vergabe der umfangreichen Leistungen an das Beratungsunternehmen erfolgte unter Berufung auf eine aufrechte Rahmenvereinbarung aus dem Jahr 1994, die dem RH jedoch nicht vorgelegt werden konnte.

Die durchschnittlichen Personen-Tagessätze des Beratungsunternehmens überstiegen die sonst üblichen durchschnittlichen Personen-Tagessätze anderer Beratungsunternehmen der ÖBB um das Doppelte.

Die für die Leistungsabrechnung maßgebliche tatsächliche Anwesenheit der „Vor-Ort-Vollzeitberater“ war nicht dokumentiert. Den Beratungsbedarf schlug zum Teil der Auftragnehmer selbst den ÖBB vor. Für einen erheblichen Teil der verrechneten Beträge, nämlich für 1,54 Mill. EUR, lagen keine Vorstandsbeschlüsse vor.

Der Aufsichtsrat lehnte im September 2004 die Fortführung des Rahmenvertrages mit dem Unternehmensberater ab. Dieser war dennoch bis Dezember 2004 tätig. Die ÖBB bezahlten die im September erbrachte Leistung und vergüteten die weiteren Leistungen, indem sie auf eine Forderung in der Höhe von 0,40 Mill. EUR verzichteten.

Die Leistungserbringung anderer Beratungsunternehmen begann vier bzw. fünf Monate vor der schriftlichen Beauftragung.

Mit dem Programm Power 2005 startete der Vorstand der ÖBB Mitte des Jahres 2003 ein Projekt mit dem Ziel, die Ertragskraft und Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB zu steigern. Dazu wurden von den Geschäftsbereichen alle umzusetzenden Maßnahmen eingebracht und mit externer Beraterunterstützung bewertet und weiterentwickelt.

Die Maßnahmen ergaben lediglich ein Einsparungspotenzial von rd. 3.500 Mitarbeitern, während die von den ÖBB gleichzeitig ins Auge gefassten Ziele eines Personalabbaus von 10.000 bis 12.000 Mitarbeitern bis zum Jahr 2010 eine Prozessoptimierung im verstärkten Ausmaß erfordern würden.

Externe Rechtsberatung

Der Aufwand für Rechtsberatung stieg ab 2002 stark an und betrug 2004 mit 6,34 Mill. EUR bereits mehr als das 3,5-fache des Wertes des Jahres 1999. Die beauftragten Leistungen für Rechtsberatung umfassten auch die Auslagerung von Kernaufgaben der ÖBB, wie Informationsbeschaffung für den Vorstand, Gespräche mit Vertretern der Ministerien und Behörden sowie Lobbying.

Kurzfassung

Die ÖBB beauftragten ab April 2002 ein Rechtsberatungsunternehmen mit der Unterstützung im Zusammenhang mit der geplanten Umstrukturierung der ÖBB. Sein Angebot wies ein Stundenhonorar aus, das bis zu 79 % über den bisher für Rechtsberatung bezahlten Durchschnittshonoraren lag. Dem Angebot lag kein Wettbewerb zugrunde; auch hatten die ÖBB diesen Rechtsberater nicht schriftlich zur Angebotslegung aufgefordert.

In einer Rahmenvereinbarung mit dem Rechtsberater war ab August 2002 für die laufende rechtliche Betreuung der Leitungsebene der ÖBB ein Pauschalhonorar in Höhe von 25.000 EUR, monatlich und unabhängig vom tatsächlichen Leistungsumfang, vereinbart. Neben der Pauschale erfolgte die Abrechnung der Beratungsleistungen auf der Basis von Stundensätzen im Rahmen konkret definierter Projekte.

Ab Juli 2003 änderten die ÖBB die Rahmenvereinbarung mit dem Rechtsberater, unter anderem zur laufenden rechtlichen Betreuung des Vorstandes der ÖBB, obwohl dafür die hauseigene zentrale Rechtsabteilung vorgesehen war. Dies führte zum Aufbau von Doppelstrukturen, die allein ab Mitte 2003 einen vermeidbaren Mehraufwand von 120.000 EUR pro Jahr verursachten. Weiters waren 10.000 EUR monatlich als Akonto für die laufende rechtliche Betreuung der Geschäftsbereichs- und zentralen Fachbereichsleiter vereinbart.

Die ÖBB änderten mehrmals die Höhe des Zielwertes der Rahmenvereinbarung. Der Zielwert lag Ende Dezember 2004 bei rd. 3,30 Mill. EUR und betrug damit mehr als das 4,7-fache des Ausgangswertes.

In Kenntnis der mit 1,60 Mill. EUR geschätzten sehr hohen Rechtskosten für die Umstrukturierung der ÖBB genehmigte der Vorstand der ÖBB zunächst maximal 0,60 Mill. EUR. Die erwartete Kostenbeteiligung Dritter blieb jedoch aus. Die ÖBB hatten schließlich die Gesamtkosten von 1,62 Mill. EUR allein zu tragen.

Externe Kommunikationsberatung

Die ÖBB beauftragten neben der hauseigenen Fachabteilung Kommunikation ab 2002 ein Kommunikationsberatungsunternehmen. Die Aufträge umfassten auch die Organisation von Reisen des Vorstandes der ÖBB in die Bundesländer mit Medienvertretern oder Politikern und von Auftritten des Vorstandes der ÖBB vor den eigenen Mitarbeitern. Bis dahin organisierten die ÖBB Reisen und Veranstaltungen des Vorstandes selbst.

Von 2002 bis 2004 bezahlten die ÖBB dem Kommunikationsberater über Monatspauschalien und abgerechnete Einzelleistungen zusammen 1,20 Mill. EUR, weitere im Jahr 2002 abgerechnete Leistungen des Kommunikationsberaters um 0,12 Mill. EUR betrafen eine Tochtergesellschaft der ÖBB.

Die ÖBB führten ein Vergabeverfahren für externe Kommunikationsberatung erst viele Monate nach Beginn der Leistungserbringung durch. Einige Verträge formulierte der Auftragnehmer selbst, teilweise Monate nach Leistungsbeginn.

Kontrollkreise

Der Aufsichtsrat lockerte im Oktober 2001 die Berichtspflicht des Vorstandes der ÖBB für Beratungsleistungen. In der Folge änderte auch der Vorstand der ÖBB den unternehmensinternen Kontrollkreis, indem er den in die Vergabe und Abrechnung der Beratungsleistungen maßgeblich eingebundenen zentralen Fachbereich Finanzen, Rechnungswesen, Controlling zugleich mit der gesonderten Überprüfung überwachter Finanzpositionen betraute. Im August 2004 beschloss der Aufsichtsrat, Beratungsleistungen je nach Umfang im Einzelfall oder im Geschäftsjahr als zustimmungspflichtig festzulegen.

Ausblick

Die Budgetplanung 2005 fasste den Aufwand der ÖBB-Holding AG und aller Tochtergesellschaften für externe Beratungsleistungen zusammen. Demnach soll auch im Jahr 2005 der Aufwand für externe Beratungsleistungen den Durchschnittsaufwand der Jahre 1996 bis 2004 übersteigen. Der Vorstand der neuen ÖBB-Holding AG bezeichnete es als seine Zielsetzung, konzernweit den Beratungsaufwand auf das Niveau der Jahre 1999 bis 2001 von durchschnittlich 11,52 Mill. EUR jährlich abzusenken.

Kenndaten der Österreichischen Bundesbahnen

Eigentümer	Republik Österreich, vertreten durch das BMVIT					
Rechtsform	bis 31. Dezember 2004 Sondergesellschaft des Bundes, seit 2005 Holdingstruktur gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I Nr.138/2003					
Unternehmensgegenstand	Erbringung von Güter- und Personentransportleistungen					
Gebarung	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	in Mill. EUR					
Umsatzerlöse	2.017	2.074	2.118	2.110	2.108	2.136
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	78	- 235	122	125	100	21
Beratungsaufwand	12	12	11	17	22	17
	Anzahl					
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	54.229	52.450	50.320	48.802	47.503	45.841

Alle im Bericht genannten Beträge sind kaufmännisch gerundet und enthalten keine Umsatzsteuer.

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte von Dezember 2004 bis Februar 2005 die Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit dem Schwerpunkt externe Beratungsleistungen im überprüften Zeitraum 1999 bis 2004. Der Gebarungsüberprüfung lag ein Ersuchen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, Vizekanzler Hubert Gorbach, vom Juli 2004 zugrunde. Im Besonderen wies das Prüfungsersuchen auf die Vergaben im Hinblick auf die im Jahr 2003 beschlossene Reform der ÖBB und die Abwicklung der Vergabeverfahren im überprüften Zeitraum hin.

Der RH grenzte die externen Beratungsleistungen der ÖBB – dies waren Leistungen für Rechtsberatung, für Buchprüfung und Steuerberatung sowie für Unternehmens- und Kommunikationsberatung – vom übrigen Aufwand für Dienstleistungen wie Mitarbeiter- und Lehrlingsschulung, IT-Wartung, projektbegleitende Planungen, begleitende Kontrollen auf Baustellen etc. ab.



Prüfungsablauf und -gegenstand

BMVIT

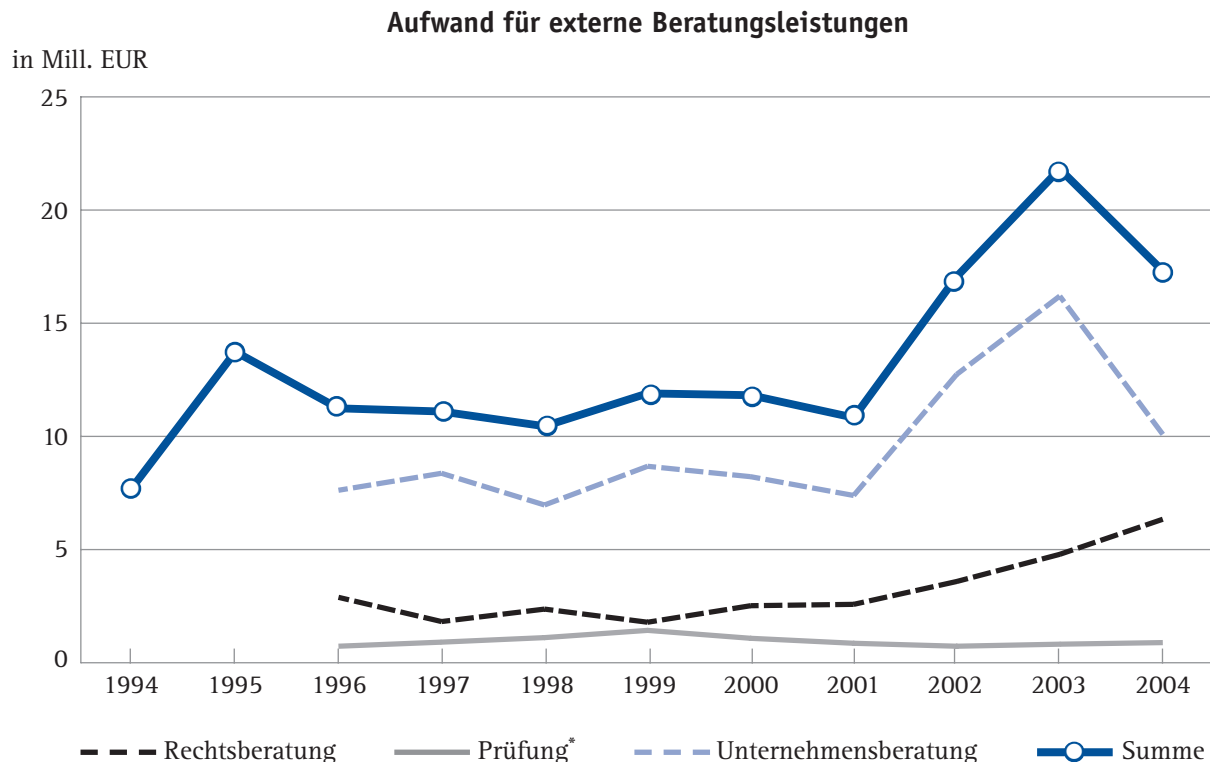
Österreichische Bundesbahnen:
externe Beratungsleistungen

Der RH untersuchte mit einer geschichteten Stichprobe ein Abrechnungsvolumen von 61,04 Mill. EUR mit 3.637 Rechnungen und den zugehörigen Vergabegeschäftsstücken; das waren rd. 67 % des Beratungsaufwandes im Prüfungszeitraum 1999 bis 2004 von 90,73 Mill. EUR. Er erfasste zusätzlich gesamthaft den Beratungsaufwand der ÖBB vor 1999 seit ihrer finanziellen Ausgliederung aus dem Bundeshaushalt im Jahr 1994.

Zu dem im September 2005 übermittelten Prüfungsergebnis, das auch dem BMVIT zur Kenntnis gebracht wurde, nahm die neu gegründete Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG) im November 2005 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Dezember 2005.

Aufwandsentwicklung

- 2 Der Aufwand für externe Beratungsleistungen stieg ab dem Jahr 2002 stark an. Während der Aufwand für Unternehmensberatung im Jahr 2003 seinen Höchstwert erreichte und im Jahr 2004 zurückging, nahm der Aufwand für Rechtsberatung im Jahr 2004 noch weiter zu:



* Buchprüfung und Steuerberatung

Quelle: ÖBB, vor 1996 nur Gesamtaufwand verfügbar

Aufwandsentwicklung

Der höchste Beratungsaufwand insgesamt fiel 2003 an, in dem an 364 Beratungsunternehmen insgesamt 21,81 Mill. EUR flossen. In diesem Jahr entfielen auf ein Beratungsunternehmen allein rd. 33 % und auf weitere 20 Beratungsunternehmen rd. 42 % – somit zusammen rd. drei Viertel – des Gesamtaufwandes an externen Beratungsleistungen.

- 3.1** Der durchschnittliche Beratungsaufwand betrug im Zeitraum 2002 bis 2004 jährlich 18,73 Mill. EUR. Er war verglichen mit dem durchschnittlichen Beratungsaufwand 1999 bis 2001 von jährlich 11,52 Mill. EUR somit um 7,21 Mill. EUR oder rd. 63 % höher. Mit dem zusätzlichen Beratungsaufwand sollte vorrangig die Tätigkeit des ab August 2001 neu bestellten Vorstandes der ÖBB unterstützt werden.
- 3.2** Der RH stellte fest, dass der zusätzliche Beratungsaufwand von jährlich 7,21 Mill. EUR den Kosten von 103 Arbeitsplätzen bzw. der Entlohnung von weiteren 17 Vorstandsmitgliedern entsprach. Nach Auffassung des RH stellte dieser zusätzliche Beratungsaufwand von jährlich 7,21 Mill. EUR ein Einsparungspotenzial dar, zumal der Vorstand der ÖBB-Holding AG es als seine Zielsetzung bezeichnete, konzernweit den Beratungsaufwand auf das Niveau der Jahre 1999 bis 2001, das waren – wie erwähnt – durchschnittlich 11,52 Mill. EUR jährlich, abzusenken.

Gründe für externe Beratungsleistungen

- 4.1** Die ÖBB führten seit ihrer Ausgliederung aus dem Bundeshaushalt im Jahr 1994 laufend Reorganisationsprozesse durch. Davon waren über die Jahre und im unterschiedlichen Ausmaß alle Geschäftsbereiche der ÖBB betroffen. Die Veränderung der Produktionsprozesse war Voraussetzung für den jährlichen Stellenabbau. Die ÖBB beauftragten für diese Prozessoptimierung wiederholt externe Beratungsunternehmen.

Ab dem Vorstandswechsel 2001 überlegten die ÖBB eine neue Organisationsstruktur mit dem Ziel, dem weiter liberalisierten EU-Verkehrsrecht sowie den Maastrichtzielen des Bundes zu entsprechen. Zugleich führte ein anderer Führungsstil des neuen Vorstandes verstärkt zur Einbindung externer Berater. Dabei wurde bis Mitte 2002 eine Integration der damaligen Infrastrukturgesellschaften (Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Aktiengesellschaft, Brenner Eisenbahn GmbH, Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH) in die ÖBB verfolgt.

Ab Mitte 2002 war die klare Zielvorgabe des Bundes zur gesellschaftsrechtlichen Trennung der bisherigen Unternehmensbereiche der ÖBB zu beachten.



Gründe für externe Beratungsleistungen

Österreichische Bundesbahnen:
externe Beratungsleistungen

Ebenso wurde der Kauf der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft rechtlich und medial durch externe Beratungsleistungen unterstützt. Mit dem „4-S Leitbild“ – für Sicherheit, Schnelligkeit, Sauberkeit und Service – begann zugleich eine Qualitätsoffensive. Zur Festigung von Ergebnispotenzialen wurden die bis 2002 in den einzelnen Geschäftsbereichen betreuten Programme zu einem Vorstandsprojekt mit dem Arbeitstitel „Power 2005“ zusammengefasst und extern betreut. Dazu zählten auch die bisherigen Programme „Change“ (Absatzbereich) sowie „Switch“ (Infrastrukturbereich).

Auf Make or Buy-Entscheidungen vor der Beauftragung externer Beratungsleistungen verzichteten die ÖBB seit 2001 weitgehend, weil der neu bestellte Vorstand Mängel bei vorhandenen Kapazitäten ortete und eine Außensicht einbringen wollte. Den Vergaben an Beratungsunternehmen lagen im überprüften Zeitraum keine Kosten-Nutzen-Untersuchungen zugrunde.

- 4.2** Der RH stellte fest, dass die ÖBB seit der Ausgliederung aus dem Bundeshaushalt neben der laufenden Geschäftstätigkeit anspruchsvolle strategische Aufgaben umsetzten. Er bemängelte aber, dass bei dieser Umsetzung ab 2001 nicht vermehrt eigene Ressourcen eingesetzt wurden. Der RH empfahl, vor einer Vergabe externer Beratungsleistungen Kosten-Nutzen-Untersuchungen durchzuführen.
- 4.3** *Der Vorstand der ÖBB-Holding AG verwies in seiner Stellungnahme auf die im Jahr 2004 erfolgte Neuregelung der Ingerenzbestimmungen (Wertgrenzen bei der Zeichnungsberechtigung), womit bereits bei der Vergabe Kosten-Nutzen-Überlegungen dargelegt werden müssten. Als aktuelle Beispiele vermehrten Einsatzes eigener Ressourcen wurden die umfangreiche Überführung der früheren ÖBB in die neue Konzernstruktur und die Integration des früheren Postbusses angeführt.*

Vergaberecht

5.1 (1) Als Betreiber von öffentlichen Verkehrsnetzen unterlagen die ÖBB nicht den strengen Regelungen für öffentliche Auftraggeber, sondern jenen für Sektorenauftraggeber. Basierend auf der Dienstleistungs- bzw. Sektorenrichtlinie der EU waren für die Beurteilung der Vergaben von Beratungsleistungen durch die ÖBB im Überprüfungszeitraum 1999 bis 2004 das Bundesvergabegesetz 1997 bzw. für ab September 2002 eingeleitete Vergabeverfahren das Bundesvergabegesetz 2002 jeweils in der geltenden Fassung maßgebend.

(2) Der Vorstand der ÖBB beschloss zur Umsetzung der rechtlich relevanten Regelungen das Managementhandbuch mit den erforderlichen Genehmigungen und Fertigungen sowie das Beschaffungshandbuch zur Regelung der Abläufe verschiedener Beschaffungsprozesse.

Der RH stellte aber fest, dass der Vorstand der ÖBB die von ihm für verbindlich erklärten Regelungen, z.B. betreffend Bieterauswahl, Bestellung, Leistungsbeschreibung, Leistungsbestätigung, mehrfach selbst nicht beachtete.

5.2 Bei den vom RH überprüften Vergaben von Dienstleistungen beachteten die ÖBB im Allgemeinen die Bestimmungen der Bundesvergabegesetze. Den ÖBB-Mitarbeitern stand mit den zuvor erwähnten Handbüchern eine einfache und rechtlich aktualisierte Arbeitshilfe zur Verfügung. Der RH bemängelte allerdings, dass der Vorstand der ÖBB die von ihm für verbindlich erklärten Regelungen mehrfach selbst nicht anwandte. Er empfahl, die intern angeordneten Regelwerke in allen Entscheidungsebenen einzuhalten.

Vergaberechtliche Ausnahmebestimmungen

6.1 Die ÖBB vergaben die Dienstleistungsaufträge häufig unter Bezug auf die Ausnahmebestimmungen des jeweiligen Bundesvergabegesetzes, wie z.B. die „Eigenart der Leistung“. Damit kam nur ein Bieter für die Leistungserbringung in Frage. Das Zutreffen der Ausnahmebestimmungen legte der anfordernde Geschäftsbereich selbst fest, wobei nicht immer nachvollziehbare Begründungen vorlagen.

Ein Beispiel aus der Rechtsberatung belegte indessen, dass selbst bei einem laufenden Auftrag die zusätzliche Beauftragung einer weiteren Kanzlei eine Preisreduktion durch die erstbeauftragte Kanzlei bewirkte.

6.2 Der RH empfahl, in Hinblick auf zu erwartende Preisreduktionen generell Dienstleistungen nach den Grundsätzen des freien und lauten Wettbewerbs auszuschreiben. Das Vorliegen allfälliger vergaberechtlicher Ausnahmebestimmungen wäre künftig von dem innerhalb der



Vergaberechtliche Ausnahmebestimmungen

BMVIT

Österreichische Bundesbahnen:
externe Beratungsleistungen

Holdingstruktur neu organisierten Einkaufsmanagement der ÖBB zu überprüfen und zu dokumentieren. Diesbezüglich wäre auch das Beschaffungshandbuch anzupassen. Ausnahmebestimmungen des Bundesvergabegesetzes wären nur in begründeten Fällen anzuwenden.

- 6.3** *Laut Stellungnahme des Vorstandes der ÖBB-Holding AG seien nunmehr das Vergabeverfahren, der Ausnahmetatbestand sowie die Begründung in einem Verfahrensvermerk nachvollziehbar darzustellen. Nur bei Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes werde mit einem einzigen Bieter verhandelt.*

Fachbereich Einkaufsmanagement

- 7.1** Zur Unterstützung der Geschäftsbereiche der ÖBB bei Beschaffungsvorhaben war bis 2004 der zentrale Fachbereich Einkaufsmanagement (Einkaufsmanagement) eingerichtet. In der Regel endete diese Unterstützung mit dem Vergabezuschlag. Bestellungen, Leistungsabnahme sowie die sachliche und rechnerische Kontrolle der Leistungserbringung oblagen den Bestellern, also den einzelnen Geschäftsbereichen. Ein zentraler Überblick über alle laufenden Bestellungen existierte nicht.

Die Einbindung des Einkaufsmanagements erfolgte nicht obligatorisch. Vielmehr definierte es bisher seine Rolle als bloßer Dienstleister, der über Ersuchen der Geschäftsbereiche tätig wurde. Vor allem bei Rechts- und Unternehmensberatungen, die der Vorstand selbst bestellte, erfolgte eine Einbindung des Einkaufsmanagements nur zur Erfassung und Wartung der Verträge, um nach Rechnungseingang die Durchführung von Zahlungen zu ermöglichen.

Im Zuge der Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 wurde das Einkaufsmanagement ab 2005 innerhalb der Holdingstruktur als Lead buyer dezentral neu organisiert.

- 7.2** Der RH kritisierte das Fehlen eines Überblicks über die laufenden Bestellungen. Er stellte jedoch fest, dass, sofern eine aktive Befassung des Einkaufsmanagements erfolgte, meist auch Verhandlungserfolge erzielt wurden.

Der RH regte an, das neu organisierte Einkaufsmanagement (Lead buyers) vollständig und zeitgerecht in Beschaffungsvorgänge einzubinden. Damit sollten übersichtliche und transparente Strukturen geschaffen werden.

7.3 Der Vorstand der ÖBB-Holding AG verwies in seiner Stellungnahme auf die ab Jänner 2005 geltenden Konzernrichtlinien, welche die obligatorische Einbindung der Lead buyers ab definierten Wertgrenzen – auch bei der Vergabe von Rechtsberatungen – festlegten. Dadurch werde ein zentraler Überblick über alle laufenden Bestellungen gewährleistet.

Rahmenvereinbarungen

8.1 Neben der Durchführung von Vergabeverfahren je Einzelleistung schlossen die ÖBB wiederholt auch Rahmenvereinbarungen und Rahmenverträge ab.*

* Gemäß dem Bundesvergabegesetz 1997 ist die Rahmenvereinbarung eine Übereinkunft zwischen einem Auftraggeber und einem oder mehreren Lieferanten oder Unternehmen.

Das Bundesvergabegesetz 2002 definiert die Rahmenvereinbarung als eine Vereinbarung ohne Abnahmeverpflichtung zwischen einem oder mehreren Auftraggebern und einem oder mehreren Unternehmen.

Laut beiden Gesetzen hat die Rahmenvereinbarung zum Ziel, die Bedingungen für die Aufträge, die während eines bestimmten Zeitraums vergeben werden sollen, festzulegen, insbesondere in Bezug auf den in Aussicht genommenen Preis und gegebenenfalls die in Aussicht genommene Menge.

Der Rahmenvertrag dagegen ist ein zweiseitig bindender Leistungsvertrag, bei dem der Umfang der Leistung bei Vertragsabschluss noch nicht endgültig feststeht.

Die ÖBB unterschieden diese beiden Begriffe jedoch in den Auftragsunterlagen inhaltlich nicht. Da der RH daraus keine prüfungsrelevanten Feststellungen ableitete, verwendet er im Folgenden einheitlich den Begriff Rahmenvereinbarung. Die Rahmenvereinbarungen enthielten die Bedingungen für die Aufträge, die während eines bestimmten Zeitraums vergeben werden sollten, insbesondere in Bezug auf den Preis und die voraussichtliche Menge; daraus ergab sich ein ÖBB-interner Zielwert als voraussichtlicher Höchstbetrag.

Wartung und Überwachung des Zielwertes (Höhe und Laufzeit) oblagen den bestellenden Geschäftsbereichen. Eine Detailanalyse der Internen Revision aus 2003 ergab, dass pro Rahmenvereinbarung im Durchschnitt dreimal die Laufzeiten verlängert und ebenso oft die Zielwerte nach oben angepasst wurden.

Die Ursachen der Überschreitungen waren Bestellungen nach Auslaufen der Rahmenvereinbarungen oder ohne Rücksichtnahme auf den Zielwert sowie Bestellungen durch andere Geschäftsbereiche, die anlässlich des Abschlusses der jeweiligen Rahmenvereinbarung noch keinen Bedarf artikuliert hatten.

Die Vertragslaufzeiten wurden teilweise nachträglich und rückwirkend erfasst oder verlängert. Eine dokumentierte Begründung der Zielwertüberschreitungen fehlte.

- 8.2** Der RH kritisierte die Zielwertüberschreitungen ohne dokumentierte Begründung. Er bemängelte die nachträgliche und rückwirkende Erfassung oder Verlängerung der Laufzeiten von Rahmenvereinbarungen, weil dadurch der wirtschaftliche Vorteil des Wettbewerbs nicht genutzt wurde.

Der RH empfahl, nach Auslaufen jeder Rahmenvereinbarung eine neue Vereinbarung mit dokumentierter Begründung abzuschließen und den sich daraus ergebenden neuen Zielwert zu ermitteln. Dabei wären das geltende Vergaberecht und interne Vorschriften zu beachten. Absehbare Zielwertüberschreitungen wären rechtzeitig zu erfassen und zu begründen sowie ein Zielwert-Controlling einzurichten.

- 8.3** *Laut Mitteilung des Vorstandes der ÖBB-Holding AG sei zwischenzeitlich ein Zielwert-Controlling eingerichtet worden, das die Beachtung des geltenden Vergaberechts sicherstellen soll.*

- 9.1** Einzelne Rahmenvereinbarungen mit Rechts- und Kommunikationsberatern enthielten anstelle von Zielmengen und Einheitspreisen lediglich Vormerkpositionen („Platzhalter“) ohne Konkretisierung. Die ÖBB erläuterten dazu, dass der zu erbringende Leistungsumfang bei diesen Beratungssparten schwer absehbar sei. Eine ordnungsgemäße Leistungsabnahme und Leistungsabrechnung konnte auf Basis dieser wert- und mengenmäßig offenen Rahmenvereinbarungen nicht erfolgen.

- 9.2** Der RH empfahl, in den Rahmenvereinbarungen anstelle der Vormerkpositionen die Preise laut Angebot und die in Aussicht genommenen Mengen festzuhalten.

- 9.3** *Laut Mitteilung des Vorstandes der ÖBB-Holding AG erfolge die ordnungsgemäße Leistungsabnahme und -abrechnung durch die jeweiligen Gesellschaften als Bedarfsträger. Vormerkpositionen würden nur noch bei sensiblen Vergaben im Sinne der Vertraulichkeit Anwendung finden.*

Bestellungen

- 10.1** Das Beschaffungshandbuch der ÖBB sah vor, dass mit der Leistung durch den Auftragnehmer erst nach erfolgter Bestellung begonnen werden durfte. Überdies hatten Bestellungen grundsätzlich schriftlich zu erfolgen. Selbst bei Gefahr im Verzug war eine mündliche oder fernmündliche Auftragserteilung nur zulässig, wenn binnen 14 Tagen eine schriftliche und begründete Auftragserteilung nachgereicht wurde.

Nach den Erhebungen des RH war im Widerspruch dazu das jeweilige Bestelldatum häufig nicht feststellbar; bei Rahmenvereinbarungen erfolgte die förmliche schriftliche Bestellung teilweise erst nach der Leistungserbringung und mitunter sogar erst nach Einlangen der entsprechenden Rechnungen.

Lag der Wert solcher Abrechnungen über dem Auftragswert und wurden die Eingangsrechnungen vom Geschäftsbereich dennoch als sachlich richtig anerkannt, dann sanierten die ÖBB die ursprüngliche Bestellung durch betrags- und/oder mengenmäßige Erweiterungen. Bei einer Überschreitung bis zu 10 % des ursprünglichen Auftragswertes erfolgte dies durch die Buchhaltung ohne weitere Mitwirkung des ursprünglichen Bestellers; bei darüber gelegenen Überschreitungen waren vom betroffenen Geschäftsbereich Nachtragsbestellungen durchzuführen.

Diese Vorgangsweise vermittelte den Eindruck, dass Leistungserbringung und Abrechnung stets im Einklang mit der Bestellung standen. Tatsächlich lagen aber die endgültigen Auftragswerte und Abrechnungen für externe Beratungsleistungen zum Teil weit über dem ursprünglichen Auftragswert.

- 10.2** Der RH bemängelte die Erteilung mündlicher Bestellungen sowie die nachträglichen Erweiterungen von Bestellungen. Er empfahl, wie im Beschaffungshandbuch vorgesehen, Bestellungen grundsätzlich schriftlich und vor Ausführung der Leistungen zu tätigen. Bei einer allfälligen Ausweitung des Auftragsvolumens hätte eine neue Bestellung mit einer weiteren Belegnummer zu erfolgen.

- 10.3** *Laut Stellungnahme des Vorstandes der ÖBB-Holding AG erfolge bei Beraterleistungen die Zielwerterhöhung ausschließlich nach Aufforderung durch die Gesellschaften als Bedarfsträger. Hingegen erachtete der Vorstand der ÖBB-Holding AG eine neue Bestellung bei Ausweitung des Auftragsvolumens als für die Transparenz und Nachvollziehbarkeit kontraproduktiv.*

**Österreichische Bundesbahnen:
externe Beratungsleistungen**

- 10.4** Der RH erwiderte, dass er seine auf eine neue Bestellung gerichtete Empfehlung wegen der von ihm bemängelten und zum Beschaffungshandbuch widersprüchlichen Praxis ausgesprochen hatte.

**Berichtspflichten an
den Aufsichtsrat**

- 11.1** Neben dem jeweils geltenden Vergabegesetz hatten die ÖBB das Managementhandbuch, das Beschaffungshandbuch sowie die Geschäftsordnungen ihrer Organe, Vorstand und Aufsichtsrat, zu beachten. Nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates hatte der Vorstand im Jahr 2001 bei Unternehmensberaterleistungen über 400.000 EUR dem Aufsichtsrat vierteljährlich im Nachhinein zu berichten.

In der Aufsichtsratssitzung vom Oktober 2001 beantragte der damals neu bestellte Vorstand der ÖBB, bisher definierte nachträgliche Berichtspflichten aufzuheben oder durch eine Zustimmungspflicht zu ersetzen. Der Aufsichtsrat folgte dem Antrag nur teilweise und bestimmte viertel- und halbjährig berichtspflichtige Geschäftsfälle. Zu Letzteren zählten nunmehr auch „wesentliche Unternehmensberaterleistungen“.

Nachdem im Frühjahr 2004 ein Aufsichtsratsmitglied über die Medien auf hohe externe Beratungsleistungen hingewiesen hatte, änderte der Aufsichtsrat im August 2004 erneut seine Geschäftsordnung. Seitdem galt für die ÖBB, dass der Aufsichtsrat der Erteilung von Beratungsaufträgen, die im Einzelfall 200.000 EUR oder kumuliert bei einem Berater in einem Geschäftsjahr 1 Mill. EUR überstiegen, zuzustimmen hatte. Dennoch unterblieb in einem Fall Ende 2004 die Einholung der Zustimmung.

- 11.2** Nach Ansicht des RH verzichtete der Aufsichtsrat mit dem Aufweichen der Berichtspflicht des Vorstandes ab Oktober 2001 auf einen Kontrollkreis. Der RH erachtete die Neuregelung vom August 2004 als zweckmäßig.

Interne Kontrollkreise

- 12.1** Aufwendungen für Rechtsberatung und Unternehmensberatung unterlagen bis November 2003 einer gesonderten Überprüfung überwachter Finanzpositionen durch den Fachbereich Personal, Administration Services. Dieser Fachbereich überwachte das Volumen der Aufwendungen und die Einhaltung der dafür vorgesehenen Budgets.

Nach einigen Hinweisen und Berichten dieser Organisationseinheit über Ablaufmängel und die Höhe der Beratungsaufwendungen übertrug der Vorstand der ÖBB ab November 2003 die gesonderte Überprüfung überwachter Finanzpositionen an den zentralen Fachbereich Finanzen, Rechnungswesen, Controlling. Dieser Fachbereich war allerdings zugleich in die Verhandlungen sowie die Beauftragung und Abrechnung der externen Beratungsleistungen maßgeblich eingebunden.

- 12.2** Der RH beurteilte die gesonderte Überprüfung überwachter Finanzpositionen wie Rechtsberatung und Unternehmensberatung als zweckmäßig. Er bemängelte jedoch die Übertragung der Kontrolle an jenen zentralen Fachbereich, dem bei der Beauftragung und Abrechnung eine Schlüsselrolle zukam. Der RH empfahl, ein in die Vergabeentscheidung nicht eingebundenes Controlling einzurichten.

Einzelfeststellungen

Externe Unternehmensberatung

Unternehmen A

- 13.1** Der Vorstand der ÖBB zog zu Strukturoptimierungen, Organisationsänderungen und Rationalisierungsmaßnahmen seit 1994 ein Beratungsunternehmen bei mehreren Projekten bei. In den Jahren 1999 bis 2004 wurde vorwiegend dieses Unternehmen beauftragt; es erhielt in diesem Zeitraum dafür insgesamt rd. 22 Mill. EUR.

Die Auftragsvergabe vom 28. November 2002 nach Verhandlungen mit nur diesem Beratungsunternehmen bezog sich auf eine aufrechte Rahmenvereinbarung vom Juli 1994. Diese war in den Unterlagen nicht enthalten und konnte dem RH von den ÖBB nicht vorgelegt werden. Angebote anderer Unternehmen wurden nicht eingeholt.

Der Vergabevermerk vom November 2002 hielt fest, dass die Ausnahmeregelung nach § 89 Abs. 3 Z 3 des Bundesvergabegesetzes 1997 anzuwenden sei. Diese setzte voraus, dass der Auftrag wegen seiner technischen oder künstlerischen Besonderheiten nur von bestimmten Auftragnehmern durchgeführt werden konnte. Eine Rahmenvereinbarung wurde Mitte März 2003 vom Auftragnehmer gegengezeichnet und umfasste den Zeitraum August 2000 bis Dezember 2005.

13.2 Der RH bemängelte, dass im Jahr 2003 dieser Vertrag mit dem fiktiven Vertragsbeginn August 2000 abgeschlossen wurde, um damit den Kriterien eines Folgeauftrages zu entsprechen. Er empfahl, wesentliche der Vergabe zugrunde liegende Dokumente – im vorliegenden Fall die in den Unterlagen mehrfach zitierte Rahmenvereinbarung – und die Begründung für das Vorliegen der Ausnahmeregelung, jedem Vergabegeschäftsstück beizulegen.

14.1 Die Leistungen des Beratungsunternehmens wurden bis Sommer 2002 auf der Basis von Tagesnachweisen abgerechnet, danach auf monatliche Teamsätze für Vor-Ort-Vollzeitberater umgestellt. Die Nebenkosten – auch für anteilige Verwaltung („Backoffice“) – waren in den Sätzen inkludiert. Ab der Umstellung verzichteten die ÖBB auf tageweise und personenbezogene Leistungsnachweise. Eine Vergleichbarkeit der Kosten mit den bisherigen Sätzen, aber auch mit anderen für die ÖBB tätigen Unternehmensberatern war dadurch nicht mehr direkt möglich.

Das Beratungsunternehmen stellte auf Anfrage der ÖBB seine Monatspauschalien unter Einrechnung der Mitarbeiter im Backoffice-Bereich auf der Basis von Personen-Tagessätzen dar. Je nach Vor-Ort-Teamgrößen und zusätzlich angenommenem Nebenpersonal im Backoffice ergaben sich daraus durchschnittliche Personen-Tagessätze; diese überstiegen die sonst üblichen durchschnittlichen Personen-Tagessätze anderer Beratungsunternehmen der ÖBB um das Doppelte.

14.2 Der RH kritisierte, dass der Vorstand der ÖBB ohne Vergleichsangebote das Beratungsunternehmen zu Personen-Tagessätzen beauftragte, die um ein Mehrfaches über jenen anderer Beratungsunternehmen der ÖBB lagen. Er wiederholte seine Empfehlung, generell Dienstleistungen nach den Grundsätzen des freien und lauterer Wettbewerbs auszuschreiben.

Einzelfeststellungen

- 15.1** Sowohl im erwähnten Vergabevermerk als auch in der Rahmenvereinbarung vom März 2003 wurde die Beratungsteamgröße über die Vor-Ort-Vollzeitberater definiert. Die tatsächliche Vor-Ort-Anwesenheit der Vollzeitberater dokumentierten die ÖBB nicht. Akzeptiert war, dass die Vollzeitberater im Abrechnungszeitraum nicht ständig in den ÖBB, sondern nur zu Besprechungen, Präsentationen etc. anwesend waren.
- 15.2** Der RH bemängelte, dass die mit dem Maßstab der Vor-Ort-Anwesenheit zu messenden Leistungsabrechnungen nicht über die erbrachten Personenleistungen dokumentiert wurden und die ÖBB trotzdem die sachlich richtige Leistungserbringung auf den Rechnungen bestätigt hatten. Er empfahl, überprüfbare Zeitaufzeichnungen für die zu vergebenden Beratungsleistungen vertraglich zu vereinbaren.
- 16.1** Die Aufträge wurden in Quartalsbestellungen erteilt. Der Auftragnehmer schlug den ÖBB zum Teil selbst vor, welcher Beratungsbedarf bzw. welche Beratungsteamgröße im jeweiligen Quartal erforderlich sei. Die Vorschläge des Beratungsunternehmens erfolgten erst, nachdem die Leistungserbringung eingesetzt hatte.
- 16.2** Der RH beanstandete, dass der Beratungsbedarf nicht von den ÖBB selbst, sondern vom Auftragnehmer – noch dazu erst nach Beginn der Leistungserbringung – faktisch festgelegt wurde.
- 17.1** Für das zweite Quartal 2003 lag den ÖBB ein Vorschlag zur Beauftragung des Beratungsunternehmens in der Höhe von 1,99 Mill. EUR vor. Der Vorstand der ÖBB genehmigte im April 2003 erstmals nicht die volle Summe, sondern nur knapp 1 Mill. EUR. Tatsächlich abgerechnet wurden dennoch 1,99 Mill. EUR. Die Buchhaltung ließ sich vor Anweisung der Zahlung bestätigen, dass für den den Vorstandsbeschluss übersteigenden Betrag von 0,99 Mill. EUR ein weiterer Vorstandsbeschluss nicht erforderlich sei.
- Für das dritte Quartal 2003 beschloss der Vorstand der ÖBB eine Beauftragung um 1,66 Mill. EUR. Auch für dieses Quartal wurde entgegen dem Vorstandsbeschluss ein wesentlich höherer Betrag, nämlich 2,21 Mill. EUR, abgerechnet. Dem neuerlichen Hinweis der Buchhaltung auf einen weiteren Vorstandsbeschluss wurde wie zuvor entgegnet.

17.2 Der RH verwies indessen darauf, dass für einen erheblichen Teil der verrechneten Beträge, nämlich für 1,54 Mill. EUR, keine Vorstandsbeschlüsse vorlagen. Er empfahl die Einhaltung der internen Regelungen der ÖBB hinsichtlich der erforderlichen Vorstandsgenehmigungen.

18.1 Im September 2004 beschloss der Vorstand der ÖBB eine weitere Beauftragung des Beratungsunternehmens für den Zeitraum September bis Dezember 2004 in der Höhe von 1,04 Mill. EUR vorbehaltlich des erwähnten, ab August 2004 neu festgelegten Zustimmungsrechts des Aufsichtsrates; dieser lehnte jedoch den Vorstandsantrag im September 2004 ab.

Das Beratungsunternehmen hatte allerdings bereits Leistungen im September 2004 erbracht und in der Höhe von 76.375 EUR abgerechnet. Es war weiters auch danach bis Dezember 2004 im Unternehmen tätig. Die ÖBB vergüteten diese Leistung, indem sie auf eine Forderung in der Höhe von 0,40 Mill. EUR verzichteten.

18.2 Der RH kritisierte, dass der Beschluss des Aufsichtsrates, das Vertragsverhältnis nicht zu verlängern, unterlaufen wurde.

Unternehmen B

19.1 Die Rahmenvereinbarung mit einem anderen Beratungsunternehmen begann ab Jänner 2000 und war mit März 2000, die Vergabebegründung mit Mai 2000 datiert. Der Leistungsvertrag dieser Rahmenvereinbarung mit dem Leistungszeitraum März und April 2003 datierte vom August 2003, also fünf Monate nach Leistungsbeginn; das Datum der Honorarnote vom August 2003 wiederum lag vor der Vergabebegründung des Leistungsvertrages und vor der Bestellung.

Die Leistungserbringung eines weiteren Beratungsunternehmens begann 2001 vier Monate vor der schriftlichen Beauftragung.

19.2 Der RH bemängelte bei den Leistungsverträgen das nur mehr formale Nachholen der erforderlichen Schritte, das mit einer sinnwidrigen Zeitabfolge verbunden war.

Einzelfeststellungen**Prozessmanagement**

- 20.1** Die einem anderen Vergabeverfahren zugrunde liegende Ausschreibung vom Mai 2003 enthielt zwar Zuschlagskriterien, diese waren allerdings nicht gewichtet. Erst im Bietervergleich wurden Gewichungen vorgenommen.
- 20.2** Der RH wies darauf hin, dass nach § 131 Abs. 2 des Bundesvergabegesetzes 2002 bereits in der Bekanntmachung oder in den Ausschreibungsunterlagen die Zuschlagskriterien im Verhältnis der ihnen zuerkannten Bedeutung anzugeben sind.
- 21.1** Ein weiteres Beratungsunternehmen war damit beauftragt, Benchmarks für den Vorstand der ÖBB zu erstellen. Das Beratungsunternehmen wertete dazu öffentlich zugängliche Daten aus, die ohnedies in den Geschäftsbereichen der ÖBB über die Marktbeobachtung vorlagen. Die Ausschreibung unterblieb, Vergabeverhandlungen fanden nicht statt; die fünf Leistungsbestellungen um insgesamt 110.000 EUR erfolgten jeweils nach der Rechnungslegung.
- 21.2** Nach Ansicht des RH wäre die Informationsbeschaffung für den Vorstand der ÖBB über die eigenen Geschäftsbereiche wirtschaftlicher und zweckmäßiger gewesen.

**Externe
Rechtsberatung****Allgemeines**

- 22.1** Für die rechtliche Beratung der ÖBB und die Beauftragung externer Leistungen für Rechtsberatung war die zentrale Rechtsabteilung zuständig. Ab April 2002 beauftragte der Vorstand der ÖBB direkt – ohne regelmäßige Abstimmung mit der Rechtsabteilung – externe Anwaltskanzleien mit der rechtlichen Beratung der ÖBB.

Eine davon erlangte den Status eines „Hausanwaltes“ mit umfassenden Koordinations- und Kommunikationsaufgaben, um Gespräche mit Vertretern des BMF und BMVIT zu führen sowie Lobbying bei österreichischen und europäischen Behörden zu betreiben.

Der Aufwand für Rechtsberatung stieg ab 2002 stark an und betrug 2004 mit 6,34 Mill. EUR bereits mehr als das 3,5-fache des Ausgangswertes des Jahres 1999 (1,79 Mill. EUR). Gründe dafür waren zum Teil juristisch anspruchsvolle Projekte, wie beispielsweise die rechtliche und organisatorische Integration der im Jahr 2002 durch Kauf erworbenen Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft sowie die Mitwirkung an der Vorbereitung und Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003.

Mängel in den Prozessabläufen traten insbesondere beim Abschluss von Rahmenvereinbarungen, bei Bestellungen und bei der Leistungsabrechnung auf. Die ÖBB erteilten teilweise die schriftlichen Aufträge an externe Rechtsberater erst nach erfolgter Leistungserbringung.

- 22.2** Der RH anerkannte, dass in den Jahren 2002 bis 2004 anspruchsvolle Projekte die Kapazitäten der eigenen zentralen Rechtsabteilung überschritten. Das damals für diese Projekte anzuwendende Bundesvergabegesetz 1997 sah für Rechtsberatungen als nicht-prioritäre Dienstleistungen keine klaren Vorgaben für die Wahl des anzuwendenden Vergabeverfahrens vor.

Die zentrale Rechtsabteilung hätte jedoch, wäre sie befasst worden, eine koordinierte Beauftragung der sodann klar definierten, zeitlich und betragsmäßig eingegrenzten Projekte durchführen und damit den Aufwand begrenzen können.

Der RH bemängelte, dass die Beauftragung, Steuerung und Abrechnung der externen Rechtsberatungsleistungen nicht regelmäßig in Abstimmung mit der zentralen Rechtsabteilung erfolgten. Die Erteilung von schriftlichen Aufträgen teilweise nach erfolgter Leistungserbringung widersprach dem Beschaffungshandbuch der ÖBB.

Der RH beanstandete weiters die Auslagerung von Kernaufgaben der ÖBB – wie Informationsbeschaffung, Gespräche mit Vertretern der Ministerien und Behörden sowie Lobbying – an externe Berater. Diese Aufgaben wären jedenfalls vom Vorstand der ÖBB selbst oder von qualifizierten Mitarbeitern des Unternehmens wahrzunehmen. Künftig sollte externes juristisches Know-how nur punktuell sowie in zeitlich und betraglich eingegrenzten Projekten zugekauft werden.

- 22.3** *Der Vorstand der ÖBB-Holding AG verwies neuerlich auf die ab Jänner 2005 geltenden Konzernrichtlinien, denen zufolge generell die eigenen Ressourcen genutzt und alle Aufgaben mit interner Fachkompetenz abgewickelt würden.*

Einzelfeststellungen

Unternehmen G

- 23.1** (1) Im April 2002 übermittelte ein Rechtsberatungsunternehmen an den Generaldirektor der ÖBB ein Angebot zur umfassenden Unterstützung. Dem Angebot lag kein Wettbewerb zugrunde; auch hatten die ÖBB diesen Rechtsberater nicht schriftlich zur Angebotslegung aufgefordert.

Die angebotene Unterstützung ging weit über bloße Rechtsberatung hinaus. Sie umfasste unter anderem die Koordinierung beigezogener Experten, die Abstimmung mit österreichischen Behörden und den zuständigen Gremien bei der EU, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie insbesondere die Koordination der gesamten Vorgangsweise bei der Umstrukturierung der ÖBB durch den Bieter nach Rücksprache und Genehmigung durch den Vorstand der ÖBB.

Das Angebot wies ein Stundenhonorar aus, das bis zu rd. 79 % über den Durchschnittshonoraren der von den ÖBB bislang höchstbezahlten Leistungen für Rechtsberatung lag. Die erste Honorarnote in Höhe von rd. 56.500 EUR für den Leistungszeitraum April 2002 wurde trotz fehlenden schriftlichen Auftrages von den ÖBB bezahlt.

Zweck und Nutzen einer mit 5.050 EUR verrechneten und von den ÖBB bezahlten Reise des Vertreters des Rechtsberatungsunternehmens im Privatjet nach Berlin vor Bestehen eines nachvollziehbaren schriftlichen Auftragsverhältnisses mit den ÖBB waren nicht dokumentiert.

- (2) Im Mai 2002 übermittelte das Rechtsberatungsunternehmen dem Generaldirektor der ÖBB ein als Honorarvereinbarung bezeichnetes Schreiben mit Bezug auf eine nicht näher bezeichnete mündliche Vereinbarung.

Demnach hatte das Rechtsberatungsunternehmen rückwirkend von April bis Ende 2002 die ÖBB in der anlaufenden Strukturreform sowie bei der geplanten Übernahme der Österreichischen Postbus Aktiengesellschaft zu vertreten. Neben einem monatlichen Pauschale von 80.000 EUR war ein Stundensatz vereinbart, der um 20 % über den bisher bezahlten höchsten Durchschnittssätzen anderer Rechtsberatungsunternehmen lag.

Der Vorstand der ÖBB nahm ohne weitere Bietersuche und ohne Einbindung der Fachbereiche das Angebot an.

(3) Eine Rahmenvereinbarung mit zweijähriger Mindestlaufzeit und jährlichem Kündigungsrecht ersetzte ab August 2002 die Honorarvereinbarung vom Mai 2002. Die Rahmenvereinbarung enthielt die Grundlagen für erst zu konkretisierende Projektvereinbarungen und sah die laufende rechtliche Betreuung der Leitungsebene der ÖBB vor; dafür war ein Pauschalhonorar in der Höhe von 25.000 EUR monatlich und unabhängig vom tatsächlichen Leistungsumfang vereinbart. Daneben galten für definierte Projekte Stundensätze von 100 bis 300 EUR; ansonsten gelangte der gesetzliche Tarifsatz zur Anwendung.

(4) Mit Juli 2003 wurde die bisher pauschalierte Rechtsberatung in eine weiterhin pauschale, mit 10.000 EUR monatlich bemessene laufende rechtliche Betreuung des Vorstandes und in eine Rechtsbetreuung der Geschäftsbereichs- und zentralen Fachbereichsleiter nach vertraglich vereinbarten Stundensätzen abgeändert; für Letztere war ein monatliches Akonto in Höhe von 10.000 EUR zu leisten. Ab August 2003 trat anstelle von Akontozahlungen die Abrechnung nach erbrachten Leistungen.

Da die Aufgabendefinition der zentralen Rechtsabteilung die laufende Betreuung des Vorstandes der ÖBB sowie die Beauftragung und das Qualitätsmanagement betreffend externe Berater im Rechtsbereich vorsah, überschnitten sich die Arbeitsgebiete mit dem externen Rechtsberater.

23.2 Der RH beanstandete, dass der Vorstand der ÖBB für seine laufende rechtliche Betreuung aufwendige externe Leistungen für Rechtsberatung zukaufte, obwohl für eine solche Betreuung die hauseigene zentrale Rechtsabteilung zuständig war. Allein ab Mitte 2003 hätten durch den Verzicht auf diese vermeidbare Doppelstruktur Aufwendungen in der Höhe von 120.000 EUR pro Jahr eingespart werden können.

24.1 Ab Dezember 2002 leitete das Einkaufsmanagement im Auftrag des Vorstandes der ÖBB die Rahmenvereinbarung vom August 2002 mit dem Rechtsberatungsunternehmen und die darauf fußenden Projektvereinbarungen nachträglich in die Systematik bestehender Rahmenvereinbarungen des Beschaffungssystems über. Als Zielwert gingen die ÖBB zunächst von 700.000 EUR aus. Dieser lag Ende Dezember 2004 bei rd. 3,30 Mill. EUR und betrug damit bereits mehr als das 4,7-fache des Ausgangswertes.

24.2 Der RH bemängelte das Fehlen einer ausreichend genauen Auftragsabschätzung.

Einzelfeststellungen**Konzerninterne
Vertragswerke**

24.3 *Der Vorstand der ÖBB-Holding AG verwies neuerlich auf die bei den Gesellschaften als Bedarfsträger gelegene ordnungsgemäße Leistungsabnahme und -abrechnung.*

25.1 (1) Bei der Umsetzung der neuen ÖBB-Struktur war frühzeitig erkennbar, dass nach den Abspaltungsvorgängen die Beziehungen zwischen den neuen Gesellschaften mit detaillierten Vertragswerken zu regeln waren. Im Juli 2004 ersuchten die ÖBB unter Hinweis auf jeweils bestehende Rahmenvereinbarungen das Unternehmen G sowie ein weiteres Rechtsberatungsunternehmen um ein Angebot über die in diesem Zusammenhang zu erwartenden Rechtskosten.

Die Rechtsberatungsunternehmen legten jedoch keine getrennten, sondern eine gemeinsame Kostenschätzung vor, die – unter bestimmten Annahmen – einen Höchstbetrag von 1,60 Mill. EUR auswies.

(2) Der zentrale Fachbereich Finanzen, Rechnungswesen, Controlling beantragte in der Beschlussvorlage an den Vorstand der ÖBB die Genehmigung von 800.000 EUR (davon je die Hälfte an die beiden Rechtsberatungsunternehmen). Dabei ging der Fachbereich davon aus, dass ein erheblicher Teil der Rechtskosten von weiteren von der ÖBB-Reform betroffenen Sondergesellschaften des Bundes (Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Aktiengesellschaft, Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH) getragen würde. Eine darauf gerichtete Vereinbarung bestand nicht.

Der Vorstand der ÖBB genehmigte im August 2004 maximal 600.000 EUR mit der Auflage, nur unbedingt erforderliche Leistungen in Anspruch zu nehmen. Da die zuvor erwähnten Sondergesellschaften des Bundes mangels Vereinbarung von einer Kostenbeteiligung Abstand nahmen, genehmigte der Vorstand der ÖBB im September 2004 weitere 800.000 EUR nach Einholung der Zustimmung des Aufsichtsrates.

(3) Die Abrechnungen der beiden Rechtsberatungsunternehmen überschritten Ende 2004 die genehmigten 1,40 Mill. EUR, so dass die ÖBB eine weitere nachträgliche Leistungsbestellung in der Höhe von rd. 204.000 EUR tätigten. Für diese Bestellung fehlte die Zustimmung des Aufsichtsrates. Die ÖBB begründeten dies mit der bereits erteilten Zustimmung dem Grunde nach und mit der Dringlichkeit und Bedeutung der Vertragserrichtungen. Die ÖBB wiesen nach Eingang der Rechnungen rd. 217.000 EUR an.



Einzelfeststellungen

BMVIT

**Österreichische Bundesbahnen:
externe Beratungsleistungen**

Externe Kommunikationsberatung

25.2 Der RH bemängelte, dass nicht bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung an den Vorstand die zugrunde gelegte Kostenbeteiligung durch die von der ÖBB-Reform betroffenen Sondergesellschaften sichergestellt war. Er beanstandete weiters die Bestellung der letzten Auftragstranche über rd. 204.000 EUR ohne Einholung der nach der Geschäftsordnung erforderlichen Zustimmung des Aufsichtsrates und die damit verbundene Zahlung von rd. 217.000 EUR.

26.1 Die ÖBB deckten durch ihre Fachabteilung Kommunikation die Tätigkeit des Pressesprechers und der internen Kommunikation ab. Sie beauftragten ab 2002 darüber hinaus das Kommunikationsberatungsunternehmen I mit der persönlichen Beratung des Vorstandes der ÖBB sowie mit Medienlobbying. Weiters waren die Konzeption und Betreuung neuer externer und interner Kommunikationsfelder zu erstellen.

Seit 2002 erhielten je Quartal ausgewählte Führungskräfte aus Wirtschaft und Politik einen „Trendletter“ sowie ein weiterer externer Personenkreis einen achtseitigen Hochglanzfolder mit dem Titel „Tempo“. Darüber hinaus versandte der Generaldirektor der ÖBB zwischen Juni 2002 und Juli 2003 an rd. 200 Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik insgesamt fünf VIP-Briefe. Den Mitarbeitern wurde wöchentlich das „Extrablatt“ angeboten.

Zu den Aufgaben des Kommunikationsberatungsunternehmens I zählte auch die Organisation von Reisen des Vorstandes der ÖBB in die Bundesländer mit Medienvertretern oder Politikern und von Auftritten des Vorstandes der ÖBB vor den eigenen Mitarbeitern. Bis zur Beauftragung des Kommunikationsberatungsunternehmens organisierten die ÖBB Reisen und Veranstaltungen des Vorstandes selbst.

Die Beratung und das Medienlobbying betrafen auch einzelne Anlässe wie eine Streiksituation im November 2003. Die bisherige monatliche Mitarbeiterzeitung „Insider“ sowie die internen Mitteilungen der Geschäftsbereiche führten die ÖBB weiter.

Den Beauftragungen lagen keine nachvollziehbaren Nutzenüberlegungen in den ÖBB zugrunde; eine Erfolgskontrolle für die aufwendige externe und interne Kommunikationsverdichtung sahen die ÖBB weder vor, noch führten sie eine solche durch.

Einzelfeststellungen

26.2 Nach Auffassung des RH zeigte die Beauftragung externer Leistungen für Kommunikationsberatung den Wechsel des Führungsstils, nämlich für neue Aufgaben externe anstatt interne Leistungen in Anspruch zu nehmen. Der RH bemängelte, dass den Beauftragungen keine nachvollziehbaren Nutzenüberlegungen in den ÖBB zugrunde lagen und die ÖBB eine Erfolgskontrolle weder vorsahen, noch durchführten. Er regte an, nachvollziehbare Ziele zu definieren sowie die intern vorhandenen Leistungen mit punktuell extern benötigten abzustimmen.

27.1 Für den ersten Auftrag der ÖBB an das Kommunikationsberatungsunternehmen I in der Höhe von 250.000 EUR – die weiteren Aufträge wurden im Zuge der Vertragsausweitungen erteilt – führten die ÖBB im Oktober 2002 ein Vergabeverfahren mit einem Bietervergleich durch. Dafür lag ein an die ÖBB gerichtetes Angebot des Kommunikationsberatungsunternehmens I vor.

Daneben waren noch Angebote von zwei Mitbewerbern vorhanden, die allerdings nicht an die ÖBB, sondern an einen Dritten gerichtet waren. In der Vergabebegründung wurde das Unternehmen I als Bestbieter festgestellt.

Die ÖBB bestellten im Dezember 2002 mit Lieferdatum Ende 2002 Leistungen, die das Kommunikationsberatungsunternehmen I bereits seit April 2002 erbracht hatte. Bei den Folgeaufträgen formulierte der Auftragnehmer einige Verträge selbst, teilweise Monate nach Leistungsbeginn.

Von 2002 bis 2004 bezahlten die ÖBB dem Kommunikationsberatungsunternehmen über Monatspauschalien und abgerechnete Einzelleistungen zusammen 1,20 Mill. EUR, weitere im Jahr 2002 abgerechnete Leistungen des Kommunikationsberatungsunternehmens um 0,12 Mill. EUR betrafen eine Tochtergesellschaft der ÖBB.

27.2 Der RH kritisierte die den ÖBB-internen Richtlinien widersprechende Vergabe nach Leistungsbeginn. Der Bestbieter sollte künftig nach den Grundsätzen des freien und lauten Wettbewerbs ermittelt werden.



Einzelfeststellungen

BMVIT

Österreichische Bundesbahnen:
externe BeratungsleistungenProgramm
Power 2005

28.1 (1) Mit dem Programm Power 2005 startete der Vorstand der ÖBB Mitte des Jahres 2003 ein Projekt mit dem Ziel, die Ertragskraft und Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB zu steigern. Projektbasis waren 14 Leitprojekte mit über 400 Einzelmaßnahmen, die von den operativen Geschäftsbereichen eingebracht und mit intensiver externer Beraterunterstützung bewertet und weiterentwickelt wurden. Die ÖBB strebten eine nachhaltige jährliche Ergebnisverbesserung von rd. 290 Mill. EUR ab dem Jahr 2006 an.

(2) Kernelement des Programms Power 2005 war eine Personalreduktion von rd. 3.500 Mitarbeitern und die Darstellung der dafür nötigen Voraussetzungen. Zugleich sollten jene Potenziale ausgelotet werden, welche die ÖBB ohne rechtliche Einschränkungen nutzen könnten. Mehr als 90 % der geplanten Mitarbeiterreduktion hätten nach Ansicht der ÖBB nur bei Änderung der bestehenden Rechtslage, insbesondere des Dienstrechts, realisiert werden können. Für die rd. 3.500 übersteigenden Personalabbauziele lagen keine Einsparungskonzepte vor.

(3) Den Grad der Konkretisierung stellten die ÖBB in „Härtegraden“ von null (Zielfestlegung) bis fünf (ergebniswirksam umgesetzt) dar. Rund 80 % der Vorhaben standen Ende 2004 noch vor ihrer Umsetzung (Härtegrade 3 und 4). Die ÖBB bezifferten die Ergebnisverbesserung bis Oktober 2004 mit 68,40 Mill. EUR. Mit Oktober 2004 stoppte der Vorstand der ÖBB das Projekt. Die allfällige Umsetzung bisheriger Teilergebnisse lag nunmehr in der Verantwortung der thematisch zuständigen Konzerntöchter der neuen ÖBB-Holding AG.

28.2 Der RH erachtete den konzeptionellen Ansatz von Power 2005 als zweckmäßig. Zugleich merkte er an, dass die ÖBB mit intensiver Beraterunterstützung lediglich Prozesse mit rd. 3.500 einzusparenden Mitarbeitern identifizierten, während die von den ÖBB gleichzeitig ins Auge gefassten Ziele eines Personalabbaus von insgesamt 10.000 bis 12.000 Mitarbeitern bis zum Jahr 2010 eine Prozessoptimierung im verstärkten Ausmaß erfordern würden.

Der RH empfahl, die strategischen Ziele hinsichtlich künftiger Personalressourcen rechtzeitig mit konkreten Konzepten zu hinterlegen. In den Planungen wären die aktuellen logistischen und marktbedingten Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Einzelfeststellungen

Die Ergebnisverbesserung von 68,40 Mill. EUR berücksichtigte im Übrigen nicht Aufwendungen für jene Mitarbeiter, die zwar aus den Arbeitsprozessen herausgelöst wurden, deren Bezahlungen allerdings weiterhin von den ÖBB zu tragen waren.

29.1 Für das Programm „Power 2005“ leisteten die Geschäftsbereiche die inhaltliche Arbeit, die Prozesssteuerung war einem externen Berater übertragen. Ab dem zweiten Quartal 2004 übernahmen schrittweise ÖBB-Mitarbeiter die Steuerungsfunktionen des externen Beraters.

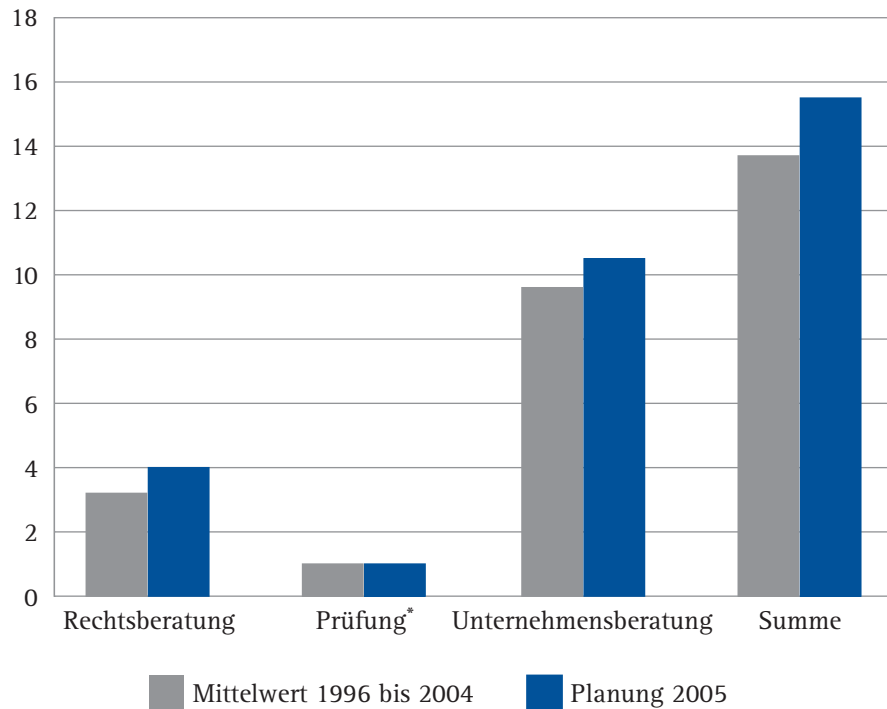
29.2 Nach Ansicht des RH erfolgte der Einsatz eigener Mitarbeiter zur Steuerung der Projektgruppen zu spät bzw. hätte die Zusammenfassung der Bewertung aller laufenden Aktivitäten auch durch eigene Mitarbeiter erfolgen können. Dadurch wären rd. 2 Mill. EUR weniger an externen Beratungskosten angefallen.

Zukünftige
Inanspruchnahme
externer Beratungs-
leistungen

30.1 Über Ersuchen des RH stellte die neu errichtete ÖBB-Holding AG aus der Budgetplanung 2005 ihren Aufwand und den Aufwand aller Tochtergesellschaften für externe Beratungsleistungen zusammen. Demnach soll auch im Jahr 2005 der Aufwand für externe Beratungsleistungen den Durchschnitt der Jahre 1996 bis 2004 von 13,72 Mill. EUR übersteigen. Der Vorstand der ÖBB-Holding AG bezeichnete es als seine Zielsetzung, konzernweit den Beratungsaufwand auf das Niveau der Jahre 1999 bis 2001, das waren durchschnittlich 11,52 Mill. EUR jährlich, abzusenken:

Vergleich des geplanten externen ÖBB-Beratungsaufwandes 2005 mit dem Durchschnittsaufwand 1996 bis 2004

in Mill. EUR



* Buchprüfung und Steuerberatung

Quelle: ÖBB/ÖBB-Holding AG

30.2 Der RH erachtete die Zielsetzung des Vorstandes der ÖBB-Holding AG als positiv. Er wies darauf hin, dass in der Budgetplanung 2005 diese Zielsetzung nicht erreicht wurde. Generell verwies der RH dazu auf sein Schreiben vom Mai 2005 an den Vorstand der ÖBB-Holding AG. Mit diesem Schreiben teilte der RH – ausgehend von den Berichten Reihe Bund 2004/2 S. 3 ff. und 2004/7 S. 17 ff. – Grundsätze für die Vergabe externer Beratungsleistungen im Unternehmensbereich als künftigen Prüfungsmaßstab des RH mit. Zu den Grundsätzen zählten vor allem:

(1) Die im Unternehmen bzw. in der Unternehmensgruppe vorhandenen Fachkompetenzen und Ressourcen sollten vorrangig genutzt werden. Externe Berater wären nur dort heranzuziehen, wo eine wesentliche Erhöhung der Qualität und der Erfolgswahrscheinlichkeit eines Projekts zu erwarten ist.

Einzelfeststellungen

(2) Vor einer Auftragserteilung wäre stets die Notwendigkeit der Fremdleistung zu prüfen. Entsprechende Kosten–Nutzen–Überlegungen und die Gründe für die Auswahl eines externen Beraters sollten nachvollziehbar dokumentiert werden.

(3) Mit den externen Beratern sollte zur Sicherstellung der Qualität und der Akzeptanz der Projektergebnisse sowie des entsprechenden Know–how–Transfers eng zusammengearbeitet werden.

30.3 *Der Vorstand der ÖBB–Holding AG verwies auch dazu auf die ab Jänner 2005 geltenden Konzernrichtlinien, denen zufolge vom ÖBB–Konzern nur in begründeten Einzelfällen auf externe Beratungsleistungen unter Beachtung des geltenden Vergaberechts zurückgegriffen werde. Dazu zählten neben spezifischem Spezialwissen unter anderem die Infrastrukturplanung und –bauüberwachung, große SAP–Umstellungen, IT–Projekte, Umstrukturierungsmaßnahmen, Rechtsanwaltsleistungen im Ausland oder bei Anwaltszwang.*

Der Vorstand der ÖBB–Holding AG teilte weiters mit, dass im Jahr 2005 trotz erhöhten Beratungsbedarfes im ersten Jahr der gesellschaftsrechtlichen Neuausrichtung der ÖBB deutlich geringere Aufwendungen für externe Beratungsleistungen anfallen würden.

Schluss- bemerkungen

31 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Die in der Unternehmung vorhandenen Fachkompetenzen und Ressourcen sollten vorrangig genutzt werden.

(2) Vor einer Vergabe externer Beratungsleistungen wären Kosten–Nutzen–Untersuchungen durchzuführen.

(3) Das neu organisierte Einkaufsmanagement (Lead buyers) sollte vollständig und zeitgerecht in Beschaffungsvorgänge eingebunden und damit übersichtliche und transparente Strukturen geschaffen werden.

(4) Dienstleistungen sollten generell nach den Grundsätzen des freien und lauten Wettbewerbs ausgeschrieben werden.

(5) Für die zu vergebenden Beratungsleistungen sollten überprüfbare Zeitaufzeichnungen vertraglich vereinbart werden.

(6) Bestellungen wären grundsätzlich schriftlich und vor Ausführung der Leistungen zu tätigen.



Schlussbemerkungen

BMVIT

**Österreichische Bundesbahnen:
externe Beratungsleistungen**

(7) Künftig sollte externes juristisches Know-how nur punktuell sowie in zeitlich und betraglich eingegrenzten Projekten zugekauft werden.

(8) Die intern angeordneten Regelwerke (Managementhandbuch, Beschaffungshandbuch etc.) wären in allen Entscheidungsebenen einzuhalten.

(9) Ausnahmebestimmungen des Bundesvergabegesetzes sollten nur in begründeten Fällen angewendet werden.

Wien, im Februar 2006

Der Präsident:

Dr. Josef Moser





ANHANG Entscheidungsträger

ANHANG

Entscheidungsträger

(Aufsichtsratsvorsitzende und
deren Stellvertreter
sowie Vorstandsmitglieder)

der überprüften Unternehmungen

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

Österreichische Bundesbahnen (bis 31. Dezember 2004)**Aufsichtsrat**

Vorsitzender

Dr. Helmut SCHUSTER
(von 25. März 1993 bis 8. März 2001)

Franz R. ROTTMEYER
(von 8. März 2001 bis 17. Mai 2004)

Dr. Wolfgang REITHOFER
(von 17. Mai 2004 bis 31. Dezember 2004)

Stellvertreter des
Vorsitzenden

DDr. Anton HESCHGL
(von 25. März 1993 bis 28. April 1998)

Dipl.-Ing. Dr. Rudolf STREICHER
(von 28. April 1998 bis 8. März 2001)

Dr. Heinz DÜRR
(von 8. März 2001 bis 5. März 2002)

Dr. Wolfgang REITHOFER
(von 2. Mai 2002 bis 17. Mai 2004)

Franz RAUCH
(von 17. Mai 2004 bis 31. Dezember 2004)

Gerhard NOWAK
(von 26. März 1996 bis 1. Oktober 1999)

Wilhelm HABERZETTL
(von 1. Oktober 1999 bis 31. Dezember 2004)

Vorstand

Generaldirektor	Dipl.-Ing. Dr. Helmut DRAXLER (von 1. August 1993 bis 31. Juli 2001)
	Dipl.-Bw. Rüdiger vorm WALDE (von 1. August 2001 bis 31. Dezember 2004)
Generaldirektor- Stellvertreter	Dipl.-Ing. Helmut HAINITZ (von 1. März 1982 bis 31. Jänner 2003)
Mitglieder	Mag. Anton HOSER (von 1. August 1997 bis 31. Juli 2001)
	Dipl.-Ing. Fritz PROKSCH (von 1. August 1993 bis 31. Juli 2001)
	Dr. Gerhard STINDL (von 1. August 1997 bis 31. Juli 2001)
	Ferdinand SCHMIDT (von 1. August 2001 bis 31. Dezember 2004)
	Dipl.-Ing. Dr. Alfred ZIMMERMANN (von 1. Jänner 2003 bis 31. Dezember 2004)
	Mag. Erich SÖLLINGER (von 1. Mai 2003 bis 31. Dezember 2004)



ANHANG
Entscheidungsträger

Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender	Dr. Wolfgang REITHOFER (seit 20. April 2004)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Franz RAUCH (seit 20. April 2004)
	Dr. Siegfried DILLERSBERGER (seit 20. April 2004)
	Dr. Johannes STROHMAYER (seit 1. September 2005)
	Wilhelm HABERZETTL (seit 20. April 2004)

Vorstand

Vorsitzender	Dipl.–Bw. Rüdiger vorm WALDE (von 27. April 2004 bis 31. Dezember 2004)
Mitglied; Sprecher seit 1. Jänner 2005	Mag. Martin HUBER (seit 1. November 2004)
Mitglieder	Dr. Josef MOSER (von 27. April 2004 bis 30. Juni 2004)
	Mag. Erich SÖLLINGER (seit 27. April 2004)

Eisenbahn-Hochleistungsstrecken–Aktiengesellschaft

(seit 1. Jänner 2005 mit der ÖBB–Infrastruktur
Bau Aktiengesellschaft verschmolzen)

Aufsichtsrat

Vorsitzender Dipl.–Ing. Helmut HAINITZ
(von 3. April 1989 bis 31. Dezember 2004)

Stellvertreter des
Vorsitzenden Dkfm. Dr. Oskar GRÜNWALD
(von 3. April 1989 bis 27. Juni 2000)

Dipl.–Ing. Helmut PFEIL
(von 27. Juni 2000 bis 31. Dezember 2004)

Vorstand

Generaldirektor Dr. Gustav HAMMERSCHMID
(von 4. April 1989 bis 31. Dezember 1996)

Dipl.–Ing. Walter BRENNER
(von 1. Jänner 1997 bis 31. Dezember 2002)

Mitglieder Dr. Josef MOSER
(von 1. Jänner 2003 bis 30. Juni 2004)

Mag. Gilbert TRATTNER
(von 12. Juli 2004 bis 31. Dezember 2004)

Generaldirektor–
Stellvertreter bis
31. Dezember 2002;
Alleinvorstand von
1. bis 11. Juli 2004 Dipl.–Ing. Dr. Georg–Michael VAVROVSKY
(von 4. April 1989 bis 31. Dezember 2004)





ANHANG
Entscheidungsträger

ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender [Mag. Martin HUBER](#)
(seit 1. Jänner 2005)

Stellvertreter des
Vorsitzenden [Mag. Rudolf FISCHER](#)
(seit 1. Jänner 2005)

Vorstand

Mitglieder [Mag. Gilbert TRATTNER](#)
(seit 1. Jänner 2005)

[Dipl.–Ing. Thomas TÜRINGER](#)
(seit 1. Jänner 2005)

[Dipl.–Ing. Dr. Georg–Michael VAVROVSKY](#)
(seit 1. Jänner 2005)

[Mag. Erich SÖLLINGER](#)
(von 1. Jänner 2005 bis 16. März 2005)

ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft**Aufsichtsrat**

Vorsitzender

Dr. Josef MOSER
(von 17. Mai 2004 bis 30. Juni 2004)

Univ.–Doz. Dipl.–Ing. Dr. Hermann EGGER
(von 27. August 2004 bis 28. Oktober 2004)

[Mag. Martin HUBER](#)
(seit 28. Oktober 2004)

Stellvertreter des
Vorsitzenden

[Univ.–Doz. Dipl.–Ing. Dr. Hermann EGGER](#)
(von 17. Mai 2004 bis 27. August 2004 und seit 28. Oktober 2004)

Mag. Rudolf FISCHER
(von 27. August 2004 bis 28. Oktober 2004)

Vorstand

Mitglieder

Alleinvorstand bis
26. August 2004;
Sprecher seit
27. August 2004

[Dipl.–Ing. Dr. Alfred ZIMMERMANN](#)
(seit 28. Mai 2004)

[Dipl.–Ing. Peter KLUGAR](#)
(seit 27. August 2004)

