



**Der
Rechnungshof**

Reihe BUND
2009/1

Bericht des Rechnungshofes

**Band 5
WIEDERVORLAGE**

**Sozialfonds des Herrn
Bundespräsidenten –
Österreicher in Not**

**Luftraumüberwachungs-
flugzeuge: Vergleich der
Republik Österreich mit
der Eurofighter Jagdflug-
zeug GmbH**

**Kooperation der Veterinär-
medizinischen Universität
Wien mit der Spanischen
Hofreitschule – Bundes-
gestüt Piber**

**Veterinärmedizinische
Universität Wien;
Follow-up-Überprüfung**

**Bewegungserziehung
an Schulen**

**Autobahnen- und Schnell-
straßen-Finanzierungs-
Aktiengesellschaft**

**Entsorgungslogistik
Austria GmbH**

Rechnungshof
GZ 860.084/002-S3-1/08

Auskünfte

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8450

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 Jänner 2009



Bericht des Rechnungshofes

Band 5: WIEDERVORLAGE

Reihe Bund 2008/9 (III-160 der Beilagen XXIII. GP)

Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten – Österreicher in Not

**Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich der
Republik Österreich mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH**

**Kooperation der Veterinärmedizinischen Universität Wien
mit der Spanischen Hofreitschule – Bundesgestüt Piber**

Veterinärmedizinische Universität Wien; Follow-up-Überprüfung

Bewegungserziehung an Schulen

**Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-
Aktiengesellschaft**

Entsorgungslogistik Austria GmbH

Band 5: Wiedervorlage III–160 der Beilagen XXIII. GP

Österreichische Präsidenten- kanzlei	Wirkungsbereich der Österreichischen Präsidentschaftskanzlei Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten – Österreicher in Not	1
BMF BMLV BMWA	Wirkungsbereich der Bundesministerien für Finanzen Landesverteidigung Wirtschaft und Arbeit Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich der Republik Österreich mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH	11
BMLFUW BMWF	Wirkungsbereich der Bundesministerien für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Wissenschaft und Forschung Kooperation der Veterinärmedizinischen Universität Wien mit der Spanischen Hofreitschule – Bundesgestüt Piber	79
BMWF	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung Veterinärmedizinische Universität Wien; Follow-up-Überprüfung	93
BMUKK	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Unterricht, Kunst und Kultur Bewegungserziehung an Schulen	101

BMVITWirkungsbereich des Bundesministeriums für
Verkehr, Innovation und Technologie

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-
Aktiengesellschaft 127

Entsorgungslogistik Austria GmbH 183

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmungen 201

Abkürzungen

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BKA	Bundeskanzleramt
BM...	Bundesministerium...
BMBWK	für Bildung, Wissenschaft und Kultur
BMF	für Finanzen
BMLFUW	für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMLV	für Landesverteidigung
BMSG	für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz
BMUKK	für Unterricht, Kunst und Kultur
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWA	für Wirtschaft und Arbeit
BMWF	für Wissenschaft und Forschung
bspw.	beispielsweise
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro
(f.)f.	(fort)folgende (Seiten)
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GP	Gesetzgebungsperiode
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
IT	Informationstechnologie
i.V.m.	in Verbindung mit
leg. cit.	legis citatae
Mill.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NÖ	niederösterreichisch(-e, -en, -er, -es)
Nr.	Nummer

ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OÖ	oberösterreichisch(-e, -en, -er, -es)
rd.	rund
RH	Rechnungshof
S.	Seite(n)
SK	Slowakische Krone
t	Tonne(n)
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Z	Ziffer(n)
z.B.	zum Beispiel

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.



Wirkungsbereich der Österreichischen Präsidentschaftskanzlei

Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten – Österreicher in Not

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

Kurzfassung

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

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

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

Zu Einzelfällen merkte der RH an:

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

Kurzfassung

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

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

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

Kenndaten zum Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten – Österreicher in Not

Gesetzliche Grundlage	Bundesgesetz über Vereine (Vereinsgesetz 2002 – VerG), BGBl. I Nr. 66/2002 i.d.g.F.				
Vereinszweck	Unterstützung unverschuldet in Not geratener Österreicherinnen und Österreicher in individuell bestimmten Fällen nach den Weisungen des Herrn Bundespräsidenten				
	2003	2004	2005	2006	2007
	in EUR				
Einnahmen	64.243	91.934	201.216	134.828	134.840
Ausgaben	77.799	87.288	120.528	166.921	166.161
<i>davon Zuwendungen an Bedürftige</i>	<i>76.600</i>	<i>85.810</i>	<i>118.450</i>	<i>158.916</i>	<i>163.691</i>
	Anzahl				
Zuwendungen	531	635	729	770	726

Quelle: Österreichische Präsidentschaftskanzlei, Verein Österreicher in Not

**Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten –
Österreicher in Not**
**Prüfungsablauf und
–gegenstand**

1 Über Ersuchen der Österreichischen Präsidentschaftskanzlei vom August 2007 überprüfte der RH im März 2008 den Verein „Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten – Österreicher in Not“. Die Gebarung des im März 1993 errichteten Vereins wird im Wege der Österreichischen Präsidentschaftskanzlei abgewickelt.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung

- der Verwendung der Vereinsmittel im Hinblick auf den in den Statuten festgelegten Zweck,
- der Ordnungsmäßigkeit der Vereinsgebarung einschließlich des Internen Kontrollsystems und
- des Zusammenwirkens zwischen der Österreichischen Präsidentschaftskanzlei und dem Verein.

Die Überprüfung der Verwendung der Vereinsmittel im Hinblick auf den Vereinszweck erfolgte auf Grundlage einer Zufallsstichprobe. Überprüfter Zeitraum waren die Jahre 2003 bis 2007 mit dem Schwerpunkt 2006 und 2007. Zum Prüfungsergebnis vom Mai 2008 nahm der Verein im Juni 2008 Stellung. Eine Gegenäußerung war nicht erforderlich.

Vereinszweck

2 Nach den Statuten ist der Vereinszweck die Unterstützung unverschuldet in Not geratener Österreicher in individuell bestimmten Fällen nach den Weisungen des Herrn Bundespräsidenten. In begründeten Einzelfällen kann vom Erfordernis der österreichischen Staatsbürgerschaft abgesehen werden.

Die Mittel zur Erreichung des Vereinszweckes werden statutengemäß durch

- Beitrittsgebühren und Mitgliedsbeiträge,
 - Erträgnisse aus Veranstaltungen,
 - Spenden, Sammlungen, Vermächtnisse und sonstige Zuwendungen
- aufgebracht.

Die Mitglieder und Förderer des Vereins rekrutieren sich überwiegend aus dem Banken- und Versicherungswesen.

Zusammenwirken zwischen der Präsidentschaftskanzlei und dem Verein

Tätigkeit der Präsidentschaftskanzlei

3.1 (1) An den Österreichischen Bundespräsidenten wurden häufig Ersuchen um finanzielle Unterstützung herangetragen. Der jeweilige Amtsinhaber war bemüht, im Rahmen seiner Möglichkeiten derartigen Ersuchen nachzukommen, verfügte jedoch hierfür über keine öffentlichen Mittel. Im Jahr 1993 wurde deshalb auf Initiative von Bundespräsident Dr. Thomas Klestil der Verein „Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten – Österreicher in Not“ gegründet.

Die aus Vereinsmitteln gewährten Unterstützungsbeträge sollen nicht das staatliche Sozial- und Fürsorgewesen ersetzen, sondern rasch und unbürokratisch einen Beitrag zur Verbesserung schwieriger Lebensumstände leisten, bis andere Hilfsmaßnahmen – staatlicher oder privater Art – zum Einsatz kommen.

(2) Die Unterstützungsbeträge wurden über Weisung des Bundespräsidenten, der diese Aufgabe unter Heranziehung seines Hilfsapparates, der Präsidentschaftskanzlei, erledigte, zuerkannt. Ihr oblag es daher, die Schreiben an den Bundespräsidenten um finanzielle Unterstützung zu bearbeiten. Dies umfasste die Vorbereitung der Entscheidungsgrundlagen, die schriftliche Dokumentation der Erwägungen für zustimmende oder ablehnende Entscheidungen sowie sämtliche damit verbundenen administrativen Schritte.

Erschien eine finanzielle Unterstützung im Einzelfall angebracht und war diese zudem vom Vereinszweck („... unverschuldet in Not geraten ...“) umfasst, enthielt das Antwortschreiben des Bundespräsidenten die Zusage, einen bestimmten Geldbetrag zur Verfügung zu stellen. Das mit der persönlichen Unterschrift des Bundespräsidenten versehene Antwortschreiben war Grundlage für die Anweisung eines Geldbetrages aus Vereinsmitteln.

(3) Präsident des Vereins war der Kabinettsdirektor der Präsidentschaftskanzlei, als Schriftführer fungierte ein Mitarbeiter der Präsidentschaftskanzlei.

3.2 Der Verein ermöglichte dem Bundespräsidenten eine Ausweitung des Handlungsspielraumes auf sozialem Gebiet und im Bürgerservice. Neben der Weiterleitung von Ersuchen an die zuständigen Stellen konnte dieser als Überbrückung finanzielle Unterstützung gewähren, bis Hilfsmaßnahmen der zuständigen Stellen zum Tragen kamen.



Österreichische Präsidentschaftskanzlei

Zusammenwirken zwischen der Präsidentschaftskanzlei und dem Verein

Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten –
Österreicher in Not

Das enge Zusammenwirken zwischen der Präsidentschaftskanzlei und dem Verein ließ eine nachvollziehbare Dokumentation der maßgebenden Erwägungsgründe für eine Unterstützungsleistung aus Vereinsmitteln zu.

Grundlagen für die Zuerkennung von Unterstützungsbeträgen

4.1 (1) Während der Gebarungsüberprüfung lagen schriftliche Kriterien als Grundlage für die Zuerkennung von Unterstützungsbeträgen (bspw. Richtlinien) nicht vor. Die Präsidentschaftskanzlei dokumentierte die Gründe für eine zustimmende bzw. ablehnende Entscheidung in jedem Einzelfall aktenmäßig. Aus diesen Erledigungen zeichnete sich für die Jahre 2006 und 2007 ab, dass Unterstützungsbeträge insbesondere bei

- Krankheit und Pflegebedürftigkeit,
- Arbeitslosigkeit, verbunden mit geringer Aussicht auf einen dauerhaften Arbeitsplatz sowie
- Sorgepflichten für minderjährige Kinder, verbunden mit geringen monatlichen Mitteln zur Deckung des Lebensunterhaltes

zuerkannt wurden. Diese waren häufig zweckgewidmet, etwa als Zuschuss für

- die Anschaffung von Heilbehelfen oder für Therapien,
- die Abdeckung von Mietrückständen bzw. die Finanzierung eines Wohnungswechsels oder
- die Anschaffung notwendiger Haushaltsausstattung.

Ablehnungen erfolgten zumeist, wenn die Antragsteller erwerbsfähig waren, bereits in Vorjahren Geldbeträge zuerkannt erhielten oder wenn durch die Unterstützung eine Verbesserung der Situation nicht zu erwarten war (z.B. hohe Überschuldung).

(2) Im Dezember 2005 wurde die Bandbreite für die Höhe der Unterstützungsbeträge neu festgelegt. Der niedrigste Zuwendungsbetrag betrug 150 EUR (zuvor 100 EUR). Zuwendungen in dieser Größenordnung sollten nach wie vor anteilmäßig den größten Teil der verfügbaren Mittel darstellen.

Zusammenwirken zwischen der Präsidentschaftskanzlei und dem Verein

Zuwendungen von mehr als 1.000 EUR waren hingegen für wenige akute Fälle, wie etwa schwere Unfälle, Todesfälle von Elternteilen, Behinderungen junger Menschen und kinderreiche Familien, vorgesehen.

- 4.2** Die dargestellten Gründe, welche für die Zuerkennung von Unterstützungsbeträgen maßgebend waren, entsprachen dem in den Statuten des Vereins festgelegten Zweck.

Der RH empfahl, anhand der bereits bisher maßgebenden Erwägungsgründe gemeinsam mit der Präsidentschaftskanzlei Richtlinien für die Zuerkennung bzw. Ablehnung von Unterstützungsbeträgen auszuarbeiten und in Geltung zu setzen. Dadurch würde nicht nur die Entscheidungssicherheit verstärkt, sondern auch die Dokumentation der Einzelfallerledigungen vereinfacht werden.

- 4.3** *Der Verein sagte dies zu.*

Verwendung der Vereinsmittel

- 5.1** Die Anzahl der Zuwendungen aufgrund von Ersuchen an den Bundespräsidenten entwickelte sich wie folgt:

	2003	2004	2005	2006	2007	Veränderung 2003/2007
			Anzahl			in %
Zuwendungen	531	635	729	770	726	37
			in EUR			
Zuwendungsbetrag gesamt	76.600	85.810	118.450	158.916	163.691	114
durchschnittlicher Zuwendungsbetrag je Empfänger	144	135	162	206	225	56

Quelle: Österreichische Präsidentschaftskanzlei, Verein Österreicher in Not

Von 2003 auf 2007 erhöhte sich die Anzahl der Zuwendungen um mehr als ein Drittel. Zudem wurden 2007 mehr als doppelt so viel Vereinsmittel für bedürftige Mitbürger aufgewendet wie 2003.

In den Jahren 2003 und 2004 lag rund die Hälfte aller Zuwendungen bei 100 EUR. Ab 2006 wurde der Mindestzuwendungsbetrag auf 150 EUR angehoben. In besonderen Härtefällen wurden vereinzelt Zuwendungen von mehr als 1.000 EUR getätigt.



Österreichische Präsidentschaftskanzlei

Verwendung der Vereinsmittel

Sozialfonds des Herrn Bundespräsidenten –
Österreicher in Not

5.2 (1) Der RH überprüfte stichprobenweise die Geschäftsfälle der Präsidentschaftskanzlei, die Zuwendungen aus Mitteln des Vereins Österreicher in Not betrafen. Dabei standen die Nachvollziehbarkeit der Entscheidungen und die Dokumentation der für die Zuerkennung der Geldbeträge maßgebenden Erwägungsgründe im Vordergrund.

Die Überprüfung nach diesen Kriterien ergab keine Beanstandungen. Die Präsidentschaftskanzlei dokumentierte die Entscheidungsfindung in jedem Einzelfall.

(2) Zu Einzelfällen merkte der RH jedoch an:

- Zuwendungen in Höhe des Mindestbetrages erfolgten – nach Maßgabe der vorhandenen Mittel – teilweise auch dann, wenn zwar schlechte wirtschaftliche Verhältnisse vorlagen, nicht aber eine akute Notsituation. Zuwendungsempfänger waren in diesen Fällen vor allem Mehrkinderfamilien, Alleinerzieher und Mindestpensionisten, die größtenteils bereits staatliche Sozialleistungen empfangen.
- In den Jahren 2003 und 2004 waren Einzelfälle feststellbar, in denen Zuwendungen aus Vereinsmitteln nicht an Einzelpersonen („... in individuell bestimmten Fällen ...“) ergingen, sondern an Vereine oder zugunsten von Projekten geleistet wurden.

Der RH empfahl, in die Zuwendungen verstärkt akute Notfälle einzu beziehen. Er hob neuerlich die Vorteile schriftlich festgelegter Kriterien für die Zuerkennung von Unterstützungsbeträgen hervor. Zweifelsfragen könnten damit rasch und auf Grundlage einer kontinuierlichen Beurteilungspraxis geklärt werden.

5.3 *Die Präsidentschaftskanzlei schloss sich der Ansicht des RH im Wesentlichen an, merkte jedoch an, dass auch die bisherige Praxis statutenkonform gewesen sei.*

Vereinsgebarung

Veranlagung der Mittel

6.1 Während dem Verein der Großteil der Einnahmen in Form von Mitgliedsbeiträgen jeweils im zweiten Quartal zufloss, verzeichneten die Ausgaben im vierten Quartal ihren größten Gesamtbetrag. Unterjährig verfügte der Verein daher über verhältnismäßig hohe liquide Mittel. Diese befanden sich auf einem Kontokorrentkonto.

Die durchschnittliche Habenverzinsung der Vereinsmittel betrug in den Jahren 2003 bis 2005 0,12 % bis 0,14 %. Die Vereinsorgane widmeten erst ab 2006 der Optimierung der Verzinsung dieser Mittel entsprechendes Augenmerk. Zusätzlich erhielt der Verein günstigere Konditionen bei Baranweisungen.

6.2 Aufgrund der hohen flüssigen Mittel des Vereins während des Großteils des Jahres könnten in Hinkunft – bei gleich bleibender Finanzgebarung des Vereins – rund die Hälfte der Mitgliedsbeiträge etwa ein halbes Jahr höherverzinslich veranlagt werden.

6.3 *Der Verein sagte die Umsetzung der Empfehlung bis Ende 2008 zu.*

Zeichnungsregelung

7.1 Nach den Vereinsstatuten waren schriftliche Ausfertigungen und Bekanntmachungen, insbesondere den Verein verpflichtende Urkunden – sofern sie Geldangelegenheiten betrafen –, vom Präsidenten des Vereins und vom Kassier gemeinsam zu unterfertigen. Diese Bestimmung erwies sich in der Praxis als nicht umsetzbar, weil die betreffenden Personen für die laufende Wahrnehmung der Vereinsgebarung nicht durchgehend verfügbar waren. Verstöße gegen das Vier-Augen-Prinzip stellte der RH nicht fest.

7.2 Der RH empfahl eine Änderung der Statuten, so dass diese den Anforderungen der Praxis an die Zeichnungserfordernisse gerecht werden.

7.3 *Laut Stellungnahme des Vereins seien die vom RH angeregten Statutenänderungen bereits in die Wege geleitet worden.*

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

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

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

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

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

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



**Wirkungsbereich der Bundesministerien für
Finanzen
Landesverteidigung
Wirtschaft und Arbeit**

**Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich der Republik Österreich mit der
Eurofighter Jagdflugzeug GmbH**

Durch einen Vergleich der Republik Österreich mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH wurden drei Flugzeuge und Einsatzrüstung im Wert von rd. 307 Mill. EUR abbestellt. An Abbestellungskosten verrechnete die Gesellschaft rd. 57 Mill. EUR, daher betrug die Rückzahlungsverpflichtung an die Republik Österreich 250 Mill. EUR. Ausgabenreduzierende Auswirkungen der Leistungsminderungen (Änderung von Tranche 2- auf Tranche 1-Konfiguration und Akzeptanz teilweise gebrauchter Flugzeuge) sowie durch die Vermeidung der Umrüstung der Flugzeuge von Tranche 1- auf Tranche 2-Konfiguration waren im Vergleich nicht nachvollziehbar ausgewiesen.

Die im Vergleich angeführte Entgeltreduktion bei den Betriebskosten von 120 Mill. EUR war erst in Höhe von rd. 17 Mill. EUR gesichert.

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

Die Reduzierung des Kaufpreises bewirkte durch die Anpassungsregelung im Gegengeschäftsvertrag eine Verminderung des Geschäftsvolumens um rd. 500 Mill. EUR.

Die militärischen Vorgaben im Bereich der Luftraumüberwachung wurden nachträglich überarbeitet.

Kurzfassung

Prüfungsziel

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

Inhalt des Vergleiches und finanzielle Aspekte

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

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

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

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



Kurzfassung

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

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

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

Vergleichsverhandlungen

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

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

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

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

Kurzfassung

Militärische Aspekte

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

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

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

Technische Aspekte

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

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

Logistische Aspekte

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

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



Kurzfassung

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

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

Infrastruktur

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

Gegengeschäfte

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

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

Kenndaten zum Vergleich der Republik Österreich mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH

Vertragspartner	Republik Österreich, vertreten durch das BMLV Eurofighter Jagdflugzeug GmbH
Vergleichsabschluss	24. Juni 2007
Abschluss der Detailvereinbarung	6. Juli 2007
Rechtsgrundlage	Teilkündigung von Lieferungen sowie von Leistungen gemäß Teil A, Pkt. 18.2 der beiden Kaufverträge vom 1. Juli 2003 über den Ankauf von Luftraumüberwachungsflugzeugen einschließlich Ausrüstung, logistischer Leistungen, Ausbildung und Simulation
Kaufpreis	Reduzierung des ursprünglichen Kaufpreises in Höhe von rd. 1,959 Mrd. EUR um 250 Mill. EUR (Summe der Abbestellungen in Höhe von 307 Mill. EUR, abzüglich Abbestellungskosten von 57 Mill. EUR); neuer Kaufpreis 1,709 Mrd. EUR

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1.1** Im Zusammenhang mit dem Beschaffungsvorgang betreffend die Luft-raumüberwachungsflugzeuge berichtete der RH bereits in vier Wahrnehmungsberichten an den Nationalrat.

Die erste Überprüfung umfasste die Vorbereitung der Nachfolgebeschaffung bis zum Zeitpunkt der verbindlichen Angebotseinholung am 10. Oktober 2001 (Reihe Bund 2002/3).

Die Überprüfung der Typenentscheidung einschließlich der Gegengeschäftsangebote betraf den Zeitraum von der Angebotseinholung am 10. Oktober 2001 bis zur Typenentscheidung im Ministerrat am 2. Juli 2002 und erfolgte aufgrund eines Ersuchens des damaligen Bundesministers für Landesverteidigung, Herbert Scheibner (Reihe Bund 2004/1).

In der Folge wurde der RH gemäß § 99 der Geschäftsordnung des Nationalrates beauftragt, die Vorgänge zum Zeitpunkt der Typenentscheidung am 2. Juli 2002 bis zur Unterzeichnung der Kaufverträge am 1. Juli 2003 zu überprüfen. Diese Überprüfung betraf den Inhalt der Kaufverträge, die Finanzierung sowie den Gegengeschäftsvertrag (Reihe Bund 2005/3).

Ein weiteres Prüfungsverlangen gemäß § 99 der Geschäftsordnung des Nationalrates umfasste die Bewertung und Dokumentation der vertraglich vereinbarten Gegengeschäfte für den Zeitraum vom 2. Juli 2002 bis 31. Dezember 2004 (Reihe Bund 2006/11).

- 1.2** Mit Antrag vom 6. Juli 2007 richteten die Abgeordneten Murauer, Kolleginnen und Kollegen gemäß § 99 der Geschäftsordnung des Nationalrates an den RH das Verlangen auf „Durchführung einer gesonderten Gebarungsprüfung des vom Bundesminister für Landesverteidigung abgeschlossenen Vergleiches sowie der nachfolgenden Vertragsänderungen mit Eurofighter GesmbH“. Das Verlangen enthielt weiters einen umfangreichen Katalog von Rechts- und Tatsachenfragen, welche die Prüfung insbesondere umfassen sollte.

Da der Selbständige Antrag von 20 Abgeordneten schriftlich unterstützt wurde, war die Gebarungsüberprüfung durch den RH auch ohne Beschluss des Nationalrates durchzuführen.



Prüfungsablauf und
-gegenstand

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich

1.3 Der RH überprüfte von Oktober bis Dezember 2007 im BMLV, im BMF sowie im BMWA das Zustandekommen und die Auswirkungen des Vergleiches. Ergänzende Erhebungen fanden bei der Finanzprokurator, bei der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA) sowie am Fliegerhorst Hinterstoisser in Zeltweg statt. Die Überprüfung umfasste insbesondere den Zeitraum Jänner bis Dezember 2007; Unterlagen betreffend Entwicklungen nach diesem Zeitraum wurden so weit wie möglich berücksichtigt.

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

Zu dem am 21. April 2008 an das BMLV übermittelten Prüfungsergebnis bzw. zu den an das BMF und BMWA übermittelten Auszügen aus diesem langte die Stellungnahme des BMWA am 4. Juli 2008 und jene des BMF am 22. Juli 2008 im RH ein. Der RH verzichtete auf die Erstattung einer Gegenäußerung.

Vom BMLV langte am 25. Juli 2008 im RH ein Schreiben mit Unterlagen ein. Darin wurden – zusätzlich zu den im Vergleich enthaltenen Kaufpreisreduzierungen – Einsparungspotenziale bei den Investitionen und bei den Betriebskosten (hochgerechnet auf eine Lebensdauer von 30 Jahren) aufgezeigt. Das BMLV hatte dem RH bereits im Jänner 2008 (nach Abschluss der Prüfung vor Ort) Unterlagen über Einsparungspotenziale vorgelegt, die – soweit sie für den RH nachvollziehbar waren – bereits im Prüfungsergebnis berücksichtigt wurden. Aus dem Schreiben bzw. den Unterlagen des BMLV vom Juli 2008 ergaben sich für den RH keine darüber hinausgehenden Informationen.

Die Stellungnahme des BMLV langte am 5. August 2008 im RH ein. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im August 2008.

Chronologie

2 Einleitend werden die wichtigsten Ereignisse im Zusammenhang mit der Beschaffung der Luftraumüberwachungsflugzeuge von 1993 bis 2007 chronologisch dargestellt:

September 1993	Konzept für den Einsatz des Österreichischen Bundesheeres
Mai/Juni 1997	Konzept für den Einsatz der Luftstreitkräfte und operativ-taktisches Konzept für die Nachfolge der Draken-Flugzeuge
1998/2000	Erstellung Militärischer Pflichtenhefte
Oktober 2001	Angebotseinholung des BMLV für die Beschaffung von 24 einsitzigen Luftraumüberwachungsflugzeugen (sowie Option auf sechs Doppelsitzer) in Form einer freihändigen Vergabe
Dezember 2001	Sicherheits- und Verteidigungsdoktrin
2. Juli 2002	Ministerratsvortrag des Bundesministers für Landesverteidigung, Herbert Scheibner; Typenentscheidung für das Kampfflugzeug Type „Eurofighter Typhoon“ (Eurofighter)
27. August 2002	Weisung des Bundesministers für Landesverteidigung, Herbert Scheibner, die Stückzahl auf 18 Flugzeuge zu reduzieren (sowie Option für sechs Einsitzer oder sechs Doppelsitzer)
1. Juli 2003	Abschluss der beiden Kaufverträge mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH (Eurofighter GmbH) über den Ankauf von 18 Luftraumüberwachungsflugzeugen der Konfiguration Tranche 2/Block 8 einschließlich Ausrüstung, logistischer Leistungen, Ausbildung und Simulation; Gesamtpreis: 1,959 Mrd. EUR
Juni 2005	operativ-taktisches Konzept zur Sicherstellung der Luftraumüberwachung und -sicherung mit 18 Eurofightern im Verbund der Luftstreitkräfte
November 2005	Mitteilung der Eurofighter GmbH, zunächst sechs Flugzeuge der älteren Konfiguration Tranche 1/Block 5 zu liefern und diese später auf eigene Kosten auf die Konfiguration Tranche 2/Block 8 umzurüsten
April 2006	Militärstrategisches Konzept
30. Oktober 2006	Einsetzung des parlamentarischen Untersuchungsausschusses über die Beschaffung von Kampfflugzeugen; Entschiebung des Nationalrates, alle Schritte zu setzen, um den Kaufvertrag kostengünstig aufzulösen und den Beschaffungsvorgang so lange zu unterbrechen, bis der Bericht des Untersuchungsausschusses vorliegt
11. Jänner 2007	Angelobung der Bundesregierung
26. Jänner 2007	Einrichtung der Task Force „Luftraumüberwachungsflugzeug“ im BMLV durch den Bundesminister für Landesverteidigung, Mag. Norbert Darabos
März 2007	Vereinbarung zwischen dem BMLV und der Finanzprokuratur über die Beurteilung einer Änderung der Kaufverträge, die allgemeine Beratung und Begutachtung in Angelegenheiten der Flugzeugbeschaffung sowie die Vertretung des BMLV in Verhandlungen
ab März 2007	Erarbeitung verschiedener Planungsvarianten für geringere Flottengrößen durch das BMLV; als Mindestgröße werden 12 Flugzeuge festgelegt



BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

April 2007	Gespräche zwischen der Finanzprokuratur sowie Beamten des BMLV und Vertretern der Eurofighter GmbH; die Gespräche enden ohne Ergebnis Betrachtung eines externen Gutachters mit der Erstellung von Gutachten und der rechtlichen Beratung des BMLV im Zusammenhang mit der Flugzeugbeschaffung; die schriftliche Beauftragung erfolgte im Juni 2007
Mai/Juni 2007	Vergleichsverhandlungen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung, Mag. Norbert Darabos, sowie dem externen Gutachter und der Eurofighter GmbH
24. Juni 2007	Unterzeichnung des Vergleiches durch den Bundesminister für Landesverteidigung und den Geschäftsführer der Eurofighter GmbH
25./26. Juni 2007	Präsentation der Gutachten im Rahmen einer Pressekonferenz; Informationen über den Inhalt des Vergleiches
27. Juni 2007	mündliche Information u.a. der Bundesminister für Finanzen, für Inneres sowie für Wirtschaft und Arbeit über die wesentlichen Eckpunkte des Vergleiches durch den Bundesminister für Landesverteidigung; der Ministerrat war nicht befasst
3. Juli 2007	Der parlamentarische Untersuchungsausschuss über die Beschaffung von Kampfflugzeugen beendet seine Tätigkeit.
6. Juli 2007	Abschluss der Detailvereinbarung zwischen dem BMLV und der Eurofighter GmbH
12. Juli 2007	Der erste Eurofighter landet in Zeltweg.
November 2007	operativ-taktisches Konzept zur Sicherstellung der Luftraumüberwachung mit 15 Eurofightern im Verbund der Luftstreitkräfte

Rahmen- bedingungen

3 Der Bundesminister für Landesverteidigung, Mag. Norbert Darabos, richtete mit Weisung vom 26. Jänner 2007 die Task Force „Luftraumüberwachungsflugzeug“ ein. Diese war dem Kabinett des Bundesministers zugeordnet und wurde vom Kabinettschef geleitet.

Die Zielvorgaben für die Task Force „Luftraumüberwachungsflugzeug“ waren, unter Sicherstellung der aktiven und passiven Luftraumüberwachung, Ausstiegsvarianten aus den Verträgen mit der Eurofighter GmbH bzw. signifikante Einsparungspotenziale zu prüfen sowie eine gesamtheitliche Projektkontrolle durchzuführen.

Nach Darstellung der Task Force zeigten sich nach den ersten Gesprächen mit der Eurofighter GmbH im April 2007 jedenfalls Potenziale zur Ausgabeneinsparung durch die Reduzierung der Stückzahl, der Ausstattung der Flugzeuge sowie bei den In-Service-Support-Verträgen¹⁾ und durch eine Änderung der Konfiguration der Flugzeuge von Tranche 2 auf Tranche 1.

¹⁾ Verträge über die Versorgung mit Ersatzmaterialien und technische Unterstützung zum Betrieb der Luftfahrzeuge (Teil der Betriebskosten)

Für den Ausgangspunkt der Überlegungen des BMLV im Hinblick auf die Kaufverträge und die Vergleichsverhandlungen mit der Eurofighter GmbH standen somit militärische Erwägungen nicht im Vordergrund.

Vergleich und Detailvereinbarung

Allgemeines

- 4.1** Zentraler Punkt des Vergleiches vom 24. Juni 2007 bzw. der nachfolgenden Detailvereinbarung vom 6. Juli 2007 war die Reduktion der Anzahl der Flugzeuge von 18 auf 15 Stück sowie die Abbestellung von Selbstschutz- und elektrooptischen Zielerfassungssystemen samt anteiliger Logistik.

Zusätzlich vereinbarten der Bundesminister für Landesverteidigung, Mag. Norbert Darabos, und der Geschäftsführer der Eurofighter GmbH, statt Flugzeugen der neueren Konfiguration Tranche 2/Block 8 die ältere Konfiguration Tranche 1/Block 5 zu beschaffen. Sechs Flugzeuge wiesen zudem keine ungebrauchte und fabriksneue Materialbeschaffenheit auf, sondern waren „fast neuwertig“ und darüber hinaus erst im Zuge eines „Retrofit“-Programmes auf Kosten der Eurofighter GmbH von einem älteren Standard (Tranche 1/Block 2) auf Block 5-Konfiguration umzurüsten.

Die Abbestellungen (drei Flugzeuge sowie je sechs Sätze Selbstschutz- und elektrooptische Zielerfassungssysteme einschließlich Ersatz- und Umlaufteile) umfassten einen Wert von rd. 307 Mill. EUR. Die Eurofighter GmbH stellte dem BMLV für „Systemänderung“ (Abbestellungskosten) einen Betrag in Höhe von rd. 57 Mill. EUR in Rechnung. Als Differenz ergab sich eine Rückzahlungsverpflichtung der Eurofighter GmbH in Höhe von 250 Mill. EUR, die frühestens im September 2008 und spätestens im März 2009 fällig werden sollte.



Vergleich und Detailvereinbarung

BMF BMLV BMWA

**Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich**

Das Preis- und Leistungsverzeichnis zu den Kaufverträgen vom Juli 2003 wurde somit wie folgt geändert:

	in Mill. EUR
Gesamtpreis der beiden Kaufverträge einschließlich Vertragsänderungen vor dem Vergleich	rd. 1.959
Summe der Abbestellungen (drei Flugzeuge sowie je sechs Sätze Selbstschutz- und elektrooptische Zielerfassungssysteme einschließlich Ersatz- und Umlaufteile)	rd. - 307
neue Position „Systemänderung“	rd. + 57
<i>somit Rückzahlungsverpflichtung der Eurofighter GmbH</i>	<u>250</u>
neuer Gesamtpreis der beiden Kaufverträge	rd. 1.709

Weiters sagte das Unternehmen zu, sich um eine Reduzierung des im Kaufpreis enthaltenen, aber nicht ausgewiesenen Entwicklungskostenanteiles (so genannte Levy-Fee) zu bemühen.

Darüber hinaus war vereinbart, dass ein allfälliger Mehrerlös aus der Verwertung der ursprünglich für das BMLV vorgesehenen Flugzeuge der Tranche 2-Konfiguration der Republik Österreich zusteht. Regelungen betreffend die Durchsetzbarkeit dieser Vereinbarung waren im Vergleich nicht enthalten.

Die Vereinbarungen hinsichtlich der Zahlungsbedingungen – Zahlung der Republik Österreich an eine österreichische Bank, die ihrerseits Zahlungen an die Eurofighter GmbH leistet – blieben unverändert.

Ein weitergehender Rücktritt der Republik Österreich ohne Angabe von Gründen wurde einvernehmlich ausgeschlossen. Zudem verzichteten das BMLV und die Eurofighter GmbH wechselseitig auf strittige Vertragsstrafen- oder Schadenersatzforderungen. Allfällige Pönaleforderungen des BMLV wegen nicht zeitgerechter Verfügbarkeit von Flugzeugen mit Tranche 2-Konfiguration wurden in den Vergleich nicht aufgenommen.

Die Wirksamkeit des Vergleiches sollte unabhängig vom Ergebnis des parlamentarischen Untersuchungsausschusses über die Beschaffung von Kampfflugzeugen, dessen Abschluss Ende Juni 2007 erwartet wurde, gelten.

Vergleich und Detailvereinbarung

Der Vergleich betraf neben den Kaufverträgen auch vier In-Service-Support-Verträge für logistische Unterstützungsleistungen (Teil der Betriebskosten), die zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen waren. Das Entgelt für die in den In-Service-Support-Verträgen vorgesehenen Leistungen wurde gegenüber den noch nicht preisverhandelten Angeboten um 4 Mill. EUR pro Jahr herabgesetzt. Obwohl die Laufzeit in den Angeboten rd. 3,5 Jahre bzw. rd. 8,5 Jahre betrug, wurde auf die geplante Nutzungsdauer der Flugzeuge von 30 Jahren hochgerechnet, wodurch sich laut Vergleich eine Entgeltreduktion von 120 Mill. EUR ergeben sollte. Die Entgeltreduktion für die tatsächliche Laufzeit der Verträge betrug rd. 17 Mill. EUR.

- 4.2** Der RH stellte fest, dass sich durch den Vergleich das Entgelt an die Eurofighter GmbH aus den Kaufverträgen um 250 Mill. EUR verringerte. Weiters waren von der im Vergleich angeführten Entgeltreduktion bei den Betriebskosten in Höhe von 120 Mill. EUR aufgrund der Laufzeit der In-Service-Support-Verträge erst rd. 17 Mill. EUR gesichert. Von der im Vergleich angeführten Entgeltreduktion von „mindestens 370 Mill. EUR“ waren somit nur rd. 267 Mill. EUR gesichert. Allfällige Entgeltreduktionen betreffend die Entwicklungskostenbeiträge und den Mehrerlös aus der Verwertung der ursprünglich vorgesehenen Flugzeuge der Tranche 2-Konfiguration waren nicht enthalten.

Der RH empfahl, die im Vergleich dargestellte Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Leistungen in der vollen Höhe von 120 Mill. EUR sicherzustellen.

- 4.3** *Laut Stellungnahme des BMLV sei die Auflösung des Vertrages ein politisches Ziel gewesen; dieses sei jedoch nach den Erkenntnissen des parlamentarischen Untersuchungsausschusses über die Beschaffung von Kampfflugzeugen und den Erkenntnissen des externen Gutachters nicht mehr zu erreichen gewesen. Für den Bundesminister für Landesverteidigung seien vor Beginn der Vergleichsverhandlungen daher nur zwei Möglichkeiten offen gestanden:*

- Rücktritt vom Vertrag mit allfälligen negativen Folgen für die Republik Österreich oder*
- Eintritt in Verhandlungen zur Erreichung eines Vergleiches.*



Vergleich und Detailvereinbarung

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich

Bezüglich der Empfehlung des RH, die im Vergleich dargestellten Einsparungen von 120 Mill. EUR bei den In-Service-Support-Leistungen in voller Höhe sicherzustellen, vertrat das BMLV die Ansicht, dass gemäß geltendem Recht die getroffene Vereinbarung im Vergleich für die Eurofighter GmbH bindend und sichergestellt sei.

- 4.4** Der RH erwiderte, dass die Entgeltreduktion von 120 Mill. EUR bei den In-Service-Support-Leistungen zwar im Vergleich angeführt ist, jedoch aufgrund der Laufzeit der In-Service-Support-Verträge und fehlender Preisvereinbarungen oder –garantien für die Zeit nach Ablauf der Verträge noch nicht die volle Höhe, sondern erst rd. 17 Mill. EUR gesichert waren.

Dokumentation

- 5.1** Während über die Vorgespräche im März/April 2007 und über die Verhandlungen zur Detailvereinbarung ausführliche interne Protokolle erstellt wurden, lagen über die entscheidenden Vergleichsverhandlungen vom Mai/Juni 2007 weder Protokolle noch sonstige Dokumente vor.

Der RH konnte daher die einzelnen Verhandlungspositionen und –fortschritte nicht im Detail nachvollziehen. Einer Pressemeldung vom 1. Juli 2007 zufolge habe die Eurofighter GmbH dem Bundesminister für Landesverteidigung, Mag. Norbert Darabos, im Zuge der Vergleichsverhandlungen einen Nachlass von 200 Mill. EUR ohne Reduktion der Stückzahl der Flugzeuge angeboten. Dies wurde sowohl vom Bundesminister für Landesverteidigung in einer parlamentarischen Anfragebeantwortung als auch vom externen Gutachter, der zu den Vergleichsverhandlungen beigezogen wurde, verneint.

- 5.2** Der RH beanstandete die mangelnde Dokumentation und die fehlende Transparenz der Vergleichsverhandlungen. Weiters konnte er den Inhalt der Pressemeldung mangels Dokumentation nicht überprüfen.

Vergleich und Detailvereinbarung

Vertragsänderungen

6.1 Über den Inhalt des Vergleiches und der Detailvereinbarung wurden die betroffenen Dienststellen im BMLV auszugsweise informiert. Da die Detailvereinbarung keine abschließende Aufzählung aller vom Vergleich berührten Bestimmungen in den Kaufverträgen enthielt, wurde der Generalstab vom Leiter der Task Force „Luftraumüberwachungsflugzeug“ aufgefordert, die erforderlichen Vertragsänderungen einzuleiten. Der Chef des Generalstabes weigerte sich im Juli und August 2007 jedoch mehrfach, dies zu tun. Er begründete dies mit fehlenden Informationen über den Vergleich und die Detailvereinbarung sowie mit der fehlenden Einsetzung eines Verhandlungsteams durch den Bundesminister für Landesverteidigung.

Bis zum Abschluss der Gebarungsüberprüfung im Dezember 2007 hatte das BMLV noch keine Vorbereitungen für Verhandlungen über Vertragsänderungen mit der Eurofighter GmbH getroffen. Die Einleitung der Vertragsänderungen erfolgte erst im März 2008. Das BMLV beabsichtigte, den zu den Vergleichsverhandlungen beigezogenen externen Gutachter dabei mitzubefassen.

6.2 Der RH empfahl, die noch ausstehenden Vertragsänderungen mit Nachdruck zu betreiben und dabei auch auf das Fachwissen der Finanzprokurator zurückzugreifen. Die Heranziehung externer Berater sollte möglichst sparsam erfolgen.

Weiters empfahl er, die betroffenen Dienststellen im BMLV über Details des Vergleiches bzw. der Detailvereinbarung umfassend zu informieren, um allfällige Nachteile bei Verhandlungen infolge eines geringeren Informationsstandes gegenüber Vertretern der Eurofighter GmbH zu vermeiden.

6.3 *Laut Stellungnahme des BMLV hätten alle in die Bearbeitung involvierten Dienststellen bzw. Bearbeiter Informationen über den Vergleich und die Detailvereinbarung in dem für die jeweilige Bearbeitung erforderlichen Umfang erhalten. Die konkrete Bearbeitung der formalen Vertragsänderungen (Zusammenführung Vergleich/Detailvereinbarung und Kaufverträge) sei eingeleitet. Die Einbindung der Finanzprokurator sei sichergestellt.*



BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

Rechtliche Aspekte

Beauftragung von Gutachtern

7 Das BMLV zog mehrere externe Gutachter für die Beantwortung unterschiedlicher rechtlicher Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Vergleich heran:

Der zivilrechtliche Gutachter untersuchte die Möglichkeiten einer Vertragsauflösung und bearbeitete den kommerziellen Teil der In-Service-Support-Verträge über logistische Unterstützungsleistungen. Drei weitere Gutachter beschäftigten sich mit europa-, gebühren- und haushaltsrechtlichen Fragestellungen. Die Frage der Bindung des Bundesministers für Landesverteidigung an eine Entschließung des Nationalrates wurde BMLV-intern behandelt.

Die Kosten für die Gutachter betragen insgesamt rd. 115.000 EUR (einschließlich USt und Reisekosten):

Gutachten	Kosten in EUR
Auflösung der Kaufverträge	39.000
allgemeine Beratung und Gestaltung der In-Service-Support-Verträge	50.400
Mitwirkung des Bundesministers für Finanzen	4.800
vergaberechtliche Aspekte	12.000
Gebührenpflicht	8.055
Reisekosten	483
Summe	114.738

Gutachten über die Kaufverträge

8.1 Im April 2007 betraute das BMLV einen externen Gutachter mit rechtlichen Beratungsleistungen. Auch die Finanzprokurator hatte sich zu der Bestellung des Gutachters positiv geäußert und hielt es für zweckmäßig, neben ihrer gutachterlichen Stellungnahme eine weitere umfassende Expertise des Zivilrechtsexperten einzuholen.

Die schriftliche Beauftragung durch das BMLV erfolgte im Juni 2007. Die Kosten für die Erstellung der Gutachten betragen 39.000 EUR (einschließlich USt). In seinen – Ende Juni 2007 präsentierten – Gutachten äußerte sich der Zivilrechtsexperte über diverse Auflösungs- und Rücktrittsmöglichkeiten (etwa wegen Verstoßes gegen Verhaltenspflichten, Irrtums, List oder culpa in contrahendo¹⁾) und die rechtliche Beurteilung des Leistungsgegenstandes sowie des Übernahmeverfahrens.

¹⁾ Verschulden beim bzw. vor Vertragsabschluss

Rechtliche Aspekte

Beratungsleistungen und Gutachten über In-Service-Support-Verträge

Zusammenfassend kam der Gutachter zu dem Schluss, dass diese Auflösungs- und Rücktrittsmöglichkeiten kaum Erfolg versprechend seien. Die Wahrnehmung des vertraglich eingeräumten Kündigungsrechtes berge die Gefahr in sich, dass die Flugzeuge nicht erworben würden, die Republik Österreich jedoch nahezu den vollen Kaufpreis zu leisten hätte. Er empfahl daher, „auf dem Verhandlungsweg eine Vergleichslösung zu suchen“.

8.2 Der RH bemängelte, dass das BMLV die schriftliche Vereinbarung mit dem externen Gutachter erst im Juni 2007 abgeschlossen hatte, obwohl dieser bereits im April 2007 beauftragt worden war. In diesem Zusammenhang wies der RH auch auf seine Empfehlungen betreffend die Auftragsvergaben über Beratungsleistungen in Bundesministerien hin (Reihe Bund 2004/2).

8.3 *Das BMLV nahm die Kritik des RH zur Kenntnis und wies auf den Bedarf hin.*

9.1 Zeitgleich mit dem Auftrag über die Gutachtenerstellung zu den Kaufverträgen beauftragte das BMLV den externen Gutachter, den Bundesminister insbesondere bei den Verhandlungen zu beraten und Hilfestellung bei der Ausarbeitung der abzuändernden Kaufverträge zu leisten. Im Rahmen dieses Vertrages nahm der Gutachter an den Vergleichsverhandlungen sowie an der Erarbeitung der Detailvereinbarung teil. Zudem gestaltete er den kommerziellen Teil der In-Service-Support-Verträge über logistische Unterstützungsleistungen und verfasste dazu einen Textvorschlag für das BMLV.

Das Auftragsvolumen betrug laut Vertrag 37.500 EUR (einschließlich USt), aufgrund von Leistungserweiterungen betrug das tatsächliche Honorar jedoch 50.400 EUR (einschließlich USt).

9.2 Der RH bemängelte auch hier, dass das BMLV die schriftliche Vereinbarung mit dem externen Gutachter erst im Juni 2007 abgeschlossen hatte, obwohl dieser bereits im April 2007 beauftragt worden war. Das BMLV konnte dem RH gegenüber nicht schlüssig begründen, warum die dem externen Gutachter übertragene Beratungstätigkeit nicht durch die Finanzprokurator hätte geleistet werden können.

9.3 *Das BMLV nahm die Kritik des RH zur Kenntnis. Hinsichtlich der Beauftragung der Finanzprokurator teilte das BMLV mit, dass eine Teilnahme des Präsidenten der Finanzprokurator an den Vergleichsverhandlungen von der Eurofighter GmbH abgelehnt worden sei. Er sei zur Beratung (im Back Office) eingebunden gewesen.*



Rechtliche Aspekte

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
VergleichEinbindung der
Finanzprokuratur

10.1 Nach dem Prokuratorgesetz war die Finanzprokuratur (eine nachgeordnete Dienststelle des BMF) dazu berufen, u.a. den Bund vor allen Gerichten zu vertreten und in Rechtsangelegenheiten zu beraten. Dabei hatte sich der Bund im Falle eines Rechtsstreites vor einem ordentlichen Gericht der Finanzprokuratur zu bedienen. In allen anderen Fällen bestand keine vergleichbare Verpflichtung.

Im März 2007 schlossen das BMLV und die Finanzprokuratur eine Vereinbarung über die Beurteilung einer Änderung der Kaufverträge, die allgemeine Beratung und Begutachtung in Angelegenheiten der Flugzeugbeschaffung sowie die Vertretung des BMLV in Verhandlungen ab. Im April 2007 fanden Gespräche über die Vertragsabwicklung sowie über einzelne Vertragspunkte mit Vertretern der Eurofighter GmbH statt, die der Präsident der Finanzprokuratur für das BMLV leitete. Die Gespräche blieben ohne Ergebnis; der letzte vereinbarte Termin (27. April 2007) wurde von der Eurofighter GmbH abgesagt.

Am 16. Mai 2007 nahmen der Bundesminister für Landesverteidigung, Mag. Norbert Darabos, und der Geschäftsführer der Eurofighter GmbH direkte Verhandlungen auf. Laut BMLV sei es am 18. Juni 2007 in Paris zu einer Einigung gekommen, die am 24. Juni 2007 in Form einer Vergleichspunktation unterzeichnet wurde.

Auf Seiten der Republik Österreich nahmen ausschließlich der Bundesminister für Landesverteidigung und der externe Gutachter an den Verhandlungen teil. Die Finanzprokuratur war weder an den Vergleichsverhandlungen noch am Vergleichsabschluss beteiligt.

Nach Abschluss des Vergleiches wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um eine Detailvereinbarung zu erstellen. An der Arbeitsgruppe nahmen Beamte des BMLV, der Präsident der Finanzprokuratur sowie der zu den Vergleichsverhandlungen beigezogene externe Gutachter teil.

10.2 Der RH beurteilte die Einbeziehung der Finanzprokuratur in die Gespräche mit der Eurofighter GmbH im April 2007 sowie in die Erstellung der Detailvereinbarung als zweckmäßig. Das BMLV konnte dem RH gegenüber nicht schlüssig begründen, warum zu den entscheidenden Vergleichsverhandlungen im Mai und Juni 2007 die Finanzprokuratur nicht beigezogen wurde.

Rechtliche Aspekte

10.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei eine Teilnahme des Präsidenten der Finanzprokuratur an den Vergleichsverhandlungen von der Eurofighter GmbH abgelehnt worden. Er sei zur Beratung (im Back Office) eingebunden gewesen.*

Das BMF schloss sich der Ansicht des RH an.

Vergaberechtliche Aspekte

11.1 Das BMLV beauftragte einen weiteren Gutachter mündlich, die Bedeutung des Art. 296 EG-Vertrag, der die Beschaffung militärischer Güter von der Geltung des EG-Vergaberechtes ausnimmt, zu beurteilen. Die Kosten beliefen sich auf 12.000 EUR (einschließlich USt).

11.2 Der RH beanstandete auch hier das Fehlen einer schriftlichen Beauftragung des externen Gutachters durch das BMLV.

11.3 *Das BMLV nahm die Kritik des RH zur Kenntnis.*

12.1 Die Eurofighter GmbH beauftragte ihrerseits einen Gutachter mit der Klärung der Frage, ob die nachträgliche Änderung der bestehenden Kaufverträge vergaberechtlich zulässig sei. Der Gutachter kam zu dem Schluss, dass eine vergleichsweise Einigung unbedenklich sei, wobei er u.a. auf die gemeinschaftsrechtlichen Ausnahmen für die Beschaffung von Rüstungsgütern, die Zulässigkeit der Verringerung des Vertragsumfanges und das vertraglich vereinbarte freie Rücktrittsrecht hinwies.

12.2 Der RH hielt fest, dass der Leistungsgegenstand mit dem Vergleich erheblich geändert wurde. Durch die Akzeptanz teilweise gebrauchter Flugzeuge und die Abbestellung von Einsatzrüstung verzichtete das BMLV nachträglich auf Anforderungen, die im Vergabeverfahren zwingend zu erfüllende Bewertungskriterien (Muss-Kriterien) darstellten und deren Nichterfüllung zum Ausscheiden von Angeboten geführt hatte.



Rechtliche Aspekte

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
VergleichVergebührung des
Vergleiches

13.1 Nach dem Gebührengesetz 1957 ist bei Vergleichen eine Gebühr im Ausmaß von 2 % vom Gesamtwert der von jeder Partei übernommenen Leistungen vorgesehen. Aufgrund der Gebührenbefreiung der Republik Österreich war die Eurofighter GmbH alleinige Gebührenschildnerin. Im Vergleich verpflichtete sich das BMLV, allfällige Gebühren und Abgaben im Innenverhältnis zu tragen. Laut Detailvereinbarung sollten diesbezügliche Zahlungen der Eurofighter GmbH von den Rückzahlungsverpflichtungen an die Republik Österreich aufgrund der Abbestellungen abgezogen werden, allerdings zuzüglich Zinsen von jährlich 5 % für den Zeitraum ab der Fälligkeit der Abgaben- und Gebührenschild bis zur tatsächlichen Rückzahlung.

Das BMLV beauftragte nach Vergleichsabschluss eine Wirtschaftstreuhandgesellschaft mündlich mit der Erstellung eines Gutachtens. Dieses beschäftigte sich mit der Frage, wie die gesetzlich vorgesehene Vergebührung vermieden werden könne. Das Gutachten empfahl unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, den Vergleich mündlich abzuschließen und von den Verhandlungsführern einvernehmlich formulierte Aktenvermerke über den Inhalt der Vereinbarung erstellen zu lassen. Die Kosten für das Gutachten betragen rd. 8.000 EUR (einschließlich USt).

Die Vertragsparteien orientierten sich an dieser Vorgangsweise beim Abschluss der Detailvereinbarung. Beim Vergleich war diese Vorgangsweise nicht mehr möglich, weil dieser bereits schriftlich abgeschlossen war.

13.2 Der RH stellte fest, dass aufgrund des Vergleiches eine Gebührenpflicht für die Eurofighter GmbH (Bemessungsgrundlage: 250 Mill. EUR) und damit eine Zahlungspflicht samt Zinsen für die Republik Österreich nicht auszuschließen war. Er bemängelte, dass die Rechtsauskunft erst nach Vergleichsabschluss eingeholt wurde, wodurch der Republik Österreich Ausgaben hinsichtlich allfälliger Zinsaufwendungen für den Zeitraum ab der Fälligkeit der Abgaben- und Gebührenschild entstehen könnten.

Weiters beanstandete der RH, dass das BMLV nicht das BMF oder die Finanzprokuratur für die Beratungstätigkeit herangezogen hatte. Zudem bemängelte er neuerlich das Fehlen einer schriftlichen Beauftragung des externen Gutachters durch das BMLV.

Rechtliche Aspekte

- 13.3** *Das BMLV nahm in seiner Stellungnahme die Kritik des RH bezüglich der mündlichen Beauftragung des externen Gutachters zur Kenntnis.*

Das BMF bestätigte, dass die Vergleichspunktation einer Gebühr in Höhe von 2 % vom Gesamtwert der von jeder Partei übernommenen Leistungen unterliege. Der Vergleich sei im September 2007 von der steuerlichen Vertretung der Eurofighter GmbH beim zuständigen Finanzamt angezeigt worden. Die bescheidmäßige Gebührensatzung sei bereits erfolgt.

Die in der Detailvereinbarung vom Juli 2007 getroffene Verpflichtung der Republik Österreich gegenüber der Eurofighter GmbH, dieser die Gebühr zuzüglich Zinsen zu ersetzen, stelle eine zivilrechtliche Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien dar und sei nicht im Gebührengesetz 1957 begründet. Aus gebührenrechtlicher Sicht könne daher seitens des BMF dazu nicht Stellung genommen werden.

Einbindung des Bundesministers für Finanzen

- 14.1** Der Bundesminister für Finanzen war in die Vergleichsverhandlungen und in den Vergleichsabschluss nicht nachvollziehbar eingebunden. Er wurde vom Bundesminister für Landesverteidigung am 27. Juni 2007 – also nach Unterzeichnung – mündlich über die Eckpunkte des Vergleiches sowie am 6. Juli 2007 schriftlich über den Vergleich und die Detailvereinbarung informiert. In dem Schreiben wurden die Dokumente nur auszugsweise zitiert, insbesondere fehlte das geänderte Preis- und Leistungsverzeichnis.

Zu den an den Bundesminister für Finanzen übermittelten Unterlagen zählte auch ein externes Gutachten, das u.a. die Notwendigkeit der Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen vor Vergleichsabschluss behandelte. Der Gutachter kam zu dem Schluss, dass der Bundesminister für Landesverteidigung nach den Bestimmungen des Bundesministerengesetzes im Außenverhältnis für die Änderung der Kaufverträge allein zuständig sei. Nach den Bestimmungen des Haushaltsrechtes sei auch im Innenverhältnis die Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen im gegenständlichen Fall nicht erforderlich.

Das BMF vertrat dagegen die Ansicht, dass die Befassung des Bundesministers für Finanzen erforderlich gewesen wäre und ersuchte das BMLV um Vorlage aller Unterlagen betreffend den Vergleich. Am 18. September 2007 übergab das BMLV dem BMF eine vollständige Fassung des Vergleiches und der Detailvereinbarung. Der Bundesminister für Finanzen nahm dazu nicht Stellung.

14.2 Nach Ansicht des RH kamen für eine Verpflichtung des Bundesministers für Landesverteidigung, bei Abschluss eines Vergleiches das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen herzustellen, die folgenden Rechtsgrundlagen in Betracht.

(1) Richtlinien für die zentrale Beschaffung des BMLV

Die Richtlinien enthalten u.a. Regelungen für die Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen bei Vertragsänderungen zu Bestellungen.

Nach Ansicht des RH handelt es sich bei den Richtlinien um eine Weisung des Bundesministers für Landesverteidigung, an die er selbst nicht gebunden war bzw. von der er jederzeit Ausnahmeregelungen treffen konnte.

(2) Bundesgesetz über den Nachkauf von Luftraumüberwachungsflugzeugen (Art. 69 Budgetbegleitgesetz 2003, BGBl. I Nr. 71/2003)

Das Bundesgesetz sieht u.a. vor, dass mit der Vollziehung der Bundesminister für Finanzen, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung betraut sind.

Der vom BMLV bestellte Gutachter vertrat die Ansicht, dass diese Bestimmung den Bundesminister für Landesverteidigung lediglich zu Konsultationen, nicht aber zur Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen verpflichte.

Nach Ansicht des BMF diene das Bundesgesetz hingegen lediglich dazu, um Verpflichtungen für künftige Finanzjahre (Vorbeltungen) eingehen zu können. Für nachfolgende Schritte, wie etwa den vorliegenden Vergleich, könne das Gesetz nicht mehr herangezogen werden.

Nach Ansicht des RH kam das Bundesgesetz nur beim Abschluss der Kaufverträge, nicht jedoch bei der nachträglichen Ausübung vertraglich eingeräumter Rechte zur Anwendung.

Rechtliche Aspekte

(3) Haushaltsrechtliche Bestimmungen

Das Bundeshaushaltsgesetz sieht vor, dass bei wesentlichen Änderungen der für die Durchführung eines Vorhabens vorgesehenen Bedingungen sowie bei der Begründung von Vorberechtigungen das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen herzustellen ist. Das BMF hat weiters zur Vorbereitung und Durchführung von Vorhaben sowie zu deren Erfolgskontrolle Richtlinien (Durchführungsbestimmungen zum Bundesfinanzgesetz) zu erlassen. Diese legen u.a. für Vorhaben eine Wertgrenze von 73.000 EUR fest, ab der das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen herzustellen ist.

Der RH erachtete es daher im Sinne der haushaltsrechtlichen Bestimmungen grundsätzlich für geboten, bei Vorhaben, bei denen die in den Durchführungsbestimmungen zum jeweiligen Bundesfinanzgesetz festgelegten Wertgrenzen überschritten werden, das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen herzustellen.

- 14.3** *Das BMLV vertrat – unter Hinweis auf die Rechtsansicht eines international renommierten Gutachters – die Ansicht, dass für die Vertragsänderung die Herstellung des Einvernehmens mit dem BMF nicht erforderlich gewesen sei. Weiters verwies es auf mündliche und schriftliche Informationen an das BMF im Mai, Juni sowie Juli 2007.*

Laut Stellungnahme des BMF wäre die Befassung des Bundesministers für Finanzen erforderlich gewesen.

- 14.4** Der RH verblieb gegenüber dem BMLV bei seiner Ansicht, dass aufgrund der haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Herstellung des Einvernehmens mit dem BMF geboten gewesen wäre.

Bindung an
Entscheidungen des
Nationalrates

- 15** Am 30. Oktober 2006 fasste der Nationalrat mit Mehrheit die Entschliebung, „den Beschaffungsvorgang jedenfalls so lange zu unterbrechen, bis der Bericht des parlamentarischen Eurofighter–Untersuchungsausschusses dem Nationalrat vorliegt“. Dazu waren insbesondere „alle laufenden Vertragsverhandlungen mit der Firma Eurofighter GmbH, sonstigen Firmen und dem deutschen Verteidigungsministerium sowie die Abnahme von Leistungen, die von Vertragspartnern in diesem Zusammenhang erbracht werden, zu unterbrechen“.



Rechtliche Aspekte

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

Im November 2006 vertrat das BMLV die Ansicht, dass Entschließungen des Nationalrates lediglich Wünsche über die Ausübung der Vollziehung darstellen würden und ihnen somit keine rechtliche Verbindlichkeit zukomme. Es liege in der politischen Verantwortung des Bundesministers für Landesverteidigung, dieser Entschließung nachzukommen.

In der Folge wurden die auftragvergebenden Stellen des BMLV angewiesen, die Beschaffung bei Gefahr eines eintretenden Schadens für die Republik Österreich fortzuführen und entsprechende Akten dem Kabinett des Bundesministers für Landesverteidigung zur Wahrnehmung der Ministerverantwortlichkeit vorzuschreiben.

Verzicht auf Vertrags-
strafe- und Schaden-
ersatzforderungen

16.1 In der Detailvereinbarung wurde festgelegt, dass „strittige Vertragsstrafen- und Schadenersatzforderungen beider Vertragsteile“ (BMLV und Eurofighter GmbH) aus einem allenfalls bisher eingetretenen Verzug aufrechnungsweise verglichen würden. Dies bezog sich insbesondere auf Logistikleistungen durch die Eurofighter GmbH und die Beistellung von Kryptogeraten zur Verschlüsselung bei der Datenübertragung durch das BMLV sowie auf Genehmigungen und Konformitatsbescheinigungen der italienischen Guteprufbehorde.

Laut dem vom BMLV zu den Vergleichsverhandlungen beigezogenen Rechtsexperten hätten die Eurofighter GmbH – nach Berechnungen des BMLV – aufgrund von Lieferverzögerungen eine Vertragsstrafe in Höhe von rd. 5,1 Mill. EUR und die Republik Österreich wegen Verzuges bei der Beistellung von Lizenzen ein Pönale zu zahlen gehabt. Weiters sei es durch eine von der Republik Österreich zu vertretende verspätete Beistellung in Italien zu einem Produktionsstillstand gekommen, der sich auf alle Kunden der Eurofighter GmbH und damit auf die Erzeugung von etwa 700 Flugzeugen ausgewirkt habe. Der Vergleich bezüglich der Ponalezahlungen habe daher der Republik Österreich einen Vorteil von rd. 10 Mill. EUR bis rd. 15 Mill. EUR erbracht.

Rechtliche Aspekte

Der RH erhob dazu folgenden Sachverhalt:

Lieferverzug

Die Eurofighter GmbH war vertraglich zur termingerechten Lieferung von logistischen Leistungen und Produkten verpflichtet. Mit Stichtag 1. Juli 2007 errechnete das BMLV aufgrund von Lieferverzögerungen eine Vertragsstrafe der Eurofighter GmbH in Höhe von rd. 5,1 Mill. EUR.

Auch nach dem Vergleich trat mehrmals ein Lieferverzug ein. Da im BMLV die weitere Vorgehensweise hinsichtlich allfälliger Vertragsstrafen aufgrund des Vergleiches unklar war, wurde der Rechtsexperte im Februar 2008 um Stellungnahme ersucht. Dieser teilte mit, dass bei einem nach Vergleichsabschluss weiterhin bestehenden oder neu eintretenden Verzug die dadurch entstehenden Forderungen nicht berührt würden. Ein schon vor Vergleichsabschluss eingetretener Verzug würde daher danach nicht neu beginnen, sondern weiter andauern.

Lizenzen

In den Kaufverträgen war die Beistellung von speziellen Kryptogeräten durch das BMLV festgelegt. Für die Beschaffung waren 20 Stück mit Gesamtkosten in Höhe von rd. 6 Mill. EUR und jährlichen Betriebskosten in Höhe von rd. 0,4 Mill. EUR vorgesehen. Durch den Vergleich wurde die Stückzahl um drei reduziert. Die Geräte hatte das BMLV der Eurofighter GmbH beizustellen. Eine Vertragsstrafe für verspätete Beistellung war in den Kaufverträgen nicht vorgesehen. Für die Beschaffung der Geräte war eine zwischenstaatliche Vereinbarung mit den Vereinigten Staaten von Amerika (USA) bzw. eine Zulassung durch die amerikanischen Behörden erforderlich, die aufgrund administrativer Schwierigkeiten noch nicht vorlag.

Da die Flugzeuge ohne Kryptogeräte nicht betriebsfähig waren, wurden für die Abnahme zwischenzeitlich Geräte von der deutschen Bundeswehr geliehen sowie Ersatzgeräte beschafft und der Eurofighter GmbH zur Montage beigestellt. Die Kosten hiefür beliefen sich auf rd. 174.000 EUR.



Produktionsstillstand

Im Juni 2007 wurde die Fertigung eines für Österreich bestimmten Flugzeuges der Type „Eurofighter Typhoon“ (**Eurofighter**) für rund zwei Wochen unterbrochen, weil eine von italienischen Unternehmen hergestellte Flugzeugkomponente von der italienischen Güteprüfbehörde nicht freigegeben wurde. Die kurzzeitige Verweigerung der Konformitätsbescheinigung wurde wieder bereinigt. Aufgrund dieses Vorfalls wurden keine Forderungen an das BMLV gerichtet; für das BMLV lag auch keine entsprechende Beistellverpflichtung vor.

- 16.2** Der RH konnte keine Grundlage für Schadenersatzforderungen der Eurofighter GmbH gegen das BMLV erkennen. Er sah im diesbezüglichen Verhandlungsergebnis einen Verzicht des BMLV auf eine Pönalforderung in Höhe von rd. 5,1 Mill. EUR.

Der RH empfahl, bei einem allenfalls weiter vorliegenden Lieferverzug bei logistischen Leistungen und Produkten das vertraglich vereinbarte Pönale von der Eurofighter GmbH zeitgerecht einzufordern.

- 16.3** *Laut Stellungnahme des BMLV hätten die durch Unstimmigkeiten in den ursprünglichen Verträgen verursachten Mängel bei der Montage und Lieferung keine den Grundlagen entsprechende Beurteilung durch den RH gefunden. Die durch den Vergleich erzielte Abwehr eines weiteren Schadens für die Republik Österreich sei mangels „Grundlagen“ nicht gewürdigt worden.*
- 16.4** Da das BMLV auch in seiner Stellungnahme keine, seine Angaben belegenden schriftlichen Unterlagen zur Verfügung gestellt hatte, verblieb der RH bei seiner Ansicht.

Wirtschaftlich–finanzielle Aspekte

Systemänderungs-
kosten aufgrund des
Teilrücktritts

17.1 Die Abbestellung der drei Flugzeuge, der Selbstschutz- und elektrooptischen Zielerfassungssysteme sowie der anteiligen Logistik durch den Vergleich erfolgte auf Basis einer Regelung in den Kaufverträgen. Diese gab dem BMLV die Möglichkeit, jederzeit zur Gänze oder teilweise von den Verträgen zurückzutreten. Das BMLV wäre in diesem Falle zur Zahlung aller übernommenen und fertig gestellten Leistungen sowie der „Kompensationsforderungen einschließlich der Terminierung allfälliger Unteraufträge“ verpflichtet.

Der Gesamtbetrag dieser Zahlungen war mit den entsprechenden Vertragspreisen begrenzt. Bei teilweiser oder gänzlicher Kündigung hätte die Eurofighter GmbH zum Nachweis der bis dahin aufgelaufenen Kosten eine von einem Wirtschaftsprüfer beglaubigte Abrechnung erstellen müssen.

Die Abbestellungen durch den Vergleich umfassten einen Wert von rd. 307 Mill. EUR und führten zu einer Verringerung des Gesamtpreises in dieser Höhe. Dafür stellte die Eurofighter GmbH dem BMLV mit einer neuen Position „Systemänderung“ Kosten in Höhe von rd. 57 Mill. EUR in Rechnung. Als Differenz ergab sich eine Reduzierung des Kaufpreises bzw. eine Rückzahlungsverpflichtung der Eurofighter GmbH von 250 Mill. EUR.

Laut BMLV würde es sich bei der Position „Systemänderung“ um Aufwendungen handeln, die der Eurofighter GmbH aus bereits getroffenen, aber aufgrund der Abbestellungen nun nicht mehr realisierbaren Vorkehrungen und Bestellungen bei Sublieferanten entstanden seien. Weiters würden damit Manipulations- und Verwaltungskosten der Eurofighter GmbH aufgrund der Abbestellung von Leistungen gedeckt. Eine nachvollziehbare Darstellung der Abbestellungskosten lag nicht vor.

Neben Abbestellungen wurden auch Leistungsminderungen hinsichtlich des Bauzustandes und der Materialbeschaffenheit der Flugzeuge vereinbart (Bauzustand: Verzicht auf die Tranche 2-Konfiguration zugunsten der älteren Tranche 1-Konfiguration; Materialbeschaffenheit: sechs Flugzeuge waren nicht mehr neu, sondern gebraucht bzw. „fast neuwertig“). Laut BMLV seien in der von der Eurofighter GmbH verrechneten Position „Systemänderung“ auch die Leistungsminderungen pauschal berücksichtigt.



Wirtschaftlich–finanzielle Aspekte

BMF BMLV BMWA

**Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich**

17.2 Der RH stellte fest, dass die ausgabenreduzierenden Auswirkungen der Leistungsminderungen im Vergleich nicht ausgewiesen waren und daher nicht nachvollziehbar war, wie sich die Position „Systemänderung“ zusammensetzte und berechnete.

17.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei das Wesen einer Pauschalabgeltung, dass man sich auf einen Wert einige, der für beide Seiten annehmbar ist. Daher sei eine genaue Zuordnung bestimmter Beträge zu bestimmten Leistungsminderungen nicht erforderlich. Weiters teilte das BMLV sein Bedauern mit, dass in der Darstellung des RH all jene Aspekte, die sich an Einsparungen in Ausbildung, im laufenden Betrieb und in Logistik des Luftfahrzeuges auf Lebensdauer ergeben würden bzw. wie sie zum Betrieb der militärisch nicht erforderlichen Einsatzeinrichtungen noch hätten aufgewendet werden müssen, nicht berücksichtigt worden seien.*

17.4 Der RH verwies neuerlich auf die fehlende Nachvollziehbarkeit der Position „Systemänderung“. Die vom BMLV vorgelegten Unterlagen über Einsparungspotenziale wurden, soweit sie für den RH nachvollziehbar waren, bereits im Prüfungsergebnis berücksichtigt.

Finanzierungs-
regelung

18.1 Laut den Kaufverträgen erfolgte die Zahlung des Kaufpreises in Höhe von rd. 1,959 Mrd. EUR ab 2007 in 18 gleich bleibenden Halbjahresraten von jeweils rd. 109 Mill. EUR an die Eurofighter GmbH. Die Ausgestaltung des finanztechnischen Teiles der Kaufverträge nahm das BMF wahr. Die Kreditaufnahme erfolgte durch die Eurofighter GmbH, wodurch das Entstehen einer Finanzschuld für die Republik Österreich hätten vermieden werden sollen. Die Kosten, die der Eurofighter GmbH für die Produktion der neuen Flugzeuge entstanden, wurden – über Vermittlung der ÖBFA – von einer österreichischen Bank vorfinanziert.

Das BMLV verpflichtete sich in den Kaufverträgen, die Kaufpreistraten auch bei vertraglicher Schlecht- oder Nichterfüllung durch die Eurofighter GmbH termingerecht und vollständig zu zahlen (Einredeverzicht). Dadurch sollte die Eurofighter GmbH bei der Kreditaufnahme Bankkonditionen erhalten, die dem Risiko der Republik Österreich entsprachen. Für einen Finanzierungsbetrag von rd. 1,667 Mrd. EUR wurde ein Zinssatz von rd. 4,49 % zugrunde gelegt. Somit betrugen die Finanzierungskosten rd. 292 Mill. EUR.

Im Zuge der Vergleichsverhandlungen wurde die Möglichkeit einer Auflösung des Finanzierungsvertrages weder mit dem BMF noch mit der ÖBFA besprochen.

Wirtschaftlich–finanzielle Aspekte

Laut Vergleich wird der sich aus den Abbestellungen ergebende Rückzahlungsanspruch der Republik Österreich in Höhe von 250 Mill. EUR zwischen September 2008 und März 2009 fällig. Eine Absicherung mittels Bankgarantie wurde nicht vereinbart. Die Zahlungsbedingungen und die Finanzierungsstruktur der ursprünglichen Kaufverträge blieben unverändert.

- 18.2** Der RH stellte fest, dass das BMLV keine Überlegungen angestellt hatte, ob eine allfällige Auflösung des Finanzierungsvertrages und Neuverhandlung der Finanzierungsbedingungen für den verringerten Kaufpreis günstiger gewesen wären als die Rückzahlungsregelung im Vergleich. Das BMLV hatte dazu auch weder das BMF noch die ÖBFA kontaktiert, obwohl die Ausgestaltung des finanztechnischen Teiles der Kaufverträge durch das BMF erfolgt war.

Darüber hinaus hielt der RH fest, dass sich das BMLV um eine Herabsetzung der Finanzierungskosten nicht bemüht hatte, obwohl diese vom Vorfinanzierungsbedarf der Eurofighter GmbH für die Produktion von 18 neuen Flugzeugen abgeleitet wurden. Durch den Vergleich wurden jedoch statt 18 neuen nur noch neun neue und sechs gebrauchte Flugzeuge beschafft.

- 18.3** *Laut Stellungnahme des BMLV habe es in dem Teilrücktritt vom Kaufvertrag keine Grundlage für eine Änderung der Finanzierungsstruktur gesehen.*
- 18.4** Der RH hielt im Hinblick auf die im Vergleich vereinbarten Leistungsminderungen seine Kritik aufrecht.

Fälligkeit der Rückzahlungsansprüche

- 19.1** Laut Vergleich wird der Rückzahlungsanspruch der Republik Österreich in Höhe von 250 Mill. EUR fällig, „sobald sich die jeweilige Einsparung bei der Firma Eurofighter realisiert oder die Firma den Vorteil erlangt hat, jedoch frühestens ab September 2008 und längstens bis März 2009“.
- 19.2** Der RH bemängelte, dass die Rückzahlungsregelung bezüglich des Zahlungstermins vom BMLV nicht überprüfbare Bedingungen enthielt, wodurch ein Zinsentgang für die Republik Österreich nicht ausgeschlossen werden konnte.
- 19.3** *Laut Stellungnahme des BMLV sei ein verhältnismäßig enger Zeitrahmen für die Rückzahlung festgelegt worden, so dass eine insgesamt für die Republik Österreich günstige Lösung erzielt worden sei.*



Wirtschaftlich–finanzielle Aspekte

BMF BMLV BMWA

**Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich**

19.4 Der RH verblieb im Hinblick auf die für das BMLV fehlende Überprüfbarkeit bei seiner Ansicht.

Besserungsschein

20.1 Laut Vergleich würde der Republik Österreich ein eventueller Mehrerlös durch die Verwertung der ursprünglich für sie vorgesehenen Flugzeuge mit Tranche 2–Konfiguration zur Gänze zufallen. In der Detailvereinbarung wurde der allfällige Mehrerlös auf sechs Flugzeuge eingeschränkt, obwohl neun Flugzeuge der Tranche 2–Konfiguration betroffen waren. Eine Begründung für diese Einschränkung lag nicht vor. Laut Detailvereinbarung sollten diesbezügliche Bemühungen in gemeinsamer Abstimmung zwischen dem BMLV und der Eurofighter GmbH bis spätestens 30. September 2007 stattfinden.

Das BMLV teilte dem RH im Dezember 2007 mit, dass ein Mehrerlös auszuschließen sei; eher werde von einem Mindererlös für die Eurofighter GmbH ausgegangen.

20.2 Der RH bemängelte, dass der Anspruch auf einen allfälligen Mehrerlös aus nicht nachvollziehbaren Gründen nachträglich eingeschränkt wurde. Er beanstandete, dass bis Ende September 2007 keine Abstimmungen über einen allfälligen Mehrerlös stattgefunden hatten, obwohl dies vertraglich vereinbart worden war. Auch sahen die Bestimmungen keine Kontrollrechte für das BMLV oder Nachweispflichten der Eurofighter GmbH vor. Durch die fehlende Nachweispflicht wäre es dem BMLV kaum möglich, allfällige Ansprüche geltend zu machen.

Der RH empfahl daher, bei den noch ausstehenden Vertragsänderungen auch Nachweispflichten bzw. Kontrollrechte für den vereinbarten Anspruch bezüglich der betroffenen neun Flugzeuge vorzusehen, um die Durchsetzbarkeit des Anspruches zu gewährleisten.

20.3 *Laut Stellungnahme des BMLV könne sich ein Mehrerlös nur mehr bei den sechs Luftfahrzeugen, die in Verwendung der deutschen Bundeswehr standen, ergeben. Die vom RH empfohlenen Kontrollrechte seien nicht umsetzbar gewesen.*

20.4 Der RH wies neuerlich darauf hin, dass bei neun Flugzeugen mit Tranche 2–Konfiguration ein eventueller Mehrerlös aus der Verwertung anfallen könnte. Die Einschränkung auf sechs Flugzeuge in der Detailvereinbarung war daher für den RH nicht nachvollziehbar.

Wirtschaftlich–finanzielle Aspekte

Levy Fee

21.1 Bei der so genannten Levy Fee handelt es sich um im Kaufpreis für die Flugzeuge enthaltene und in den Kaufverträgen nicht eigens ausgewiesene Entwicklungskostenanteile, die an die NETMA¹⁾ zu zahlen waren.

¹⁾ Die „NATO Eurofighter and Tornado Management Agency“ (NETMA) ist die Verwaltungsgesellschaft für die vier am Eurofighter-Programm teilnehmenden Nationen (Deutschland, England, Spanien und Italien).

Im Vergleich sagte die Eurofighter GmbH ihre Bemühungen zu, eine Reduzierung der auf die Republik Österreich entfallenden Levy-Beiträge zu erreichen, so dass diese in angemessenem Umfang der Republik Österreich zukommt.

21.2 Der RH erkannte die Absicht des BMLV an, eine weitere Reduzierung des Kaufpreises zu erzielen. Jedoch stellte er die inhaltliche Unbestimmtheit der Vertragsregelung und ihre mangelnde Durchsetzbarkeit fest. Der RH empfahl, die Umsetzung der Bemühenszusage der Eurofighter GmbH zur Reduzierung des Kaufpreises einzufordern.

Liefertermine

22.1 In den Kaufverträgen wurde der 1. Juni 2007 als Liefertermin des ersten Flugzeuges vereinbart. Die Erstmusterprüfung des ersten Flugzeuges war am 6. Juli 2007 abgeschlossen; die Auslieferung erfolgte am 12. Juli 2007. Die Lieferverzögerung war auf von der Eurofighter GmbH noch nicht abgeklärte technische Fragestellungen des BMLV zurückzuführen.

Die ursprünglichen Liefertermine laut den Kaufverträgen wurden in der Detailvereinbarung neu geregelt. Somit ergaben sich folgende neue Liefertermine bzw. geplante Verfügbarkeiten:

Jahr	Kaufvertrag	Detailvereinbarung
	Anzahl Flugzeuge	
2007	4	4
2008	11	8
2009	3	3



Wirtschaftlich–finanzielle Aspekte

BMF BMLV BMWA

**Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich**

Abweichend von der Detailvereinbarung wurden im Jahr 2007 bereits fünf Flugzeuge geliefert:

Flugzeug	Liefertermin laut Kaufvertrag	Liefertermin laut Detailvereinbarung	Auslieferungszeitpunkt
AS001	1. Juni 2007	im Juli 2007	12. Juli 2007
AS002	1. August 2007	1. August 2007	13. September 2007
AS003	1. Oktober 2007	1. Oktober 2007	12. Dezember 2007
GS027	1. Dezember 2007	1. Dezember 2007	20. Dezember 2007
AS004	1. Jänner 2008	1. Februar 2008	21. Dezember 2007

Die endgültige Terminfestlegung für die Lieferung der sechs gebrauchten Flugzeuge sollte bis 30. September 2007 erfolgen. Weiters wurde in der Detailvereinbarung die Nachtragsfrist für die Lieferung der gebrauchten Flugzeuge bis zur Fälligkeit von Vertragsstrafen bei nicht vertragsgemäßer Leistung (z.B. bei verspäteter Lieferung) von 60 auf 90 Tage verlängert.

Gemäß den Maastricht-Kriterien ist für die Berechnung des Haushaltsdefizits der Zeitpunkt der physischen Lieferung der Eurofighter maßgeblich. Das BMF forderte daher, dass die Eurofighter GmbH im Jahr 2009 nur noch höchstens zwei Flugzeuge liefert. Über die endgültige Festlegung der Liefertermine mit der Eurofighter GmbH wurden dem RH keine Unterlagen vorgelegt.

- 22.2** Der RH stellte fest, dass die Liefertermine für die sechs gebrauchten Flugzeuge noch nicht endgültig mit der Eurofighter GmbH vereinbart worden waren. Weiters kritisierte er die Verlängerung der Nachtragsfrist zu Ungunsten der Republik Österreich.

Der RH empfahl, mit der Eurofighter GmbH eine endgültige und mit dem BMF abgestimmte Regelung der Liefertermine für die gebrauchten Flugzeuge zu treffen.

- 22.3** *Laut Stellungnahme des BMLV würde die Abstimmung der endgültigen Liefertermine mit der Eurofighter GmbH unter Einbindung des BMF erfolgen.*

Militärische Aspekte

Planungsgrundlagen zum Kaufvertragsabschluss

23.1 Die Nachfolgebekaffung für die auszuscheidenden Luftraumüberwachungsflugzeuge der Type Saab 35-OE (Draken) basierte auf jeweils voneinander abgeleiteten Planungsdokumenten des BMLV, wie dem Konzept für den Einsatz des Österreichischen Bundesheeres aus dem Jahr 1993, dem Konzept für den Einsatz der Luftstreitkräfte aus dem Jahr 1997, dem operativ-taktischen Konzept für die Nachfolge der Draken-Flugzeuge aus dem Jahr 1997 sowie der Militärischen Pflichtenhefte aus den Jahren 1998 und 2000.

Laut damaliger Planung des BMLV waren für eine umfassende Luftraumüberwachung¹⁾ im Frieden 24 Flugzeuge, für die Luftraumsicherung 30 Flugzeuge und für die Luftverteidigung 75 Flugzeuge erforderlich.

¹⁾ Luftraumüberwachung ist die Gesamtheit aller Maßnahmen der Luftraumbeobachtung.

Luftraumsicherung soll die Lufthoheit in einem festgelegten Luftraum durch den Einsatz eigener Luftstreitkräfte bewahren; gesetzlich fällt die militärische Luftraumsicherung auch unter die militärische Luftraumüberwachung.

Luftverteidigung umfasst den defensiven und offensiven Kampf gegen die feindlichen Luftstreitkräfte.

Die Notwendigkeit zur Sicherstellung der Luftraumüberwachung und -verteidigung mit strahlgetriebenen Militärflugzeugen leitete das BMLV insbesondere aus den Bestimmungen des Bundes-Verfassungsgesetzes, des Militärbefugnisgesetzes, des Völkerrechts sowie der Verteidigungsdoktrin aus dem Jahr 1975 ab.

Im Oktober 2001 erfolgte die Angebotseinholung des BMLV für die Bekaffung von 24 einsitzigen Abfangjägern (sowie Option auf sechs Doppelsitzer).

Die neue Sicherheits- und Verteidigungsdoktrin vom Dezember 2001 sah in ihrer Teilstrategie Verteidigungspolitik eine ständige Luftraumüberwachung, eine Luftraumsicherung im Anlassfall und die Abwehr subkonventioneller Angriffe sowie allfälliger konventioneller Bedrohungen vor. Ein existenzbedrohender militärischer Angriff gegen Österreich sei nicht abzusehen; die Fähigkeit, punktuellen Angriffen entgegenzutreten, sei hingegen ständig zu gewährleisten.



Militärische Aspekte

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

Infolge einer Weisung des Bundesministers für Landesverteidigung, Herbert Scheibner, vom August 2002 wurde die Stückzahl auf 18 Flugzeuge der Type Eurofighter reduziert (mit einer Option für sechs Einzitzer oder sechs Doppelsitzer; in den Kaufverträgen wurde diese Option jedoch nicht aufgenommen). Darüber hinaus erfolgte eine Reduktion bei der Anzahl der auszubildenden Piloten, bei der Anzahl der ständigen Standorte sowie bei militärischen Anforderungen.

Im Juni 2005 wurde das operativ-taktische Konzept aus dem Jahr 1997 durch ein überarbeitetes operativ-taktisches Konzept ersetzt.

- 23.2** Der RH hatte bereits anlässlich einer Gebarungsüberprüfung im Jahr 2004 festgestellt, dass der Reduzierung der Stückzahl von 24 auf 18 Abfangjäger keine militärischen Erwägungen zugrunde lagen (Reihe Bund 2005/3 S. 3 und S. 22 f. TZ 23).

Planungsgrundlagen
zum Vergleichs-
abschluss

- 24.1** Das operativ-taktische Konzept vom Juni 2005 sah die Aufgabenerfüllung mit 18 Eurofightern im Verbund der Luftstreitkräfte vor.

Im April 2006 trat das Militärstrategische Konzept des Österreichischen Bundesheeres in Kraft; es ersetzte das Einsatzkonzept aus dem Jahr 1993. Laut Konzept stellten die permanente Luftraumüberwachung und die temporäre Luftraumsicherung im Anlassfall die Kernfähigkeiten der Luftstreitkräfte im Inland dar. Die Kampffliegertruppe sollte ausschließlich im Rahmen der nationalen Luftraumüberwachung eingesetzt werden.

Im April 2007 beurteilte eine Arbeitsgruppe im BMLV unter der Leitung der Task Force „Luftraumüberwachungsflugzeug“ die Auswirkungen von reduzierten Fähigkeiten auf den Ressourcenbedarf (Flottengröße und Pilotenanzahl). Die verschiedenen Varianten mit weniger als 18 Flugzeugen waren von der Task Force vorgegeben und wurden von der Arbeitsgruppe als „mögliche politische Vorgaben“ eingestuft.

Die Arbeitsgruppe wies in ihrer Variantenplanung darauf hin, dass bei einer Reduzierung der Fähigkeiten sämtliche konzeptiven Grundlagen (von der Teilstrategie Verteidigungspolitik und dem Militärstrategischen Konzept abwärts) sowie die bisherigen Planungen und Vorbereitungen für die Einführung des Systems Eurofighter entsprechend anzupassen wären.

Militärische Aspekte

Im Mai 2007 legte der Generalstab dem Bundesminister für Landesverteidigung, Mag. Norbert Darabos, eine Information über Planungsvarianten für verschiedene Flottengrößen und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Aufgabenerfüllung vor. Darin wurde für die Luftraumüberwachung eine Mindestgröße von zwölf Flugzeugen angenommen. Der Generalstab hielt fest, dass vor der Umsetzung von Planungsvarianten mit geringeren Flottengrößen jedenfalls weitere Planungs- und Abstimmungsschritte erforderlich sowie die Planungsgrundlagen anzupassen wären.

Eine Planungsvariante für 15 Flugzeuge schien weder in der Planungsunterlage der Arbeitsgruppe vom April 2007 noch in jener des Generalstabes vom Mai 2007 auf.

Im November 2007 wurde ein überarbeitetes operativ-taktisches Konzept zur Sicherstellung der Luftraumüberwachung mit 15 Eurofightern im Verbund der Luftstreitkräfte vom Generalstab verfügt.

Im Jänner 2008 vertrat die für Strukturplanung zuständige Abteilung im Generalstab gegenüber dem RH die Auffassung, dass sich das überarbeitete operativ-taktische Konzept vom November 2007 im Einklang mit den politisch-rechtlichen Vorgaben (Sicherheits- und Verteidigungsdoktrin, Bundes-Verfassungsgesetz) befinde.

- 24.2** Der RH stellte fest, dass das BMLV bereits bei der Reduzierung der Stückzahl von 24 auf 18 Flugzeuge eine durchgehende Einsatzbereitschaft für die Luftraumüberwachung nur mit 24 Flugzeugen und 36 Piloten für möglich erachtete. Mit 18 Flugzeugen sei die Luftraumsicherung nur in Ansätzen erfüllbar. Eine Luftverteidigung sei zeitlich und räumlich nur in geringstem Umfang möglich. Eine Mitwirkung an friedenserhaltenden internationalen Einsätzen außerhalb Österreichs sei nicht mehr vertretbar. Die Luftaufklärung könne nicht wahrgenommen werden (Reihe Bund 2005/3 S. 22 TZ 23).

Im Zusammenhang mit der weiteren Reduzierung der Stückzahl von 18 auf 15 Flugzeuge im Jahr 2007 verwies der RH auf unterschiedliche Auffassungen im BMLV bei der Einschätzung der Anpassungserfordernisse hinsichtlich militärischer Vorgaben. Der RH hielt fest, dass die Reduktion der Stückzahl von 18 auf 15 Flugzeuge und die Abstellung von Einsatzrüstung auf Basis einer Entscheidung des Bundesministers für Landesverteidigung im Juni 2007 erfolgten.



Militärische Aspekte

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

Planungsvarianten mit geringeren Flottengrößen wurden vorher ausgearbeitet; eine Planungsvariante für 15 Flugzeuge lag nicht vor. Das operativ-taktische Konzept wurde nachträglich im November 2007 überarbeitet.

24.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei die Entscheidungsvorbereitung im Ressort auf breiter Basis erfolgt. Nach Abwägung der Sachverhalte und Argumente seien aber bindende Entscheidungen zu treffen gewesen.*

Operativ-taktisches Konzept

25.1 Das operativ-taktische Konzept vom November 2007 legte die Teilaufgaben der aktiven Luftraumüberwachung durch das System Eurofighter im Verbund der Luftstreitkräfte fest. Im Konzept wurden Rahmenbedingungen, Szenarien, Vorgaben sowie Fähigkeiten und Kennzahlen für die Luftraumüberwachung dargestellt, allerdings eingeschränkt auf das System Eurofighter. Damit sollten die Grundlagen für die Einführung des Systems Eurofighter sichergestellt werden. Da das Konzept nur als vorläufige Planungsgrundlage vorgesehen war, wurde versucht, nur das Wesentliche zu regeln. Taktische Verfahren wurden im Konzept zwar angesprochen, aber nicht näher erläutert.

In weiterer Folge war vorgesehen, das Konzept durch andere Planungsdokumente gemäß dem üblichen Planungsablauf und Konzeptsystem des BMLV abzulösen.

25.2 Der RH empfahl, die militärischen Planungsgrundlagen zu vervollständigen, zu harmonisieren und in das Konzeptsystem des BMLV zu überführen.

25.3 *Laut Stellungnahme des BMLV berücksichtige das operativ-taktische Konzept vom November 2007 die geänderten Rahmenbedingungen in Europa sowie die Erbringung der Fähigkeit der Luftraumüberwachung im Aufklärungs-, Führungs- und Wirkungsverbund bereits wesentlich. Eine zusammenschauende Festlegung für die Luftraumüberwachung sei jedoch erst im Zuge der Überarbeitung der Konzeptlandschaft und der Bearbeitung des Bundesheer-Planes vorgesehen.*

25.4 Der RH wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das BMLV den Investitionsbedarf für die Sicherstellung der Systemfähigkeit der anderen Teilsysteme im Verbund der Luftstreitkräfte mit rd. 258 Mill. EUR quantifizierte.

Operativ-taktisches Konzept

Zwischenlösung

26.1 Um die zeitliche Lücke zwischen der Betriebseinstellung der Flugzeuge der Type Saab 35-OE (Draken) Ende 2005 und der vollständigen Betriebsaufnahme der Eurofighter (laut operativ-taktischem Konzept vom Juni 2005: Ende 2010) abzudecken, entschied sich das BMLV im Frühjahr 2004 für eine Zwischenlösung. Es schloss dazu mit dem Verteidigungsdepartement der Schweiz einen Rahmenvertrag über die Miete von zwölf Flugzeugen der Type F-5E „Tiger“ bis Ende Juni 2008 ab. Bis Ende 2006 bestand die Option, eine Mietverlängerung bis Ende Juni 2010 zu vereinbaren. Diese Option nahm das BMLV nicht in Anspruch.

Laut den ursprünglichen Kaufverträgen wären im Juli 2008 insgesamt zehn Flugzeuge verfügbar gewesen. Infolge des Vergleiches wurde für Juli 2008 mit neun verfügbaren Eurofightern gerechnet.

26.2 Der RH hielt fest, dass die bis Ende 2006 mögliche Option auf eine Verlängerung der Miete von Flugzeugen der Type F-5E „Tiger“ nicht in Anspruch genommen wurde.

Flugstundenproduktion

27.1 Das BMLV plante im Oktober 2007 die Flugstundenproduktion für die Einführungsphase des Waffensystems Eurofighter. Die Planvorgaben für das Jahr 2007 wurden jedoch nur zu rd. 50 % erreicht. Die geringe Flugstundenleistung war auf die mangelnde Verfügbarkeit des Flugzeugsystems, der Bodenausrüstung sowie von Ersatz- und Umlaufteilen zurückzuführen.

27.2 Der RH hielt fest, dass bei der Aufnahme des Flugbetriebes mit dem Eurofighter weniger Flugstunden als geplant produziert wurden. Er wies darauf hin, dass bei weiterhin geringeren Flugstundenleistungen als geplant die Erfüllung der militärischen Vorgaben in der Einführungsphase weiter eingeschränkt werde.

27.3 *Laut Stellungnahme des BMLV seien – nach anfänglichen Anlaufschwierigkeiten – ab März 2008 Maßnahmen gesetzt worden, die eine den Anforderungen entsprechende Flugstundenproduktion sicherstellen würden.*



Operativ-taktisches Konzept

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich

Abbestellung von Selbstschutz- und elektrooptischen Zielerfassungssystemen

28.1 Durch den Vergleich wurden jeweils die sechs Sätze Selbstschutz- sowie elektrooptische Zielerfassungssysteme und die dazugehörigen Ersatz- und Umlaufteile abbestellt. Diese Systeme hatten bei der Angebotsbewertung im Vergabeverfahren zwingend zu erfüllende Bewertungskriterien (Muss-Kriterien) dargestellt.

Die elektrooptischen Zielerfassungssysteme waren vorgesehen, um Ziele auch bei Nacht und Schlechtwetter eindeutig erfassen und bestimmen zu können. Mit den Selbstschutzsystemen sollten die Piloten Bedrohungen aus der Luft frühzeitig erkennen können.

Die von der Schweiz geliehenen Flugzeuge der Type F-5E „Tiger“ und die zuvor vom BMLV verwendeten Flugzeuge der Type Saab 35-OE „Draken“ verfügten über Warneinrichtungen. Das BMLV begründete die Abbestellung der Selbstschutz- und elektrooptischen Zielerfassungssysteme mit der „Anpassung der Anforderungen“.

Durch die Abbestellung ergab sich eine Preisreduktion von insgesamt rd. 69 Mill. EUR. Weiters entfielen Ausgaben für die Erhaltung und den laufenden Betrieb der Selbstschutzsysteme. Die Höhe der damit verbundenen Kostenreduktion konnte vom RH mangels Planungsdaten nicht überprüft werden.

Laut BMLV sei die technische Möglichkeit für die Nachrüstung vorhanden. Eine Regelung für eine allfällige optionale Nachbeschaffung dieser Systeme wurde nicht vereinbart.

28.2 Der RH stellte fest, dass durch die Abbestellung der Systeme Reduktionen bei Investitionen und Betriebskosten erzielt wurden. Er zeigte jedoch auf, dass im Vergabeverfahren als zwingend zu erfüllende Leistungselemente (Muss-Kriterien) wegfielen und bemängelte, dass in den Vergleich keine Option für eine spätere Nachbeschaffung der Systeme aufgenommen wurde.

Der RH verwies in diesem Zusammenhang auf seine Feststellung aus dem Jahr 2004, wonach durch den verringerten Leistungsumfang die Effizienz der Flugzeuge nicht in vollem Umfang genützt werden kann (Reihe Bund 2005/3 S. 22 TZ 23).

Operativ-taktisches Konzept

- 28.3** *Laut Stellungnahme des BMLV habe es für die militärische Einsatzausstattung keinen Bedarf und keine Grundlagen gegeben, weshalb aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit darauf verzichtet worden sei.*
- 28.4** Der RH verwies neuerlich darauf, dass die im Vergabeverfahren als zwingend zu erfüllenden Leistungselemente wegfielen, und hielt seine Ansicht aufrecht.
- Einsatzausrüstung
- 29.1** Im operativ-taktischen Konzept vom November 2007 waren u.a. die Verfügbarkeit von Zusatztanks und die Fähigkeit zur Identifizierung von Luftzielen bei Nacht mit Sehhilfen enthalten.
- Bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung war eine entsprechende Beschaffung nicht erfolgt.
- 29.2** Der RH wies darauf hin, dass die im operativ-taktischen Konzept vom November 2007 vorgesehene Einsatzausrüstung der Flugzeuge (Zusatztanks und Sehhilfen zur Identifizierung von Luftzielen bei Nacht) noch fehlte. Er empfahl neuerlich, hinsichtlich der Einsatzausrüstung den Bedarf an den zu erwartenden Einsatzszenarien zu ermitteln (Reihe Bund 2005/3 S. 9 TZ 5).
- 29.3** *Laut Stellungnahme des BMLV sei die Einleitung zur Beschaffung der Zusatztanks erfolgt. Weiters sei die Klärung zur Ausstattung der Piloten mit Sehhilfen zur Identifizierung von Luftzielen bei Nacht eingeleitet worden.*
- Weitere militärische Ausstattungserfordernisse
- 30.1** Im Bericht aus dem Jahr 2005 hatte der RH auf Schätzungen des BMLV für weitere militärische Ausstattungserfordernisse für die Luftraumüberwachung – bezogen auf 18 Eurofighter – hingewiesen und den dafür erforderlichen Finanzbedarf bis 2015 dargestellt (Reihe Bund 2005/3 S. 18 TZ 18 sowie S. 11 TZ 10).



Operativ-taktisches Konzept

BMF BMLV BMWA

**Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich**

Das BMLV aktualisierte die Werte für bereits umgesetzte Beschaffungen sowie die Schätzungen für den künftigen Finanzbedarf, bezogen auf 15 Eurofighter (der Bedarf war teilweise unabhängig von der Anzahl der Flugzeuge):

		laut Bericht Reihe Bund 2005/3	Stand 2008
		in Mill. EUR	
geplant	Primärradar (Goldhaube)	110	103
	Sekundärradar (Kennungssystem)	31	10
	Flugfunksystem	74	59
	Datenübertragung (Link)	6	12
	IT-Infrastruktur	42	36
bereits angefallen	Bewaffnung und Munition	20	11
	Flugplatz- und Bauinfrastruktur	60	73 ¹⁾
	Zwischenlösung	75	69
	Einsatzausbildung der Piloten	45	47
Summe		463	420

¹⁾ ausschließlich Eurofighter-spezifische Investitionsausgaben; insgesamt fielen für Flugplatz- und Bauinfrastruktur rd. 121 Mill. EUR an

30.2 Der RH stellte fest, dass sich der im Jahr 2005 geschätzte Finanzbedarf für weitere militärische Ausstattungserfordernisse um rd. 9 % verringerte.

31.1 Um die Luftraumüberwachung sicherzustellen, ist das Waffensystem Eurofighter im Verbund der Luftstreitkräfte einzusetzen. Dies wurde bereits im operativ-taktischen Konzept vom Juni 2005 festgelegt. Neben den finanziellen Rahmenbedingungen zur Entwicklung des Systems Eurofighter wäre somit auch die Systemfähigkeit der anderen Teilsysteme herzustellen.

Das BMLV quantifizierte den Investitionsbedarf für die Sicherstellung der Systemfähigkeit der anderen Teilsysteme im Verbund der Luftstreitkräfte mit rd. 258 Mill. EUR (Ersatz leichter Hubschrauber durch Mehrzweckhubschrauber, Ausrüstungsgeräte für die Fliegerabwehr, Trainingsflugzeuge für Piloten, Upgrade Aufklärungs- und Zielzuweisungsradar sowie Einbindung des Feuerkontroll-Radarsystems Skyguard in den Verbund der Luftstreitkräfte).

Operativ-taktisches Konzept

31.2 Der RH wies darauf hin, dass der Investitionsbedarf für die anderen Teilsysteme im Verbund der Luftstreitkräfte auf Schätzungen des BMLV beruhte, denen keine abgeschlossenen Planungen zugrunde lagen.

Betriebskosten

32.1 Das BMLV hatte aufgrund von Erzeugerangaben zunächst jährliche Betriebskosten in Höhe von 50 Mill. EUR angenommen (Reihe Bund 2005/3 S. 11 f. TZ 11). Die Werte basierten auf einer Stückzahl von 18 Flugzeugen und 1.800 Flugstunden pro Jahr.

Im Jänner 2008 teilte das BMLV dem RH aktualisierte Schätzungen bis zum Jahr 2016 mit. Demnach würden die jährlichen Betriebskosten bei 15 Flugzeugen und 1.500 jährlichen Flugstunden ab 2008 mehr als 50 Mill. EUR, ab 2011 mehr als 70 Mill. EUR und im Jahr 2013 rd. 100 Mill. EUR betragen.

32.2 Der RH stellte fest, dass auch die aktualisierten Schätzungen nur einen Teil der tatsächlichen Kosten enthielten. Wie bereits im Bericht des RH aus dem Jahr 2005 erwähnt, blieben die Personalkosten, Infrastruktur-Investitionen und Gemeinkosten unberücksichtigt. Weiters wies der RH darauf hin, dass im operativ-taktischen Konzept vom November 2007 ab dem Jahr 2015 eine Flugstundenproduktion von 1.800 Flugstunden pro Jahr vorgesehen war.

Der RH empfahl, im Hinblick auf die deutliche Steigerung der geschätzten Betriebskosten, eine umfassende Berechnung vorzunehmen.

32.3 *Laut Stellungnahme des BMLV seien die Maßnahmen zur Betriebskostenberechnung durch die Einführung einer prozessorientierten Kosten- und Leistungsrechnung auf Vollkostenbasis bereits eingeleitet worden.*

Technisch-logistische Aspekte

- Betriebsaufnahme**
- 33.1** Die Detailvereinbarung sah vor, den Betrieb der Eurofighter bei der wehrtechnischen Dienststelle des deutschen Bundesministeriums der Verteidigung in Manching aufzunehmen. Aufgrund ungeklärter Fragen betreffend Haftung und Eigentumsübergang sah das BMLV davon jedoch ab und nahm den Betrieb der Flugzeuge in Österreich (Zeltweg) auf. Aufgrund von Vorbereitungen für die Betriebsaufnahme in Manching entstanden dem BMLV Aufwendungen in Höhe von rd. 350.000 EUR.
- 33.2** Der RH empfahl, die in der Detailvereinbarung getroffene Regelung über die Betriebsaufnahme der Flugzeuge in Manching in den noch abzuschließenden Vertragsänderungen formal richtig zu stellen.
- 33.3** *Laut Stellungnahme des BMLV sei die Bestimmung bezüglich einer Betriebsaufnahme in Manching obsolet. Eine Einarbeitung im Zuge der Vertragsänderungen sei daher nicht notwendig.*
- Güteprüfung**
- 34.1** Das BMLV schloss im Juli 2006 mit dem deutschen Bundesministerium der Verteidigung einen Vertrag über die Durchführung der Güteprüfung (Bauaufsicht) von 18 Flugzeugen ab. Für die vereinbarten Gesamtleistungen wurde vom BMLV ein Betrag von rd. 4,5 Mill. EUR angenommen.
- 34.2** Der RH stellte fest, dass aufgrund der Reduktion der Anzahl der Flugzeuge durch den Vergleich auch mit einer entsprechenden Verringerung der Anzahl der erforderlichen Güteprüfungen und daher mit einer Kostenersparnis in Höhe von rd. 750.000 EUR – bei linearer Reduktion – zu rechnen war. Zudem könnten wegen verminderter Aufwendungen bei der Güteprüfung der sechs gebrauchten Flugzeuge weitere Einsparungen eintreten.
- 34.3** *Laut Stellungnahme des BMLV erfolge die Verrechnung der Kosten für die Güteprüfungen nach dem tatsächlichen Aufwand.*
- 34.4** Der RH wies darauf hin, insbesondere bei der Güteprüfung der sechs gebrauchten Flugzeuge auf entsprechende Kostenreduktionen zu achten.

Technisch-logistische Aspekte

Änderung der Konfiguration

35.1 Im Jahr 2004 begann die Eurofighter GmbH mit der Fertigung von Kampfflugzeugen. Je nach Entwicklungsstand und Konfiguration waren die Flugzeuge in Tranchen und zusätzlich in Blöcke unterteilt.

In den Kaufverträgen vereinbarte das BMLV mit der Eurofighter GmbH, dass bei verspäteter Verfügbarkeit von Flugzeugen der Tranche 2-Konfiguration auch Flugzeuge der Tranche 1-Konfiguration geliefert werden könnten. Laut den Kaufverträgen mussten die Flugzeuge aber von der Eurofighter GmbH auf die Konfiguration Tranche 2/Block 8 entsprechend den vertraglichen Festlegungen umgerüstet werden.

Im November 2005 meldete die Eurofighter GmbH dem BMLV die spätere Verfügbarkeit von Flugzeugen der Tranche 2-Konfiguration; daher würden die ersten sechs Flugzeuge die Konfiguration Tranche 1/Block 5 aufweisen. Weiters bestätigte das Unternehmen dem BMLV, die spätere Umrüstung auf die Tranche 2-Konfiguration auf eigene Kosten durchzuführen. Genauere Planungsunterlagen über den Inhalt, den zeitlichen Ablauf und den Gesamtwert der Umrüstung lagen im BMLV nicht vor und wurden von diesem auch nicht eingefordert.

Der Materialwert der Baugruppen bzw. Bauteile, die gemäß Vertrag umzurüsten waren, betrug laut BMLV bei den Flugzeugen der Tranche 1-Konfiguration rd. 3,1 Mill. EUR pro Flugzeug bzw. 18,6 Mill. EUR für sechs Flugzeuge. Darin nicht enthalten waren Montagekosten und Entwicklungskostenanteile für die neuen Baugruppen bzw. Bauteile.

Im Vergleich vom Juni 2007 wurde festgelegt, ausschließlich Flugzeuge der Tranche 1-Konfiguration zu liefern. Damit wurde auch die Umrüstung auf Tranche 2-Konfiguration vermieden. Allerdings waren sechs Flugzeuge gebraucht und erst von der älteren Konfiguration Tranche 1/Block 2 auf Tranche 1/Block 5 umzurüsten. Für die Änderung von Tranche 2- auf Tranche 1-Konfiguration und für die Vermeidung der Umrüstung war im Vergleich kein anteiliger Preisnachlass nachvollziehbar ausgewiesen.

35.2 Der RH stellte fest, dass die für das BMLV bestimmten Flugzeuge der Tranche 1-Konfiguration die letzten Flugzeuge dieser Produktionslinie darstellten. Die Produktion weiterer Flugzeuge dieser Konfiguration war daher nicht zu erwarten.



Technisch-logistische Aspekte

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich

Weiters hielt er fest, dass sich die Verfügbarkeit von Tranche 2-Flugzeugen verzögerte. Bei nicht termingerechter Lieferung von Flugzeugen mit Tranche 2- oder ersatzweise Tranche 1-Konfiguration hätte das BMLV die in den Verträgen vereinbarten Pönaleforderungen geltend machen können.

Der RH bemängelte, dass das BMLV seit November 2005 keine genaueren Planungsunterlagen über die nachträgliche Umrüstung von Tranche 1- auf Tranche 2-Konfiguration bei der Eurofighter GmbH eingefordert hatte. Er stellte kritisch fest, dass für die Konfigurationsänderung und für die Vermeidung der Umrüstung der Flugzeuge von Tranche 1- auf Tranche 2-Konfiguration kein anteiliger Preisnachlass im Vergleich nachvollziehbar ausgewiesen war.

Weiters hätte bei einem allfälligen künftigen Erfordernis zur Nachrüstung, z.B. auf Tranche 2-Konfiguration, nunmehr das BMLV die Kosten der Nachrüstung seiner Flugzeuge zu tragen.

35.3 *Laut Stellungnahme des BMLV habe es der Bereinigung der Typenvielfalt und der Unbestimmtheiten des Vertrages sowie den Gegebenheiten der Unmöglichkeit einer logistischen Baugleichheit von Konfiguration Tranche 1/Block 5- und Tranche 2/Block 8-Flugzeugen wesentliche Bedeutung beigemessen. Durch die Typeneinheitlichkeit sei es – zusätzlich zu den Einsparungen durch den Vergleich – gelungen, die Aufwendungen zum Betreiben (Betrieb und Materialerhaltung) auf Lebensdauer sowie Aufwendungen im Investitionsanteil erheblich zu reduzieren.*

35.4 Der RH erwiderte, dass gemäß Vergleich sechs gebrauchte Flugzeuge der Tranche 1-Konfiguration von Block 2 auf Block 5 umzurüsten waren. In diesem Zusammenhang wies er auch darauf hin, dass die angestrebte Einheitlichkeit gefährdet werden könnte, etwa durch obsoletere Komponenten oder durch die Verwendung von gebrauchten Systembauteilen. Darüber hinaus waren im Vergleich bzw. in der Detailvereinbarung unbestimmte Formulierungen enthalten („fast neuwertig“, „in logistischer Hinsicht baugleich“, „keine relevanten Unterschiede in der logistischen Versorgbarkeit“).

Der RH verwies in diesem Zusammenhang neuerlich auf seine Empfehlung, diese Festlegungen bei den noch durchzuführenden Vertragsänderungen eindeutig zu definieren, um allfällige Folgekosten zu vermeiden. Weiters wies der RH darauf hin, dass laut den Kaufverträgen die Flugzeuge in Tranche 1-Konfiguration auf Kosten der Eurofighter GmbH auf die Konfiguration Tranche 2/Block 8 umzurüsten gewesen wären.

Technisch-logistische Aspekte

Die vom BMLV vorgelegten Unterlagen über Einsparungspotenziale wurden, soweit sie für den RH nachvollziehbar waren, bereits im Prüfungsergebnis berücksichtigt.

Funktionalität

- 36.1** Die Leistungsfähigkeit und Funktionalität des Waffensystems Eurofighter wird in technischen Spezifikationen beschrieben. Laut BMLV seien zwischen den zu liefernden Flugzeugen der Konfiguration Tranche 1/Block 5 und jenen der ursprünglich vorgesehenen der Tranche 2/Block 8 keine funktionalen Unterschiede zu erwarten. Auch könnte mit Flugzeugen der Tranche 1/Block 5 die so genannte „Luft/Boden-Rolle“¹⁾ geflogen werden.

¹⁾ Fähigkeit, ein Bodenziel mit dem Flugzeug zu bekämpfen

Ein wesentlicher Unterschied zwischen den beiden Konfigurationen lag in der Verwendung unterschiedlicher Rechnerprozessoren. Diese wiesen bei der Tranche 2-Konfiguration eine höhere Leistungsfähigkeit und somit eine höhere Rechnerleistung sowie – bei gleicher Software – eine geringere Rechnerauslastung auf.

- 36.2** Für den RH war mangels Unterlagen nicht beurteilbar, ob sich daraus allenfalls ein früheres Nachrüstungserfordernis gegenüber den Flugzeugen der Tranche 2-Konfiguration ergeben könnte.

Materialbeschaffenheit der Flugzeuge

- 37.1** Ein wesentlicher Teil der Leistungsbeschreibung in den Kaufverträgen betraf die Qualitätsmerkmale der Flugzeuge. So wurde die Materialbeschaffenheit als „ungebraucht und fabriksneu“ festgelegt. Durch den Vergleich wurde diese Forderung bei sechs Flugzeugen auf „fast neuwertig“ geändert. In einer Beilage zur Detailvereinbarung wurden u.a. Kriterien zur Identifizierung bzw. Auswahl der sechs gebrauchten Flugzeuge angeführt. Eine nähere Definition des Begriffes „fast neuwertig“ erfolgte nicht; auch entsprach er keiner technisch genormten Zustandsspezifikation.



Die sechs gebrauchten Flugzeuge wurden zuvor von der deutschen Luftwaffe betrieben. Die im August 2007 von der Eurofighter GmbH bekannt gegebenen Kenndaten der gebrauchten Flugzeuge, insbesondere die durchschnittliche Materialabnutzung (Fatigue Index) bzw. die maximale Anzahl der bereits geleisteten Flugstunden betreffend, lagen über den BMLV-intern festgelegten Maximalwerten. Weiters wiesen die Flugzeuge laut BMLV mit Stand Oktober 2007 durchschnittlich 207 Flugstunden auf.¹⁾ In die Detailvereinbarung wurden aber keine Maximalwerte für die Materialabnutzung bzw. im Hinblick auf die Anzahl der bereits geleisteten Flugstunden aufgenommen.

¹⁾ Laut parlamentarischer Anfragebeantwortung des Bundesministers für Landesverteidigung, Mag. Norbert Darabos, 1624/AB vom 7. Dezember 2007, würden die gebrauchten Flugzeuge durchschnittlich 144 Flugstunden aufweisen.

Obwohl laut Detailvereinbarung der Begriff „fast neuwertig“ bis 30. September 2007 zwischen dem BMLV und der Eurofighter GmbH abgestimmt werden sollte, fand dies nicht statt. Im April 2008 erstellte das BMLV einen internen Vorschlag für die Definition der Begriffe „fast neuwertig“ und „logistisch baugleich“, der als Standpunkt des BMLV in die laufenden Bearbeitungen zu den Vertragsanpassungen eingebracht werden sollte.

- 37.2** Der RH stellte fest, dass die Änderung der Materialbeschaffenheit bei sechs Flugzeugen von „ungebraucht und fabriksneu“ auf „fast neuwertig“ keine nachvollziehbaren ausgabenreduzierenden Auswirkungen im Vergleich fand. Die Lebensdauer der Flugzeuge wird aber maßgeblich durch Verschleiß von Struktur und Aggregaten beeinflusst.

Der RH beanstandete, dass keine Maximalwerte im Hinblick auf die Materialabnutzung und die Anzahl der bereits geleisteten Flugstunden festgelegt wurden, wodurch für das BMLV keine Möglichkeit zur Kompensation des tatsächlichen Materialabnutzungsgrades bestand. Auch kritisierte der RH, dass die Definition des Begriffes „fast neuwertig“ für den Abnahme- und Güteprüfprozess, der laut BMLV zu adaptieren wäre, fehlte. Er empfahl, dies umgehend nachzuholen.

- 37.3** *Laut Stellungnahme des BMLV sei es bei den Vergleichsverhandlungen davon ausgegangen, dass die gebrauchten Flugzeuge 150 bis 200 Stunden im Einsatz waren. Die vorgegebene Lebensdauer sei mit 6.000 Flugstunden definiert.*

Technisch-logistische Aspekte

- 37.4** Der RH wies neuerlich darauf hin, dass die Flugzeuge tatsächlich wesentlich höhere Flugstunden aufwiesen. Er hielt seine Empfehlung im Hinblick auf den Abnahme- und Güteprüfprozess aufrecht.
- Systemerhaltung**
- 38.1** Das operativ-taktische Konzept vom November 2007 sah ab 2015 eine gleich hohe Flugstundenproduktion mit 15 Flugzeugen wie zuvor mit 18 Flugzeugen vor. Dies würde zu einer Verdichtung der Wartungsereignisse aufgrund höherer Flugstundenproduktion pro Flugzeug führen. Das BMLV teilte dem RH im Dezember 2007 mit, dass die genaue Ermittlung der technisch-logistischen Auswirkungen nur in Verbindung mit einer Logistikanalyse und einer dynamischen Betriebssimulation möglich sei, die bis Juni 2008 erfolgen solle.
- 38.2** Der RH wies darauf hin, dass ab dem Jahr 2015 bei einer erhöhten Flugstundenproduktion pro Flugzeug mit einer Verdichtung der Wartungsereignisse pro Flugzeug und mit einem vermehrten Verschleiß sowie mit einer Verringerung der Lebensdauer der Flugzeuge zu rechnen ist.
- 38.3** *Laut Stellungnahme des BMLV sei die Flugstundenanzahl auch nach dem Jahr 2014 mit 1.500 Flugstunden festgelegt.*
- 38.4** Der RH entgegnete, dass diese Festlegung eine Änderung des operativ-taktischen Konzeptes vom November 2007 erfordern würde.
- Reduktionen im Logistikbereich**
- 39.1** Die Bestimmungen in den Kaufverträgen betreffend den Logistikbereich bezogen sich ausschließlich auf die logistische Versorgung der Flugzeuge mit Ersatz- und Umlaufteilen der Tranche 2-Konfiguration.
- Als die Eurofighter GmbH im November 2005 mitteilte, vertragskonform vorläufig sechs Flugzeuge mit Tranche 1-Konfiguration bis zur Verfügbarkeit von Flugzeugen der Tranche 2-Konfiguration zu liefern, führte das BMLV gemeinsam mit der Eurofighter GmbH eine Bedarfserhebung für den logistisch-technischen Parallelbetrieb beider Konfigurationen durch. Demnach wären zusätzliche Komponenten und Aggregate für die logistische Versorgung der Tranche 1-Flugzeuge während der Einführungsphase erforderlich gewesen; die Kosten hierfür wurden mit mindestens 15 Mill. EUR bis 20 Mill. EUR (bei Miete) bewertet. Eine diesbezügliche Beschaffung wurde nicht eingeleitet; eine Abklärung der Kostentragung erfolgte nicht.



Technisch-logistische Aspekte

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich

Laut BMLV könnte die angestrebte Vereinheitlichung der Konfiguration der Flugzeuge auf Tranche 1 durch den Vergleich auch langfristig zu erheblichen Einsparungen beim Betrieb führen. Konkrete Zahlen über Einsparungspotenziale würden jedoch erst in einigen Jahren vorliegen.

39.2 Der RH stellte fest, dass sich durch die im Vergleich angestrebte Vereinheitlichung der Konfiguration der Flugzeuge Einsparungen bei der Systemerhaltung (Wartung und Instandsetzung) ergeben könnten, die das BMLV noch nicht quantifizieren konnte. Er wies jedoch auf die aufgezeigten Probleme im Hinblick auf die Verwendung gebrauchter Systembauteile und die logistische Baugleichheit und Versorgung hin.

39.3 *Laut Stellungnahme des BMLV seien seine vorgelegten Berechnungen über Einsparungen durch die Vereinheitlichung der Flotte und die erfolgte Reduzierung der Stückzahl, der Piloten sowie der Flugstunden nicht berücksichtigt worden.*

39.4 Der RH erwiderte, dass die vom BMLV vorgelegten Unterlagen über Einsparungspotenziale, soweit sie für den RH nachvollziehbar waren, bereits im Prüfungsergebnis berücksichtigt wurden.

Gebrauchte
Systembauteile

40.1 Laut BMLV sei es von der Eurofighter GmbH erstmals im November 2007 informiert worden, dass nicht nur in den sechs gebrauchten Flugzeugen, sondern auch in den „neuen“ Flugzeugen der Tranche 1-Konfiguration gebrauchte Systembauteile bzw. Komponenten der Tranche 2 verwendet würden. Die Eurofighter GmbH begründete dies damit, dass es sich dabei um die letzten produzierten Eurofighter der Tranche 1-Konfiguration handelte („End of Line“-Produktion) und teilweise keine Neuteile mehr zur Verfügung stünden.

Somit seien nur zwei von insgesamt 15 Flugzeugen als „ungebraucht und fabriksneu“ zu bezeichnen. Für die gebrauchten Systemteile bei den „neuen“ Flugzeugen vereinbarte das BMLV nach Abschluss des Vergleiches mit der Eurofighter GmbH einen Preisabschlag proportional zur Gesamtlebensdauer der Systemteile.

40.2 Der RH wies auf allfällige nachteilige Auswirkungen im Hinblick auf die Systemerhaltung sowie auf die weitere Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen hin, weil diese erschwert und kostenintensiver sein könnte. Er empfahl, umgehend Maßnahmen zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen einzuleiten, um allfällige Stehzeiten und Mehrkosten für das BMLV zu vermeiden.

Technisch-logistische Aspekte

Logistische Baugleichheit und Versorgung

40.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei die Empfehlung des RH verwirklicht worden.*

41.1 Für das BMLV war wegen unzureichender Kennzeichnung des ursprünglich gelieferten Materials nicht erkennbar, welche Logistikleistungen aus welcher Konfiguration stammten. Wegen teilweise mangelnder Verfügbarkeit von Ersatz- und Umlaufteilen der Tranche 1-Konfiguration hatte die Eurofighter GmbH auch kompatibles Material der Tranche 2-Konfiguration für Flugzeuge der Tranche 1-Konfiguration geliefert.

41.2 Der RH empfahl, eine verbesserte Datenqualität von Logistikleistungen der Eurofighter GmbH einzufordern, insbesondere im Hinblick auf die vereinbarte logistische Baugleichheit.

41.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei eine unzureichende Kennzeichnung des gelieferten Materials nicht vorgelegen.*

41.4 Der RH verwies auf die unzureichenden Kennzeichnungen bei der Rücklieferung der Ersatz- und Umlaufteile für die Tranche 2-Konfiguration und hielt im Hinblick auf die vereinbarte logistische Baugleichheit seine Empfehlung aufrecht.

42.1 Laut den Kaufverträgen sollten die Flugzeuge der Tranche 2-Konfiguration baugleich sein. In der Detailvereinbarung wurde festgelegt, dass die nunmehr zu liefernden Flugzeuge (Tranche 1-Konfiguration) „in logistischer Hinsicht jedenfalls als baugleich zu betrachten seien“. Laut BMLV sei logistische Baugleichheit dann gegeben, wenn das Ersatzmaterial und die Umlaufteile für alle gelieferten Flugzeuge austauschbar sind.

Laut Detailvereinbarung gibt es „keine relevanten Unterschiede in der logistischen Versorgbarkeit“ zwischen den neu produzierten Flugzeugen mit Tranche 1/Block 5-Konfiguration und den gebrauchten Flugzeugen mit Tranche 1/Block 2-Konfiguration, die auf Block 5-Standard umzurüsten waren. Eine genauere Definition dieser Regelung fehlte.

Wie bereits erwähnt, erstellte das BMLV im April 2008 einen internen Vorschlag für eine Definition der Begriffe „fast neuwertig“ und „logistisch baugleich“, der als Standpunkt des BMLV in die laufenden Bearbeitungen zur Vertragsanpassung eingebracht werden sollte.



Technisch-logistische Aspekte

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich

42.2 Der RH wies darauf hin, dass „logistische Baugleichheit“ keinen eindeutig definierten Begriff darstellt. Er hielt weiters fest, dass die Formulierungen „in logistischer Hinsicht baugleich“ und „keine relevanten Unterschiede“ unbestimmt waren und in der Detailvereinbarung nicht weiter präzisiert wurden. Sollte die Interpretation des BMLV, dass nunmehr eine einheitliche Logistik mit frei austauschbaren Ersatz- und Umlaufteilen für alle Flugzeuge gewährleistet sei, nicht zutreffen, würden nicht die erwarteten wesentlichen Betriebserleichterungen, sondern allenfalls Verteuerungen eintreten.

Der RH empfahl, die unbestimmten Formulierungen bei den noch durchzuführenden Vertragsänderungen eindeutig zu definieren, um allfällige Folgekosten zu vermeiden.

42.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei eine Umsetzung der Interpretation dieser Begriffe möglich.*

42.4 Der RH hielt im Sinne der Rechtssicherheit seine Empfehlung aufrecht.

Nicht mehr produzierte Ersatz- und Umlaufteile (obsolete Komponenten)

43.1 Laut Vergleich ist eine „angemessene Versorgung“ mit Ersatz- und Umlaufteilen von der Eurofighter GmbH sicherzustellen.

Die Eurofighter GmbH informierte das BMLV im Jänner 2008 über obsolete Komponenten für die Flugzeuge der Tranche 1-Konfiguration. Dies betraf vorerst 27 verschiedene Ersatz- und Umlaufteile pro Flugzeug. Laut BMLV seien die obsoleten Teile teilweise durch Komponenten der Tranche 2-Konfiguration oder anderer Standards ersetzbar, wodurch zum Teil der vollständige Austausch größerer Bauteile erforderlich werden könnte. Zusätzlich bemühte sich das BMLV, mit anderen Luftwaffen Vereinbarungen über die Leihe von Komponenten abzuschließen.

Das BMLV konnte dem RH weder die Verfügbarkeit von Ersatzlösungen für die betroffenen Ersatz- und Umlaufteile bestätigen noch die Kosten hierfür angeben.

43.2 Der RH stellte fest, dass die Versorgung mit Ersatz- und Umlaufteilen insbesondere durch das Auslaufen der Produktion von Tranche 1-Flugzeugen betroffen war. Er wies darauf hin, dass der Deutsche Bundesrechnungshof bereits im Jahr 2003 die Kostenproblematik im Zusammenhang mit obsoleten Bauteilen aufgezeigt hatte.

Technisch-logistische Aspekte

Weiters wies der RH darauf hin, dass dem BMLV mit der unbestimmten Formulierung „angemessene Versorgungbarkeit“ keine konkreten Durchsetzungsmöglichkeiten zur Verfügung standen. Er sah durch die ersatzweise Verwendung von Bauteilen der Tranche 2-Konfiguration mögliche Kostenerhöhungen sowie eine Gefährdung der vereinbarten logistischen Baugleichheit.

Der RH empfahl daher, die Formulierung „angemessene Versorgungbarkeit“ in den noch durchzuführenden Vertragsänderungen zu präzisieren.

43.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei die logistische Versorgungbarkeit gemäß der Detailvereinbarung für 30 Jahre sichergestellt. Weiters seien Maßnahmen zur Bereinigung der Obsoleszenzen eingeleitet worden.*

43.4 Der RH verblieb im Hinblick auf die fehlenden konkreten Durchsetzungsmöglichkeiten bei seiner Empfehlung.

Einsparungen bei Logistikleistungen

44.1 Laut BMLV seien in der Detailvereinbarung neben Logistikleistungen für die stornierten Selbstschutz- und elektrooptischen Zielerfassungssysteme auch Ersatz- und Umlaufteile für die Flugzeuge in Höhe von rd. 89.400 EUR abbestellt worden.

Das BMLV strebte darüber hinaus an, weitere Einsparungsmöglichkeiten für den Betrieb des Systems Eurofighter zu ermitteln. Nachvollziehbare Berechnungen lagen mangels Planungsdaten nicht vor. Laut BMLV sei es bemüht gewesen, Einsparungsmöglichkeiten zu ermitteln und insbesondere die Ausgaben für die Beschaffung von Logistikleistungen künftig zu reduzieren.

44.2 Der RH stellte fest, dass der Vergleich und die Detailvereinbarung im Hinblick auf die Logistikleistungen nur geringe unmittelbare kostenreduzierende Auswirkungen, ausgenommen Leistungen und Produkte betreffend die Selbstschutz- und elektrooptischen Zielerfassungssysteme, hatten. Er empfahl, die Bemühungen zur Ermittlung von Einsparungsmöglichkeiten mit Nachdruck zu betreiben.

44.3 *Laut Stellungnahme des BMLV seien diesbezügliche Maßnahmen vorgesehen.*

In-Service-Support-Verträge

Chronologie

45.1 Die Kaufverträge sahen vor, die zur Aufnahme des Flugbetriebs mit den Eurofightern erforderlichen Unterstützungsleistungen¹⁾ in einem mit der Eurofighter GmbH gesondert abzuschließenden In-Service-Support-Vertrag zu vereinbaren.

¹⁾ z.B. die auf die Mindestnutzungsdauer von 30 Jahren garantierte technische Unterstützung und Versorgung mit Ersatzmaterial, Typenbetreuung und Systempflege sowie Bereitstellung von Konstruktions- und Fertigungsunterlagen

Das BMLV holte – auf Basis der Kaufverträge und mit vorheriger Befassung des BMF – im November 2005 und März 2006 Angebote für die technische und logistische Unterstützung für den Zeitraum Juni 2007 bis Dezember 2010 ein. Die Angebote langten im Dezember 2006 und Jänner 2007 im BMLV ein.

Laut BMLV hätten bis zum Vergleich vom Juni 2007 keine Preisverhandlungen über die Angebote stattgefunden. Im Vergleich wurde vereinbart, das Entgelt für In-Service-Support-Leistungen gegenüber den Angeboten um 4 Mill. EUR pro Jahr herabzusetzen. Die Detailvereinbarung sah bezüglich der In-Service-Support-Verträge vor, die Preisreduktion bei den angebotenen Standing Tasks²⁾ zu berücksichtigen. Dabei handelte es sich um Leistungen, die laut BMLV unabhängig von der Stückzahl anfielen.

²⁾ Leistungen, deren Beschaffung im Rahmen der Verträge in Form von Einzelbeauftragungen (Standing Tasks) erfolgt. Im Gegensatz dazu stehen die Einzelbeauftragungen (Discrete Tasks), bei denen Leistungen je nach Bedarf auf der Grundlage der Verträge einzeln beauftragt und gesondert in Rechnung gestellt werden.

Im Dezember 2007 schloss das BMLV insgesamt vier Verträge mit drei Unternehmen betreffend diese Leistungen ab. Die Verträge traten rückwirkend mit Juli 2007 in Kraft. Bezogen auf die Gesamtlaufzeit der Verträge (43 bzw. 103 Monate) betrug die Gesamtkosten für die vier Verträge rd. 177 Mill. EUR.

45.2 Die im Vergleich vorgesehene Stückzahlreduktion von 18 auf 15 Flugzeuge wirkte sich nicht auf den Leistungsumfang der In-Service-Support-Verträge aus, weil die Verträge logistische Leistungen (Standing Tasks) umfassten, die laut BMLV unabhängig von der Stückzahl der Flugzeuge anfielen.

In-Service-Support-Verträge

Kostenreduktionen
aufgrund des
Vergleiches

46.1 Im Vergleich wurde bezüglich der noch abzuschließenden In-Service-Support-Verträge vereinbart, das Entgelt gegenüber den Angeboten um insgesamt 4 Mill. EUR jährlich herabzusetzen. Hochgerechnet auf die geplante Nutzungsdauer der Flugzeuge von 30 Jahren wurde eine Verringerung des Entgelts in Höhe von 120 Mill. EUR errechnet und dem Vergleich zugrunde gelegt.

46.2 Der RH stellte fest, dass die im Vergleich angeführte Entgeltreduktion für die In-Service-Support-Verträge in Höhe von 120 Mill. EUR nicht gesichert war, weil die Verträge nicht auf eine Laufzeit von 30 Jahren vereinbart wurden. Vielmehr wurde bei drei Verträgen eine Laufzeit von drei Jahren und sieben Monaten und beim Vertrag betreffend die Triebwerke eine solche von acht Jahren und sieben Monaten vereinbart.

Darüber hinaus hielt der RH fest, dass für die Zeit nach Ablauf der Verträge keine Preisvereinbarungen oder -garantien vorlagen. Weiters war nicht absehbar, ob das BMLV nach Ablauf der Vertragslaufzeiten dieselben Unternehmen neuerlich beauftragen würde.

Unter Zugrundelegung der im Vergleich vereinbarten jährlichen Entgeltreduktionen und der jeweiligen Vertragslaufzeiten stellte der RH daher fest, dass bei den In-Service-Support-Verträgen erst eine Entgeltreduktion in Höhe von rd. 17 Mill. EUR gegenüber den Angeboten gesichert war. Der RH wies darauf hin, dass die Preise laut BMLV in den ursprünglichen Angeboten zum Zeitpunkt des Vergleiches weder auf ihre Angemessenheit überprüft noch verhandelt waren.

Der RH empfahl, die im Vergleich dargestellte Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Leistungen in Höhe von 120 Mill. EUR sicherzustellen.

46.3 *Nach Ansicht des BMLV seien die Einsparungen von 120 Mill. EUR bei den In-Service-Support-Verträgen durch den Vergleich sichergestellt.*

46.4 Der RH erwiderte, dass die Entgeltreduktion von 120 Mill. EUR bei den In-Service-Support-Leistungen zwar im Vergleich angeführt ist, jedoch aufgrund der Laufzeit der In-Service-Support-Verträge und fehlender Preisvereinbarungen oder -garantien für die Zeit nach Ablauf der Verträge noch nicht in voller Höhe, sondern erst im Umfang von rd. 17 Mill. EUR gesichert war.



In-Service-Support-Verträge

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich

Über den Vergleich
hinausgehende
Vereinbarungen

47.1 Das BMLV stellte im August 2007 fest, dass lediglich eines der vier vorliegenden Angebote für die In-Service-Support-Leistungen angemessene Preise aufwies. Die Preisangemessenheit von drei Angeboten konnte das BMLV hingegen nicht nachvollziehen.

Die Unternehmen wurden daraufhin vom BMLV aufgefordert, weitere Preisdetaillierungen bekannt zu geben. Sie waren vorerst zu keinen weiteren Nachlässen bereit und beriefen sich wiederholt auf die im Vergleich vereinbarten Preise. Erst als das BMLV die fehlende Preisangemessenheit der Angebote schriftlich hinterfragte, kam es im Oktober 2007 zu Preisverhandlungen.

Dabei wurde eine Erhöhung der Haftungssumme um rd. 20 Mill. EUR zu Kosten von rd. 14,1 Mill. EUR oder 71 % der zusätzlichen Haftungssumme vereinbart. Die Haftungshöchstgrenze entsprach somit den vergleichbaren Werten in den Kaufverträgen vom Juli 2003. Danach konnte das BMLV einen weiteren Preisnachlass bzw. kostenlose Zusatzleistungen in Höhe von insgesamt rd. 10,5 Mill. EUR erzielen.

47.2 Der RH stellte fest, dass die Preise in den ursprünglichen Angeboten vor dem Vergleich weder auf ihre Angemessenheit überprüft noch verhandelt waren und wies darauf hin, dass die Verhandlungsposition des BMLV durch den Vergleich eingeschränkt war.

Weiters wies der RH auf das eklatante Missverhältnis zwischen der Erhöhung der Haftungshöchstgrenze und den dafür angefallenen zusätzlichen Kosten hin. Er empfahl, auf eine ausgewogene Kosten-Nutzen-Relation bei der Festlegung von Haftungen zu achten.

47.3 *Laut Stellungnahme des BMLV hätten die vier am Eurofighter-Programm teilnehmenden Nationen (Deutschland, England, Spanien und Italien) auf die Haftung verzichtet und deshalb wesentlich günstigere Beschaffungspreise erwirkt.*

47.4 Der RH wies darauf hin, dass die Zweckmäßigkeit einer Haftung im Zuge der Verhandlungen zu den In-Service-Support-Verträgen zu hinterfragen gewesen wäre.

In-Service-Support-Verträge

Ausschöpfung der Entgeltreduktion

48.1 Aufgrund der im Vergleich vereinbarten jährlichen Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Leistungen hätte diese, hochgerechnet auf die Vertragslaufzeit der Verträge, insgesamt 16,83 Mill. EUR betragen müssen.

Aus den im Dezember 2007 abgeschlossenen In-Service-Support-Verträgen ergab sich jedoch lediglich eine Entgeltreduktion in Höhe von insgesamt 16,50 Mill. EUR; diese wurde somit gegenüber der Regelung im Vergleich um insgesamt rd. 330.000 EUR unterschritten.

48.2 Der RH beanstandete, dass das BMLV die im Vergleich vereinbarte Entgeltreduktion bei den In-Service-Support-Verträgen nicht voll ausgeschöpft hatte.

Er empfahl, von der Eurofighter GmbH unter Hinweis auf den Vergleich zusätzliche Leistungen in Höhe des nicht genutzten Differenzbetrages von rd. 330.000 EUR nachzufordern.

48.3 *Laut Stellungnahme des BMLV seien der Rechenfehler bereits behoben und der Differenzbetrag gutgeschrieben worden.*

Ausbildung

Piloten

49.1 Die Anzahl der Piloten für das Waffensystem Eurofighter war im Organisationsplan für das Überwachungsgeschwader in Zeltweg mit 24 Pilotenplanstellen festgelegt. Laut den Kaufverträgen sollte die Grundausbildung der Piloten bei der deutschen Luftwaffe erfolgen. Im Dezember 2006 schloss das BMLV mit dem deutschen Bundesministerium der Verteidigung einen Vertrag über Unterstützungsleistungen für die Ausbildung ab.

Das – auf die reduzierte Stückzahl von 15 Eurofightern bezogene – operativ-taktische Konzept vom November 2007 sah für das Waffensystem Eurofighter während der Einführungsphase 18 und danach 24 Piloten vor. Der Entwurf für ein Ausbildungskonzept vom Februar 2006 sah – bezogen auf 18 Flugzeuge – ebenfalls 24 Piloten vor.

Laut BMLV werde die Grundausbildung nach Abschluss des Ausbildungsprogrammes vorläufig abgeschlossen sein. Die weitere Ausbildung zum Einsatzpiloten werde beim Überwachungsgeschwader in Zeltweg erfolgen.



Ausbildung

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

Eine vom BMLV erwogene Reduzierung betreffend die Anzahl der Piloten und der jährlichen Flugstunden ab 2015 war in den militärischen Planungsvorgaben nicht enthalten.

49.2 Der RH hielt fest, dass sich aufgrund des operativ-taktischen Konzeptes vom November 2007 keine wesentlichen Änderungen bei der Anzahl und der Ausbildung der Piloten ergaben. Da auch keine Aufgabenreduktion stattfand, blieb der entsprechende Organisationsplan des BMLV unverändert.

49.3 *Laut Stellungnahme des BMLV seien insgesamt 19 Piloten für den aktiven Einsatz der Eurofighter im Rahmen der Luftraumüberwachung vorgesehen.*

49.4 Der RH erwiderte, dass die in der Stellungnahme des BMLV angeführte Anzahl der Piloten von den militärischen Planvorgaben abwich.

Einsatzfähigkeit der
Piloten

50.1 Um die Einsatzfähigkeit der Piloten zu erhalten, sah das BMLV im operativ-taktischen Konzept vom November 2007 Flugstunden mit dem Eurofighter und am Flugsimulator vor. Bei Verfügbarkeit von geeigneten militärischen Trainingsflugzeugen könnte ein Teil auf diesen absolviert werden.

Die im BMLV vorhandenen Trainingsflugzeuge der Type Saab 105-OE waren wegen ihrer mangelnden Leistungsfähigkeit nicht dafür geeignet. Laut BMLV wären für die Modernisierung der Flugzeuge Ausgaben in Höhe von rd. 55 Mill. EUR erforderlich.

Im November 2007 wurde im BMLV die jahrelange „Verschleppung“ der Entscheidung, ob die Flugzeuge der Type Saab 105-OE modernisiert oder ob Ersatztrainingsflugzeuge beschafft werden sollen, aufgezeigt. Dabei wurde auf den sinkenden Ausbildungsstand der Piloten, die geringere Effektivität der Luftraumüberwachung und das erhöhte Unfallrisiko verwiesen. Von Februar 2008 bis Ende 2010 wäre daher mit einer verringerten Effektivität der Luftraumüberwachung zu rechnen.

50.2 Der RH wies darauf hin, dass die Entscheidung, in welcher Form die vorgesehenen Flugstundenleistungen zur Erhaltung der Einsatzfähigkeit der Piloten sicherzustellen sind, noch offen war. Er empfahl, Lösungsmöglichkeiten zur Sicherstellung der Flugstundenproduktion sowie der damit verbundenen Einsatzfähigkeit der Piloten zu prüfen und rechtzeitig die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen, um die Effektivität der Luftraumüberwachung aufrecht erhalten zu können.

Ausbildung

50.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei eine Arbeitsgruppe „Jet-Trainer-Neu“ eingesetzt worden, welche die bisherigen Überlegungen betreffend Trainingsflugzeuge für eine baldige Entscheidungsfindung noch 2008 aufbereiten würde.*

Techniker

51.1 Laut Organisationsplan des BMLV vom März 2007 waren im Zusammenhang mit dem Waffensystem Eurofighter 123 Arbeitsplätze für Techniker an der Fliegerwerft in Zeltweg vorgesehen. Bis zur Gebärungsüberprüfung durch den RH wurden bereits 35 Techniker ausgebildet. Für 2008 war die Ausbildung von weiteren 37 Technikern vorgesehen; allerdings war nur noch die Ausbildung von 19 Technikern budgetär sichergestellt.

51.2 Der RH empfahl – im Hinblick auf die geänderten Rahmenbedingungen im operativ-taktischen Konzept vom November 2007 – im Zuge der noch ausstehenden Logistikanalyse die Anzahl an Technikern zu evaluieren, allfällige Ausbildungsalternativen zu prüfen und die erforderlichen Budgetmittel rechtzeitig vorzusorgen.

51.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei die Ausbildung des technischen Personals sichergestellt. Weiters sei der gesamte Bereich Ausbildung im Umbruch und würde mit dem Entscheid für ein „Trainingsflugzeug-Neu“ festgelegt werden.*

Bauliche Infrastruktur

Auswirkungen durch den Vergleich

52.1 Die Stationierung des neuen Waffensystems Eurofighter erfolgte am Fliegerhorst Hinterstoisser in Zeltweg. Für die Einführung des Systems waren umfangreiche Baumaßnahmen erforderlich, die auf einem Erlass des BMLV vom Juli 2005 basierten. Aufgrund der Reduzierung der Anzahl der Flugzeuge auf 15 Stück wurde eine Reduzierung der Anzahl der geplanten Einstellboxen für die Flugzeuge (Errichtungskosten rd. 25 Mill. EUR) von 12 auf zehn Stellplätze überlegt.

Wegen der bereits eingesetzten Bautätigkeit sowie allfälliger Bauverzögerungen und Mehraufwendungen durch nachträgliche Änderungen beschloss das BMLV, die Anzahl der Einstellboxen nicht zu verändern, jedoch zwei Boxen einer anderen Nutzung zuzuführen.



Bauliche Infrastruktur

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich

Übergangslösung für
die Unterbringung
von Flugzeugen

52.2 Der RH stellte fest, dass die Stückzahlreduktion bei den Flugzeugen keine wesentlichen Änderungen bei der Planung und Ausführung der baulichen Infrastruktur in Zeltweg zur Folge hatte.

52.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei aufgrund der fortgeschrittenen Bau-
maßnahmen erst nach dem Vergleich eine Alternativplanung angeord-
net worden.*

53.1 Die Errichtung der Einstellboxen sowie der dazugehörigen Rollbahnen war auf die in den Kaufverträgen festgelegten Liefertermine der Flugzeuge abgestimmt. Die ursprüngliche Planung sah den Februar 2006 für den Baubeginn und den April 2007 als Fertigstellungstermin vor. Aufgrund administrativer Verzögerungen erfolgte die Auftragsvergabe erst im Juli 2007, wodurch sich der Baubeginn verspätete und die Rollbahnen nicht mehr vor Wintereinbruch 2007 errichtet werden konnten.

Dadurch musste der auf März 2008 verlegte Gesamtfertigstellungs-
termin für die Einstellboxen samt Rollbahnen auf August 2008 ver-
schoben werden.

Da durch die verspätete Fertigstellung für die ab März 2008 gelie-
ferten Flugzeuge keine Einstellboxen zur Verfügung stehen würden,
beschloss das BMLV im November 2007, bereits bestehende Infra-
struktur zur vorübergehenden Einstellung der Flugzeuge zu adaptie-
ren und zu sanieren.

Die Sanierung war während der Gebarungsüberprüfung bereits teil-
weise abgeschlossen. Die Kosten hierfür betragen rd. 172.000 EUR. Die
noch ausstehende Adaptierung einer Flugzeughalle wurde vom BMLV
mit rd. 200.000 EUR veranschlagt.

53.2 Der RH sah in der zusätzlichen Bautätigkeit einen Mehraufwand in
Höhe von rd. 372.000 EUR, der sich aus der verspäteten Auftragsver-
gabe für die Errichtung von Einstellboxen für die Flugzeuge und der
dadurch erforderlichen Übergangslösung ergab.

Bauliche Infrastruktur

Kostenreduktionen bei der baulichen Infrastruktur

54.1 Das BMLV hatte geplant, drei Wartungsboxen mit speziellen Funktionalitäten zu errichten. Eine definitive Entscheidung über die Planung und Errichtung der Multifunktionsboxen war bis zum Vergleich noch nicht erfolgt.

Im Vergleich wurden Selbstschutz- und elektrooptische Zielerfassungssysteme sowie die jeweiligen Ersatz- und Umlaufteile abbestellt. Das BMLV beschloss daher, auf den Bau einer Wartungsbox zu verzichten. Die dadurch erzielte Ausgabenreduktion bezifferte das BMLV mit 4 Mill. EUR.

54.2 Für den RH war die Höhe der Ausgabenreduktion nachvollziehbar.

Finanzierungsbedarf

55.1 Das BMLV hatte im Dezember 2003 den Finanzierungsbedarf für Bau- und Infrastrukturmaßnahmen in Zeltweg aufgrund der Einführung des neuen Waffensystems Eurofighter auf rd. 60 Mill. EUR geschätzt.

Laut Berechnungen des BMLV vom Dezember 2007 erwartete es jedoch bis zum Abschluss der Bautätigkeiten Mitte 2009 eine Kostensteigerung von 100 % auf rd. 121 Mill. EUR. Davon waren rd. 73,4 Mill. EUR auf die Einführung des Waffensystems Eurofighter zurückzuführen und rd. 47,6 Mill. EUR für zusätzliche Baumaßnahmen erforderlich.

55.2 Der RH stellte fest, dass sich der im Jahr 2003 geschätzte Finanzierungsbedarf für die Bau- und Infrastruktur in Zeltweg bis 2009 verdoppeln wird.

Ausweichstandort

56 Die Angebotseinholung vom Oktober 2001 sah zwei Hauptstandorte für die neuen Abfangjäger sowie einen dritten Standort (Ausweichflugplatz) vor. In den Kaufverträgen wurde der Betrieb auf einen Standort (Zeltweg) mit einem reduzierten temporären Betrieb an einem zweiten Standort eingeschränkt.

Laut operativ-taktischem Konzept vom Juni 2005, das sich noch auf 18 Flugzeuge bezog, wäre für den Ausweichstandort grundsätzlich „jeder Flugplatz“ geeignet. Auch das operativ-taktische Konzept vom November 2007 sah neben dem Hauptstandort am Militärflughafen in Zeltweg einen Ausweichstandort vor. Dafür würde „jeder geeignete Flugplatz“ – auch außerhalb Österreichs, etwa im Rahmen von Übungen – in Frage kommen.

Laut BMLV seien für den Ausweichstandort keine besonderen infrastrukturellen Aufwendungen vorgesehen.



BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

Gegengeschäfte

Änderungen vor
dem Vergleich

57.1 Der Gegengeschäftsvertrag vom Juli 2003 legte das Kompensationsvolumen in Höhe von 4 Mrd. EUR und die maximale Pönaleverpflichtung in Höhe von 200 Mill. EUR in Relation zum Hauptgeschäft in Höhe von rd. 1,959 Mrd. EUR fest.

Bei Änderungen des Hauptgeschäftes sah der Vertrag eine automatische anteilige Anpassung der Höhe der Kompensations- und Pönaleverpflichtungen vor. Die übrigen Bestimmungen des Gegengeschäftsvertrages wären von den beiden Vertragsparteien im beiderseitigen Einvernehmen an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Die Richtlinien des BMLV für das Wahrnehmen der Ressortinteressen bei Gegengeschäften aus dem Jahr 2000 sehen vor, dass das BMLV das BMWA im Falle einer Vertragsänderung zeitgerecht zu verständigen hat.

Nach Abschluss der Kaufverträge im Juli 2003 und vor dem Vergleich im Juni 2007 fanden mehrere Vertragsänderungen statt, wobei sich der Gesamtpreis der Kaufverträge um rd. 244.000 EUR erhöhte. Eine Information des BMLV an das BMWA erfolgte erst im April 2008.

57.2 Der RH bemängelte – im Hinblick auf die eindeutige Regelung in den Richtlinien des BMLV – die nicht zeitgerechte Verständigung des BMWA.

57.3 *Laut Stellungnahme des BMLV seien die Optionsabrufe (Vertragsänderungen) der Jahre 2003 bis 2007 nicht berücksichtigt worden, weil sie unter der Wertgrenze (727.000 EUR) für Gegengeschäfte lagen.*

57.4 Der RH hielt seine Kritik aufrecht, weil gemäß den Richtlinien für Gegengeschäfte bei Vertragsänderungen keine Wertgrenze vorgesehen ist.

Gegengeschäfte

Änderungen aufgrund des Vergleiches

58.1 Aufgrund des Vergleiches reduzierte sich das Volumen des Hauptgeschäftes um 250 Mill. EUR. Das Volumen könnte sich z.B. um die so genannte Levy-Fee noch weiter vermindern.

Nicht gegengeschäftsrelevant waren hingegen die In-Service-Support-Verträge für logistische Leistungen, weil sie nicht Teil des Hauptgeschäftes waren.

58.2 Der RH hielt fest, dass weder der Vergleich noch die Detailvereinbarung auf die Gegengeschäfte Bezug nahmen. Nach Ansicht des RH kam durch die Reduktion des Volumens des Hauptgeschäftes die Anpassungsregelung im Gegengeschäftsvertrag zur Anwendung. Ausgehend von einem Kaufpreis von rd. 1,959 Mrd. EUR errechnete das BMWA auf Ersuchen des RH, dass sich bei einer Kaufpreisreduktion um 250 Mill. EUR das Kompensationsvolumen von 4 Mrd. EUR um rd. 500 Mill. EUR auf rd. 3,5 Mrd. EUR und das Maximalpönale von 200 Mill. EUR auf rd. 174 Mill. EUR reduzieren würde.

Der RH stellte kritisch fest, dass das BMLV das BMWA erst im April 2008 über die relevanten Eckpunkte des Vergleiches informierte; eine Neuregelung der Gegengeschäftsbestimmungen unterblieb. Da die Anpassungsregelung im Gegengeschäftsvertrag allgemein bekannt war, musste das BMLV davon ausgehen, dass eine Reduktion des Kaufpreises durch den Vergleich zu einer entsprechenden Verringerung des Gegengeschäftsvolumens führen würde.

Der RH bemängelte, dass das BMLV es unterlassen hatte, das BMWA während der Vergleichsverhandlungen beizuziehen und – entgegen den internen Richtlinien – über die relevanten Eckpunkte des Vergleiches zeitgerecht zu informieren. Er empfahl, bei Vertragsänderungen mit allfälligen Auswirkungen auf Gegengeschäfte das BMWA zeitgerecht einzubinden.

58.3 *Laut Stellungnahme des BMLV sei die schriftliche Information an das BMWA zur beabsichtigten Vertragsänderung bzw. Leistungsreduktion im April 2008 erfolgt.*

Das BMWA bedauerte, vom BMLV nicht eingebunden worden zu sein.



Gegengeschäfte

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge:
Vergleich

In-Service-Support-
Verträge

- 59.1** Richtlinien des BMLV aus dem Jahr 2000 sehen für alle Beschaffungsvorhaben (ungeachtet der Vergabeart), die dem Geltungsbereich des jeweiligen Bundesvergabegesetzes nicht unterliegen und zumindest einen Wert von rd. 727.000 EUR erreichen, den Abschluss von Gegengeschäften vor.

Im Dezember 2007 schloss das BMLV vier In-Service-Support-Verträge über logistische Unterstützungsleistungen für den Betrieb des Waffensystems Eurofighter zu einem Gesamtpreis von rd. 177 Mill. EUR ab (drei Verträge mit einer Laufzeit von rd. 3,5 Jahren und ein Vertrag mit einer Laufzeit von rd. 8,5 Jahren). Obwohl die Vergaben nicht dem Geltungsbereich des Bundesvergabegesetzes unterlagen, wurde zu diesen Verträgen keine Gegengeschäftsvereinbarung getroffen. Auch wurden Gegengeschäfte weder bei der Angebotseinholung in den Jahren 2005 bzw. 2006 noch bis zum Vertragsabschluss im Dezember 2007 berücksichtigt. Eine diesbezügliche schriftliche Information an das BMWA erfolgte erst im April 2008.

- 59.2** Der RH beanstandete angesichts des erheblichen Volumens der In-Service-Support-Verträge, dass Gegengeschäfte weder bei der Angebotseinholung in den Jahren 2005 bzw. 2006 noch bis zum Vertragsabschluss im Dezember 2007 berücksichtigt wurden.

Der RH empfahl, bei etwaigen Folgeaufträgen auf eine Gegengeschäftsvereinbarung zu achten. Weiters regte er an, das BMWA künftig rechtzeitig einzubinden, um zeitgleiche Angebotseinholungen sowie Vertragsabschlüsse von Hauptgeschäften und Gegengeschäften sicherzustellen.

- 59.3** *Laut Stellungnahme des BMLV habe eine Zustimmung der Eurofighter GmbH zu Gegengeschäften nicht erreicht werden können. Das BMWA sei im Februar und Mai 2007 von der Ablehnung der Akzeptanz von Gegengeschäftsvereinbarungen informiert worden. Weiters sei der Abschluss von solchen Vereinbarungen bei Wartungs- und Lieferverträgen von Ersatz- und Umlaufteilen unüblich.*

Das BMWA begrüßte die Empfehlung des RH, künftig zeitgleiche Angebotseinholungen sowie Vertragsabschlüsse von Hauptgeschäften und Gegengeschäften vorzusehen. Dies würde die Verhandlungsposition des BMWA bei der Aushandlung der Gegengeschäftsverträge deutlich stärken.

- 59.4** Der RH verwies gegenüber dem BMLV darauf, dass gemäß den Richtlinien Gegengeschäfte bei derartigen Verträgen nicht ausgeschlossen sind und wiederholte seine Empfehlung, bei etwaigen Folgeaufträgen auf Gegengeschäftsvereinbarungen zu achten.

Sonstige Feststellungen

60 Sonstige Feststellungen des RH betrafen

- die Gewährleistung und Garantie für fabriksneue und gebrauchte Flugzeuge,
- die Luftraumsicherung während der Fußball-Europameisterschaft „EURO 2008“ sowie
- die Bewaffnung der Abfangjäger.

Fragen an den RH

61 Das Verlangen der Abgeordneten Murauer, Kolleginnen und Kollegen vom 6. Juli 2007 auf „Durchführung einer gesonderten Gebarungsprüfung des vom Bundesminister für Landesverteidigung abgeschlossenen Vergleiches sowie der nachfolgenden Vertragsänderungen mit Eurofighter GesmbH“ enthielt einen umfangreichen Katalog mit folgenden Rechts- und Tatsachenfragen, welche die Prüfung insbesondere umfassen sollte:

1) Wann hat der Bundesminister für Landesverteidigung den Vergleich mit der Eurofighter GmbH über die Reduktion der Luftraumüberwachungsflugzeuge und die Einschränkung darüber hinausgehender Leistungen abgeschlossen?

Am 24. Juni 2007 unterzeichneten der Bundesminister für Landesverteidigung, Mag. Norbert Darabos, und der Geschäftsführer der Eurofighter GmbH den Vergleich. (TZ 2, 10)

2) Wer hat die Vertragsverhandlungen zum Abschluss dieses Vergleiches geführt?

Auf Seiten der Republik Österreich nahmen ausschließlich der Bundesminister für Landesverteidigung, Mag. Norbert Darabos, und ein externer Gutachter an den Verhandlungen teil. (TZ 2, 10)

3) Seit wann waren dem Bundesminister für Landesverteidigung bzw. dem BMLV die Eckpunkte des Vergleiches bekannt?

Laut BMLV sei es am 18. Juni 2007 in Paris zu einer Einigung gekommen, die am 24. Juni 2007 in Form einer Vergleichspunktation unterzeichnet wurde. (TZ 2, 10)



Fragen an den RH

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

4) War der Bundesminister für Landesverteidigung unter Berücksichtigung der haushaltsrechtlichen Bestimmungen berechtigt, diese Verhandlungen ohne Befassung der Finanzprokurator bzw. des BMF zu führen und durch Vergleich abzuschließen?

Der RH erachtete es im Sinne der haushaltsrechtlichen Bestimmungen grundsätzlich für geboten, bei Vorhaben, bei denen die in den Durchführungsbestimmungen zum jeweiligen Bundesfinanzgesetz festgelegten Wertgrenzen überschritten werden, das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen herzustellen.

Nach dem Prokuraturgesetz war die Finanzprokurator dazu berufen, u.a. den Bund vor allen Gerichten zu vertreten und in Rechtsangelegenheiten zu beraten. Dabei hatte sich der Bund im Falle eines Rechtsstreites vor einem ordentlichen Gericht der Finanzprokurator zu bedienen. In allen anderen Fällen bestand keine vergleichbare Verpflichtung. (TZ 10, 14)

5) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat Einsparungen in der Höhe von 370 Mill. EUR angekündigt. Welche Beträge entfallen davon auf eine Kaufpreisreduktion und wie viel auf Reduktionen bei künftigen Betriebskosten?

Der RH stellte fest, dass sich durch den Vergleich aufgrund von Abbestellungen das Entgelt an die Eurofighter GmbH aus den Kaufverträgen um 250 Mill. EUR verringerte. Von der im Vergleich angeführten Entgeltreduktion bei den Betriebskosten in Höhe von 120 Mill. EUR waren aufgrund der Laufzeit der diesbezüglichen Verträge erst rd. 17 Mill. EUR gesichert. Somit waren von der im Vergleich angeführten Entgeltreduktion von „mindestens 370 Mill. EUR“ nur rd. 267 Mill. EUR gesichert. (TZ 4)

6) Im Kurier vom 1. Juli 2007 wird der Bundesminister für Landesverteidigung damit zitiert, er hätte im Mai 2007 von der Eurofighter GmbH eine Preisreduktion von 200 Mill. EUR angeboten bekommen, die er jedoch abgelehnt hat. Wäre dieses Angebot nicht günstiger gewesen als der schlussendlich abgeschlossene Vergleich über eine Reduktion der Flugzeuge von 18 auf 15 (davon sechs gebrauchte Flugzeuge) und der dadurch vermutlich erzielte Rabatt in der Höhe von 250 Mill. EUR?

Diese Angabe wurde sowohl vom Bundesminister für Landesverteidigung in einer parlamentarischen Anfragebeantwortung als auch vom externen Gutachter, der zu den Vergleichsverhandlungen beigezogen wurde, verneint.

Fragen an den RH

Der RH konnte den Inhalt der Pressemeldung mangels Dokumentation und fehlender Transparenz der Vergleichsverhandlungen nicht überprüfen. (TZ 5)

7) Inwieweit ist eine Reduktion der Anzahl der Luftraumüberwachungsflugzeuge durch die Verteidigungsdoktrin und das operativ-taktische Konzept für die Luftraumüberwachung gedeckt?

Die Reduktion der Stückzahl von 18 auf 15 Flugzeuge und die Abbestellung von Einsatzrüstung erfolgten auf Basis einer Entscheidung des Bundesministers für Landesverteidigung im Juni 2007. Planungsvarianten mit geringeren Flottengrößen (z.B. zwölf Flugzeuge) wurden vorher ausgearbeitet; eine Planungsvariante für 15 Flugzeuge lag nicht vor. Das operativ-taktische Konzept wurde nachträglich im November 2007 überarbeitet. (TZ 24)

8) bis 10) Entsprechen diese Einsparungen wertmäßig dem Verzicht auf im ursprünglichen Vertrag vereinbarte Leistungen?

Wie hoch ist der anteilige Wert von drei Luftraumüberwachungsflugzeugen und wie hoch wurde die Preisreduktion hierfür angesetzt?

Wie wurden der Verzicht auf Tranche 2 sowie der Umstand bewertet, dass sechs der nunmehr zu beschaffenden Luftraumüberwachungsflugzeuge gebraucht sind?

Das Preis- und Leistungsverzeichnis zu den Kaufverträgen vom Juli 2003 wurde wie folgt geändert:

	in Mill. EUR
Gesamtpreis der beiden Kaufverträge einschließlich Vertragsänderungen vor dem Vergleich	rd. 1.959
Summe der Abbestellungen (drei Flugzeuge sowie je sechs Sätze Selbstschutz- und elektrooptische Zielerfassungssysteme einschließlich Ersatz- und Umlaufteile)	rd. - 307
neue Position „Systemänderung“	rd. + 57
<i>somit Rückzahlungsverpflichtung der Eurofighter GmbH</i>	<i>250</i>
neuer Gesamtpreis der beiden Kaufverträge	rd. 1.709

Die ausgabenreduzierenden Auswirkungen der Leistungsminderungen (Änderung von Tranche 2- auf Tranche 1-Konfiguration sowie Akzeptanz teilweise gebrauchter Flugzeuge und die Vermeidung der Umrüstung der Flugzeuge von Tranche 1- auf Tranche 2-Konfiguration) waren im Vergleich nicht nachvollziehbar ausgewiesen. (TZ 4, 17, 35, 37)



Fragen an den RH

BMF BMLV BMWA

Luftraumüberwachungsflugzeuge: Vergleich

11) Inwieweit ist durch die Preisreduktion der tatsächliche Nachteil, der dadurch entsteht, dass Österreich nicht die neueste Generation der Luftraumüberwachungsflugzeuge geliefert bekommt und damit verbunden der Nachteil in der Weiterentwicklung der Fluggeräte zu bewerten?

Bei einem allfälligen künftigen Erfordernis zur Nachrüstung, z.B. auf Tranche 2-Konfiguration, hätte das BMLV die Kosten der Nachrüstung seiner Flugzeuge zu tragen.

Ob sich bei Flugzeugen der Tranche 1-Konfiguration gegenüber Flugzeugen der Tranche 2-Konfiguration ein früheres Nachrüstungsbedürfnis ergeben könnte, war für den RH mangels Unterlagen nicht beurteilbar. (TZ 35, 36, 40)

12) Entsprechen die Nachverhandlungen unter Berücksichtigung des Verzichtes auf drei Luftraumüberwachungsflugzeuge sowie auf die eingeschränkten Leistungen den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit?

Eine Gesamtbeurteilung konnte nicht erstellt werden, weil insbesondere die ausgabenreduzierenden Auswirkungen der Leistungsmineralungen im Vergleich nicht bewertet waren. (TZ 4, 17)

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

62 Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor.

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

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

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

**Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen**

(4) Bei den noch ausständigen Vertragsänderungen wären für den vereinbarten Anspruch auf einen allfälligen Mehrerlös aus der Verwertung der ursprünglich für die Republik Österreich vorgesehenen Flugzeuge (Besserungsschein) Nachweispflichten bzw. Kontrollrechte bezüglich der betroffenen neun Flugzeuge vorzusehen. (TZ 20)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



Wirkungsbereich der Bundesministerien für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Wissenschaft und Forschung

Kooperation der Veterinärmedizinischen Universität Wien mit der Spanischen Hofreitschule – Bundesgestüt Piber

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

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

Kurzfassung

Prüfungsziele

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

Kooperationsvertrag

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

Kurzfassung

Nach Angabe des Rektors sei das von der VUW geleistete Entgelt vom Aufsichtsratsvorsitzenden der Spanischen Hofreitschule ermittelt worden. Der Aufsichtsratsvorsitzende bestritt dies jedoch. (TZ 3) Die VUW leistete bereits vor Beginn der Laufzeit des Kooperationsvertrages das gesamte vereinbarte Entgelt, was bei der Spanischen Hofreitschule zweifellos eine Bilanzverbesserung bewirkte. (TZ 4)

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

Grundstücksübertragung

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

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

Wert der Grundstücke

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



BMLFUW BMWF

Kooperation der Veterinärmedizinischen Universität Wien mit der Spanischen Hofreitschule

Kenndaten der Veterinärmedizinischen Universität Wien (VUW)			
Rechtsgrundlage	Bundesgesetz über die Organisation der Universitäten und ihre Studien (Universitätsgesetz 2002), BGBl. I Nr. 120/2002 i.d.g.F.		
Gebahrung	2004	2005	2006
		in Mill. EUR	
Zuweisungen durch das BMWF	74,86	74,88	76,91
<i>davon Budgetzuweisungen</i>	73,90	74,78	76,91
<i>davon Nachtragszuweisungen</i>	0,96	0,10	-
Studienbeiträge	1,47	1,33	1,51
Sonstige Erträge und Bestandsveränderungen	12,25	12,44	15,33
Universitätsleistung	88,58	88,65	93,75
Aufwendungen	87,41	93,87	94,12
Universitätserfolg	1,17	- 5,22	- 0,37
Finanzerfolg	0,39	0,40	0,38
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1,56	- 4,82	0,01
Steuern und Rücklagenbewegungen	- 0,24	- 0,10	- 0,05
Bilanzergebnis	1,32	- 4,92	- 0,04
		Anzahl	
Mitarbeiter (zum 31. Dezember)	865	993	1.070
Studenten (im jeweiligen Wintersemester)	2.488	2.241	2.448

Chronologie zum Kooperationsvertrag bzw. zur Grundstücksübertragung

2002

28. Jänner Abschluss eines Rahmenvertrages über Forschungsk Kooperationen zwischen der VUW und der Spanischen Hofreitschule

2005

23. Mai Schriftliche Mitteilung des BMLFUW an die VUW, dass es gegen eine gesetzliche Regelung, die den unentgeltlichen Eigentumsübergang an den Grundstücken des Lehr- und Forschungsgutes vorsieht, keinen Einwand erheben wird
29. Juni Treuhandvereinbarung zwischen der VUW und einem Rechtsanwalt
Überweisung einer ersten Teilzahlung von 2,60 Mill. EUR durch die VUW an den Treuhänder
30. Juni Abschluss des Kooperationsvertrages in Forschung und Lehre zwischen der VUW und der Spanischen Hofreitschule
Ergänzung zum Kooperationsvertrag zwischen der VUW und der Spanischen Hofreitschule
7. Juli Abänderungsantrag, eingebracht von Abgeordneten zum Nationalrat in der 116. Sitzung des Nationalrates; der Nationalrat nimmt diesen Abänderungsantrag in zweiter und dritter Lesung mehrheitlich an
12. Juli Überweisung des Restbetrages von 0,20 Mill. EUR durch die VUW an den Treuhänder
28. Juli Kundmachung des Bundesgesetzes über die Übertragung und Veräußerung von unbeweglichem Bundesvermögen, BGBl. I Nr. 76/2005; am darauf folgenden Tag tritt dieses Bundesgesetz in Kraft



BMLFUW BMWF

Kooperation der Veterinärmedizinischen Universität Wien mit der Spanischen Hofreitschule

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1** Der RH überprüfte im Juli und August 2007 die Gebarung der Veterinärmedizinischen Universität Wien (VUW) in Bezug auf die Kooperation mit der Gesellschaft öffentlichen Rechts Spanische Hofreitschule – Bundesgestüt Piber (**Spanische Hofreitschule**).

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

Zu dem im Oktober 2007 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die VUW im November 2007 und das BMLFUW im Jänner 2008 Stellung. Der RH erstattete im Februar 2008 seine Gegenäußerungen.

Kooperationsvertrag

Festlegung der Rahmenbedingungen

- 2.1** Die VUW schloss am 30. Juni 2005 auf Basis eines bereits am 28. Jänner 2002 abgeschlossenen Rahmenvertrages einen Kooperationsvertrag in Forschung und Lehre mit der Spanischen Hofreitschule für vier Jahre (1. August 2005 bis 31. Juli 2009) ab.

Gegenstand dieses Vertrages war die gemeinsame Betreuung mehrjähriger Lehr- und Forschungsprojekte. Er umfasste

- die Betreuung und Förderung wissenschaftlicher Projekte,
- die Betreuung von Diplomarbeiten und Dissertationen,
- die temporäre Einbindung von Studierenden der VUW in Praktika,
- die Übermittlung von wissenschaftlichen und für die Öffentlichkeit bestimmten Forschungsergebnissen der Spanischen Hofreitschule an die VUW sowie deren Einbindung in die laufende wissenschaftliche Tätigkeit (beispielsweise im Bereich der Zuchtauswahl),
- die Präsentation der Forschungsergebnisse in geeigneter Form sowie

Kooperationsvertrag

- die Beobachtung des Verhaltens der Hengste der Spanischen Hofreitschule in der Winterreitschule unter Beiziehung von Wissenschaftlern und Studierenden der VUW.

Die VUW sollte sich mit einem Finanzvolumen von 2,80 Mill. EUR an der Projektrealisierung beteiligen.

- 2.2** Eine Ergänzung zum Kooperationsvertrag vom 30. Juni 2005 sah jedoch das Inkrafttreten des Kooperationsvertrages abhängig vom Inkrafttreten eines Bundesgesetzes vor, mit dem der VUW sämtliche Grundstücke des Lehr- und Forschungsgutes mit einer Gesamtfläche von rd. 263 Hektar „geldlastenfrei und frei von allfälligen Zwischenverfügungen zur uneingeschränkten, eigenständigen Verfügung übertragen werden sollten“.
- 2.3** *Laut Stellungnahme des BMLFUW sei die Herstellung des Zusammenhanges zwischen Gesetz und Kooperationsvertrag nicht nachvollziehbar und auch dadurch widerlegt, weil einerseits bereits 2001 ein Rahmenvertrag zwischen VUW und Spanischer Hofreitschule abgeschlossen worden sei und andererseits der Betrag von 2,80 Mill. EUR kaum ein angemessenes Entgelt für die Liegenschaften dargestellt hätte.*
- 2.4** Der RH entgegnete, dass gerade die Vertragsergänzung den Zusammenhang eindeutig herstellte. Der frühere Rahmenvertrag sowie die Höhe des Entgeltes stehen dieser Einschätzung nicht entgegen.

Ermittlung des Entgeltes

- 3** Gemäß Kooperationsvertrag betrug das von der VUW im Rahmen der Projektbeteiligung an die Spanische Hofreitschule zu leistende Entgelt 2,80 Mill. EUR.

Der Rektor der VUW teilte dem RH im Juli 2007 schriftlich mit, dass die Ermittlung des von der VUW zu leistenden Entgeltes durch den Aufsichtsratsvorsitzenden der Spanischen Hofreitschule erfolgt sei. Der Aufsichtsratsvorsitzende bestritt dies jedoch.

Die VUW ging davon aus, dass die Gegenleistung der Spanischen Hofreitschule im Wesentlichen in der Einsparung künftiger Kosten für die Haltung eines eigenen Pferdebestandes für Wissenschafts-, Forschungs- und Lehrzwecke bestehen würde. Weiters erwartete sich die VUW kontinuierliche Einnahmen aus der medizinischen Betreuung der Pferde der Spanischen Hofreitschule durch die VUW.



Kooperationsvertrag

BMLFUW BMWF

Kooperation der Veterinärmedizinischen Universität Wien mit der Spanischen Hofreitschule

Zahlungsabwicklung

- 4.1** Für die Abwicklung der Zahlungsmodalitäten sah eine Ergänzung des Kooperationsvertrages die treuhändische Abwicklung durch einen Rechtsanwalt vor. An diesen entrichtete die VUW am 29. Juni 2005 einen Teilbetrag von 2,60 Mill. EUR. Der Restbetrag (0,20 Mill. EUR) war gemäß Ergänzung des Kooperationsvertrages bis spätestens 13. Juli 2005 an den Treuhänder zu leisten.
- 4.2** Die VUW kam ihren Zahlungsverpflichtungen termingerecht nach. Sie leistete somit das gesamte Entgelt Ende Juni/Anfang Juli 2005 bereits vor dem tatsächlichen Beginn der Laufzeit des Kooperationsvertrages (1. August 2005). Dies bewirkte bei der Spanischen Hofreitschule zweifellos eine Bilanzverbesserung.
- 4.3** *Laut Stellungnahme des BMLFUW sei der Gesamtbetrag in der Höhe von 2,80 Mill. EUR der Spanischen Hofreitschule am 18. August 2005 zugeflossen. Er sei auf die Laufzeit des Kooperationsvertrages verteilt abgegrenzt worden. Somit sei für 2005 nur ein entsprechend geringer Teil erfolgswirksam bei der Spanischen Hofreitschule verbucht worden.*

Kooperationsbeirat

- 5.1** Bereits der dem Kooperationsvertrag zugrunde liegende Rahmenvertrag sah die Einrichtung eines Kooperationsbeirates vor. Aufgaben dieses Beirates sollten die Konkretisierung und Evaluierung der Forschungsk Kooperation, insbesondere die Festlegung der Art des gegenseitigen Informationsaustausches sowie die inhaltliche Vorbereitung des Abschlusses von Forschungsaufträgen über Kooperationsforschungsprojekte sein.

Ferner sollte dem Kooperationsbeirat gemäß Kooperationsvertrag die Abstimmung über Prioritäten und allfällige Förderanträge an Dritte obliegen. Der Kooperationsbeirat sollte von Vertretern beider Vertragspartner in zu vereinbarenden Anzahl beschickt werden und Vorschläge für die weitere Vorgangsweise ausarbeiten.

- 5.2** Der vertraglich vorgesehene Kooperationsbeirat wurde nicht eingerichtet.
- 5.3** *Laut Stellungnahme des BMLFUW sei wegen des engen und intensiven Kontaktes zwischen den Vertragspartnern kein Kooperationsbeirat eingerichtet worden.*

Kooperationsvertrag

Leistungsaustausch

5.4 Der RH stellte keinen engen und intensiven Kontakt zwischen den Vertragspartnern fest. Abgesehen von den entsprechenden Bestimmungen in beiden Vertragswerken standen die Ergebnisse der Projektarbeit (siehe TZ 6) in einem ungünstigen Verhältnis zum Leistungsentgelt.

6.1 (1) Für die Zusammenarbeit in pferdewissenschaftlichen, veterinärmedizinischen und genetischen Fragestellungen auf wissenschaftlicher Basis definierte die VUW in Abstimmung mit der Spanischen Hofreitschule insgesamt acht Projektvorhaben.

Mit Stichtag 25. Juli 2007 war ein Forschungsprojekt hinsichtlich veterinärmedizinischer Untersuchungen und Datengewinnung mit dem Ziel, die Ergebnisse in Dissertationsform publizieren zu wollen, abgeschlossen. Zu den übrigen Projektvorschlägen teilte die VUW mit, dass davon zwei im Mai 2007 starteten und die Spanische Hofreitschule zwei Projekten bislang nicht näher trat. Zu drei Projektvorschlägen lagen der VUW noch keine Rückmeldungen ihres Vertragspartners vor.

(2) Die im Kooperationsvertrag vorgesehene Übermittlung von wissenschaftlichen, für die Öffentlichkeit bestimmten Forschungsergebnissen der Spanischen Hofreitschule an die VUW sowie deren Präsentation fanden bis zur Gebarungsüberprüfung durch den RH nicht statt.

(3) Die Absolvierung mehrwöchiger Praktika war für Studierende bestimmter Studienrichtungen der VUW obligatorisch. Für die gemäß Kooperationsvertrag vorgesehene temporäre Einbeziehung von Studierenden der VUW in pferdewissenschaftliche, veterinärmedizinische und technische Praktika sowie in Verwaltungspraktika entsandte die VUW erstmals im Jahr 2006 fünf Studierende an den Standort Piber. Da die Eingliederung der Studierenden in die dortigen betrieblichen Abläufe jedoch nur eingeschränkt möglich war, sah die VUW – auch wegen der teilweise negativen Beurteilung durch die Praktikanten – bis auf weiteres davon ab, weitere Studierende namhaft zu machen.

Um die Praktikaabwicklung zu verbessern, kam die VUW mit der Spanischen Hofreitschule im Februar 2007 überein, dass sich das Bundesgestüt Piber potenziellen Praktikanten mittels Präsentationen am Beginn des Sommersemesters 2007 bzw. des Wintersemesters 2007/2008 an der VUW vorstellen sollte. Die Spanische Hofreitschule nahm jedoch den ersten Termin kurzfristig nicht wahr.



Kooperationsvertrag

BMLFUW BMWF

Kooperation der Veterinärmedizinischen Universität Wien mit der Spanischen Hofreitschule

(4) Zwecks Verbesserung der Zusammenarbeit planten die Vertragspartner, dass innerhalb der Struktur der Spanischen Hofreitschule eine Organisationseinheit zur Koordination der Forschungsprojekte sowie für Praktika eingerichtet und mit einem Absolventen der VUW besetzt werden sollte. Die Besetzung der Koordinationsstelle erfolgte Anfang April 2007.

(5) Obwohl eine Betreuung von Diplomarbeiten und Dissertationen sowie Beobachtungen über das Verhalten der Hengste der Spanischen Hofreitschule in der Winterreitschule am Standort Wien vereinbart waren, unterstützte die Spanische Hofreitschule nach Auskünften des Vizerektors für Lehre lediglich eine schriftliche Bachelorarbeit mit fachlichem Input. Besuche in der Winterreitschule fanden bis zur Gebärungsüberprüfung durch den RH nicht statt.

6.2 Der RH stellte fest, dass die Kooperation mit der Spanischen Hofreitschule weder in der wissenschaftlichen Zusammenarbeit noch bei der Einbindung von Studierenden der VUW nennenswerte Ergebnisse zeigte.

6.3 *Laut Stellungnahme des BMLFUW hätten sich für die VUW durch die Auflassung der eigenen Pferdehaltung und die Kooperation Einsparungen und Synergien ergeben. Die Pferdehaltung im Bundesgestüt Piber verursache jährliche Kosten von ca. 1,20 Mill. EUR. Weiters listete das BMLFUW Projekte sowie Leistungen der Spanischen Hofreitschule auf.*

6.4 Der RH entgegnete, dass sich zwar Einsparungen ergeben haben, die Pferdehaltung aber grundsätzlich Zwecken der spanischen Hofreitschule diene und daher deren gesamte Kosten nicht gegengerechnet werden können.

Grundstücksübertragung

Parlamentarische Behandlung

7.1 Im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens betreffend ein Bundesgesetz über die Veräußerung von unbeweglichem Bundesvermögen brachten Abgeordnete zum Nationalrat am 7. Juli 2005 während der 116. Sitzung des Nationalrates zur Regierungsvorlage 983 der Beilagen in der Fassung des Berichtes des Finanzausschusses (1034 der Beilagen) einen Abänderungsantrag¹⁾ ein. Dieser sah die unentgeltliche Übertragung sämtlicher bisher von der VUW für das Lehr- und Forschungsgut genutzten Grundstücke im Gesamtausmaß von rd. 263 Hektar in das Eigentum der VUW vor.

¹⁾ AA-150 XXII. GP

Der Nationalrat nahm den Abänderungsantrag in zweiter und dritter Lesung mehrheitlich an. Das Gesetzgebungsverfahren endete mit der Kundmachung im BGBl. I Nr. 76/2005 vom 28. Juli 2005; das Gesetz trat am darauf folgenden Tag in Kraft.

7.2 Aus den diesem Gesetzgebungsverfahren zugrunde liegenden parlamentarischen Materialien, insbesondere aus dem Bericht des Finanzausschusses vom 29. Juni 2005, gingen die Hintergründe und Absichten des Gesetzgebers nicht hervor.

Pachtvertrag mit dem BMLFUW

8 Die VUW nutzte die ihr übertragenen Grundflächen sowie darauf errichtete Gebäude bis zu deren Übertragung in das Eigentum der VUW auf Basis von Verwaltungsübereinkommen. Sie betrieb darauf über Jahrzehnte ein Lehr- und Forschungsgut, das für die Universität ein unverzichtbarer Bestandteil und eine Grundvoraussetzung für praxisorientierte Ausbildung und Forschung war. Der Pachtzins betrug jährlich rd. 45.000 EUR (Basis 2003).

Die VUW hatte sich schon seit geraumer Zeit darum bemüht, die unentgeltliche Übertragung des Lehr- und Forschungsgutes in ihr Eigentum zu erreichen. Der Universitätsrat fasste beispielsweise in einer Sitzung vom Juni 2003 den einstimmigen Beschluss, sich für die lastenfreie Übertragung einzusetzen. In einer Sitzung vom Juli 2003 beschloss der Universitätsrat weiters, bestimmte politische Entscheidungsträger von der Bedeutung der unentgeltlichen Grundstücksübertragung zu überzeugen.



Grundstücksübertragung

BMLFUW BMWF

Kooperation der Veterinärmedizinischen Universität Wien mit der Spanischen Hofreitschule

Mit diesen Maßnahmen verfolgte die VUW das Ziel, die Eigentumsübertragung im Zuge des vollen Inkrafttretens des Universitätsgesetzes 2002 per 1. Jänner 2004 zu erwirken.

Zwischen dem BMLFUW und der VUW konnte allerdings bis Mitte 2005 – am 28. Juli 2005 erfolgte schlussendlich die gesetzliche Eigentumsübertragung der Grundstücke an die VUW – keine Einigung hinsichtlich eines neuen Pachtvertrages erzielt werden. Bedingungen des BMLFUW hinsichtlich einer zehnjährigen Befristung sowie umfangreiche Auflagen und Verpflichtungen wollte die VUW nicht akzeptieren. Den letzten Pachtzins entrichtete die VUW für 2003.

Ende Mai 2005 teilte das BMLFUW der VUW schriftlich mit, dass es „gegen eine gesetzliche Regelung, die den unentgeltlichen Eigentumsübergang an jenen Liegenschaften vorsieht, welche seinerzeit mit Verwaltungsübereinkommen der VUW überlassen wurden, keinen Einwand erheben wird.“

Wert der Grundstücke

9.1 Die übertragenen Liegenschaften bestanden nach Angaben der VUW zum Stichtag 30. Juni 2007 zu rd. 94 % aus landwirtschaftlich genutzten Flächen, zu rd. 3,5 % aus Wald sowie zu rd. 1 % aus verbauten Flächen. Die übrigen rd. 1,5 % betrafen Wege und befestigte Flächen sowie Gewässer.

Weder das BMLFUW noch die VUW führten eine Bewertung der Grundstücke sowie der darauf befindlichen Gebäude durch. Auf die Einholung eines Gutachtens im Wege des BMF bzw. durch einen sachverständigen Dritten verzichteten sie.

Erst im Zuge der Erfassung in ihrem Rechenwerk nahm die VUW eine bilanzielle Wertermittlung vor. Ausgehend vom aufgrund des Kooperationsvertrages mit der Spanischen Hofreitschule geleisteten Entgelt von rd. 2,33 Mill. EUR ohne gesetzlicher Umsatzsteuer nahm die VUW einen durchschnittlichen Preis von rd. 0,90 EUR je m² Grundfläche ohne Gebäude an.

Im Februar 2007 erzielte die VUW beim Verkauf einer Teilfläche jedoch einen Preis von 28 EUR je m².

Weiters bewertete ein Kreditinstitut anlässlich eines von der VUW für die Sanierung von Gebäuden des Lehr- und Forschungsgutes benötigten Finanzierungskredites über 5,00 Mill. EUR den Preis je m² – unter der Annahme einer 100 %igen Bedeckung – mit rd. 44 EUR.

Grundstücksübertragung

9.2 Die beiden Rechtsgeschäfte Kooperationsvertrag und Grundstücksübertragung wären voneinander zu trennen gewesen, weil kein inhaltlicher Zusammenhang bestand. Durch die fehlende Wertermittlung blieb der tatsächliche Wert des Vermögenstransfers unklar. Die Spanische Hofreitschule erbrachte bis zur Gebarungüberprüfung durch den RH keine entsprechende Gegenleistung aus dem Kooperationsvertrag.

9.3 *Laut Stellungnahme der VUW sei wegen der unentgeltlichen Übertragung eine Wertermittlung nicht erforderlich gewesen. Das Entgelt aufgrund des Kooperationsvertrages sei jedenfalls geringer als der Wert der Liegenschaften. Der Preis von 28 EUR je m² stelle einen Liebhaberpreis dar und die Bewertung für den Kredit sei kaufmännisch nicht relevant.*

9.4 Der RH entgegnete, dass bei der Bewertung von Liegenschaften für einen Kredit durch ein Kreditinstitut von realistischen Werten auszugehen sei. Für die Ansicht, das Entgelt sei jedenfalls geringer gewesen als der Wert der Liegenschaften, fehle aber ein entsprechender Nachweis, wie beispielsweise ein externes Bewertungsgutachten.

Behandlung der Rechtsgeschäfte im Rektorat und im Universitätsrat der VUW

10 Gemäß §§ 15 Abs. 4 und 21 Abs. 1 Z 11 Universitätsgesetz 2002 bedurfte die Begründung von Verbindlichkeiten, die über die laufende Geschäftstätigkeit der Universität hinausgingen, der Zustimmung des Universitätsrates. Dies war ebenfalls in der Geschäftsordnung des Rektorates der VUW geregelt, während die Geschäftsordnung des Universitätsrates keine weitere Konkretisierung seiner Aufgaben enthielt.

11.1 Weder die Sitzungsprotokolle des Rektorates noch jene des Universitätsrates enthielten Hinweise auf die Behandlung des Kooperationsvertrages mit der Spanischen Hofreitschule in diesen Gremien. Eine formelle Beschlussfassung über die Zustimmung zum Kooperationsvertrag durch den Universitätsrat erfolgte jedenfalls nicht.

11.2 Der Kooperationsvertrag ging hinsichtlich seiner Art und seines Umfanges über die laufende Geschäftstätigkeit der Universität hinaus und hätte daher der Zustimmung des Universitätsrates bedurft.

11.3 *Laut Stellungnahme der VUW stelle der Kooperationsvertrag keine über die laufende Geschäftstätigkeit hinausgehende Angelegenheit dar. Im Oktober 2005 sei der Universitätsrat im Rahmen der Kreditaufnahme dennoch informiert und befasst worden.*



BMLFUW BMWF

Kooperation der Veterinärmedizinischen Universität Wien mit der Spanischen Hofreitschule

- 11.4** In Anbetracht des hohen Entgeltes hielt der RH an seiner Einschätzung hinsichtlich der Befassung des Universitätsrates fest. Der Beschluss vom Oktober 2005 erfolgte erst fast vier Monate nach Abschluss des Kooperationsvertrages.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzierung

- 12** Die VUW verwendete vorhandene liquide Mittel für die Bezahlung des im Kooperationsvertrag vereinbarten Entgeltes von 2,80 Mill. EUR. Für die Finanzierung der Sanierung von am Lehr- und Forschungsgut befindlichen Gebäuden stellte der Rektor in einer Sitzung des Universitätsrates vom Juli 2005 den Antrag auf Zustimmung zur Aufnahme eines Kredites von bis zu 5,00 Mill. EUR.

Das BMBWK (nunmehr BMWF) anerkannte im Rahmen einer Generalsanierungsoffensive des Bundes – verbunden mit einer Erstattungszusage ab dem Jahr 2007 – rd. 1,50 Mill. EUR der von der VUW geschätzten Gesamtsanierungskosten von rd. 2,20 Mill. EUR.

Darstellung in der Bilanz

- 13** Die VUW aktivierte die an sie übertragenen Grundstücke mit einem Buchwert von rd. 2,33 Mill. EUR (ohne gesetzliche Umsatzsteuer) in ihr Anlagevermögen. Die auf den Grundstücken des Lehr- und Forschungsgutes befindlichen Gebäude bewertete die VUW infolge des von ihr festgestellten Sanierungsbedarfes mit null EUR.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

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

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

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



Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung

Veterinärmedizinische Universität Wien; Follow-up-Überprüfung

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

Kurzfassung

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

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

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

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

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

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

Kenndaten der Veterinärmedizinischen Universität Wien			
Rechtsgrundlage	Bundesgesetz über die Organisation der Universitäten und ihre Studien (Universitätsgesetz 2002), BGBl. I Nr. 120/2002 i.d.g.F.		
Gebarung	2004	2005	2006
		in Mill. EUR	
Zuweisungen durch das BMWF	74,86	74,88	76,91
<i>davon Budgetzuweisungen</i>	73,90	74,78	76,91
<i>davon Nachtragszuweisungen</i>	0,96	0,10	-
Studienbeiträge	1,47	1,33	1,51
Sonstige Erträge und Bestandsveränderungen	12,25	12,44	15,33
Universitätsleistung	88,58	88,65	93,75
Aufwendungen	87,41	93,87	94,12
Universitätserfolg	1,17	- 5,22	- 0,37
Finanzerfolg	0,39	0,40	0,38
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1,56	- 4,82	0,01
Steuern und Rücklagenbewegungen	- 0,24	- 0,10	- 0,05
Bilanzergebnis	1,32	- 4,92	- 0,04
		Anzahl	
Mitarbeiter (zum 31. Dezember)	865	993	1.070
Studenten (im jeweiligen Wintersemester)	2.488	2.241	2.448

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im Juli und August 2007 die Umsetzung der Empfehlungen an die Veterinärmedizinische Universität Wien (VUW), die er bei einer Gebarungsüberprüfung im Jahr 2005 abgegeben hatte. Der in der Reihe Bund 2006/9 veröffentlichte Bericht wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.

Zu dem im Oktober 2007 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die VUW im November 2007 und das BMWF im Dezember 2007 Stellung. Die VUW sagte zu, sämtliche Empfehlungen des RH umzusetzen. Eine Gegenäußerung des RH war nicht erforderlich.

Finanzwirtschaft

Mietaufwand

- 2.1** In seinem Vorbericht hatte der RH empfohlen, eine Senkung des Mietaufwandes anzustreben. Die VUW sollte mit dem damaligen BMBWK (nunmehr BMWF) und der Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (BIG) als Vermieterin im Verhandlungsweg entweder nachhaltig günstigere Mietkonditionen oder einen Eigentumserwerb an den Gebäuden nach Ende der Vertragslaufzeit erwirken.

Die VUW teilte dem RH im Juni 2007 mit, dass der angestrebte Eigentumserwerb der Liegenschaften am Hauptstandort der VUW nicht erreicht werden konnte. Mit Zustimmung und unter massivem Druck des BMWF sei jedoch der Mietvertrag mit der BIG so geändert worden, dass rückwirkend ab 1. Jänner 2006 eine Senkung des jährlichen Mietaufwandes bewirkt werden konnte. Durch die Einnahmen aus weiteren Untervermietungen sei der Mietaufwand ebenfalls gesenkt worden.

- 2.2** Die VUW entsprach der Empfehlung des RH insofern, als durch die Änderung des Mietvertrages rückwirkend ab 1. Jänner 2006 infolge einer Senkung der Zuschlagsmiete bei gleichzeitiger Erhöhung der Normmiete insgesamt eine Reduktion des Mietaufwandes – allerdings nur bis einschließlich 2016 – von rd. 25,24 Mill. EUR erreicht werden konnte.

Eine Planrechnung der VUW zeigte aber, dass sich dieser mittelfristig erzielte Vorteil durch die vereinbarte Steigerungsrate der Normmiete zwischen 2017 und 2022 abbauen und danach langfristig in eine kontinuierlich steigende Mehrbelastung umkehren wird.

Der RH stellte hinsichtlich der Reduktion des Mietaufwandes durch Untervermietung an Dritte fest, dass die VUW seit 2005 weitere rd. 1.400 m² der von ihr nicht benötigten Fläche vermieten konnte.

Verwaltung

Vertragsgestaltung und -verwaltung

- 3.1** In seinem Vorbericht hatte der RH empfohlen, Maßnahmen zur Verbesserung der Vertragsgestaltung und -verwaltung zu setzen.

Die VUW teilte dem RH im Juni 2007 mit, dass die Verträge nunmehr in einer Datenbank als zentrale Vertragsevidenz elektronisch erfasst worden seien. Die Einbindung der Rechtsabteilung und der Informationsfluss zur vollziehenden Wirtschaftsabteilung seien verbessert worden.

- 3.2** Die VUW kam dieser Empfehlung nach. Von der VUW abgeschlossene Verträge waren nunmehr in einer Datenbank erfasst und als elektronisches Dokument verfügbar. Weiters normierte die VUW für die Errichtung von Untermietverträgen einen standardisierten Verfahrensablauf. Für andere Vertragstypen befanden sich derartige Verfahrensweisen samt Beschreibung der Aufgabenverteilung der betroffenen Organisationseinheiten noch in Vorbereitung.

Neben- beschäftigungen

- 4.1** Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die Nebenbeschäftigungen von Mitarbeitern der VUW zu erheben und in einer Datenbank zu erfassen.

Die VUW teilte dem RH im Juni 2007 mit, dass sie entsprechend dieser Empfehlung im Jänner 2006 eine Erhebung der Nebenbeschäftigungen durchgeführt habe. Die Rückmeldungen lägen in der Personalabteilung auf und seien in einer Datenbank erfasst worden.

- 4.2** Die VUW kam der Empfehlung insofern nach, als der Rektor alle Mitarbeiter schriftlich an die Meldepflicht von Nebenbeschäftigungen erinnerte. Unter Fristsetzung sollten allfällige Nebenbeschäftigungen beantragt bzw. bereits genehmigte Nebenbeschäftigungen neuerlich bekannt gegeben werden. Die eingelangten Rückmeldungen erfasste die Personalabteilung in einer Datenbank.

Der RH stellte bei der Durchsicht der Datenbank fest, dass bei zumindest zwei Mitarbeitern bestehende Nebenbeschäftigungen nicht aufschienen. Er empfahl daher, die Rückmeldungen einer Plausibilitätsprüfung zu unterziehen.

- 4.3** *Laut Stellungnahme der VUW werde sie dieser Empfehlung des RH nachkommen. Die Nebenbeschäftigungen der beiden im Prüfungsergebnis angeführten Mitarbeiter seien bereits in die Datenbank aufgenommen worden.*

Tierversuche

Maßnahmen der Veterinärmedizinischen Universität Wien

- 5.1** In seinem Vorbericht hatte der RH empfohlen, die Mitarbeiter der VUW regelmäßig und eindringlich auf die Einhaltung der Vorschriften des Tierversuchsgesetzes hinzuweisen; Verstöße wären durch die Universität disziplinar zu ahnden gewesen.

Die VUW teilte dem RH im Juni 2007 mit, dass der Vizerektor für die Kliniken Mitte Dezember 2005 ein Dokument im Intranet der VUW veröffentlicht habe, wonach die Planung sämtlicher der Ethik- und Tierchutzkommission vorgelegten wissenschaftlichen Tierversuche den Richtlinien der guten wissenschaftlichen Praxis zu entsprechen habe. Weiters seien in diesem an die wissenschaftlich tätigen Mitarbeiter gerichteten Schreiben Regelungen hinsichtlich Durchführung, inhaltlicher und zeitlicher Änderungen sowie Publikation und Berichterstattung von genehmigten Tierversuchen enthalten.

- 5.2** Der RH stellte nunmehr fest, dass die VUW zusätzlich seit Dezember 2005 jeden Leiter eines Tierversuches schriftlich auf die Einhaltung der Vorschriften des Tierversuchsgesetzes hinwies. Darüber hinaus verpflichteten sich die Arbeitnehmer mit Unterfertigung des Arbeitsvertrages, die Richtlinien der guten wissenschaftlichen Praxis, die insbesondere auf die Bestimmungen des Tierversuchsgesetzes verweisen, einzuhalten.

Hinsichtlich der Einhaltung der Bestimmungen des Tierversuchsgesetzes überprüfte der RH beispielhaft einige Anträge zur Verlängerung bereits genehmigter Tierversuche der Jahre 2005 bis 2007. Über die Erteilung der Genehmigungen hatte der Bundesminister für Wissenschaft und Forschung innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Einlangen zu entscheiden. In fünf Fällen brachten die Leiter von Tierversuchen die Verlängerungsanträge so spät ein, dass der Zeitraum zwischen dem Einlangen des Verlängerungsantrages und dem Ablauf der ursprünglichen Genehmigung weniger als die gesetzliche Entscheidungsfrist betrug.

Der RH empfahl, die Leiter der Tierversuche dazu anzuhalten, bei Einreichung der Verlängerungsanträge den Fristenlauf innerhalb der VUW und des BMWF zu berücksichtigen. Die Verlängerungsanträge wären daher so frühzeitig einzureichen, dass das BMWF über die Verlängerung unter Wahrung der Entscheidungsfrist vor Ablauf der ursprünglichen Genehmigung entscheiden kann.

Tierversuche

5.3 *Laut Stellungnahme der VUW würden die Leiter von Tierversuchen nunmehr dazu angehalten, bei Einreichung der Verlängerungsanträge für Tierversuche den Fristenlauf innerhalb der VUW und des BMWF zu berücksichtigen.*

6.1 Der RH hatte in seinem Vorbericht weiters empfohlen, jährlich auf der Grundlage einer aussagefähigen Stichprobe die an der VUW durchgeführten Forschungsprojekte, publizierten wissenschaftlichen Arbeiten und vorgelegten Dissertationen hinsichtlich der Einhaltung der Bestimmungen des Tierversuchsgesetzes zu überprüfen. Festgestellte Verstöße wären dem BMBWK umgehend zur Kenntnis zu bringen gewesen.

6.2 Weil die VUW ohnehin bei der Bearbeitung von Publikationen regelmäßig ein besonderes Augenmerk auf die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tierversuchsgesetzes legte, erachtete sie die Umsetzung der Empfehlung des RH für nicht erforderlich.

Der RH hielt aus präventiven Gründen an seiner Empfehlung fest.

6.3 *Laut Stellungnahme der VUW werde die Empfehlung des RH nunmehr aufgegriffen und würden die an der VUW erstellten Publikationen stichprobenartig auf die Einhaltung der Bestimmungen des Tierversuchsgesetzes überprüft werden.*



Veterinärmedizinische Universität Wien

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

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

(1) Die Rückmeldungen von Nebenbeschäftigten wären einer Plausibilitätsprüfung zu unterziehen. (TZ 4)

(2) Die Leiter der Tierversuche wären dazu anzuhalten, bei Einreichung der Verlängerungsanträge den Fristenlauf innerhalb der VUW und des BMWF zu berücksichtigen. Die Verlängerungsanträge wären daher so frühzeitig einzureichen, dass das BMWF über die Verlängerung unter Wahrung der Entscheidungsfrist vor Ablauf der ursprünglichen Genehmigung entscheiden kann. (TZ 5)

(3) Die Empfehlung, an der VUW durchgeführte Forschungsprojekte, publizierte wissenschaftliche Arbeiten und Dissertationen regelmäßig stichprobenartig auf die Einhaltung der Bestimmungen des Tierversuchsgesetzes zu überprüfen, hält der RH aus präventiven Gründen aufrecht. (TZ 6)



Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Unterricht, Kunst und Kultur

Bewegungserziehung an Schulen

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

Kurzfassung

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

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

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

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

Kurzfassung

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

Mangels geeigneter Unterlagen konnte die Schulaufsicht die Unterrichtsqualität und die Einhaltung der Lehrpläne nicht beurteilen. Lehrerinspektionen und Unterrichtsbeobachtungen fanden nur selten statt. Drei Fachinspektoren – in Niederösterreich, Oberösterreich und in der Steiermark – hatten bundesweit rund die Hälfte der Bewegungserzieher an den Bundesschulen zu betreuen. Für die andere Hälfte standen hingegen acht Personen zur Verfügung. (TZ 6)

Die Entwicklung der Curricula für die Ausbildung zum Bewegungserzieher an den Pädagogischen Hochschulen erfolgte unter großem Zeitdruck und ohne Einbeziehung von erweiterten Expertenkreisen. (TZ 8)

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

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

Ein bundesweites Fortbildungsmonitoring fehlte. (TZ 11)

Der Zustand der Schulsportanlagen war dem BMUKK nicht bekannt. Die Pflege der Außensportanlagen war mangelhaft. (TZ 16, 17)

Weitere Feststellungen bzw. Empfehlungen des RH betrafen den Lehrernachwuchs, den Bereich Fortbildung im Bundesland Oberösterreich sowie die Thematik Sportunfälle. (TZ 7, 14, 18)

Ausgewählte Kenndaten zur Gebarung der Bundesschulen (ausgenommen land- und forstwirtschaftliche Schulen)¹⁾

Wesentliche Rechtsgrundlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Schulorganisationsgesetz, BGBl. Nr. 242/1962 i.d.g.F. - Schulunterrichtsgesetz 1986, BGBl. Nr. 472/1986 i.d.g.F. - Bundes-Schulaufsichtsgesetz, BGBl. Nr. 240/1962 i.d.g.F. - Wochenstundenentlastungs- und Rechtsbereinigungsverordnung 2003, BGBl. II Nr. 283/2003 i.d.g.F. - einschlägige Lehrplanverordnungen 						
Schuljahr	2001/ 2002	2002/ 2003	2003/ 2004	2004/ 2005	2005/ 2006	2006/ 2007	Veränderung 2006/2007 zu 2001/2002
	Anzahl						in %
abgerechnete Wochenstunden für Bewegung und Sport; Pflichtgegenstand							
	47.131	46.978	44.439	44.145	45.171	45.661	- 3
davon AHS ²⁾	32.201	32.415	30.796	30.501	31.203	31.590	- 2
davon BMHS ²⁾	14.930	14.563	13.643	13.644	13.968	14.071	- 6
abgerechnete Wochenstunden für Bewegung und Sport; Unverbindliche Übungen³⁾							
	2.763	2.561	2.952	3.136	3.287	3.458	+ 25
davon AHS	2.432	2.256	2.557	2.610	2.782	2.989	+ 23
davon BMHS	331	305	395	526	505	469	+ 42
Bewegung und Sport unterrichtende Lehrer							
	4.516	4.446	4.342	4.346	4.475	4.518	+/- 0
davon AHS	3.041	3.036	2.970	2.943	3.051	3.099	+ 2
davon BMHS	1.475	1.410	1.372	1.403	1.424	1.419	- 4
Schüler							
	348.587	354.447	362.068	368.398	372.758	374.501	+ 7
davon AHS	186.347	189.753	193.669	197.418	201.293	203.728	+ 9
davon BMHS	162.240	164.694	168.399	170.980	171.465	170.773	+ 5
Klassen							
	14.376	14.623	15.043	15.138	15.214	15.117	+ 5
davon AHS	7.675	7.800	8.047	8.094	8.136	8.077	+ 5
davon BMHS	6.701	6.823	6.996	7.044	7.078	7.040	+ 5
errechnete Personalkosten	in Mill. EUR ⁴⁾						
	181,64	164,21	161,57	164,18	178,86	181,30	+/- 0

¹⁾ Bundesweite Daten für die Pflichtschulen waren nicht vorhanden.

²⁾ AHS: allgemein bildende höhere Schulen; BMHS: berufsbildende mittlere und höhere Schulen

³⁾ Laut BMUKK sei die ausgewiesene Steigerung bei den unverbindlichen Übungen auch auf die zunehmend verlässlichere Eingabe in der Unterrichtsverwaltungssoftware zurückzuführen.

⁴⁾ Berechnungsgrundlage waren die jeweils gültigen Verordnungen betreffend Richtlinien für die Ermittlung und Darstellung der finanziellen Auswirkungen neuer rechtsetzender Maßnahmen.

Quelle: BMUKK

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte von September bis November 2007 die Bewegungserziehung an Schulen (Unterrichtsgegenstand Bewegung und Sport). Ziel der Gebarungsüberprüfung war eine Beurteilung des quantitativen Ausmaßes sowie der Qualität des Unterrichts, der Aus- und Fortbildung der Lehrer, der Sportstätten sowie der Unfallhäufigkeit im Unterricht. Die Überprüfung umfasste im Wesentlichen die Jahre 2002 bis 2006.

Prüfungshandlungen setzte der RH im BMUKK sowie im Landesschulrat für Oberösterreich und im Stadtschulrat für Wien. Mit einem an alle Landesschulräte versendeten Fragebogen strebte der RH an, bundesweite Informationen zu erhalten. Mit Ausnahme von Salzburg langten aus allen Bundesländern Antworten ein.

Weiters kontaktierte der RH die Pädagogischen Hochschulen des Bundes in Linz und Wien, die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt in Wien, das Österreichische Institut für Schul- und Sportstättenbau in Wien, Dachverbände der Elternvereine, das BMLV, das BKA und das Institut für Sportwissenschaften an der Universität Wien.

Zu dem im Februar 2008 ergangenen Prüfungsergebnis übermittelte das BMUKK im April 2008 eine Stellungnahme. Der RH erstattete dazu – ebenfalls im April 2008 – eine Gegenäußerung.

Ausgangslage

- 2 (1) Die Europäische Kommission stellte in ihrem „Weißbuch Sport“ (Juli 2007) fest, dass der Mangel an körperlicher Aktivität zum verstärkten Auftreten von Übergewicht, Adipositas¹⁾ und chronischen Erkrankungen, wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Diabetes führe. Diese minderten die Lebensqualität, könnten zum Tod führen und belasteten Gesundheitsbudgets bzw. die Wirtschaft.

¹⁾ Fettleibigkeit, Fettsucht

Behörden und private Einrichtungen in den Mitgliedstaaten sollten sich für das Ziel der Weltgesundheitsorganisation, nämlich sich mindestens 30 Minuten (Erwachsene) bzw. 60 Minuten (Kinder) pro Tag körperlich zu betätigen, einsetzen. Bisher wären keine zufriedenstellenden Fortschritte erzielt worden. Die Zeit, die sportlichen Aktivitäten an Schulen gewidmet wird, wäre von gesundheitlichem und pädagogischem Nutzen, der ausgebaut werden müsse.

(2) Österreichische Quellen bestätigten diese Ergebnisse. Die körperliche Fitness von Schülern der Hauptschulen und der Unterstufe der allgemein bildenden höheren Schulen wäre „unbefriedigend, Besorgnis erregend, sehr bestürzend sowie geradezu schockierend“¹⁾.

¹⁾ Institut für Sportwissenschaften der Universität Salzburg über Initiative des damaligen BMUK (Schuljahr 1996/1997) und des BMUKK (Schuljahr 2006/2007): Studie „Klug & Fit in der Schule“

Die motorische Entwicklung der Mädchen wäre „geradezu alarmierend“. Alleine aus volkswirtschaftlichen Gründen bestünde ein dringender Handlungsbedarf gegen das wachsende Ausmaß an Haltungsschwächen und -fehlern bei österreichischen Schülern²⁾.

²⁾ „Das motorische Leistungsniveau der österreichischen Schuljugend“ (2004), Dr. Andreas Sandmayr (Projektassistent am Institut für Sportwissenschaften und Gymnasiallehrer in Salzburg)

20,2 % der untersuchten Buben und 17,7 % der untersuchten Mädchen im Alter zwischen sechs und 14 Jahren seien übergewichtig oder adipös. Im Osten Österreichs hätten sich deutlich höhere Anteile für Adipositas als in den westlichen Bundesländern gezeigt. Hauptschüler seien doppelt so häufig von Adipositas betroffen wie Schüler der allgemein bildenden höheren Schulen³⁾.

³⁾ „Österreichweite Feldstudie zur Erhebung der Prävalenz von Übergewicht bei sechs- bis 14-jährigen Schülerinnen und Schülern“ (September 2007), Österreichisches Grünes Kreuz, Univ. Prof. Dr. Karl Zwiauer

Nicht die Sportausübung, sondern die Nicht-Sportausübung verursache höhere volkswirtschaftliche Kosten. Sportausübung würde zu entscheidenden Kosteneinsparungen insbesondere bei Herzerkrankungen und Rückenleiden führen⁴⁾.

⁴⁾ „Die Auswirkungen des Sports auf die Gesundheit – eine sozio-ökonomische Analyse“, 2000; Studie der Österreichischen Bundes-Sportorganisation im Auftrag des damaligen BMSG und in Zusammenarbeit mit dem Institut für Sportwissenschaften der Universität Wien und dem Institut Sicher Leben

Bildungsziele

3.1 (1) Der Unterrichtsgegenstand Bewegung und Sport (früher: Leibesübungen) spielte eine tragende Rolle bei der Gestaltung der Schule als gesundheits- und bewegungsfördernder Lebensraum. Die mit diesem Gegenstand verfolgten Ziele waren als Bildungs- und Lehraufgabe in den einzelnen Lehrplänen festgelegt.

(2) In der Volksschule hatte der Unterrichtsgegenstand Bewegung und Sport die Aufgabe,

- durch einen vielfältigen und bewegungsintensiven Unterricht zu einer umfassenden Persönlichkeitsentfaltung beizutragen,
- den Schüler individuell zu fördern,
- Schäden vorzubeugen und
- vorhandene Schwächen abzubauen.

Im Einzelnen hatte der Unterrichtsgegenstand Bewegung und Sport die Fähigkeit zum Bewegen, zum Spielen, zum Leisten und zu gesunder Lebensführung beim Schüler u.a. durch folgende Zielsetzungen zu entwickeln:

- Hinführen zum elementaren Erleben der Bewegung und des Körpers,
- Fördern eines vielfältigen Bewegungskönnens in alltäglichen und sportmotorischen Handlungsfeldern,
- Vermitteln vielfältiger Spielideen und -formen und Anbahnen der Fähigkeit, Spielregeln anzuerkennen,
- Entwickeln des Leistungswillens und der motorischen Leistungsfähigkeit,
- Anregungen zu gesundheits- und sicherheitsbewusstem Verhalten und zu sinnvoller Freizeitgestaltung.

Der Lehrplan war als Rahmenlehrplan konzipiert; eine Auswahl des Lehrstoffes war im Hinblick auf unterschiedliche Voraussetzungen (z.B. Schüler, Übungsstätten) vorzunehmen.

(3) Die im September 2000 in Kraft getretenen Lehrpläne für die fünfte bis achte Schulstufe brachten als wesentlichen Reformansatz die Unterscheidung von Kern- und Erweiterungsbereich. Der Kernbereich sollte die Vergleichbarkeit der Schulen und die Durchlässigkeit des Schulsystems gewährleisten. Der im September 2006 in Kraft getretene Lehrplan für Bewegung und Sport ab der neunten Schulstufe kannte diese Aufteilung zwar formal nicht, die Überlegungen der „vorrangigen Vermittlung von Grundlagen für das Sporttreiben“ galten aber in gleichem Maße.

Hinsichtlich seiner Bildungs- und Lehraufgabe sollte der Unterrichtsgegenstand Bewegung und Sport gleichrangig zur Entwicklung der Sach-, Selbst- und Sozialkompetenz beitragen.

Die neuen Lehrpläne enthielten keine Vorgaben für einzelne Sportarten, vielmehr bildeten polysportive¹⁾ Bewegungshandlungen die zentrale didaktische Kategorie dieser Lehrpläne.

¹⁾ polysportiv: mehrere Sportarten umfassend, sportlich vielseitig

(4) Es bestanden keine Bildungsstandards für Bewegung und Sport.

(5) Die OECD stellte fest, dass die Notwendigkeit, die Leistungen der Schulen zu evaluieren, zunimmt, wenn ihnen bei der Gestaltung des Bildungsangebots mehr Freiheit gewährt wird. Deshalb wäre sicherzustellen, dass Standards eingehalten und Verbesserungen durchgeführt werden²⁾.

²⁾ „Bildung auf einen Blick“ 2007, S. 464

- 3.2** Mit den neuen Lehrplänen gelang es, an die moderne Sportdidaktik anzuknüpfen. Im Hinblick auf Qualitätssicherung und Unterrichtsevaluation kritisierte der RH jedoch, dass die Ziele abstrakt formuliert und dadurch kaum überprüf- bzw. evaluierbar waren.

Der RH empfahl den Bewegungserziehern als kurzfristig umzusetzende Maßnahme, mit Tests den Leistungsstand der Schüler zu Beginn und am Ende eines Schuljahres zu prüfen. Individuelle Förderpläne wären zu erstellen und die Leistungsentwicklung der Schüler sorgfältig zu dokumentieren; die Ergebnisse wären elektronisch zu erfassen und der Schulaufsicht zum Zweck der Evaluierung des Unterrichts zur Verfügung zu stellen.

Der RH empfahl, langfristig für den Unterrichtsgegenstand Bewegung und Sport nachvollziehbare und überprüfbare Bildungsstandards zu definieren und regelmäßig zu evaluieren.

3.3 *Laut Stellungnahme des BMUKK hätte es Experten einen Auftrag erteilt, zu erarbeiten, ob und wie für den Unterrichtsgegenstand Bewegung und Sport überprüfbare Bildungsstandards definiert und evaluiert werden könnten.*

Datenlage

4.1 Der RH ersuchte die Landesschulräte um grundlegende Daten über den Unterrichtsgegenstand Bewegung und Sport. Dabei sollten sie auf bereits vorhandene Bestände des jeweiligen Landesschulrates, der Bezirksschulräte und allenfalls des jeweiligen Amtes der Landesregierung zurückgreifen. Neue Daten sollten nicht erhoben werden. Von Interesse waren bspw. folgende Angaben:

- Auswirkungen der Wochenstundenentlastungs- und Rechtsbereinigungsverordnung 2003,
- Anzahl der Turnstunden je Schuljahr und Lehrer (getrennt nach Pflichtgegenstand, unverbindliche Übung und Freigegenstand),
- Anzahl der tatsächlich gehaltenen (einschließlich der fachsupplierten) und der entfallenen Turnstunden je Klasse bzw. Schülergruppe,
- Analyse des Stundenentfalls (Gründe für den Entfall, Lage der entfallenen Stunden im Stundenplan – z.B. Randstunden, Nachmittagsstunden),
- Angebot an Schulsportveranstaltungen,
- Anzahl und Ausstattung von Schulsportstätten.

Die Landesschulräte verfügten über die angeforderten Daten entweder gar nicht oder nur zum Teil. Dies betraf nicht nur die allgemein bildenden Pflichtschulen und die dort tätigen Landeslehrer, sondern auch die mittleren und höheren Schulen, an denen Bundeslehrer zum Einsatz kamen. Sofern Daten vorhanden waren, fußten sie häufig auf dem Stundenplanprogramm „gp-Untis“, das schulübergreifende Abfragen nur mit unverhältnismäßig hohem Arbeitsaufwand ermöglichte. Ein Datenexport in ein Tabellenkalkulationsprogramm für weitere elektronische Analysen war nicht möglich.

Unterschiede in der Verfügbarkeit von Daten entstanden auch dadurch, dass die Landesschulräte bei Datenerhebungen uneinheitlich vorgegangen waren. So hatten sich die Fachinspektoren für Bewegung und Sport in vier Landesschulräten die Organisationspläne der Schulsportwochen vorlegen lassen; die übrigen Landesschulräte verfügten über diese Informationen nicht.

Auch dem BMUKK als Zentralstelle standen wesentliche Steuerungsdaten nicht zur Verfügung. Das BMUKK sah sich daher seit längerer Zeit veranlasst, im Abstand von drei bis vier Jahren Daten zu unverbindlichen Übungen und zu Schulsportveranstaltungen zu erheben. Nur auf diese Weise war eine kontinuierliche Betrachtung dieser bewegungserzieherischen Schwerpunkte möglich.

- 4.2 Der RH bemängelte die uneinheitliche und insgesamt schlechte Datenlage. Das Fehlen einheitlicher, systematisch erhobener und strukturierter Daten machte den Schulbehörden des Bundes eine effiziente Steuerung unmöglich.

Der RH empfahl, zunächst den Informationsbedarf mittels einer Informationsflussanalyse zu erheben. Dazu sollte ermittelt werden, welche Daten die Schulbehörden des Bundes in welcher Frequenz und mit welchem Detaillierungsgrad benötigen. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wären die notwendigen Anforderungen an ein bundeseinheitliches IT-gestütztes Datenerfassungssystem zu entwickeln. Bereits bestehende, aber untereinander nicht kompatible Datenbanken wären zu integrieren. Die Daten wären von den Schulen in einem IT-System dezentral zu erfassen. Den Schulbehörden sollte es jederzeit möglich sein, zentral auf diese Daten zuzugreifen. Als unabdingbare Voraussetzung sollte das BMUKK in den Schulen auf Akzeptanz für eine neue Kultur des Monitorings hinwirken.

- 4.3 *Laut Stellungnahme des BMUKK bestünde für den Bereich der Lehrfächerverteilung an Bundesschulen ein bundeseinheitliches Informationssystem, nämlich „UPIS-RAP“. Dieses System könne von allen Ebenen der Schulverwaltung (BMUKK, Landesschulräte, Schulen) für Auswertungen genutzt werden. An den Schulen bestünde auch die Auswertungsmöglichkeit zum Unterrichtsentfall in „gp-UNTIS“. Das BMUKK habe die Programmautoren von „gp-UNTIS“ mit der Umsetzung einer Exportmöglichkeit der Daten in andere Programme ab dem Schuljahr 2008/2009 beauftragt. Zusätzlich werde es die nachgeordneten Dienststellen anweisen, die Möglichkeiten von „UPIS-RAP“ verstärkt zu nutzen.*

Datenlage

- 4.4** Der RH entgegnete, dass das BMUKK selbst in seiner Stellungnahme darauf hinwies, es fänden allein für Bundesschulen die unterschiedlichen Softwareprodukte „UPIS-RAP“ und „gp-UNTIS“ Verwendung. Dadurch wurden aber Daten etwa betreffend den Lehrereinsatz und den Unterricht bzw. den Unterrichtsentfall in verschiedenen Systemen verwaltet.

Die Auswertungsmöglichkeiten entsprachen nicht den Anforderungen eines modernen Managementinformationssystems. Der RH hielt daher seine Empfehlung aufrecht, wonach ein bundeseinheitliches IT-gestütztes Datenerfassungssystem auf Basis einer vorgelagerten Analyse des gegenwärtigen und künftigen Informationsbedarfes und des erforderlichen Detaillierungsgrades aufgebaut werden sollte. Dabei wäre auf die Integration aller bisher bestehenden Datenbanken zu achten. Weiters sollte ein einheitliches Managementinformationssystem sowohl für Bundes- als auch für Pflichtschulen zur Verfügung stehen.

Bewegungserziehung an Schulen

Unterrichtsstunden 5.1 (1) Die Wochenstundenentlastungs- und Rechtsbereinigungsverordnung 2003 führte an den Hauptschulen und den allgemein bildenden höheren Schulen zu Stundenkürzungen im Pflichtgegenstand Bewegung und Sport.

Wochenstunden für den Pflichtgegenstand Bewegung und Sport im Schuljahr 2006/2007¹⁾

	1. Schulstufe	2. Schulstufe	3. Schulstufe	4. Schulstufe		Gesamt
Volksschulen	3 (2)	3 (2)	2 (3)	2 (3)	-	10 (10)
	5. Schulstufe	6. Schulstufe	7. Schulstufe	8. Schulstufe		
Hauptschulen	4 (4)	3 (4)	3 (3)	3 (3)	-	13 (14)
allgemein bildende höhere Schulen	4 (4)	4 (4)	3 (4)	3 (3)	-	14 (15)
	9. Schulstufe	10. Schulstufe	11. Schulstufe	12. Schulstufe	13. Schulstufe	
Polytechnische Schulen	2 (2)	-	-	-	-	2 (2)
allgemein bildende höhere Schulen	3 (3)	2 (3)	2 (2)	2 (2)	-	9 (10)
berufsbildende mittlere Schulen	2 (2)	2 (2)	2 (2)	-	-	6 (6)
berufsbildende höhere Schulen	2 (2)	2 (2)	2 (2)	2 (2)	2 (2)	10 (10)
höhere technische Lehranstalten	2 (2)	2 (2)	2 (2)	1 (1)	1 (1)	8 (8)

¹⁾ in Klammer die Werte vor der Wochenstundenentlastungs- und Rechtsbereinigungsverordnung 2003

Quelle: BMUKK

(2) Die Schulen hatten die Möglichkeit, die in den Lehrplänen vorgesehenen Wochenstunden innerhalb vorgegebener Grenzen autonom zu verändern. Auf der Frühjahrstagung 2004 berichteten die Fachinspektoren für Bewegung und Sport von zahlreichen schulautonomen Stundenkürzungen: Bewegung und Sport würde oftmals nur mehr als Einstundenfach und in den Abschlussklassen gar nicht mehr angeboten.

(3) Die Auswirkungen der Schulautonomie an den Bundesschulen im Schuljahr 2006/2007 waren nur für Niederösterreich und Wien bekannt. In Niederösterreich waren 23 von 59 allgemein bildenden höheren Schulen und drei von elf höhere technische Lehranstalten von Stundenkürzungen betroffen; autonome Stundenvermehrungen zeigten sich an 18 bzw. sieben Schulen. In Wien kam es an 48 von 98 allge-

Unterrichtsstunden

mein bildenden höheren Schulen und an vier von 44 berufsbildenden mittleren und höheren Schulen zu autonomen Stundenkürzungen. Zu autonomen Stundenvermehrungen kam es an 16 bzw. elf Schulen.

(4) Das BMUKK stellte Daten über die abgerechneten Wochenstunden an Bundesschulen zur Verfügung. Diese ließen eine Analyse nach Bundesländern, nicht aber nach Schulstufen zu.

Ein Vergleich der Schuljahre 2006/2007 und 2001/2002 zeigte, dass es – ungeachtet steigender Schülerzahlen – in fast allen Bundesländern zu Kürzungen der Wochenstunden für den Pflichtgegenstand Bewegung und Sport gekommen war. Die stärksten Stundenkürzungen (jeweils rd. 5 %) waren in Kärnten, in der Steiermark und in Wien festzustellen. Von den Kürzungen waren die berufsbildenden mittleren und höheren Schulen stärker betroffen als die allgemein bildenden höheren Schulen. Das vermehrte Angebot an unverbindlichen Übungen wirkte den Stundenkürzungen zum Teil entgegen.

(5) Für die Bundesschulen waren Daten über die regulär gehaltenen Bewegungsstunden je Schule im Schuljahr 2006/2007 vorhanden. Das niedrigste Ausmaß verzeichnete eine allgemein bildende höhere Schule in der Steiermark mit 63 % der Soll-Stunden sowie eine ebenfalls in der Steiermark gelegene berufsbildende Schule mit 59 %.

- 5.2** Das BMUKK und die Schulen – im Rahmen ihrer Schulautonomie – trugen die Verantwortung für Stundenkürzungen in Bewegung und Sport. Diese Kürzungen standen im Widerspruch zu den Empfehlungen der Europäischen Kommission und den vorliegenden Erkenntnissen über den Gesundheits- und Fitnesszustand von Schülern (siehe TZ 2).

Nach Ansicht des RH wären die autonomen Stundenkürzungen in Bewegung und Sport zu überdenken. Die Schulaufsicht und die Schulleiter sollten darauf achten, dass in Bewegung und Sport so wenige Stunden wie möglich entfallen.

- 5.3** *Laut Stellungnahme des BMUKK werde es die Kritik hinsichtlich der Stundenkürzungen in Besprechungen mit der Schulaufsicht, in Koordinationsgesprächen mit den Landesschulräten und in Überlegungen zur Schulentwicklung aufnehmen. Es habe den Unterrichtsentfall, der auf die Unterrichtsqualität und das Ausbildungsniveau Einfluss ausübe, in den letzten Jahren zu einem wichtigen Thema der Schulverwaltung gemacht. Es habe zwar Maßnahmen im Sinne einer stärker output-orientierten Sichtweise angestrebt, bisher aber keine Einigung mit der Standesvertretung erzielen können.*

Qualität

6.1 (1) Für die Qualität des Unterrichts trugen die Schulbehörden (BMUKK, Landes- und Bezirksschulräte) sowie die Schulen selbst (Direktoren und Lehrer) die Verantwortung. Bundesweit vergleichende Evaluierungen fanden bisher ebenso wenig statt wie einfache Qualitätsmessungen.

(2) In den Landesschulräten nahmen in erster Linie die Fachinspektoren für Bewegung und Sport die Aufsicht über diesen Gegenstand wahr. Ihr Tätigkeitsprofil umfasste:

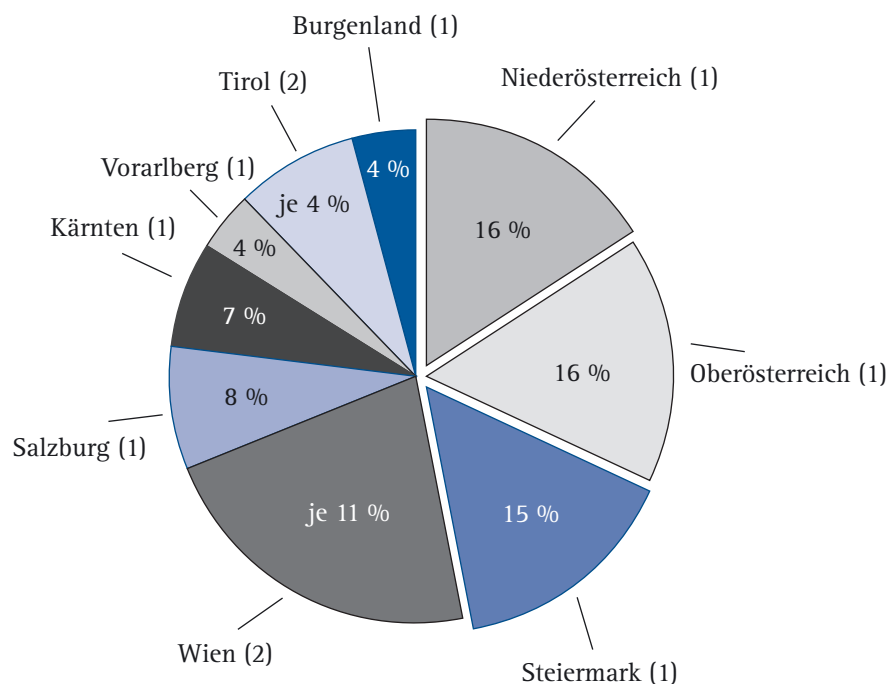
- Beratung und Unterstützung im Schulmanagement und bei Schulentwicklungsprozessen,
- pädagogisch-administrativer Dienst,
- Qualitätssicherung und Evaluation,
- Öffentlichkeitsarbeit,
- Aus-, Fort- und Weiterbildung sowie
- persönliche Fortbildung.

An allgemein bildenden Pflichtschulen übten die Fachinspektoren ihre Tätigkeit nur in beratender Funktion aus und unterstützten dadurch die Bezirksschulinspektoren.

Qualität

In den meisten Bundesländern war jeweils einer, nur in Tirol und in Wien waren zwei Fachinspektoren für Bewegung und Sport tätig. Dies ergab einen höchst unterschiedlichen Betreuungsumfang:

Anteilsmäßiger Betreuungsumfang eines Fachinspektors für Bewegung und Sport im Schuljahr 2006/2007¹⁾



¹⁾ gemessen an der Anzahl der Bewegungserzieher an Bundesschulen
(in Klammer: Anzahl der Fachinspektoren)

Quelle: BMUKK

Drei Fachinspektoren – in Niederösterreich, Oberösterreich und in der Steiermark – hatten bundesweit rund die Hälfte der Bewegungserzieher an den Bundesschulen zu betreuen. Für die andere Hälfte standen hingegen acht Personen zur Verfügung.

(3) Die Fachinspektoren nannten als Merkmale eines guten Bewegungs- und Sportunterrichts u.a. gute Planung, optimale Nutzung der Zeit, Methodenvielfalt, Schülerorientierung, Stimmigkeit der Ziele, Inhalte und Methoden, gutes Unterrichtsklima, Reflexionsprozesse, Erreichen von geplanten Unterrichtszielen, Engagement der Lehrer, Professionalität sowie Zufriedenheit.

Die einzelnen Fachinspektoren hatten jedoch keinen Einblick, ob die Schulen diese Qualitätsmerkmale tatsächlich erfüllten. Sie führten nur selten Lehrerinspektionen und Unterrichtsbeobachtungen durch. Missstände im Unterricht konnten sie aus eigener Erfahrung nicht feststellen. Sie sahen ihre Aufgabe darin, Qualitätsentwicklungsprozesse zu initiieren und zu begleiten. Die eigentliche Qualitätssicherung sollte am Schulstandort stattfinden.

Weiters gaben die Fachinspektoren an, dass die Direktoren keine zeitlichen Ressourcen für diese Aufgaben hätten und im Bewegungs- und Sportunterricht kaum präsent gewesen seien. Nach der einhelligen Meinung der Fachinspektoren sei die Qualität des Unterrichts in ihrer Komplexität kaum messbar.

(4) Seit Jahren beschäftigten sich das BMUKK und die Fachinspektoren mit einzelnen Feldern zur Qualitätsverbesserung. Auf der Herbsttagung 2007 vereinbarten die Fachinspektoren mit dem BMUKK im Rahmen eines Qualitätsmanagements einen Maßnahmenplan mit Zielformulierungen.

So verpflichtete im Schuljahr 2007/2008 der Stadtschulrat für Wien die höheren Schulen zu einer Selbstevaluation im Gegenstand Bewegung und Sport. Die Schulen sollten ihre gewählten Jahresschwerpunkte bekanntgeben.

In vielen OECD-Ländern waren die Schulen verpflichtet, regelmäßige Selbstevaluationen durchzuführen. In England etwa nutzten die Schulinspektoren die Informationen aus der Selbstevaluation zur Planung ihrer Inspektionen und zur Festlegung der Aspekte, auf die sie im Rahmen ihrer Inspektionen verstärkt achten wollten¹⁾.

¹⁾ „Bildung auf einen Blick“ (2007), S. 465

- 6.2** Der RH beanstandete, dass die Schulaufsicht mangels geeigneter Unterlagen die Unterrichtsqualität und die Einhaltung der Lehrpläne nicht beurteilen konnte; er wies auf die Unterschiede im Betreuungsumfang der Fachinspektoren hin.

Der RH empfahl dem BMUKK, den Fachinspektoren jährlich wechselnde Arbeitsschwerpunkte zu benennen, die Jahresergebnisse einzufordern und auszuwerten. Ein internationales Maßstäben gerecht werdendes System der Schulevaluation wäre bundesweit für alle Schularten einzuführen.

6.3 *Laut Stellungnahme des BMUKK seien bereits in der Vergangenheit Arbeitsschwerpunkte im Rahmen von Dienstbesprechungen mit den Fachinspektoren einvernehmlich festgelegt worden. Es werde aber mit Beginn des Schuljahres 2008/2009 jährlich wechselnde Arbeitsschwerpunkte benennen sowie die Jahresergebnisse einfordern und auswerten.*

Lehrernachwuchs

7.1 (1) Die Ausbildung zum Bewegungserzieher unterlag mit Ausnahme der körperlich-motorischen Eignung keinen Zugangsbeschränkungen. Die Möglichkeiten zur bedarfsorientierten Steuerung des Nachwuchses waren gering.

(2) Die Fachinspektoren für Bewegung und Sport klagten über mangelnden Lehrernachwuchs.

(3) Im Schuljahr 2006/2007 betrug der Anteil der Bewegungserzieher über 50 Jahre an allgemein bildenden höheren Schulen 32 %, an berufsbildenden mittleren und höheren Schulen 28 %. Bundesland-spezifische Analysen zeigten, dass vor allem in Kärnten, in Oberösterreich und der Steiermark in den nächsten Jahren eine Pensionierungswelle zu erwarten sein wird.

(4) Über die Altersschichtung der Lehrer an den Pflichtschulen stellte nur Oberösterreich Daten zur Verfügung. In diesem Bundesland waren 28 % der Volksschullehrer und 24 % der Bewegungserzieher an Hauptschulen älter als 50 Jahre.

7.2 Der RH empfahl den Schulbehörden als kurzfristige Maßnahme, mit einer aktiven Kommunikationsstrategie das Lehramt für Bewegung und Sport verstärkt zu bewerben. Langfristig empfahl er eine bedarfsorientierte Steuerung der Studierendenzahlen.

7.3 *Laut Stellungnahme des BMUKK hätte es schon bisher Bedacht auf die Altersstruktur der Lehrer genommen und werde diese Bemühungen verstärkt fortsetzen.*

Lehrerausbildung

Pädagogische Hochschulen

8.1 (1) Bis zum Schuljahr 2006/2007 erfolgte die Ausbildung zum Bewegungserzieher an Pflichtschulen in den Pädagogischen Akademien¹⁾. Mit Oktober 2007 wurden die Pädagogischen Akademien und die für die Lehrerfortbildung zuständigen Pädagogischen Institute von den Pädagogischen Hochschulen abgelöst.

¹⁾ Für die mittleren und höheren Schulen fand die Ausbildung zum Bewegungserzieher an den Sportinstituten der Universitäten Graz, Innsbruck, Salzburg und Wien statt.

(2) Die Pädagogischen Hochschulen des Bundes in Oberösterreich und Wien gaben an, dass die Curricula für die Ausbildung zum Bewegungserzieher unter großem Zeitdruck entwickelt worden seien. Nur Angehörige der Pädagogischen Hochschulen (erfahrene Ausbilder, Mitglieder der Gründungsstudienkommissionen) seien daran beteiligt gewesen. Weitere Experten – bspw. die Fachinspektoren für Bewegung und Sport oder die zuständige Fachabteilung im BMUKK – waren nicht systematisch in die Erstellung der Curricula eingebunden.

8.2 Der RH empfahl, bei Überarbeitungen der Curricula erweiterte Expertenkreise systematisch einzubeziehen.

8.3 *Laut Stellungnahme des BMUKK werde es gegenüber den Pädagogischen Hochschulen in den vorgesehenen Gremien darauf hinweisen, dass bei der Überarbeitung der Curricula für die Ausbildung zum Bewegungserzieher erweiterte Expertenkreise systematisch einzubeziehen sind. In gleicher Weise werde es darauf hinweisen, dass an allen Standorten eine Verbesserung der Ausbildung an Volksschulen anzustreben wäre.*

Volksschullehrer

9.1 (1) An den Volksschulen galt das Klassenlehrerprinzip; ein Lehrer betreute die Kinder in allen Fächern. Dieses Prinzip wurde nur in einzelnen Gegenständen (z.B. Religion) durchbrochen.

Die Ausbildung zum Volksschullehrer schloss die Bewegungserziehung ein.

(2) Die Pädagogischen Akademien des Bundes in Oberösterreich und Wien boten ihren Lehramtskandidaten eine Zusatzausbildung zum Schwerpunktlehrer für Bewegung und Sport an. In Oberösterreich umfasste diese Ausbildung sechs Semesterwochenstunden, in Wien sieben.

Lehrerbildung

In Oberösterreich und Wien wählte in den letzten Jahren etwa ein Viertel der Lehramtskandidaten Bewegung und Sport als Schwerpunktfach. An der Pädagogischen Hochschule in Wien blieb dieses Angebot aufrecht, in Oberösterreich nicht.

(3) Das Pädagogische Institut der Stadt Wien bot Volksschullehrern die Möglichkeit, berufsbegleitend die Qualifikation zum Schwerpunktlehrer für Bewegung und Sport zu erwerben. In den Schuljahren 2005/2006 und 2006/2007 nutzten 27 bzw. 35 Lehrer diese Möglichkeit.

(4) Dem RH lag ein Konzept „Fachlehrer für Bewegung und Sport an Volksschulen“ des Sportstaatssekretärs vor: Der Bewegungs- und Sportunterricht der dritten und vierten Klasse sollte durch entsprechend qualifizierte Lehrer verbessert werden. Diese Lehrer sollten gemeinsam mit „Fachlehrern“ für Bildnerische Erziehung und Textiles bzw. Technisches Werken „Fachlehrerteams“ bilden. Die „Fachlehrer“ würden durch einen kostenneutralen Studentenausch ihre Spezialfächer in mehreren Klassen unterrichten.

- 9.2** Der RH beurteilte das Schwerpunktlehrersystem an Volksschulen als zweckmäßig und positiv im Hinblick auf den Übergang zum nachfolgenden Fachlehrersystem der Sekundarstufe.¹⁾

¹⁾ Sekundarstufe: ab der fünften Schulstufe

Der RH empfahl, zur Verbesserung der Unterrichtsqualität an allen Volksschulen spezifisch ausgebildete Schwerpunktlehrer einzusetzen. Die Möglichkeit zur Erlangung dieser Qualifikationen wäre in ausreichendem Maße anzubieten.

- 9.3** *Laut Stellungnahme des BMUKK würde es die Verbesserung der Unterrichtsqualität an Volksschulen infolge einer Übernahme des Unterrichts durch Schwerpunktlehrer als Handlungsfeld ansehen. Es wies aber darauf hin, dass im Hinblick auf die besondere Schulstruktur in der Primarstufe (kleine und kleinste Schulen, dienstrechtliche und besoldungsrechtliche Voraussetzungen) und die Erfordernisse der Personalbewirtschaftung vor Ort die vom RH zugrunde gelegte Kostenneutralität nicht immer gegeben sein würde.*

Hauptschullehrer

10.1 (1) Die Ausbildung zum Hauptschullehrer dauerte drei Jahre. Neben der allgemeinen pädagogisch-didaktischen Ausbildung hatten die Lehramtskandidaten mindestens zwei Unterrichtsfächer zu wählen. Gemäß § 43 Abs. 4 des Landeslehrer-Dienstrechtsgesetzes hat der Landeslehrer erforderlichenfalls auch Unterricht in den Unterrichtsgegenständen zu erteilen, für die er nicht lehrbefähigt ist.

In Niederösterreich waren vier von zehn Lehrern, die Bewegung und Sport unterrichteten, in diesem Fach ungeprüft. In Oberösterreich errechnete sich ein noch höherer Anteil, die Datenbasis war allerdings nicht ausreichend zuverlässig.

Die Schulbehörden folgerten daraus Qualitätseinbußen wegen der Eingrenzung des Lehrstoffs auf das Eigenkönnen der Ungeprüften. Die im Lehrplan geforderte Polysportivität wäre nicht gesichert.

(2) In Oberösterreich und in Wien bestand für Hauptschullehrer die Möglichkeit, berufsbegleitend die Lehrbefähigung für Bewegung und Sport zu erwerben. In Wien wurde das Angebot in höherem Ausmaß angenommen als in Oberösterreich; hinderlich waren die räumliche Distanz und Überschneidungen zwischen dem Stundenplan an der Schule und dem Ausbildungsplan.

10.2 Der RH empfahl, die Rahmenbedingungen für den berufsbegleitenden Erwerb der Lehrbefähigung für Bewegung und Sport an Hauptschulen zu verbessern. Die Schulbehörden sollten Einfluss darauf nehmen, dass an Hauptschulen mehr fachgeprüfte Lehrer das Fach Bewegung und Sport unterrichten.

10.3 *Laut Stellungnahme des BMUKK werde es die Empfehlung des RH, wonach an Hauptschulen mehr fachgeprüfte Lehrer Bewegung und Sport unterrichten sollten, deutlich machen. Im Rahmen der Übereinkommen zu Fortbildungsinhalten werde es berücksichtigen, dass die Rahmenbedingungen für den berufsbegleitenden Erwerb dieser Lehrbefähigung verbessert würden.*

Lehrerfortbildung

Fortbildungseinrichtungen

- 11.1** Die institutionalisierte Fortbildung für alle Bewegungserzieher fand bis einschließlich 2006/2007 an den Pädagogischen Instituten statt. Diese waren nachgeordnete Dienststellen der Landesschulräte. Ein bundesweites Fortbildungsmonitoring fehlte.

Seit Oktober 2007 oblag die Lehrerfortbildung den Pädagogischen Hochschulen. Sie unterstanden als autonome Hochschulen direkt dem BMUKK, das die Fortbildungsangebote bundesweit koordinierte.

Die Pädagogischen Hochschulen verfügten über ein einheitliches elektronisches Seminarverwaltungssystem; systematische Auswertungen waren jedoch nicht geplant.

- 11.2** Der RH empfahl dem BMUKK, das bei den Pädagogischen Hochschulen verwendete IT-gestützte Seminarverwaltungssystem zu Zwecken des Fortbildungsmonitorings zu nützen.

- 11.3** *In seiner Stellungnahme gab das BMUKK an, es werde dieser Anregung folgen.*

Detailanalyse Oberösterreich

- 12.1** Am Pädagogischen Institut des Bundes in Oberösterreich entwickelte der Koordinator für Bewegungserziehung Fortbildungsangebote für alle Schultypen. Er bediente sich einer Arbeitsgemeinschaftsstruktur mit Ansprechpersonen in jedem Schulbezirk und stimmte sich mit den Schulaufsichtsorganen ab. Die Fortbildungsangebote waren teils für einen bestimmten Schultyp maßgeschneidert, teils schultypenübergreifend.

Im Schuljahr 2006/2007 fanden 35 Fortbildungsveranstaltungen statt. Sie dauerten zwischen einem Halbtage und mehreren Tagen. Bei den schultypenspezifischen Angeboten entfielen auf einen Referenten im Durchschnitt neun Teilnehmer, bei den schultypenübergreifenden Veranstaltungen zwölf.

Die durchschnittliche Auslastung¹⁾ betrug bei Veranstaltungen für Volksschullehrer 89 %, für Hauptschullehrer 92 %, für Lehrer der allgemein bildenden höheren Schulen 81 % und für Lehrer der berufsbildenden mittleren und höheren Schulen 86 %. Die Auslastung bei schultypenübergreifenden Veranstaltungen betrug durchschnittlich 95 %.

¹⁾ Anzahl der Teilnehmer in Bezug zur maximalen Teilnehmerzahl

- 12.2** Der RH würdigte die Vielfalt der – an den Bedürfnissen der Lehrer orientierten – Fortbildungsveranstaltungen. Besonders hohe Synergieeffekte konnten mit den schultypenübergreifenden Angeboten erzielt werden: Lehrer unterschiedlicher Schultypen lernten voneinander, während sie die Kapazitäten der Fortbildungsveranstaltungen effizient nutzten.
- 13.1** Im Pflichtschulbereich bestanden neben den vom Pädagogischen Institut veranstalteten Fortbildungsmöglichkeiten auch regionale. Insgesamt fanden im Schuljahr 2006/2007 mehr als 100 derartige Seminare statt, häufig in der unterrichtsfreien Zeit. Das Betreuungsverhältnis lag bei eins zu 25.
- 13.2** Der RH betonte die hohe Effizienz der regionalen Schulungen. Bei geringen Reisekosten konnten in der unterrichtsfreien Zeit flächendeckend Fortbildungen abgehalten werden.
- 14.1** Weder das Pädagogische Institut noch der Landesschulrat für Oberösterreich hatten bisher das geschlechtsspezifische Fortbildungsverhalten der Lehrer analysiert. Nach Berechnungen des RH für das Schuljahr 2006/2007 entsprach das Geschlechterverhältnis der teilnehmenden Volksschullehrer im Wesentlichen jenem der Gesamtheit der Lehrer. Bei den Hauptschullehrern nahmen vermehrt Männer an den schultypenspezifischen Veranstaltungen teil, Frauen an den schultypenübergreifenden. Bei den Lehrern an allgemein bildenden höheren Schulen zeigte sich eine deutlich höhere Teilnahme der Frauen.
- 14.2** Der RH empfahl, regelmäßig geschlechtsspezifische Auswertungen des Fortbildungsverhaltens durchzuführen und im Falle von Geschlechterasymmetrien gegenzusteuern.
- 14.3** *Laut Stellungnahme des BMUKK werde es diese Anregung in weitere Überlegungen miteinbeziehen.*

Sportstätten

15 Für Sporthallen und Freisportanlagen enthielten mehrere ÖNORMEN verbindliche Vorgaben für die Planung, den Bau und die Ausstattung. Die Größe einer Schulsportstätte war von der Anzahl der Benutzer und den angebotenen Schulsportarten bestimmt. Je nach Sporthallentyp (Klein-, Normal-, Spiel- oder Dreifachhalle) bestanden Vorgaben für fest eingebaute und bewegliche Geräte, Kleingeräte sowie technische Einrichtungen. Eine durchschnittliche Freisportanlage bestand aus einem Multifunktionsplatz, einer dreibahnigen 100-Meter-Laufbahn, einer Anlage für Weitsprung, einer Kugelstoßanlage und einer Gymnastikwiese.

16.1 (1) Für die Erhebung des Bestandes, der Größe und der Ausstattung von Schulsportstätten verwies das BMUKK den RH mangels ausreichender Daten an die Landesschulräte. Das BMUKK hatte zwar ein elektronisches System zum Management von Schulanlagen und Bildungs-(Amts-)Gebäuden in Verwendung, die Basisdaten waren jedoch unvollständig erfasst.

Nicht alle der vom RH mit einem Fragebogen ersuchten Landesschulräte stellten Informationen über die Bundesschulen zur Verfügung; über die Situation an Pflichtschulen konnte nur der Landesschulrat für Oberösterreich Auskunft geben.

(2) Aus den Daten ging hervor, dass die Bundesschulen – mit wenigen Ausnahmen – mit Innen- und Außensportanlagen ausgestattet waren. Jene Schulen, die über solche Anlagen nicht verfügten, bemühten sich, auf Sportanlagen von Sportvereinen bzw. Gemeinden auszuweichen. Nicht alle Sportstätten entsprachen den einschlägigen Normen, insbesondere hinsichtlich der Größe.

Aus den oberösterreichischen Daten für die Pflichtschulen sowie aus den Gesprächen mit der dortigen Schulaufsicht ging hervor, dass die Sportanlagen besonders im Volksschulbereich mangelhaft waren. So entsprachen Sporthallen nicht den vorgegebenen Normgrößen; in vielen Fällen erreichten sie nicht einmal die Größe von Bewegungsräumen (im Ausmaß von zehn mal 18 Meter) bzw. es fehlten Außenanlagen.

(3) Für den Bundesschulbereich erstellten die Landesschulräte jährlich Prioritätenlisten mit Sanierungs- bzw. Bauvorhaben, die sie an das BMUKK weiterleiteten. Die Kosten für Sportstätten konnte der RH nicht erheben, weil Schulneubauten und -sanierungen nur gesamthaft verbucht waren.

- 16.2** Der RH bemängelte die fehlende Gesamtübersicht über den Zustand von Sportanlagen der Bundesschulen. Damit waren der Sanierungsbedarf und die entsprechenden Kosten unbekannt; somit fehlten auch wesentliche Kenngrößen für die budgetäre Planung.

Der RH empfahl dem BMUKK, sich um eine rasche und lückenlose Erfassung der Basisdaten zur Liegenschaftsverwaltung zu bemühen.

- 16.3** *Laut Stellungnahme des BMUKK sei eine zentrale elektronische Erfassung der Sportanlagen im BMUKK in Vorbereitung, es müsse aber erst eine Vereinbarung mit der Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. geschlossen werden.*

- 17.1** (1) Um die Sicherheit der Schüler zu gewährleisten, waren die Sportgeräte jährlich von einem autorisierten Fachmann zu überprüfen. Schadhafte Geräte waren mit einem Aufkleber zu versehen, der sie als nicht benutzbar auswies.

Laut Auskunft der Fachinspektoren für Bewegung und Sport seien die jährlichen Sicherheitsüberprüfungen der Sporthallen durchgeführt worden.

(2) Für die Außenanlagen waren solche Sicherheitsüberprüfungen nicht vorgesehen. Um die Sicherheit und die Sportfunktionalität zu gewährleisten, waren die Betreiber jedoch verpflichtet, die Anlagen im erforderlichen Ausmaß zu pflegen.

Der RH stellte bereits anlässlich seiner Überprüfung des Bau- und Sicherheitszustandes der höheren Schulen des Bundes, Reihe Bund 2007/14, Mängel aufgrund fehlender Pflege fest. Das Österreichische Institut für Schul- und Sportstättenbau beklagte die mangelnde Pflege der Außensportanlagen, die einen frühzeitigen Sanierungsbedarf nach sich zog. Dieser Umstand sei in allen Bundesländern an Bundesschulen zu beobachten gewesen.

- 17.2** Der RH wies darauf hin, dass infolge mangelnder Pflege von Außensportanlagen vermeidbare Kosten entstanden. Er empfahl dem BMUKK, geeignete Konzepte und Kontrollmechanismen zur Sicherstellung der notwendigen Pflege von Außensportanlagen zu entwickeln.

Sportstätten

- 17.3** *Laut Stellungnahme des BMUKK habe es schon im Jahr 1995 die mangelhafte Pflege von Außensportflächen erkannt. Mit einer Broschüre habe es versucht, Aufklärung zu leisten. In der Folge habe es ein verpflichtendes Pflegebuch für Kunststoffsportbeläge an die Schulen versendet.*

Die Pflege von Sportfreianlagen sei durch eine Dienstanweisung für Schulwarte aus dem Jahr 2003 geregelt. Die Pflegearbeiten wären fremd zu vergeben, wenn die Pflege durch die Schule nicht möglich ist. Die Kontrolle dieser Arbeiten obliege den Direktionen.

Das BMUKK werde die Empfehlung des RH aufgreifen und mittels eines geeigneten Maßnahmenpakets auf eine verbesserte Pflege der Sportanlagen hinwirken.

Sportunfälle

- 18.1** (1) Aus unfallprophylaktischer Sicht wäre es notwendig, der Bewegung in der Schule und in der Freizeit einen höheren Stellenwert einzuräumen. Eine mangelnde Ausbildung der motorischen Grundeigenschaften würde nicht nur die Gesundheit belasten, sondern auch das Unfallrisiko fördern¹⁾.

¹⁾ „Das motorische Leistungsniveau der österreichischen Schuljugend“, 2004; Andreas Sandmayr

(2) Die Schulen hatten jeden Unfall dem zuständigen Träger der Unfallversicherung zu melden. Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt stellte dem RH die Unfallstatistiken der Jahre 2000 bis 2006 – ohne Differenzierung nach einzelnen Schulen – zur Verfügung. Daraus ging hervor, dass die Unfallzahlen konstant blieben. Der Großteil der Unfälle ereignete sich innerhalb der Schulen (rd. 80 %). Besonders betroffen waren Ballspiele (rd. 50 %), Boden- und Geräteturnen (rd. 16 %) sowie der Wintersport (rd. 14 %).

Aus den Unfällen resultierten zu rd. 86 % Knochenbrüche, Quetschungen und Prellungen sowie Verstauchungen und Zerrungen. Annähernd die Hälfte der Unfälle betraf Schüler im Alter zwischen zwölf und 14 Jahren. Die meisten Unfälle ereigneten sich zwischen 11:00 Uhr und 13:00 Uhr. Allerdings gab es keine Informationen darüber, ob in dieser Zeit besonders viele Turnstunden stattfanden bzw. worauf diese Unfallhäufung zurückzuführen war.

(3) Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt erarbeitete – teilweise in Zusammenarbeit mit dem BMUKK – Präventionsprogramme und stellte den Schulen altersgerechte Informationsmaterialien zur Verfügung.

Bewegungserziehung an Schulen

Das BMUKK reagierte auf Unfallhäufungen bei bestimmten Sportarten mit speziellen Sicherheitserlassen.

- 18.2** Der RH anerkannte die Bemühungen des BMUKK und empfahl, sich um schulbezogene Auswertungen zu bemühen.
- 18.3** *Das BMUKK kündigte an, schulbezogene Auswertungen in weitere Überlegungen miteinbeziehen zu wollen.*

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

19 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

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

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

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

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

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

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

Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

(7) Die Schulbehörden sollten Einfluss darauf nehmen, dass an Hauptschulen mehr fachgeprüfte Lehrer Bewegung und Sport unterrichten. Die Rahmenbedingungen für den berufsbegleitenden Erwerb dieser Lehrbefähigung wären zu verbessern. (TZ 10)

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

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

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

(11) Als kurzfristige Maßnahme sollten die Schulbehörden mit einer aktiven Kommunikationsstrategie das Lehramt für Bewegung und Sport verstärkt bewerben. Langfristig sollte eine bedarfsorientierte Steuerung der Studierendenzahlen erfolgen. (TZ 7)

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

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

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft

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

Kurzfassung

Prüfungsziel

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

Gesetzliche Zielvorgaben

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

Kurzfassung

Strategische Zielvorgaben durch den Aufsichtsrat

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

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

Mitwirkung des Bundes

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

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

Verbindlichkeiten

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

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

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

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

Szenariorechnungen

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

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

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

Kurzfassung

Finanzierungen und Veranlagungen

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

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

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

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

Risikomanagement

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

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

Konzernorganisation

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

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

Regelungsinhalte des Bundesstraßengesetzes

Die Entwicklung des hochrangigen Straßennetzes gibt der Bund gemäß den Verzeichnissen 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes vor. Vor der Aufnahme neuer Straßenzüge in die Verzeichnisse des Bundesstraßengesetzes muss eine strategische Prüfung durchgeführt werden. Dabei sind unter anderem die Wirtschaftlichkeit in Form verpflichtender Kosten-Nutzen-Untersuchungen und die Erfordernisse des Verkehrs zu berücksichtigen.

Konkrete und nachvollziehbare Bewertungskriterien innerhalb der bei vorgeschlagenen Netzveränderungen zu berücksichtigenden Ziele als Entscheidungsgrundlage für die Erklärung von Straßenzügen zu Bundesstraßen bestanden nicht. Der Nutzen neu zu errichtender Straßenzüge ergab sich aufgrund der in den Projektergebnisrechnungen ausgewiesenen, überwiegend negativen Kapitalwerte weniger aus betriebswirtschaftlichen, sondern vor allem aus verkehrs-, regional- und volkswirtschaftlichen Überlegungen. (TZ 32, 33)

Kurzfassung**Bauprogramme der ASFINAG**

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

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

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

Public private partnership (PPP)–Modell

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


**Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft**
**Kenndaten zur Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
(ASFINAG)**

Rechtsgrundlagen	<p>Aufgaben der ASFINAG</p> <p>ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1977, BGBl. I Nr. 113/1997 i.d.g.F. ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982 i.d.g.F. Fruchtgenussvertrag zwischen der Republik Österreich und der ASFINAG vom 25. Juli 1997</p> <p>Straßenbau</p> <p>Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971 i.d.g.F. Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005</p> <p>Maut</p> <p>EU: „Wegekostenrichtlinie“ 1999/62/EG i.d.F. 2006/38/EG Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002 i.d.g.F. Mauttarifverordnung, BGBl. II Nr. 406/2002 i.d.g.F. Vignettenpreisverordnung, BGBl. II Nr. 254/2000 i.d.g.F.</p>
-------------------------	--

Unternehmensgegenstand Finanzierung, Planung, Bau und Erhaltung von Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)

Grundkapital 392,43 Mill. EUR
(31. Dezember 2006)

Eigentümer 100 % Republik Österreich (vertreten durch das BMVIT)

Konzernabschluss der ASFINAG	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ¹⁾	2020 ²⁾ (Plan)
				in Mill. EUR ³⁾				
Umsatzerlöse	966	1.097	1.243	1.874	1.900	1.991	1.975	3.678
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	9	-17	-132	63	378	305	863	-201
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit ⁴⁾	-392	-497	-762	-408	-835	-556	-208	-912
Verbindlichkeiten	7.028	7.500	8.328	9.016	10.390	10.164	10.651	20.034

¹⁾ Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS); Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (laut IFRS: Ergebnis vor Steuern) einschließlich eines Einmaleffekts in Höhe von 418 Mill. EUR; Verbindlichkeiten laut IFRS: langfristige und kurzfristige Schulden

²⁾ Erwartungswerte, die auf einer Modellrechnung der ASFINAG („Basisszenario der Szenariorechnung“) beruhen

³⁾ Rundungsdifferenzen

⁴⁾ bis 2004 Werte des ASFINAG-Einzelabschlusses

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Mit Schreiben vom 29. November 2006 übermittelte die Präsidentin des Nationalrates dem Präsidenten des Rechnungshofes den Selbständigen Antrag (36/A) der Abgeordneten Dr. Cap, Dr. Kräuter und GenossInnen gemäß § 99 Abs. 2 GOG.

Dieses Verlangen auf Gebarungsüberprüfung durch den RH war darauf gerichtet, die „finanzielle Gebarung der zu 100 % im Staatsbesitz befindlichen ASFINAG sowie deren Tochterunternehmen unter Berücksichtigung der durch das BMVIT wahrzunehmenden Eigentümerfunktion ab dem Jahr 2000“ zu überprüfen, und zwar unter Berücksichtigung nachfolgender Aspekte:

- der Erfüllung der Kriterien des Vertrags von Maastricht,
- der Erhebung der tatsächlichen Schuldenhöhe der ASFINAG und ihrer Tochterunternehmen im Zeitpunkt der Überprüfung,
- der Auswirkungen der Organisationsstrukturen auf die Verschuldungssituation des Unternehmens und
- der Plausibilität vorhandener Finanzierungs- bzw. Tilgungsmodelle.

Der RH überprüfte von April bis Juni 2007 die Gebarung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) mit den Schwerpunkten der rechtlichen Angelegenheiten in Bezug auf die Maastricht-Kriterien, des Finanzierungs- und Risikomanagements, des Organisationsaufbaus bzw -ablaufs sowie der Bauprogramme. Weiters überprüfte der RH die Gebarung des BMVIT hinsichtlich der Wahrnehmung seiner Eigentümerfunktion gegenüber der ASFINAG und führte Erhebungen gemäß § 3 des Rechnungshofgesetzes 1948¹⁾ beim BMF durch.

¹⁾ z.B. Auskunfts- und Einsichtsrechte des RH, Lokalerhebungen

Die Gebarungsüberprüfung umfasste den Zeitraum von 2000 bis Ende September 2007.

Zu dem im November 2007 übermittelten Prüfungsergebnis nahm die ASFINAG im Jänner 2008 Stellung. Das BMF und das BMVIT gaben im Februar 2008 bzw. im März 2008 Stellungnahmen ab. Der RH erstattete der ASFINAG im April 2008 eine Gegenäußerung.

Rechtliche und strategische Zielvorgaben

Gesetzliche Zielvorgaben

2.1 Die ASFINAG steht aufgrund des ASFINAG-Gesetzes, BGBl. Nr. 591/1982, zu 100 % im Eigentum des Bundes. Die 1982 gegründete ASFINAG wurde als zentrale Finanzierungseinrichtung geschaffen, um die im hochrangigen Straßennetz bereits bestehenden Sonderfinanzierungen weiterzuführen bzw. die Finanzierungsgrundlage zur Errichtung weiterer Autobahn- und Schnellstraßenabschnitte zu schaffen.

Das ASFINAG-Gesetz wurde 1997 mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997, BGBl. I Nr. 113/1997, novelliert und die ASFINAG nachhaltig umstrukturiert. Ziel der Novelle war es im Wesentlichen, unter Beachtung der Konvergenzkriterien der EU die Schulden der ASFINAG in einen nicht dem öffentlichen Bereich zuzuordnenden Gesellschaftsverbund zu überführen. Die Gesellschaft sollte gemäß dem „Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen 1995“ (ESVG 95) zu einem ausgegliederten Rechtsträger werden, der nicht dem staatlichen Sektor zuzurechnen war.

Weiters wurde auch der Unternehmensgegenstand der ASFINAG im Sinne der Reformbestrebungen grundlegend geändert und ausgeweitet. Er umfasst seither insbesondere

- die Finanzierung, die Planung, den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen einschließlich der hierzu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur,
- die Einhebung von zeit- und fahrleistungsabhängigen Mauten von den Nutzern dieser Straßen sowie
- die Bedienung der eingegangenen Verbindlichkeiten.

Die Reform erforderte daher insbesondere die Neugestaltung des Mautwesens und die Regelung der Rechte am Straßennetz. Zu diesem Zweck schloss die Republik Österreich im Juli 1997 mit der ASFINAG einen Fruchtgenussvertrag ab.

2.2 Nach Ansicht des RH wurden die gesetzlichen Zielvorgaben der Errichtung eines aus dem öffentlichen Bereich ausgegliederten Rechtsträgers unter Beachtung der Konvergenzkriterien der EU erfüllt.

Der Schuldenstand der ASFINAG war daher mit Ausnahme der noch auslaufenden Rechtsträgerfinanzierungen ab dem Jahr 2003 nicht mehr dem öffentlichen Schuldenstand anrechenbar.

Rechtliche und strategische Zielvorgaben

Strategische Zielvorgaben durch den Aufsichtsrat

3.1 In der 129. Aufsichtsratssitzung vom 30. März 2006 beschloss der Aufsichtsrat der ASFINAG eine neue Konzernstrategie.

In finanzwirtschaftlicher Hinsicht lag der Schwerpunkt der Strategie auf

- der nachhaltigen Erwirtschaftung einer marktorientierten Rendite,
- dem Aufbau einer adäquaten Eigenkapitalausstattung und
- der Erzielung der betriebswirtschaftlichen Unabhängigkeit von der Haftung des Bundes für die Kreditoperationen der ASFINAG.

Das Unternehmen sollte nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen mit den dazu erforderlichen Freiheitsgraden in der Kosten- und Erlösgestaltung geführt werden.

In der 136. Aufsichtsratssitzung vom 19. Oktober 2006 wurden folgende finanzielle Ziele zur Erlangung der Kapitalmarktfähigkeit bis 2012 konkretisiert und zwischen Vorstand und Aufsichtsrat abgestimmt:

- Erlangung eines stand alone rating „A“ (Einstufung ohne Haftungen des Bundes),
- eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE)¹⁾ von 7 % und

¹⁾ Return on Capital Employed = $\frac{(\text{EBIT} - \text{adaptierte Steuern})}{(\text{Ø} (\text{Eigenkapital} + \text{verzinsliches Fremdkapital} - \text{Finanzvermögen}))} * 100$; EBIT: Earnings before interest and taxes (Jahresüberschuss bzw. -fehlbetrag + Zinsaufwand \pm Steueraufwand/-ertrag)

- eine Eigenkapitalquote von 20 %.

Weitere wesentliche Zielsetzungen waren eine leistungsgerechte Nutzerfinanzierung, die Intensivierung des Wettbewerbs für Bau- und Dienstleistungen, das Vorantreiben der Internationalisierung sowie die Hereinnahme von Partnern auf Projektebene.

3.2 Der RH anerkannte die strategischen Zielsetzungen als positiven Ansatz zur Weiterentwicklung und Neupositionierung der ASFINAG.

Er hielt fest, dass die ASFINAG die strategischen Ziele hinsichtlich der Erlangung der Kapitalmarktfähigkeit und der leistungsgerechten Nutzerfinanzierung bisher verfehlte. Im Hinblick auf das Ziel der autonomen Kosten- und Erlösgestaltung war der ASFINAG aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen sowohl einnahmenseitig als auch bei der Planung und Errichtung von Bundesstraßen ein enger Gestaltungsspielraum vorgegeben.

Darüber hinaus hielt der RH die Erfüllung aller drei konkretisierten finanzwirtschaftlichen Zielwerte zur Erlangung der Kapitalmarktfähigkeit aufgrund der unter TZ 18 dargestellten Ergebnisse der Planungsrechnungen auch mittelfristig für wenig realistisch. Eine Evaluierung der strategischen Zielsetzungen unter den geänderten Rahmenbedingungen führte die ASFINAG nicht durch.

Der RH empfahl, die Strategie und die Ziele der ASFINAG insbesondere unter Berücksichtigung der Umsetzung ihrer bis 2020 geplanten Bauprogramme zu adaptieren und in Anlehnung an die eigenen umsetzbaren Erwartungswerte neu festzulegen.

Mitwirkung des Bundes

Allgemeines

- 4.1** Das Recht des Eigentümers zur Mitwirkung in Unternehmensangelegenheiten umfasste zum einen jene Möglichkeiten, die das Aktienrecht einräumte. Diese betrafen insbesondere die Wahrnehmung der Eigentümerfunktion durch die Entsendung eines Aktionärsvertreters in die Hauptversammlung, die Ernennung und Abberufung der Aufsichtsräte, die Entlastung von Aufsichtsrat und Vorstand, die nachgängige Feststellung des Jahresabschlusses und die Gewinnverwendung.

Zum anderen gab es sondergesetzliche Bestimmungen, die einzelnen Bundesministern zusätzliche Mitwirkungsrechte einräumten.

Gemäß Art. II § 9 ASFINAG-Gesetz bedürfen die Satzung der ASFINAG sowie jede Satzungsänderung der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Finanzen. Die ASFINAG ist verpflichtet, diesen Bundesministern über Verlangen unverzüglich Auskünfte zu erteilen. Weiters dürfen gemäß Art. II § 5 Abs. 2 leg. cit. Kreditoperationen der ASFINAG, soweit dadurch Haftungen des Bundes begründet werden, nur mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen vorgenommen werden. Zudem besteht eine Berichtspflicht der ASFINAG gegenüber dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Angelegenheiten ihres Beteiligungsbereichs.

Mitwirkung des Bundes

Im Rahmen der Liquiditätssicherung durch den Bund waren die Plan-Gewinn- und Verlustrechnungen und Planbilanzen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie jährlich im Vorhinein abzustimmen (Art. II § 10 ASFINAG-Gesetz). Eine nahezu gleich lautende Bestimmung findet sich im § 10 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997; demgemäß ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in dem abzuschließenden Fruchtgenussvertrag zudem das Recht einzuräumen, der ASFINAG Zielvorgaben zu setzen sowie eine begleitende Kontrolle durchzuführen.

- 4.2** Der RH hielt fest, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie seine formalen Anteilsrechte wahrnahm.

Nach Ansicht des RH verfügten die zuständigen Bundesminister über das Aktienrecht hinausreichende Möglichkeiten zur Ausübung ihrer Anteils- und Mitwirkungsrechte bei der ASFINAG. Allerdings merkte der RH kritisch an, dass die gesetzlich bzw. vertraglich eingeräumten Mitwirkungsrechte bei der operationellen Umsetzung nicht hinreichend mit konkreten Maßnahmen unterlegt wurden. So unterblieben – wie unter TZ 5 näher ausgeführt wird – z.B. konkrete Zielvorgaben an die ASFINAG bzw. wurden die vorgesehenen Instrumente, wie die jährlich vorzulegenden Planrechnungen samt Kostenplänen, nur unzureichend eingesetzt.

Genehmigung der Kostenpläne

- 5.1** Die ASFINAG war gemäß Art. II Abs. 10 ASFINAG-Gesetz in Verbindung mit § 10 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz und Punkt IV Abs. 3 des Fruchtgenussvertrags zur jährlichen Vorlage ihrer Planbilanzen, Plan-Gewinn- und Verlustrechnungen, von Kostenrechnungen, Erhaltungskonzepten sowie Planrechnungen samt Kostenplänen für die Bereiche Planung, Bau, Erhaltung und Verwaltung von Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen dem BMVIT gegenüber verpflichtet.

Die zeitliche Abstimmung der Unternehmensplanung erstreckte sich bis Juli des zu genehmigenden Jahres. Im Jahr 2007 lag die Abstimmung Mitte September noch nicht vor.

Das BMVIT verknüpfte die jährlichen Genehmigungen mit grundsätzlichen und sehr allgemein gehaltenen Anmerkungen zur Umsetzung der Planrechnungen und zur Aufgabenerfüllung der ASFINAG.

- 5.2** Der RH kritisierte, dass sich die Steuerungsinstrumente des BMVIT als wenig effizient erwiesen. Die Unternehmenspläne wurden zum Teil erst in der zweiten Jahreshälfte für das laufende Jahr abgestimmt; für die vorzulegenden Kostenpläne galt der Grundsatz der Einjährigkeit. Dies ließ eine strategische Steuerung von Neu- und Erweiterungsbauten im hochrangigen Straßennetz sowie ihrer finanziellen Auswirkungen auf die ASFINAG und – im Wege der Haftungsübernahmen – auch auf den Bundeshaushalt nur unzureichend zu.

Weiters bemängelte der RH, dass die strategischen Festlegungen des BMVIT im Rahmen der jährlichen Genehmigungsverfahren nur punktuelle und sehr unbestimmte Aussagen zur Aufgabenerfüllung und zu den Zielvorgaben der ASFINAG enthielten. Auch führte das BMVIT keine abschließende systematisierte Überprüfung der Einhaltung dieser Vorgaben durch.

Der RH empfahl daher dem BMVIT und dem BMF, die ASFINAG in Anlehnung an Schieneninfrastrukturvorhaben zur Erfüllung ihrer übertragenen Aufgaben mit der Erstellung eines mehrjährigen Rahmenplans zu beauftragen. Dieser wäre jährlich um ein weiteres Jahr zu ergänzen. Der mit dem BMVIT im Einvernehmen mit dem BMF wiederkehrend abzustimmende Rahmenplan sollte alle für die ASFINAG entscheidungsrelevanten Informationen enthalten, wie z.B. eine exakte Beschreibung der Projekte, Kapazitätsanalysen und Prognosen über Verkehrszuwächse, Zeitpläne mit projektbezogenen Planungs- und Baufortschritten, aktuelle Kostenermittlungen, den Fremdfinanzierungsbedarf, Kosten-Nutzen-Untersuchungen sowie Erhaltungsprogramme.

- 5.3** *Laut Stellungnahme des BMF sei die Empfehlung des RH bereits vollinhaltlich umgesetzt worden. Die erste Mehrjahresplanung für den Zeitraum 2008 bis 2013 umfasse ein abgestimmtes Bauprogramm sowie eine detaillierte Finanzplanung.*

Das BMVIT teilte mit, dass der Vertrag über die Änderung des Fruchtgenussvertrags am 20. Dezember 2007 abgeschlossen worden sei. Mit der ASFINAG sei bereits für das Budget 2008 die Vorlage eines mehrjährigen Rahmenplans vereinbart worden.

Mitwirkung des Bundes

Haftungen des Bundes

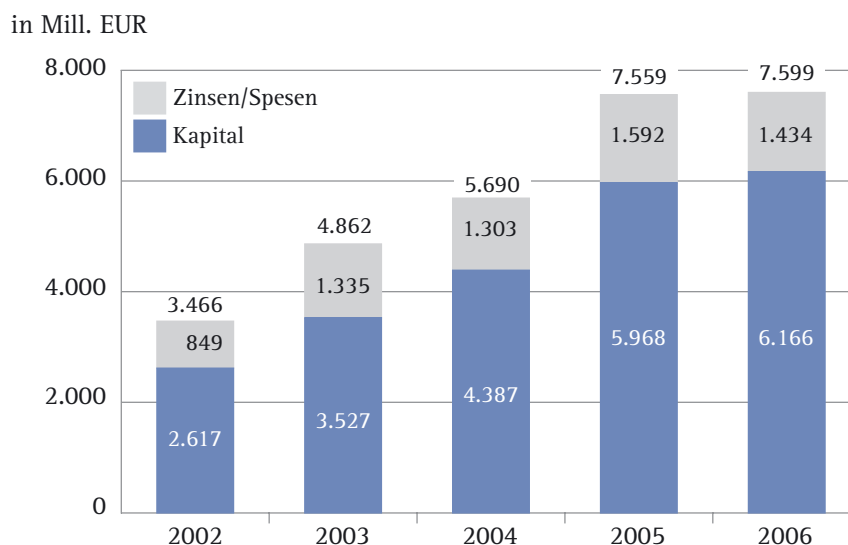
- 6.1** Gemäß Art. II § 5 ASFINAG-Gesetz ist die ASFINAG berechtigt, selbständig Kreditoperationen im In- und Ausland durchzuführen. Für die Kreditoperationen der ASFINAG können Haftungen des Bundes nur mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen begründet werden.

Für diese Haftungen gaben die jeweiligen Bundesfinanzgesetze betragsliche Grenzen vor. Die Bundesfinanzgesetze 2006 und 2007 sahen vor, dass der Gesamtbetrag der Haftungen 2.300 Mill. EUR an Kapital sowie 2.300 Mill. EUR an Zinsen und Kosten sowie die Kreditoperation im Einzelfall 1.500 Mill. EUR an Kapital nicht übersteigen dürfen.

Zur Begrenzung des wirtschaftlichen Risikos der ASFINAG hat der Bund gemäß Art. II § 10 ASFINAG-Gesetz nach Maßgabe der im jährlichen Bundesfinanzgesetz erteilten Ermächtigung „dafür Sorge zu tragen, dass der ASFINAG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Aufrechterhaltung der Liquidität und des Eigenkapitals notwendigen Mittel zur Verfügung stehen“. Dies allerdings nur, „soweit die Aufgaben in den jährlich im Vorhinein mit dem Bund abgestimmten Plan-Gewinn- und Verlustrechnungen und Planbilanzen umfasst sind“. Zur Konkretisierung dieser Garantie des Bundes enthielten die Bundesfinanzgesetze seit 2003 jeweils eine Überschreitungsermächtigung an den Bundesminister für Finanzen bis zu einem Betrag von 219 Mill. EUR.

Die Entwicklung des Haftungsrahmens des Bundes von 2002 bis 2006 für die ASFINAG stellte sich wie folgt dar:

Abbildung 1: Haftungsrahmen des Bundes für die ASFINAG



Das aktuelle, von der Bundesregierung in der Ministerratssitzung vom 28. März 2007 zur Kenntnis genommene ASFINAG-Bauprogramm 2007 – 2012 sah Investitionen von 7,316 Mrd. EUR vor.

- 6.2** Wie aus vorangehender Abbildung ersichtlich, haftete der Bund Ende 2006 für Verbindlichkeiten der ASFINAG in Höhe von 7,559 Mrd. EUR. Bisher kam es zu keinen Zahlungen des Bundes an die ASFINAG aus der Haftung gemäß Art. II § 10 ASFINAG-Gesetz.

Die Umsetzung des ASFINAG-Bauprogramms 2007 – 2012 wird unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu einer weiterhin steigenden Neuverschuldung und damit auch zu einem erhöhten Haftungsvolumen des Bundes führen. Der RH wies darauf hin, dass ein steigendes Haftungsvolumen im Widerspruch zu den schon erwähnten strategischen Zielsetzungen der ASFINAG stand, die eine Entwicklung hin zu einer künftigen Unabhängigkeit von der Haftung des Bundes vorgaben.

Mitwirkung des Bundes

Um die Stabilität des Bundeshaushalts im Haftungsfall nicht zu gefährden, empfahl der RH, das Instrument der außerbudgetären Schulden und Bundeshaftungen im Zuge der Finanzierung von Straßenbauprojekten nur im unbedingt notwendigen Ausmaß einzusetzen.

Der RH empfahl daher dem BMVIT und dem BMF, der ASFINAG über den einjährigen, das Haftungsvolumen betreffenden Abstimmungsprozess hinaus weiterführende, strategische Zielsetzungen und Planungsinstrumente vorzugeben.

6.3 *Das BMF verwies auf bestehende Kontrollinstrumente gegenüber der ASFINAG, die regelmäßig adaptiert und weiterentwickelt würden.*

Laut Mitteilung des BMVIT seien mit der Anpassung des Fruchtgenussvertrags die Empfehlungen des RH, wirksame Instrumente zur strategischen Steuerung der ASFINAG zu verankern, umgesetzt worden. Der sechsjährige Rahmenplan werde als universelles und umfassendes Steuerungsinstrument zur Entwicklung der ASFINAG ausgestaltet sein. Es werde eine Plan-Gewinn- und Verlustrechnung, Planbilanzen, eine Investitions- und Ausgabenübersicht, ein Bauprogramm, Beschreibungen der Neubauprojekte, Zeitpläne, Verkehrszahlen, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sowie Konzepte betreffend die Ausbauprojekte und die allgemein bauliche Erhaltung enthalten.

Gemeinschaftsrechtliche Rahmenbedingungen

Kriterien des Vertrags von Maastricht

- 7 Der Vertrag von Maastricht erfordert die Überwachung und Koordination der Haushaltspolitik in den EU-Mitgliedstaaten. Als Grundlage für die Haushaltsüberwachung werden zum Zwecke der Vergleichbarkeit der wirtschaftlichen Eckdaten der EU-Mitgliedstaaten die volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen herangezogen. Die Rechtsgrundlage dafür bildet das ESVG 95.

Dieses liefert die Grundlage für die Daten über den „Sektor Staat“. Einheiten außerhalb des „Sektors Staat“ werden in Einheiten der Teilspektoren „öffentliche nichtfinanzielle Kapitalgesellschaften“ und „öffentliche finanzielle Kapitalgesellschaften“ unterteilt.



Gemeinschaftsrechtliche
Rahmenbedingungen

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Status der ASFINAG

Zuordnung der ASFINAG nach der Gesetzesreform 1997

8.1 Für die Zuordnung der ASFINAG als Einheit außerhalb des Staatssektors waren aus Sicht der Bundesanstalt Statistik Austria folgende Kriterien des ESVG 95 maßgeblich:

- die Einstufung der ASFINAG als institutionelle Einheit, weil sie über eine Entscheidungsfreiheit in der Ausübung ihrer Hauptfunktionen und über eine vollständige Rechnungslegung verfügt;
- die Qualifikation der ASFINAG als öffentliche (d.h. vom Staat kontrollierte) Einheit, weil der Staat die allgemeine Unternehmenspolitik mitbestimmen und leitende Organe einsetzen kann sowie darüber hinaus durch die Aktienmehrheit Kontrollrechte ausübt;
- die Beurteilung des öffentlichen Produzenten ASFINAG als Marktproduzenten und die Zurechnung zum Sektor Kapitalgesellschaften, weil die Produktionskosten der ASFINAG zu mehr als 50 % durch Umsätze am Markt gedeckt werden.

8.2 Nach Auffassung der Statistik Austria rechtfertigten die mit der Gesetzesreform 1997 vorgegebenen strukturellen Rahmenbedingungen die Einstufung der ASFINAG als „Einheit des Teilssektors öffentliche nichtfinanzielle Kapitalgesellschaft außerhalb des Sektors Staat“ nach den oben dargestellten Kriterien des ESVG 95. Dadurch konnte die Republik Österreich die Erfüllung der finanziellen Maastricht-Kriterien über die Sektorzuordnung der ASFINAG beeinflussen.

Der RH empfahl dem BMVIT und dem BMF, auch bei der künftigen Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die ASFINAG die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben mitzuüberlegen. Insbesondere sollten mögliche Auswirkungen auf das im ESVG 95 genannte Kriterium der „Entscheidungsfreiheit in der Ausübung ihrer Hauptfunktionen“ beachtet werden.

8.3 *Das BMVIT bestätigte die Empfehlung des RH, dass bei einer allfälligen Überarbeitung der rechtlichen Rahmenbedingungen die Auswirkungen auf die Sektorzuordnung gemäß ESVG 95 beachtet werden müssten.*

Gemeinschaftsrechtliche Rahmenbedingungen

Klassifizierung durch EUROSTAT

- 9 Gemäß Artikel 104 Abs. 2 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften (EGV) überwacht die Europäische Kommission im Wege von EUROSTAT die Entwicklung der Haushaltslage und die Höhe des öffentlichen Schuldenstandes in den Mitgliedstaaten.

Im Zuge einer „Excessive Deficit Procedure Mission to Austria“ (Mission Report 2004) im September 2004 befasste sich EUROSTAT ausdrücklich mit der ASFINAG unter dem Gesichtspunkt der Klassifizierung institutioneller Einheiten.

EUROSTAT stellte fest, „dass eine Prüfung der Einkommensquellen der Unternehmung erfolgte und dass – basierend auf den gegenwärtigen Einkommensquellen – die ASFINAG rechtmäßig außerhalb des Sektors Staat klassifiziert wurde“.

Weiters bestanden auch gemäß einer Mitteilung von EUROSTAT vom 23. April 2007 keine Vorbehalte bezüglich der Klassifizierung der ASFINAG aufgrund der von der Statistik Austria zum „Sektor Staat“ gemeldeten Daten.

Somit bestätigte EUROSTAT zweimal die Klassifizierung der ASFINAG als „öffentliche nichtfinanzielle Kapitalgesellschaft außerhalb des Sektors Staat“ auf Basis der Kriterien des ESVG 95.

Das BMF teilte mit, dass EUROSTAT im September 2007 erneut festgestellt habe, die Zuordnung der ASFINAG zum privaten Sektor sei korrekt und die Zuordnungskriterien nach ESVG 95 würden erfüllt.

Produktionskostendeckungsgrad nach dem ESVG 95

- 10.1 Zur Beurteilung, ob die Eigenschaft der ASFINAG als Marktproduzent nach dem 50 %-Kriterium des ESVG 95 auch bei Durchführung des geplanten ASFINAG-Bauprogramms 2007 – 2012 eingehalten werden kann, nahm die ASFINAG eine Einschätzung des Produktionskostendeckungsgrades auf der Grundlage der von ihr erstellten Planrechnungen vor.

Im Ergebnis ergab sich bis zum Ablauf des Fruchtgenussvertrags zum Ende 2046 ein jedenfalls weit über 50 % liegender Deckungsgrad der Produktionskosten (ohne Zinsaufwendungen und Tilgungen) durch Umsätze am Markt.



Gemeinschaftsrechtliche
Rahmenbedingungen

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft

- 10.2** Da eine Einschätzung auf Basis des geplanten Bauprogramms einen wesentlich über dem 50 %-Kriterium des ESVG 95 liegenden Prozentsatz ergab, war nach Ansicht des RH davon auszugehen, dass unter diesen Annahmen keine Zurechnung der ASFINAG zum staatlichen Sektor zu erwarten sein wird. Eine weitere Verschuldung der ASFINAG, der damit verbundene Anstieg des Zinsendienstes sowie die aus den Haftungszusagen für die ASFINAG resultierenden Eventualverbindlichkeiten des Bundes haben nach der geltenden Rechtslage keinen unmittelbaren Einfluss auf die Einhaltung der gemeinschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen.

Wirtschaftliche Lage

Bilanzstruktur

Eigenkapital

- 11** Das Eigenkapital betrug zum 31. Dezember 2006 0,930 Mrd. EUR. Die Bilanzsumme lag laut Konzernabschluss bei 11,398 Mrd. EUR. Der Konsolidierungskreis des Jahres 2006 umfasste einschließlich der ASFINAG neun vollkonsolidierte Gesellschaften.

Die ASFINAG leistete keine Dividendenzahlungen, sondern thesaurierte die Unternehmensgewinne. Dadurch stieg das Eigenkapital beginnend mit 2004 an und führte aufgrund einer vergleichsweise geringer steigenden Bilanzsumme zu einer deutlichen Verbesserung der Eigenkapitalquote. Sie betrug zum 31. Dezember 2006 8,2 %.

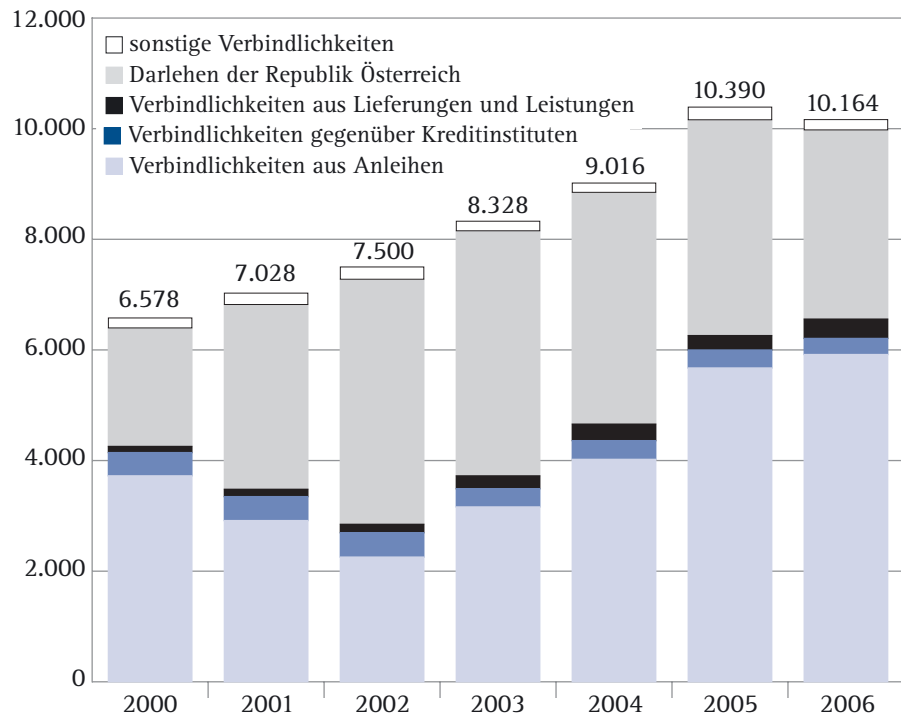
Wirtschaftliche Lage

Entwicklung der Verbindlichkeiten

12.1 Die Entwicklung der konsolidierten Verbindlichkeiten des ASFINAG-Konzerns zeigt nachstehende Grafik:

Abbildung 2: Verbindlichkeiten der ASFINAG

in Mill. EUR



Die Verbindlichkeiten der ASFINAG stiegen von 2000 bis 2004 um durchschnittlich 610 Mill. EUR jährlich. Von 2004 auf 2005 wuchsen sie mit 1,374 Mrd. EUR deutlich stärker als in den Jahren zuvor. Im Jahr 2006 gingen die Verbindlichkeiten auf 10,164 Mrd. EUR zurück, weil die für 2005 aufgenommenen Finanzierungsmittel auch den Finanzbedarf des Jahres 2006 abdecken konnten. Zudem bewirkte die hohe Liquidität im Jahr 2006, dass Teile der Wertpapiere des Umlaufvermögens sowie der Kassa und der Guthaben bei Kreditinstituten unter anderem zur Rückzahlung von Verbindlichkeiten verwendet wurden.

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



Wirtschaftliche Lage

BMVIT

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Der RH wies darauf hin, dass die Verbindlichkeiten der ASFINAG von 2000 bis 2006 um 54,5 % auf 10,164 Mrd. EUR stiegen; ihren bisherigen Höchstwert von 10,390 Mrd. EUR erreichten sie im Jahr 2005. Er merkte hiezu an, dass die steigenden Verbindlichkeiten der ASFINAG die mit Fremdkapital finanzierte Investitionstätigkeit abbildeten. Diese Entwicklung zeigte auf, dass die ASFINAG unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht in der Lage war, sich ausschließlich über ihre Nutzer zu finanzieren.

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

Erträge und
Aufwendungen

13.1 Die folgende Darstellung veranschaulicht die wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung:

Tabelle 1: Auszug aus der Gewinn- und Verlustrechnung

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	in Mill. EUR						
Mauterlöse	255,71	256,29	261,31	256,93	111,56	113,41	115,01
Vignettenerlöse	200,00	307,17	310,07	314,42	296,56	303,40	310,10
an den Bund weiterverrechnete Bauleistungen	284,22	402,65	525,55	641,47	671,16	660,23	689,37
LKW-Mauterlöse	-	-	-	0,88	750,47	775,24	825,18
Sammelposten	51,79	58,96	72,88	88,60	102,80	234,88	172,24
Betriebsleistung	791,72	1.025,07	1.169,81	1.302,30	1.932,55	2.087,16	2.111,90
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Fremdleistungen	512,59	643,95	798,31	1.013,09	983,57	952,30	1.010,66
Personalaufwand	36,99	38,88	40,81	43,06	47,36	71,17	109,84
Abschreibungen	26,69	3,45	16,72	25,73	23,27	77,11	93,42
sonstige betriebliche Aufwendungen	27,06	36,27	35,50	48,27	507,62	223,42	221,05
Betriebsaufwendungen	603,33	722,55	891,34	1.130,15	1.561,82	1.324,00	1.434,97
Finanzergebnis	- 281,80	- 293,89	- 295,43	- 304,26	- 307,75	- 384,72	- 371,92
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 93,41	8,63	- 16,96	- 132,11	62,98	378,44	305,01

Wirtschaftliche Lage

(1) Im Rahmen der Erlösstruktur der ASFINAG dominierten seit 2004 Einnahmen aus der LKW-Maut, den Vignettenerlösen und den Streckenmauten. Der Posten Mauterlöse umfasste die auf den Sondermautstrecken eingehobenen Streckenmauten. Im Jänner 2004 wurde die fahrleistungsabhängige Maut für mehrspurige Kraftfahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, eingeführt. Sie trug zu rd. zwei Drittel zu den gesamten Maut- und Vignettenerlösen bei.

Bei den Vignettenerlösen handelte es sich um die zeitabhängigen Benützungsentgelte für das gesamte hochrangige Straßennetz. Aufgrund einer Tarifierhöhung stiegen sie im Jahr 2001 im Vergleich zum Vorjahr um 107,17 Mill. EUR auf 307,17 Mill. EUR an und blieben bis 2006 in dieser Bandbreite.

Die Mauttarife und die Vignettenpreise setzte gemäß dem Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 109/2002, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung fest. Der ASFINAG kam hierbei ein Vorschlagsrecht zu.

(2) Bei den „an den Bund weiterverrechneten Bauleistungen“ handelte es sich um die jährlich über die Gewinn- und Verlustrechnung verrechneten Grundeinlöse- und Herstellungskosten der straßenbaulichen Neubau- und Erweiterungsprojekte. Diese Position fand ihre Gegenbuchung in den Zugängen zum Fruchtgenussrecht sowie den Zugängen zu den Anzahlungen auf das Fruchtgenussrecht.

(3) Unter den Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Fremdleistungen stellte die Position „Grundeinlöse- und Herstellungskosten aus Material und sonstigen bezogenen Herstellungsleistungen“ den größten Aufwandsposten dar und korrespondierte weitgehend mit dem Erlösposten „an den Bund weiterverrechnete Bauleistungen“. Der grundlegende Unterschied bestand jedoch darin, dass die erwähnte Aufwandsposten zahlungswirksam war, während die „an den Bund weiterverrechneten Bauleistungen“ keine Zahlungen der Republik Österreich an die ASFINAG auslösten.

(4) Das Finanzergebnis war aufgrund der hohen und steigenden Zinsaufwendungen über den gesamten Betrachtungszeitraum negativ. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verbesserte sich nach drei negativen Ergebnissen in den Jahren 2000, 2002 und 2003 mit einem knapp positiven Wert im Jahr 2001 im Jahr 2005 auf 378,44 Mill. EUR. Diese positive Tendenz schwächte sich 2006 ab; das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit fiel auf 305,01 Mill. EUR.



Wirtschaftliche Lage

BMVIT

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft

13.2 Die positiven Jahresergebnisse waren insofern zu relativieren, als die ASFINAG trotz der ausgewiesenen Gewinne – wie unter TZ 14 ausgeführt wird – keinen positiven Cashflow vor Finanzierungstätigkeit erwirtschaften konnte und somit einen stetig steigenden Finanzbedarf verzeichnete. Dieser wurde durch die Aufnahme von Fremdkapital gedeckt und zog einen jährlich wachsenden Zinsendienst nach sich.

Geldflussrechnung

14.1 Die Geldflussrechnung zeigt, wie sich der Jahresanfangsbestand aus Geld und Geldanlagen durch Zahlungsvorgänge innerhalb eines Geschäftsjahres zum Jahresendbestand entwickelt. So führen aus Sicht des Unternehmens Zahlungseingänge, wie z.B. aus Kreditaufnahmen und aus dem Verkauf von Anlagen, zu positiven Cashflows und Zahlungsausgängen, wie z.B. aus der Rückzahlung von Krediten und aus dem Kauf von Anlagen, zu negativen Cashflows.

Tabelle 2: Cashflow-Rechnung der ASFINAG

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	in Mill. EUR ¹⁾						
Anfangsbestand Geld und Geldanlagen		0,99	40,19	2,39	0,03	261,72 ²⁾	763,54
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		20,47	85,64	- 68,81	326,54	224,63	230,53
Cashflow aus Investitionstätigkeit		- 412,80	- 583,08	- 692,72	- 734,38	- 1.059,97	- 786,59
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		431,53	459,64	759,18	645,38	1.337,16	- 135,25
Endbestand Geld und Geldanlagen	0,99	40,19	2,39	0,03	237,58	763,54	72,22

¹⁾ Rundungsdifferenzen

²⁾ Differenz zwischen Endbestand 2004 und Anfangsbestand 2005 resultiert aus der Umstellung von Einzel- auf Konzernabschluss

Wirtschaftliche Lage

Die negativen Cashflows aus Investitionstätigkeit resultierten hauptsächlich aus der Bautätigkeit der ASFINAG. Die bis auf das Jahr 2006 positiven Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit waren primär das Ergebnis von Mittelzuflüssen aufgrund der Begebung von Anleihen.

Der zum 31. Dezember 2005 vergleichsweise hohe Stand an Geld und Geldanlagen war auf die im Jahr 2005 geringer als geplant ausgefallenen Investitionen sowie auf die Vorfinanzierung einer Mitte Jänner 2006 fälligen Rückzahlung zurückzuführen. Im Jahr 2006 fiel der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit, bedingt durch den Abbau des Bestands an Geld und Geldanlagen in Verbindung mit den Cashflows aus laufender Geschäftstätigkeit und aus Investitionstätigkeit, negativ aus.

- 14.2** Der RH wies darauf hin, dass die Cashflow-Rechnung der ASFINAG für die Periode 2001 bis 2006 einen negativen Cashflow aus der Investitionstätigkeit aufwies. Dieser konnte durch den positiven Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nicht abgedeckt werden. Letztlich mussten in der genannten Periode für den negativen Saldo aus den beiden Cashflows von 3,451 Mrd. EUR Fremdfinanzierungen aufgenommen werden.

Dabei zeigte sich auch das strukturelle Ertragsproblem der ASFINAG. Sie hatte trotz positiver Jahresergebnisse laut der Gewinn- und Verlustrechnung aufgrund der Investitionstätigkeit in die Straßeninfrastruktur regelmäßige Cash-Abflüsse zu verzeichnen, zu deren Abdeckung sie aus eigenem keine zusätzlichen Erlöse generieren konnte.

Fruchtgenussrecht

Fruchtgenussvertrag

- 15** Mit dem zwischen der Republik Österreich und der ASFINAG abgeschlossenen Fruchtgenussvertrag übertrug die Republik mit Wirkung ab 1. Jänner 1997 der ASFINAG das Recht der Fruchtnießung an den im Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, definierten und in ihrem Eigentum stehenden Straßenzügen einschließlich der Brücken, Tunnels und Gebirgspässe, soweit für deren Benützung eine Maut oder ein Benützungsentgelt einzuheben war.



Wirtschaftliche Lage

BMVIT

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Die Republik räumte der ASFINAG insbesondere das Recht ein, Mauten und Benützungsentgelte im eigenen Namen und auf eigene Rechnung einzuheben. Im Gegenzug sah der Vertrag vor, dass die ASFINAG die Verpflichtungen der Republik Österreich übernahm, die im Bundesstraßengesetz bezeichneten Strecken (Bundesstraßen A – Bundesautobahnen und Bundesstraßen S – Bundesschnellstraßen) zu planen, zu bauen und zu erhalten.

Der Vertrag war auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Nach Ablauf von 50 Jahren könnte die Republik Österreich den Vertrag unter Einhaltung einer zweijährigen Kündigungsfrist kündigen. Zudem konnte die ASFINAG den Vertrag unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist zum 31. Dezember jeden Jahres aufkündigen, wenn die Republik Österreich den Vorschlägen hinsichtlich der einzuhebenden Maut- und Benützungsentgelte in wesentlichen Punkten nicht entsprach und dadurch die wirtschaftliche Existenzgrundlage der ASFINAG bedroht war.

Bilanzierung des Fruchtgenussrechts

- 16 Die ASFINAG bilanzierte das Fruchtgenussrecht bis einschließlich 31. Dezember 2006 als immateriellen Vermögensgegenstand. Mittels sondergesetzlicher Regelung (Art. I § 3 Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997) wurde das Recht der Fruchtnießung als nicht abnutzbares Wirtschaftsgut definiert. Daher waren keine planmäßigen Abschreibungen vorzunehmen.

Die Entwicklung der Buchwerte des Fruchtgenussrechts sowie der Anzahlungen auf das Fruchtgenussrecht ist aus nachfolgender Aufstellung ersichtlich, wobei der Bilanzposten „Anzahlungen auf das Fruchtgenussrecht“ dem Verkehr noch nicht übergebene Bauinvestitionen betraf:

Tabelle 3: Buchwerte des Fruchtgenussrechts der ASFINAG

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	in Mill. EUR						
Fruchtgenussrecht	6.608	6.742	6.741	7.448	8.095	8.807	9.415
Anzahlungen Fruchtgenussrecht	308	580	944	882	870	816	891
Summe	6.916	7.322	7.685	8.330	8.965	9.623	10.306

Wirtschaftliche Lage

Das Fruchtgenussrecht stellte über die gesamte Periode den aktivseitig mit Abstand größten Bilanzposten dar und machte zum 31. Dezember 2006 mit 9,415 Mrd. EUR 82,6 % der Bilanzsumme aus.

Da die ASFINAG an einem geregelten Markt zum Handel zugelassene Anleihen begab, war sie spätestens mit 31. Dezember 2007 zur Aufstellung eines Konzernjahresabschlusses nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) verpflichtet. Sie legte als Stichtag für die IFRS-Konzerneröffnungsbilanz den 1. Jänner 2006 fest, um dem Geschäftsjahr 2007 ein Vergleichsjahr gegenüberstellen zu können. Die Einzelabschlüsse der ASFINAG-Konzerngesellschaften werden weiterhin nach dem Unternehmensgesetzbuch erstellt werden.

Laut einem von der ASFINAG eingeholten Gutachten hätte die Bilanzierung nach IFRS zum 1. Jänner 2006 unter unveränderter Beibehaltung des Fruchtgenussvertrags und bei gleichzeitiger Bilanzierung des Fruchtgenussrechts als immaterieller Vermögensgegenstand im Vergleich zum Konzernabschluss nach dem Unternehmensgesetzbuch voraussichtlich folgende Auswirkungen:

- Der Wert des Fruchtgenussrechts wäre bis Ende 2046 planmäßig auf Null abzuschreiben. Nach Berechnungen der ASFINAG wäre die von 1997 bis 2005 nicht vorgenommene Abschreibung in Höhe von rd. 1,200 Mrd. EUR nachzuholen und eine Rückstellung für künftige Erhaltungsverpflichtungen von rd. 0,550 Mrd. EUR zu bilden.
- Es bestünde keine Möglichkeit, das Fruchtgenussrecht mit dem voraussichtlich über dem Buchwert des Fruchtgenussrechts liegenden Zeitwert zu bilanzieren.
- Das Eigenkapital der IFRS-Konzernbilanz würde aufgrund voranstehender Effekte um rd. 1,750 Mrd. EUR unter jenem der Konzernbilanz nach dem Unternehmensgesetzbuch zum 31. Dezember 2005 liegen.
- Die ASFINAG errechnete für die IFRS-Eröffnungsbilanz aus oben stehenden Effekten ein negatives Eigenkapital von rd. 0,950 Mrd. EUR.

Um den Ausweis eines negativen Eigenkapitals in der IFRS-Konzernbilanz zu vermeiden bzw. insgesamt ein günstigeres Bilanzbild darstellen zu können, prüfte die ASFINAG gemeinsam mit dem BMVIT und dem BMF mehrere Varianten zur Neuregelung des Fruchtgenussrechts. Eine endgültige Entscheidung darüber stand Ende September 2007 noch aus.

**Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

Laut BMVIT sei der Fruchtgenussvertrag am 20. Dezember 2007 geändert worden, wobei die Republik Österreich auf die ordentliche Kündigung dieses Vertrages verzichtet habe. Für den Fall der Vertragsbeendigung habe sie die Verpflichtung übernommen, den Restbuchwert des dem Fruchtgenussrecht entsprechenden Vermögens in Höhe der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten an die ASFINAG zu leisten.

Prognosen und Szenarien

Szenariorechnungen **17** Die ASFINAG führte mittel- und langfristige Planrechnungen in Form von Szenariorechnungen durch, wobei der RH drei davon (Basisszenario, adaptiertes Basisszenario und Alternativszenario) eingehender beurteilte.

Das Basisszenario der Szenariorechnung ging von der Fortschreibung der bestehenden Bemaunungsmodalitäten aus und stellte für die ASFINAG zugleich die Unternehmensplanung dar. Hierbei legte die ASFINAG der Berechnung unter anderem die vollständige planmäßige Abschreibung des Fruchtgenussrechts bis 31. Dezember 2046 und ein Absinken des jährlichen Bauvolumens ab 2021 auf 1 Mrd. EUR zugrunde.

Das durch angenommene Änderungen des Fruchtgenussvertrags adaptierte Basisszenario baute auf der Annahme auf, dass der auf 50 Jahre begrenzte Verzicht der Republik Österreich auf die ordentliche Kündigung durch einen zeitlich unbefristeten Kündigungsverzicht ersetzt würde; die Republik hätte im Fall der Vertragsbeendigung den Restbuchwert des dem Fruchtgenussrecht entsprechenden Vermögens an die ASFINAG zu leisten.

Dies hätte zur Folge, dass die auf das Fruchtgenussrecht entfallenden planmäßigen Abschreibungen – wie sie in der Gewinn- und Verlustrechnung des Basisszenarios noch enthalten sind – zur Gänze entfallen würden; die Werthaltigkeit des bilanzierten Fruchtgenussrechts wäre ohne Erfordernis einer außerplanmäßigen Abschreibung gewährleistet.

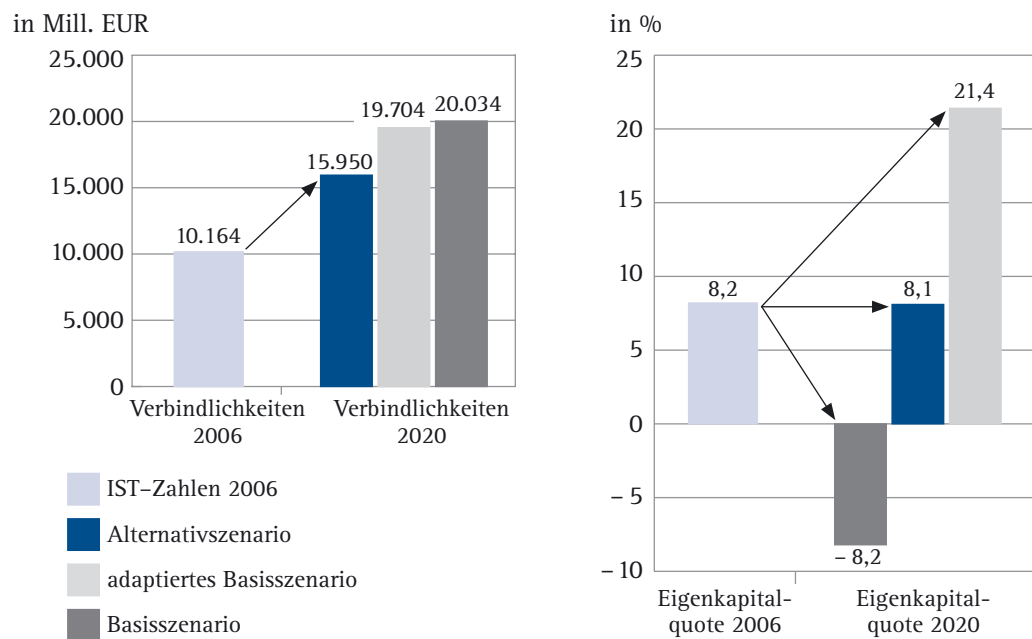
Über Ersuchen des RH stellte die ASFINAG dem Basisszenario ein Alternativszenario gegenüber. Dieses ging grundsätzlich von denselben Annahmen wie das Basisszenario aus, jedoch mit günstigeren Adaptierungen für die ASFINAG hinsichtlich der Verkehrssteigerungsraten und der angewandten Durchschnittszinssätze. Weiters wurde der Berechnung die Reduktion des Neubaus, der baulichen und der betrieblichen Erhaltung sowie des Personalaufwands um 10 % gegenüber den Werten des Basisszenarios zugrunde gelegt.

Prognosen und Szenarien

Ergebnisse der Szenariorechnungen

18.1 Im Überblick lassen sich die Ergebnisse der drei Szenariorechnungen in Bezug auf die Verschuldung und die Eigenkapitalquote wie folgt zusammenfassen:

Abbildung 3: Entwicklung der Verbindlichkeiten und der Eigenkapitalquoten



Laut den Cashflow-Rechnungen der einzelnen Szenarien für den Zeitraum 2007 bis 2020 würden die Einzahlungen jedes Jahres unter den jährlichen Auszahlungen liegen und eine jährliche Neuverschuldung zur Folge haben. Dabei würden die Auszahlungsüberhänge laut dem Alternativszenario geringer ausfallen als im Basisszenario. Die jährlichen Cashflows vor Finanzierungstätigkeit wären bis zum Jahr 2020 bei allen Szenarien negativ, und zwar in Summe mit mehr als 9 Mrd. EUR im Basisszenario und mit mehr als 5 Mrd. EUR im Alternativszenario.

Die Verbindlichkeiten der ASFINAG würden in allen drei Szenarien bis zum Jahr 2020 steigen, und zwar um zwischen 57 % (Alternativszenario: auf 15,950 Mrd. EUR) und 94 % (adaptiertes Basisszenario: auf 19,704 Mrd. EUR) bzw. 97 % (Basisszenario: auf 20,034 Mrd. EUR) gegenüber dem Jahr 2006 (10,164 Mrd. EUR). Im Basisszenario bzw. im adaptierten Basisszenario würde die durchschnittliche jährliche Neuverschuldung bis 2020 705 Mill. EUR bzw. 681 Mill. EUR betragen, im Alternativszenario 413 Mill. EUR.

Alle drei Varianten gingen von einer – wenn auch sehr langfristig gesehenen – deutlichen Rückführung der Verbindlichkeiten (im Basisszenario bis auf 4 Mrd. EUR im Jahr 2045) bzw. sogar von einer gänzlichen Entschuldung der ASFINAG bis zum Jahr 2037 (Alternativszenario) aus.

Die laut den Szenariorechnungen ermittelten Eigenkapitalquoten der Jahre 2020 schwankten zwischen einem negativen Wert von 8,2 % (Basisszenario) und einem positiven Wert von 21,4 % (adaptiertes Basisszenario); die Eigenkapitalquote laut dem Alternativszenario hätte 8,1 % betragen.

- 18.2** Der RH wies nachdrücklich darauf hin, dass die ASFINAG laut den Ergebnissen des Basisszenarios ohne massive Steigerungen der Einnahmen und/oder deutliche ausgabenseitige Reduktionen mit nahezu einer Verdopplung der Verbindlichkeiten des Jahres 2006 auf über 20 Mrd. EUR bis zum Jahr 2020 zu rechnen haben wird.

Die ASFINAG wird daher ohne eine nachhaltige Veränderung der Cashflow-Struktur weiterhin auf die Haftung der Republik Österreich angewiesen sein, um finanzielle Mittel zu günstigen Konditionen aufnehmen zu können.

Der RH bemängelte, dass trotz der bereits in der Vergangenheit negativ ausgefallenen Cashflows vor Finanzierungstätigkeit in der Prognoserechnung keine Maßnahmen zu erkennen waren, die bis zum Jahr 2020 zu einer nachhaltigen Erhöhung des Selbstfinanzierungsgrades und zu positiven Cashflows vor Finanzierungstätigkeit führen würden.

Laut den Ergebnissen des Alternativszenarios ist die Erzielung positiver Cashflows vor Finanzierungstätigkeit und damit eine Trendumkehr hinsichtlich der Entwicklung der Neuverschuldung nur sehr langfristig zu erwarten. Nach diesem Szenario wäre jedoch eine vollkommene Entschuldung der ASFINAG über den Lebenszyklus der geschaffenen Infrastruktur und ohne Zahlungen des Bundes möglich.

Konzernorganisation

Entwicklung der Konzernstruktur

19.1 Mit dem Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 wurde – wie schon ausgeführt – die Gestion des hochrangigen österreichischen Straßennetzes neu geordnet. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben schloss die ASFINAG im Jahr 1997 unter anderem mit allen neun österreichischen Bundesländern Werkverträge ab.

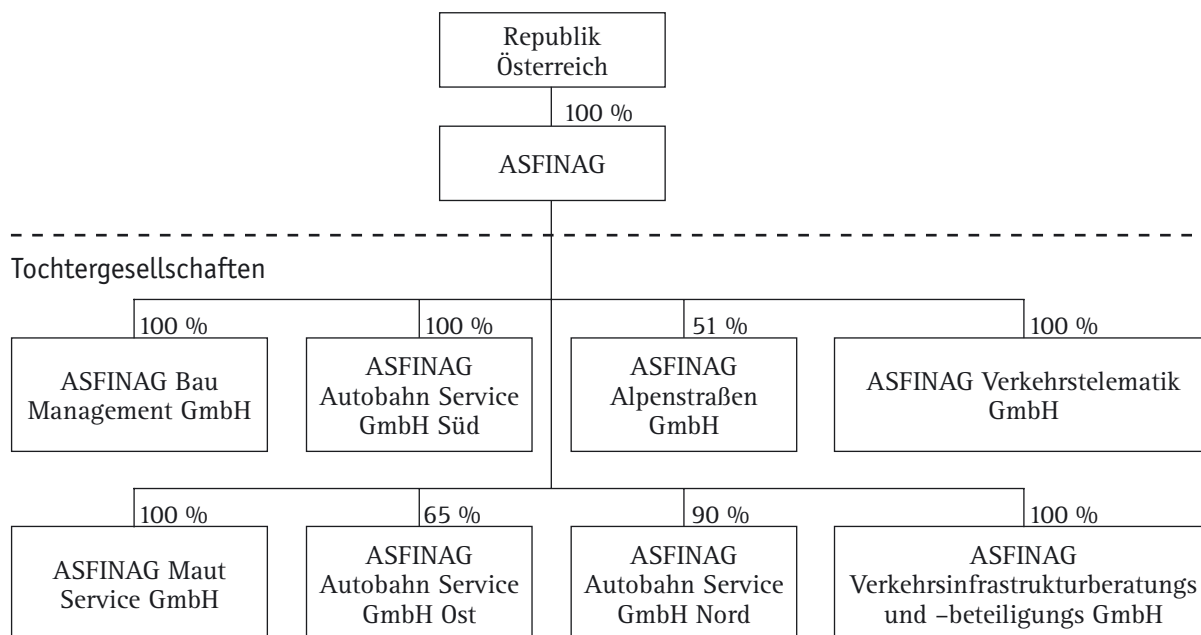
Im November 2004 beschloss die ASFINAG eine grundlegend geänderte Konzernstruktur. Es wurden vier Servicegesellschaften (ASFINAG Autobahn Service GmbH Süd, ASFINAG Autobahn Service GmbH Ost, ASFINAG Autobahn Service GmbH Nord und ASFINAG Alpenstraßen GmbH), die ASFINAG Bau Management GmbH, die ASFINAG Maut Service GmbH und die ASFINAG Verkehrstelematik GmbH gegründet sowie die Konzernaufgaben neu verteilt.

Rückwirkend mit 1. Jänner 2005 erwarb die ASFINAG 100 %-Anteile an der EUROPPASS LKW-Mautsystem GmbH (EUROPPASS). Diese wurde wiederum rückwirkend zum 31. Dezember 2005 mit der ASFINAG Maut Service GmbH verschmolzen. Der Kaufpreis für den Geschäftsanteil betrug 208,18 Mill. EUR (inklusive Zinsen von 6,68 Mill. EUR). Die fremdfinanzierte Mittelaufbringung erhöhte die Verbindlichkeiten der ASFINAG.

Nach der einvernehmlichen Auflösung bzw. Kündigung der Werkverträge mit den Ländern im April 2006 (Ausnahmen: Tirol 2003, Vorarlberg 2005) gingen die vier Servicegesellschaften mit Mai 2006 operativ in Betrieb und übernahmen gemeinsam mit den anderen ASFINAG-Tochtergesellschaften die Planung und das Management der Errichtung des hochrangigen Straßennetzes, dessen Erhaltung sowie die Bemannung.

Die organisatorische Struktur der ASFINAG sowie ihrer Tochtergesellschaften stellte sich zum 31. Dezember 2006 wie folgt dar:

Abbildung 4: Konzernstruktur der ASFINAG



19.2 Der RH wertete die Lösung der Werkverträge als einen organisatorischen Fortschritt. Sie ermöglichte der ASFINAG einen besseren Einblick in die bestehenden Erhaltungskosten. Zudem löste sie bestehende Interessensunterschiede zwischen der ASFINAG und den Ländern auf und bot der ASFINAG die Möglichkeit, die Betriebsführung direkt zu steuern.

Zusammenfassend hielt der RH fest, dass sich durch den Kauf der EUROPPASS die Verbindlichkeiten der ASFINAG erhöhten. Eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen der konzerninternen Organisationsänderungen seit 2004 auf die Gesamthöhe der Verbindlichkeiten der ASFINAG konnte

- mangels fehlender Abrechnungsdaten aus den Werkverträgen mit den Ländern für die Jahre 2005 und 2006 und
- aufgrund der eingeschränkten Vergleichbarkeit der aktuellen mit den vorgängigen Organisationsstrukturen

nicht vorgenommen werden.

Konzernorganisation

Aufgaben von Einzelgesellschaften

20.1 Die ASFINAG fungierte als Holding, die sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben auch ihrer acht Tochtergesellschaften bediente. In den nachstehenden Ausführungen werden schwerpunktmäßig die wesentlichsten Aufgabenbereiche der vier Servicegesellschaften und der Baugesellschaft behandelt.

Die Aufgabe der ASFINAG Bau Management GmbH war das österreichweite Management von Neubauprojekten im Straßennetz der ASFINAG. Die eigentliche Neubautätigkeit führten beauftragte Bauunternehmen durch.

Alle vier Servicegesellschaften wiesen einen ähnlichen organisatorischen Aufbau auf. Der Geschäftsführung waren die drei operativen Bereiche betriebliche Erhaltung, elektromaschinelle Erhaltung und bauliche Erhaltung unterstellt.

Die Umsatzerlöse der einzelnen Tochtergesellschaften stammten jeweils zu mehr als 99 % aus Umsätzen mit der Muttergesellschaft oder mit Schwestergesellschaften. Die Tochtergesellschaften traten am freien Markt kaum in Erscheinung; Geschäftsbeziehungen mit außerhalb des Konzerns stehenden Unternehmen bestanden lediglich in geringem Umfang.

Die insbesondere für die vier Servicegesellschaften entwickelte leistungsorientierte Steuerung legte die Verrechnungspreise für innerhalb des Konzerns erbrachte Leistungen fest. Durch die Determinierung der Preise konnten die Umsatzerlöse nur mehr über das Mengengerüst der bereitgehaltenen bzw. erbrachten Leistungen gesteuert werden. Die Aufwendungen wiederum waren, wie z.B. die Einkaufspreise für ausgewählte Produkte, durch den konzernübergreifenden zentralen Einkauf bestimmt.

Zum 31. Dezember 2006 bestanden zwischen der ASFINAG und ihren einzelnen Tochtergesellschaften Ergebnisabführungsverträge. Die erwirtschafteten Überschüsse und Fehlbeträge wurden auf Basis dieser Verträge an die Muttergesellschaft weiterverrechnet.

20.2 Der RH wies darauf hin, dass sich die vier Servicegesellschaften sowohl hinsichtlich ihrer inhaltlichen Tätigkeit als auch ihres organisatorischen Aufbaus stark ähnelten. Der unternehmerisch gestaltende Spielraum der Tochtergesellschaften wurde relativ eng gehalten; die Handlungsmöglichkeiten beschränkten sich primär auf die Hebung von Optimierungspotenzialen im Rahmen der personellen und sachlichen Einsatzplanung.



Konzernorganisation

BMVIT

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Der RH regte daher an, im Hinblick auf den geringen Selbstständigkeitsgrad eine Reduzierung der Anzahl der Servicegesellschaften zu prüfen. Nach seiner Ansicht würde eine verstärkte Arbeitsteilung die Nutzung von Spezialisierungseffekten begünstigen. Zudem könnten größere Einheiten die Fixkostenanteile an den Gesamtkosten reduzieren und damit niedrigere Durchschnittskosten bewirken.

Weiters stellte der RH fest, dass die ASFINAG sowohl die Bau Management GmbH als auch die vier Servicegesellschaften mit dem Management von Baumaßnahmen beauftragte. Er hielt diese Aufgabenverteilung für nicht zweckmäßig, zumal die von den Servicegesellschaften am Streckenbestand beaufsichtigten Bautätigkeiten zum Teil von erhöhter Komplexität waren; dies traf z.B. auf die Errichtung von Brückenkonstruktionen zu.

Der RH empfahl daher, die Durchführung von baulichen Maßnahmen größeren und komplexeren Ausmaßes zu bündeln und das Projektmanagement der dafür eingerichteten Bau Management GmbH zu übertragen. Damit könnten deren Fachexpertise und Know-how optimal für den Konzern genützt werden.

Weiters regte er an, bezüglich der Erhaltungsmaßnahmen verstärkt Outsourcing-Überlegungen anzustellen.

Zusammenfassend hielt der RH fest, dass eine bessere Fokussierung der ASFINAG und ihrer Tochtergesellschaften auf die Kernaufgaben, verbunden mit einer Straffung von Geschäftsprozessen, eine kostengünstigere und effizientere Aufgabenerfüllung ermöglichen würde.

- 20.3** *Laut Stellungnahme der ASFINAG strebe sie sowohl die Zusammenführung der baulichen Maßnahmen in eine Gesellschaft als auch die Forcierung des Kernbereichs Betrieb mit dem Ziel einer Reduktion der Anzahl der Gesellschaften an. Weiters erachte sie Überlegungen für ein Outsourcing der betrieblichen Erhaltungsmaßnahmen für zweckmäßig.*

Finanzierung

Übersicht

21 Die Verbindlichkeiten aus Anleihen und Darlehen der ASFINAG setzten sich wie folgt zusammen:

Tabelle 4: Zusammensetzung der Verbindlichkeiten aus Anleihen und Darlehen der ASFINAG

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	in Mill. EUR ¹⁾						
EUR – fix	2.263,9	2.933,0	3.466,1	4.571,6	4.252,0	6.936,7	5.838,3
EUR – variabel	998,2	642,9	536,3	534,1	1.524,4	2.979,9	3.795,9
Summe EUR	3.262,1	3.575,9	4.002,4	5.105,7	5.776,4	9.916,6	9.634,2
CHF – fix	1.578,7	1.704,9	1.662,4	1.549,8	1.549,2	–	–
CHF – variabel	152,9	85,6	166,2	155,0	156,4	–	–
Summe CHF	1.731,6	1.790,5	1.828,6	1.704,8	1.705,6	–	–
JPY – fix	1.719,6	1.552,4	1.479,0	1.144,3	1.075,9	–	–
JPY – variabel	–	–	–	–	–	–	–
Summe JPY	1.719,6	1.552,4	1.479,0	1.144,3	1.075,9	–	–
Gesamt	6.713,3	6.918,9	7.309,9	7.954,8	8.557,9	9.916,6	9.634,2
+ Barvorlagen	9,5	41,9	140,9	–	–	–	–
– Veranlagungen	–	–	–	–	– 232,0	– 703,3	51,7
Summe	6.722,8	6.960,8	7.450,8	7.954,8	8.325,9	9.213,3	9.685,9
davon ÖBFA	2.143,3	3.341,4	4.431,4	4.431,2	4.191,2	3.901,6	3.421,3

¹⁾ Rundungsdifferenzen

CHF Schweizer Franken

JPY Japanischer Yen

ÖBFA Österreichische Bundesfinanzierungsagentur

Die Summe der Anleihen und Darlehen, bereinigt um kurzfristige Barvorlagen und Veranlagungen von Liquiditätsüberschüssen, entwickelte sich von 6,723 Mrd. EUR im Jahr 2000 auf 9,686 Mrd. EUR im Jahr 2006. Von 1997 bis Juli 2003 erfolgte die Bereitstellung der dafür benötigten Mittel über Darlehen der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA). Danach beschaffte die ASFINAG die nötigen Gelder durch Emission eigener Anleihen am internationalen Kapitalmarkt.



Finanzierung

BMVIT

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-AktiengesellschaftAktiv-Passiv-
Management

22.1 Das Ziel eines Aktiv-Passiv-Managements eines Unternehmens ist es, die Zinsbindungskonditionen auf der Aktivseite seiner Bilanz mit denjenigen der Passivseite übereinzustimmen, um im Laufe eines Konjunkturzyklus nicht durch Zinssenkungen bzw. Zinserhöhungen hohe Gesamtverluste zu erleiden. Da die Aktivseite der ASFINAG nur teilweise von der Zinsentwicklung abhängige Mauteinnahmen liefert, muss demgemäß auch die Passivseite entsprechend fix verzinslich finanziert werden, um nicht im Falle steigender Zinsen hohe Verluste zu erleiden.

Die ASFINAG ging bei ihren Annahmen aus dem Jahr 2005 davon aus, dass ein Zinsanstieg – über einen längeren Zeitraum betrachtet – grundsätzlich gleich wahrscheinlich wie eine Zinssenkung wäre. Dadurch ergab sich, ungeachtet der Notwendigkeiten eines Aktiv-Passiv-Managements, eine anzustrebende Gewichtung von 50 % fix verzinsten, langfristigen Verbindlichkeiten und 50 % variabel bzw. kurzfristig fix verzinsten Verbindlichkeiten. Um über einen gewissen Spielraum zu verfügen, setzte die ASFINAG daher den variablen Anteil in einer Bandbreite von 40 % bis 60 % der Gesamtverbindlichkeiten fest.

Die Struktur der Anleihen und Darlehen der ASFINAG stellte sich in diesem Zusammenhang wie folgt dar:

Tabelle 5: Struktur der Anleihen und Darlehen

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	in Mill. EUR						
Verbindlichkeiten	6.713,3	6.918,9	7.309,9	7.954,8	8.557,9	9.916,6	9.634,2
	in %						
davon variabel	17,1	10,5	9,6	8,7	19,6	30,0	39,4
	in Jahren						
Restlaufzeit gesamt	6,36	5,87	6,31	6,73	5,73	5,82	5,19
Restlaufzeit EUR	7,91	7,19	6,88	7,55	6,66	5,82	5,19
Restlaufzeit CHF	3,20	3,03	3,55	3,07	2,76	–	–
Restlaufzeit JPY	6,60	6,10	8,21	8,54	5,43	–	–

CHF Schweizer Franken

JPY Japanischer Yen

Finanzierung

Die ASFINAG erhöhte ihren variabel verzinsten Anteil von 17,1 % im Jahr 2000 in Einklang mit ihrer oben beschriebenen Strategie auf 39,4 % im Jahr 2006. Die Restlaufzeit der Gesamtverbindlichkeit sank dabei von 6,36 auf 5,19 Jahre; sie lag damit deutlich unter der durchschnittlichen Restlaufzeit der Finanzschuld des Bundes von 8,1 Jahren.

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

Der RH empfahl daher, hinsichtlich der strategischen Ausrichtung der variablen und fixen Zinsbindungskonditionen die Notwendigkeiten eines Aktiv-Passiv-Managements laufend zu beachten und bei negativen Entwicklungen unverzüglich Maßnahmen zu setzen.

- 22.3** *Die ASFINAG wies darauf hin, dass sie zur Optimierung der Passivseite der Bilanz Finanzierungsentscheidungen unter Abwägung der erwarteten Zinskosten und des erwarteten Beitrags zum Risiko treffe.*



Finanzierung

BMVIT

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-AktiengesellschaftFremdwährungsver-
bindlichkeiten und
Swapgeschäfte

Ausmaß der Fremdwährungsverbindlichkeiten

23.1 Die ASFINAG übernahm nach ihrer Umstrukturierung und Entlastung von der Hochbau- und Bahninfrastrukturfinanzierung (Verlagerung zur Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. bzw. zur Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH im Jahr 1997) einen hohen Anteil von Fremdwährungsverbindlichkeiten in der Größenordnung von 50 % aller Verbindlichkeiten in ihre Bilanz. Im Verhältnis zu den gesamten Verbindlichkeiten zeigte sich daher im Jahr 2000 mit 51,4 % ein hoher Anteil an Fremdwährungsverbindlichkeiten:

Tabelle 6: Fremdwährungsverbindlichkeiten und Nominalverzinsung

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	in Mill. EUR						
Verbindlichkeiten	6.713,3	6.918,9	7.309,9	7.954,8	8.557,9	9.916,6	9.634,2
	in %						
davon Fremdwährung	51,4	48,3	45,2	35,8	32,5	-	-
Nominalverzinsung gesamt	4,44	4,26	4,38	4,18	3,86	3,58	4,03
Nominalverzinsung EUR	5,57	5,19	5,06	4,68	4,18	3,58	4,03
Nominalverzinsung CHF	4,35	3,91	3,59	3,28	3,00	-	-
Nominalverzinsung JPY	2,55	2,52	3,53	3,27	2,11	-	-

CHF Schweizer Franken
JPY Japanischer Yen

Wie aus der Tabelle ersichtlich, lag die Nominalverzinsung in Schweizer Franken und Japanischen Yen teilweise deutlich unter derjenigen in EURO.

23.2 Der RH wies darauf hin, dass die Nominalverzinsung der Gesamtschuld mit zuletzt 4,03 % aufgrund des ab 2005 hohen variablen Finanzierungsanteils etwas günstiger als jene der Finanzschuld des Bundes mit 4,4 % lag; diese wies deutlich geringere variable Zinsbindungskonditionen auf.

Finanzierung**Auswirkungen der Fremdwährungsverbindlichkeiten**

- 24.1** Im Jahr 1999 kam es durch für die ASFINAG nachteilige Wechselkursveränderungen zu Kursverlusten von 872 Mill. EUR aus ihren Fremdwährungsverbindlichkeiten. Um diese per 31. Dezember 1999 nicht bilanzwirksam ausweisen zu müssen, schloss sie mit der Republik Österreich eine so genannte „Kurssicherungsvereinbarung“. Ein Anspruch aus dieser Vereinbarung entstand dabei erst, wenn die jeweilige Fremdwährungsposition mit Zustimmung der Republik Österreich ganz oder teilweise geschlossen wurde („Optionalität“).

Von dieser Möglichkeit machte die ASFINAG keinen Gebrauch, sondern verlängerte immer wieder – zum Teil mit Hilfe von Swapgeschäften¹⁾ – auslaufende Fremdwährungspositionen durch Umschuldung oder Tilgung bei gleichzeitiger Eröffnung von neuen Fremdwährungspositionen.

¹⁾ Swaps: Währungstauschverträge, bei denen über einen Swappartner die Schuld von einer Währung in eine andere zu einem im Voraus bestimmten Wechselkurs bzw. bei Zinsswaps ein variabler gegen einen fixen Zinssatz getauscht (geswapt) wird. Ziel ist die Risikoabsicherung bzw. -beschränkung gegen schwankende Wechselkurse bzw. unvorhersehbare Zinsentwicklungen.

Die ASFINAG hatte – wie schon unter TZ 16 ausgeführt – spätestens zum 31. Dezember 2007 die Konzernabschlüsse nach den IFRS zu erstellen. Um im Abschluss 2007 einen Vorjahresvergleich ausweisen zu können, stellte der 1. Jänner 2006 den Stichtag für die IFRS-Konzerneröffnungsbilanz dar. Da ein Anspruch auf die erwähnte Kurssicherungsvereinbarung nur mit Zustimmung der Republik Österreich bestand, war diese für die Bilanzierung nach IFRS jedoch nicht wirksam. In der Eröffnungsbilanz für das Jahr 2006 hätten daher bis dahin eingetretene Kursverluste von 165 Mill. EUR aus Fremdwährungsverbindlichkeiten ausgewiesen werden müssen.

Demgegenüber betrug der von Ende 1998 bis Ende 2005 lukrierte Zinsvorteil aus diesen Papieren – gemessen an der Alternative einer Verschuldung in EUR – in Summe 766 Mill. EUR.

- 24.2** Der RH hielt fest, dass die Aufnahme von Fremdwährungsverbindlichkeiten für die ASFINAG bis Ende 2005 wirtschaftlich ein Erfolg war, der jedoch vor dem Hintergrund der von der Republik Österreich übernommenen Kurssicherungsvereinbarung zu relativieren war. Ein Fremdwährungsrisiko in dieser Höhe wäre nämlich ohne diese Vereinbarung für die ASFINAG kaum tragbar gewesen.

Abschluss von Swapgeschäften

- 25.1** Das auf ein Jahr Haltedauer errechnete Fremdwährungsrisiko aufgrund von Wechselkurs- und Zinsänderungen betrug für die Fremdwährungsverbindlichkeiten der ASFINAG im Dezember 2005 202,5 Mill. EUR. Das vom Aufsichtsrat vorgegebene Risikolimit für alle Finanzierungsrisiken betrug Ende 2005 44,6 Mill. EUR.

Um einerseits die Überschreitung des vom Aufsichtsrat vorgegebenen Risikolimits zu beseitigen sowie um andererseits aus der Vergangenheit herrührende, nicht realisierte Kursverluste aus den Fremdwährungsschulden nach IFRS nicht ausweisen zu müssen, schloss die ASFINAG mit Dezember 2005 alle Fremdwährungspositionen. Sie wandelte alle offenen Fremdwährungsverbindlichkeiten von 2,267 Mrd. EUR durch getätigte Swapgeschäfte in variable Euroverbindlichkeiten um, ohne eine stufenweise Schließung in kleinen Schritten unter Berücksichtigung der aktuellen Marktentwicklung in Erwägung zu ziehen. Finanzielle Vorteile auf der Grundlage von Wirtschaftlichkeitsberechnungen spielten hierbei eine untergeordnete Rolle.

Diese Währungsswaps wiesen im Jänner 2008 einen negativen Marktwert von 113,15 Mill. EUR auf.

- 25.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass sich das Fremdwährungsrisiko durch die Möglichkeit zum schnelleren Gegensteuern für die ASFINAG drastisch von 202,5 Mill. EUR auf bis zu einem Zehntel verringert hätte. Dies unter der Voraussetzung, dass die ASFINAG bei der Berechnung des Fremdwährungsrisikos im Sinne einer laufenden Beobachtung der Wechselkursveränderungen und unter Setzen von Wechselkurslimits anstelle eines Jahres von einer kürzeren Haltedauer von wenigen Monaten ausgegangen wäre. Vor dem Hintergrund dieser Möglichkeit für die ASFINAG diene die Schließung der Fremdwährungspositionen daher insbesondere der Aufrechterhaltung eines positiven Bilanzbildes nach IFRS.

Der RH hob kritisch hervor, dass die zur Schließung von Fremdwährungspositionen herangezogenen Währungsswaps per Jänner 2008 einen noch nicht realisierten Kursverlust für die ASFINAG von 113,15 Mill. EUR verursachten. Nach Ansicht des RH stand der Nutzen eines günstigeren Bilanzbildes in keinem nachvollziehbaren und vertretbaren Zusammenhang zu den dargestellten Kursverlusten durch die Schließung dieser Positionen mittels Swapgeschäften.

Finanzierung

Der RH empfahl daher, Entscheidungen zum Schließen von Fremdwährungspositionen primär aufgrund betriebswirtschaftlicher Notwendigkeiten zu treffen und demgegenüber Überlegungen zur Optimierung des Bilanzbildes hintanzustellen. Dies umso mehr, als die Gesellschaft durch das Bestehen der Bundeshaftung für alle ihre Verbindlichkeiten über ein Rating höchster Bonität verfügte.

Das Eröffnen oder Schließen großer Fremdwährungspositionen sollte nur nach Vorliegen einer positiven Break-even-Rechnung erfolgen. Dabei sollten mittelfristige, zahlungswirksame Risiken aus Zins- und Wechselkursveränderungen berücksichtigt werden; gegebenenfalls wäre auch in kleineren Schritten unter den Bedingungen einer übergeordneten Planung vorzugehen.

25.3 *Laut Stellungnahme der ASFINAG könne es nicht ihre Aufgabe sein, sich an Währungsspekulationen zu beteiligen. Daher seien die Fremdwährungspositionen Ende 2005 unter Einrechnung der lukrierten Zinersparnisse mit einem kaufmännisch realisierten Gesamterfolg geschlossen worden. Zudem würden seither die vom Aufsichtsrat gesetzten Risikolimits eingehalten.*

25.4 Der RH bekräftigte seine Empfehlung, Positionen dieser Größenordnung gegebenenfalls auch in kleineren Schritten und nur auf Basis einer übergeordneten Planung zu verändern.

Rechtsträgerfinanzierungen

26 Von 1997 bis Juli 2003 wurde die ASFINAG als Rechtsträger des Bundes direkt in Form von Darlehen durch die Republik Österreich im Wege der ÖBFA finanziert. Die Schulden für den Rechtsträger wurden von der Bundesschuld abgezogen, wodurch sich ein geringerer Maastricht-Schuldenstand ergab.

Im Jänner 2003 stellte EUROSTAT klar, dass die gemeinschaftsrechtlichen Regelungen zur Berechnung der öffentlichen Verschuldung im Sinne von Maastricht die Bruttodarstellung vorschreiben. Dies bedeutete im Hinblick auf die ASFINAG, dass die von der ÖBFA für sie aufgenommenen Schulden nunmehr dem Maastricht-Schuldenstand zuzurechnen waren.

Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen richtete die ASFINAG im Jahr 2003 ein mit der Garantie der Republik Österreich abgesichertes European Medium Term Note Programme (EMTN) mit einem Volumen von 10 Mrd. EUR als Plattform für Anleiheemissionen ein.



Finanzierung

BMVIT

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Die Eventualverbindlichkeiten des Bundes, die aus den übernommenen Garantien resultierten, zählten nach den gemeinschaftsrechtlichen Regelungen nicht zum öffentlichen Schuldenstand.

Eigene Emissionen

27.1 Die ASFINAG führte seit Oktober 2003 bislang vier Großemissionen unter dem Regelwerk des schon erwähnten 10 Mrd. EUR umfassenden Rahmenprogramms durch. Diesem Programm gehörten insgesamt sechs international tätige Investmentbanken und eine österreichische Bank an.

Die Kosten der Emission bewegten sich dabei je nach Laufzeit zwischen 0,01 % und 0,022 % je Laufzeitjahr. Die ersten drei Großemissionen von 2003 bis 2005 über 1,5 Mrd. EUR auf zehn Jahre, 1 Mrd. EUR auf fünf Jahre und 1,2 Mrd. EUR auf zehn Jahre erfolgten jeweils im Oktober und wurden am europäischen Anleihenmarkt platziert. Die vierte Großemission erfolgte im November 2005 über 1 Mrd. USD auf fünf Jahre und wurde am europäischen Dollar-Anleihenmarkt durchgeführt.

27.2 Der RH stellte fest, dass die Emissionen unter einem von internationalen Banken getragenen Rahmenprogramm den Anforderungen der ASFINAG entsprachen. Die Höhe der dabei angefallenen Gebühren für das Bankenkonsortium lag im marktüblichen Bereich.

Performance

28.1 Bonität und Liquidität einer Anleiheemission spiegeln sich unter anderem im Renditeabstand der Papiere am Sekundärmarkt zur europäischen Swapkurve wider, die dafür als Benchmark dienen kann. Mit höherer Bonität und Liquidität wird dieser Renditeabstand im Sinne eines Abschlags und damit eines geringeren Zinsaufwands für den Schuldner in der Regel größer werden. Aufschluss über Qualität und Erfolg der eigenen Emissionspolitik kann dabei ein Vergleich mit den Renditen von Anleihen ähnlicher Emittenten geben.

Der Renditeabstand wird üblicherweise in so genannten Basispunkten (BP) gemessen. Ein Vergleich der Renditeabschläge zur Swapkurve mit Mai 2007 zeigte, dass die ASFINAG – 8,5 bis – 10,0 BP erreichte, während die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) um – 7 BP lagen und die Oesterreichische Kontrollbank Aktiengesellschaft (OeKB) – 8,5 bis – 10,3 BP an Abschlag zur europäischen Swapkurve erzielte. Die ÖBFA als liquidester Emittent erreichte mit – 16,9 BP bis – 21,3 BP die besten Werte.

Finanzierung

28.2 Der RH stellte fest, dass die ASFINAG–Anleihen am Sekundärmarkt ein angemessenes Renditeniveau aufwiesen und eine erfolgreiche Emissionspolitik widerspiegeln.

**Liquiditäts-
management**

29.1 Die ASFINAG plante ihren Liquiditätsbedarf monatlich. Die vorgehaltene Liquiditätsreserve zeigte aufgrund der jährlichen Emissionen jeweils im Herbst einen Höhepunkt. Einige Monate vor der nächstfolgenden Emission waren die liquiden Mittel des jeweiligen Vorjahrs verbraucht, neue mussten durch kurzfristige Finanzierungen beschafft werden. Für diesen Liquiditätsbedarf nutzte die ASFINAG den österreichischen Bankenmarkt über telefonisch beauftragte Barvorlagen.

Eine Ausnahme zum oben beschriebenen Liquiditätsverlauf stellte das Jahr 2005 dar, in dem zwischen Oktober und November wegen des EUROPPASS–Kaufes und eines größeren Refinanzierungsbedarfs zwei Großemissionen durchgeführt wurden. Der Kapitalbedarf wurde jedoch überschätzt, so dass im Herbst 2006 – bis auf eine kleinere Aufstockung einer bestehenden Anleihe von 300 Mill. EUR – die jährliche Großemission entfallen konnte. Dieses Vorgehen führte von Jänner bis Juni 2006 zu hohen laufenden Liquiditätsreserven in der Größenordnung von 300 Mill. EUR. Dieser Wert lag mindestens 100 Mill. EUR über den vergleichbaren Vorjahreswerten.

29.2 Der RH wies auf die im Jahr 2006 gehaltene Überliquidität in Höhe von mindestens 100 Mill. EUR über ein halbes Jahr hin und empfahl, die operative Liquiditätsplanung verstärkt zu beachten, um potenzielle Zinsverluste zu vermeiden. Insbesondere wären die Aktualität und damit die Zuverlässigkeit der operativen Planung zu verbessern, um bestehende Ungenauigkeiten zu verringern.

29.3 *Nach Ansicht der ASFINAG sei eine operative Cashflow–Planung in Monatsscheiben vom Kosten–Nutzen–Aspekt her betrachtet nicht erstrebenswert.*

29.4 Der RH hielt eine über die einmalige, jährliche Planung hinausgehende Aktualisierung der Plan–Cashflows für wichtig und auch mit vertretbarem Aufwand für machbar.

Asset Management

- 30.1** Die ASFINAG veranlagte allfällige überschüssige Mittel grundsätzlich immer nur tageweise. Je nach Veranlagungsnehmer setzten sie sich dafür ein Limit von 20 Mill. EUR bis 218 Mill. EUR.

Da die langfristigen Mittelaufnahmen Ende 2005 über den tatsächlichen Liquiditätsbedarf hinausgingen, bestand für die ASFINAG zwischen November 2005 und Juni 2006 ein erhöhter Veranlagungsbedarf. Um höhere Erträge aus der Zwischenveranlagung zu lukrieren, veranlagte sie zwischen November 2005 und August 2006 95 Mill. EUR bis zu 115 Mill. EUR in Geldmarktfonds. Diese verfügen über längere Laufzeiten als täglich fällige Einlagen und weisen daher eine Mindesthaltedauer von zwei bis drei Monaten auf. Wegen der stufenweisen Anhebung der europäischen Zinssätze in diesem Zeitraum um nahezu einen Prozentpunkt lag die Performance dieser Fonds jedoch mit 1,53 % bis 2,62 % schlechter als der europäische Taggeldsatz mit 2,28 % bis 2,97 %.

- 30.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass der ASFINAG laut seinen Berechnungen durch die Veranlagung in Geldmarktfonds gegenüber einer tageweisen Veranlagung 0,22 Mill. EUR an Zinseinnahmen entgingen. Obwohl die Anhebung der europäischen Zinssätze kontinuierlich über den Zeitraum November 2005 bis August 2006 erfolgte, hielt die ASFINAG einzelne Fonds bis Ende August 2006. Hätte sie nach etwa drei Monaten Anfang März 2006 auf das veränderte Marktumfeld reagiert, so wären noch Zinsverluste von 0,19 Mill. EUR vermeidbar gewesen.

Der RH empfahl daher, im Falle von Veranlagungen durch laufende Beobachtungen der erzielten Performance sicherzustellen, auf ungünstige Entwicklungen schnellstmöglich reagieren zu können.

- 30.3** *Die ASFINAG bestätigte, dass Veranlagungen in Geldmarktfonds bei überraschenden Zinserhöhungen zu Kursverlusten führen würden. Die Höhe des Veranlagungsvolumens habe aber Ende 2005 eine Risikostreuung auf mehrere Veranlagungsprodukte und damit auch auf die im Vergleich zu Bankeinlagen risikoärmeren und weniger ertragreichen Geldmarktfonds geboten erscheinen lassen.*

Asset Management

Risikomanagement **31.1** Die ASFINAG entwickelte beginnend mit dem Jahr 2001 Instrumente zur Messung und Steuerung der passivseitigen Finanzierungsrisiken. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Risikosituation des Schuldenportefeuilles der ASFINAG:

Tabelle 7: Risikokennzahlen

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
				in Mill. EUR			
Value at Risk	-	-	-	-	187,8	26,0	18,3
Cashflow at Risk	-	49,2	27,9	23,7	15,7	16,4	51,4
Cost at Risk	-	-	-	-	203,5	42,4	69,7
Limit	-	-	-	-	57,9	44,6	96,0

Der so genannte Value at Risk gibt dabei das bilanzielle Bewertungsrisiko nach den IFRS aufgrund von geänderten Marktwerten der Verbindlichkeiten, im Wesentlichen wegen Zinssatz- oder Wechselkursveränderungen, wieder. Der starke Rückgang des Value at Risk für Ende 2005 war auf die Schließung aller Fremdwährungsverbindlichkeiten mit Dezember 2005 zurückzuführen.

Der Cashflow at Risk gibt das Risiko von Zinsänderungen unter Berücksichtigung der herrschenden Schwankungsbreiten der Zinssätze wieder. Durch den größeren variablen Finanzierungsanteil im Schuldenportefeuille der ASFINAG und die erhöhten Schwankungen der Zinssätze stieg dieses Risiko im Jahr 2006. Dieser Trend setzte sich im Jahr 2007 weiter fort, so dass der Cashflow at Risk mit Mai 2007 bereits 72,9 Mill. EUR betrug.

Der Cost at Risk ist die Summe aus beiden Risiken. Im Jahr 2004 wurde das gesamte bilanzwirksame Finanzierungsrisiko, d.h. das bilanzielle Bewertungsrisiko und das zahlungswirksame Zinsänderungsrisiko, vom Aufsichtsrat mit maximal 15 % des Eigenkapitals begrenzt.

Alle Risiken wurden für eine Haltedauer der Anleihen von einem Jahr berechnet. Die errechneten Werte gaben damit das Risiko an, das ein Schuldner trägt, der seinen Verpflichtungen aus der Begebung einer Anleihe ein ganzes Jahr lang nachkommt, ohne auf für ihn ungünstige Veränderungen zu reagieren.



Asset Management

BMVIT

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft

31.2 Der RH anerkannte die von der ASFINAG gesetzten Schritte zur Messung und Begrenzung von Finanzierungsrisiken. Ein im Jahr 2004 gesetztes Risikolimit konnte erst ab dem Jahr 2005 erfüllt werden. Der RH wies weiters auf den durch den hohen variablen Anteil im Schuldenportefeuille und die stärker werdenden Schwankungen der Zinssätze bedingten, stark steigenden Cashflow at Risk hin.

Die den Risikoberechnungen zugrunde gelegte Haltedauer der Anleihen von einem Jahr wird bei einem wenig dynamischem Marktumfeld ausreichend sein. Für den Fall starker Trends wird allerdings eine solche Haltedauer zu lang sein. Der RH empfahl, in solchen Fällen auf Basis von Stop-Loss¹⁾- bzw. Limit-Vorgaben bei Überschreiten der dadurch definierten Grenzen sofort zu reagieren, um bei möglichst geringem Gesamtrisiko eine Optimierung von Zins- und Tilgungszahlungen zu erreichen.

¹⁾ Stopp-Loss-Vorgabe: Festlegung eines Grenzwerts, bei dem geeignete Maßnahmen zur Verlustbegrenzung zu setzen sind

31.3 *Laut Stellungnahme der ASFINAG verfolge sie weder die Strategie noch habe sie die Möglichkeit, ihre Verbindlichkeiten vor Fälligkeit zurückzuzahlen. Daher sei für die Bewertung der aushaftenden Finanzschulden und für die Einschätzung der Marktwerttrisiken der vertraglich vereinbarte Rückzahlungskurs anzuwenden.*

31.4 Der RH erwiderte, dass für die Schließung einer Risikoposition der Abschluss eines entsprechenden Swaps ausreichend ist. Da solche Geschäfte auf Tagesbasis getätigt werden können, ist der Zeitraum zur Berechnung der Risikokennziffern mit einem Jahr risikotechnisch betrachtet deutlich zu hoch. Er hielt daher die Berechnung von Risikokennziffern auf Basis kürzerer Prognosezeiträume für zweckmäßig.

Bauprogramme

Rahmenbedingungen

Verzeichnisse des Bundesstraßengesetzes

32.1 Die Entwicklung des hochrangigen Straßennetzes gibt der Bund mit der Festlegung der bereits errichteten bzw. der noch zu errichtenden Straßenabschnitte gemäß den Verzeichnissen 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes vor. In diesen Verzeichnissen sind die von der ASFINAG zu betreuenden Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) taxativ aufgelistet.

Bauprogramme

Gemäß dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005, muss vor der Aufnahme neuer Straßenzüge in die Verzeichnisse des Bundesstraßengesetzes eine strategische Prüfung durchgeführt werden. Im Zuge dieser Prüfung werden die Auswirkungen neuer Infrastrukturprojekte auf die Umwelt überprüft. Dabei sind unter anderem die Wirtschaftlichkeit in Form verpflichtender Kosten-Nutzen-Untersuchungen und die Erfordernisse des Verkehrs zu berücksichtigen.

Konkrete und nachvollziehbare Bewertungskriterien innerhalb der bei vorgeschlagenen Netzveränderungen zu berücksichtigenden Ziele als Entscheidungsgrundlage für die Erklärung von Straßenzügen zu Bundesstraßen bestanden nicht. Auf der Grundlage einer Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie entschied letztlich der Gesetzgeber über die Aufnahme eines Straßenprojekts in das Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes.

Alle neu im Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz angeführten Straßenzüge sind nach den gegebenen wirtschaftlichen Möglichkeiten von der ASFINAG neu zu errichten bzw., wenn es sich um die Aufnahme schon bestehender Strecken handelt, zu adaptieren und anschließend zu betreiben.

- 32.2** Der RH empfahl dem BMVIT, auf die Entwicklung von Richtlinien für ein Bewertungssystem zur Abgrenzung, Quantifizierung und Gewichtung betriebswirtschaftlicher, verkehrs- und regionalpolitischer sowie volkswirtschaftlicher Komponenten hinzuwirken. Dieses sollte festlegen, bis zu welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis ein Straßenbauvorhaben betriebs-, verkehrs-, regional- und volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Damit soll eine nachvollziehbare Prioritätensetzung ermöglicht werden.

Bei Unterschreitung eines bestimmten Kosten-Nutzen-Verhältnisses sollten jene Kostenkomponenten und Projektanteile, die vorwiegend der Erreichung volkswirtschaftlicher und regionalpolitischer Ziele dienen, durch Kostenbeiträge interessierter Dritter abgegolten werden, um eine vertretbare wirtschaftliche Darstellung einzelner Projekte zu ermöglichen.

- 32.3** *Das BMVIT wies auf einen in Zusammenarbeit mit der ASFINAG entwickelten Leitfaden hin, der auch detaillierte Bewertungsmethoden enthalte. Es bestätigte, dass Kostenbeiträge Dritter weiter angestrebt würden, zumal auch diese Möglichkeit mit der Novelle des Bundesstraßengesetzes, BGBl. I Nr. 58/2006, gesetzlich umgesetzt worden sei.*

Regierungsprogramm und Ministerratsbeschluss

- 33.1** Das Regierungsprogramm für die XXIII. Gesetzgebungsperiode (2007 – 2010) sah „zur Umsetzung des ASFINAG-Bauprogramms in der Legislaturperiode“ Investitionen von insgesamt 4,610 Mrd. EUR vor. Mit diesem Investitionsvolumen sollten die im Bauprogramm der ASFINAG angeführten Infrastrukturprojekte zeitgerecht umgesetzt werden und dabei dem Schließen der Lücken und der Beseitigung von Engpässen im hochrangigen Netz Priorität zukommen.

In weiterer Folge nahm die Bundesregierung in der Ministerratsitzung vom 28. März 2007 den gemeinsamen Bericht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und des Bundesministers für Finanzen vom 23. März 2007 zur Kenntnis, der das ASFINAG Bauprogramm 2007 – 2012 als Teil einer Investitionsoffensive für den strategischen Ausbau und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur vorstellte. Dieses in Abstimmung mit der ASFINAG entwickelte, mittelfristige Bauprogramm umfasste für den Zeitraum 2007 bis 2012 Investitionen in das hochrangige Straßennetz von insgesamt 7,316 Mrd. EUR. Es enthielt im Sinne einer Prioritätenreihung Angaben zu Baubeginn, Verkehrsfreigabe und Investitionsvolumen.

Der Aufsichtsrat der ASFINAG behandelte in seiner 139. Sitzung vom 29. März 2007 zwar formal das von der Bundesregierung zur Kenntnis genommene Bauprogramm, fasste jedoch diesbezüglich keinen Beschluss.

Laut einer Vorausschau der ASFINAG auf die projektierten Bauvorhaben bis zum Jahr 2020 waren Gesamtinvestitionen in den Neubau von Bundesstraßen, in die Tunnelsicherheit und in die baulichen Erhaltungsmaßnahmen für das Bestandsnetz von 19,260 Mrd. EUR vorgesehen.

Im Zuge der Vorbereitungsarbeiten für die erwähnten Bauprogramme der ASFINAG erstellte die ASFINAG für neu zu errichtende Autobahn- und Schnellstraßenteilstücke auch Projektergebnisrechnungen. Diese auf Kapitalwertberechnungen basierenden Investitionsrechnungen ergaben bis auf wenige Ausnahmen (z.B. für die A 6) negative Kapitalwerte.

- 33.2** Die beiden genannten Bundesminister trafen durch die Prioritätenreihung somit Entscheidungen hinsichtlich des Baubeginns von neuen Autobahn- und Schnellstraßenteilstücken, die sich bei entsprechender Umsetzung auf die Verschuldenssituation der ASFINAG mittel- bis langfristig auswirken würden.

Bauprogramme

In diesem Zusammenhang hielt der RH fest, dass weder das im Ministerratsvortrag enthaltene Bauprogramm mit der Priorisierung der Bauvorhaben noch der Ministerratsbeschluss für die ASFINAG als rechtsverbindlich anzusehen waren. Die Einflussnahme des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Eigentümervertreter auf die Umsetzung des präsentierten Bauprogramms durch die ASFINAG kann nach der gegenwärtigen Rechtslage über die Abstimmung der jährlichen Kosten- und Unternehmenspläne erfolgen.

Der RH hätte angesichts der weitreichenden Bedeutung des geplanten Infrastrukturausbaus bis zum Jahr 2020 auf die Geschäftstätigkeit und die Ergebnisentwicklung der ASFINAG – und im Sinne der aktienrechtlichen Verantwortung des Vorstandes sowie des Aufsichtsrates – eine verbindlichere Absicherung der politischen Zielvorgaben durch eine Entscheidung der Hauptversammlung gemäß § 103 Abs. 2 des Aktiengesetzes für zweckmäßig erachtet. Dies auch deshalb, weil sich der Nutzen neu zu errichtender Straßenzüge in Anbetracht der aus den Projektergebnisrechnungen resultierenden, überwiegend negativen Kapitalwerte weniger aus betriebswirtschaftlichen, sondern vor allem aus verkehrs-, regional- und volkswirtschaftlichen Überlegungen ergab.

Entwicklung der
Bauprogramme der
ASFINAG

34.1 Das jährliche Bauprogramm der ASFINAG enthielt für einen fünfjährigen Zeitraum die von ihr geplanten, mit den jeweiligen Jahresraten bewerteten Baumaßnahmen am hochrangigen Straßennetz. Es stellte eine aggregierte Zusammenführung von über tausend Projekten dar. Die im Bauprogramm enthaltenen Vorhaben basierten einerseits auf gesetzlichen Verpflichtungen und andererseits auf strategischen Entscheidungen des Aufsichtsrates bzw. des Vorstandes der ASFINAG.

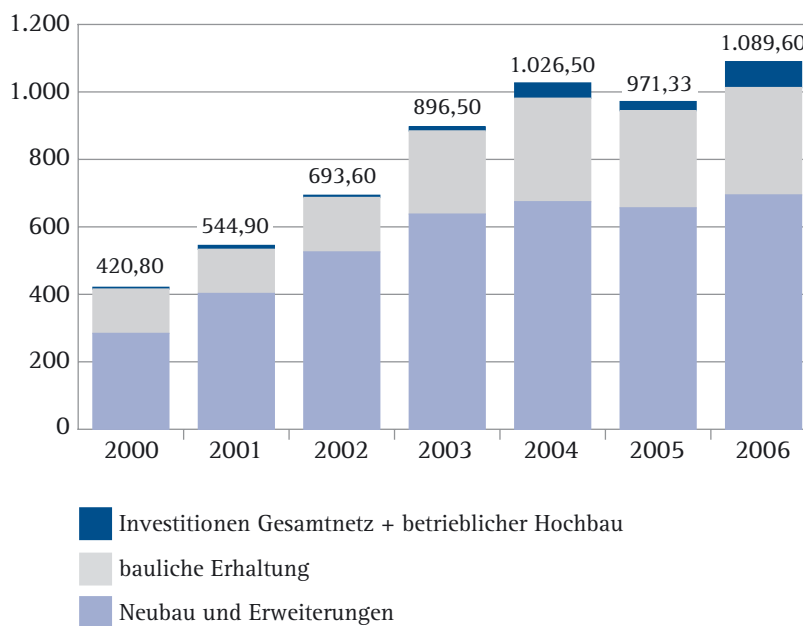
Die Ausgaben für Bauinvestitionen stiegen von 420,80 Mill. EUR (2000) auf 1.089,60 Mill. EUR (2006). Verteilt auf die drei Kategorien

- Neubau und Erweiterungen (z.B. dritter Fahrstreifen, Lärmschutzwände),
- bauliche Erhaltung (z.B. Generalsanierung, Brückensanierung) und
- Investitionen in das Gesamtnetz (z.B. Verkehrstelematik) und betrieblicher Hochbau

ließ sich die Entwicklung der Bauprogramme der ASFINAG wie folgt darstellen:

Abbildung 5: Entwicklung der Bauprogramme 2000 bis 2006

in Mill. EUR



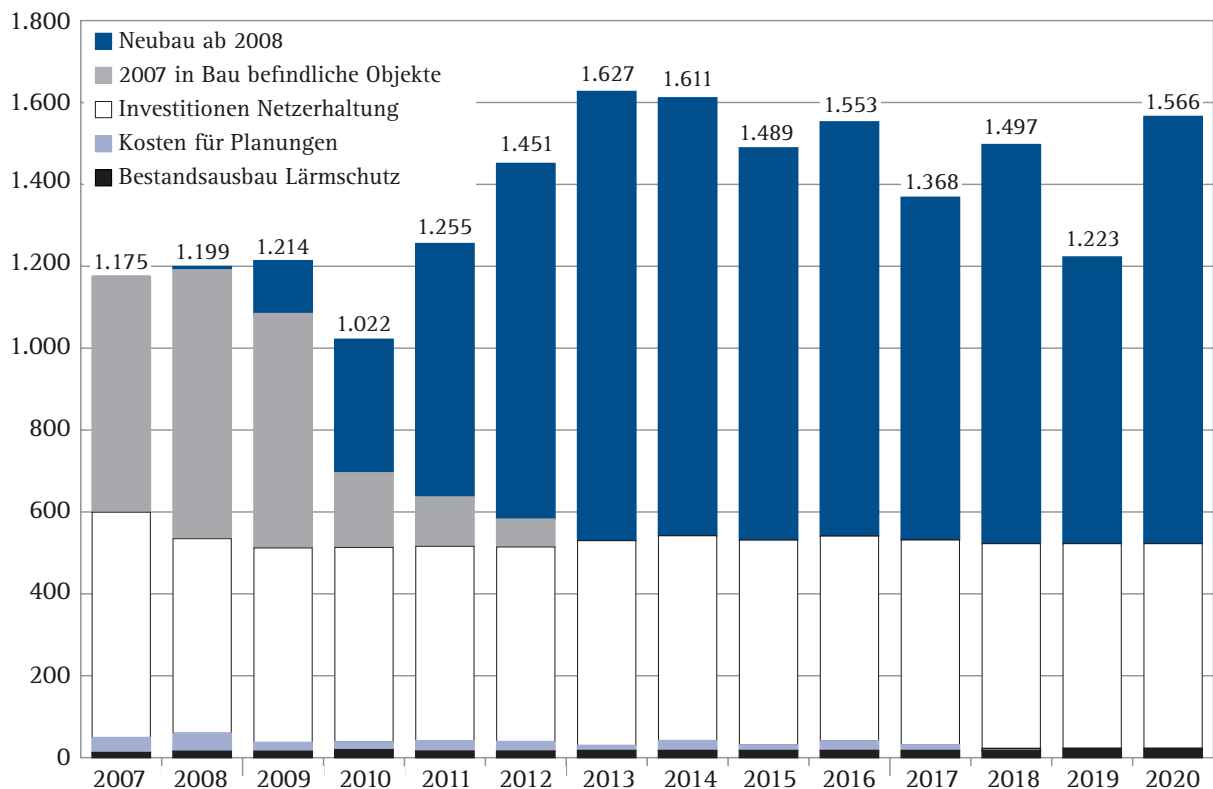
34.2 Der RH vertrat die Ansicht, dass sich das Bauprogramm der ASFINAG vom Umfang und seinem strukturellen Aufbau her im kurz- und mittelfristigen Bereich als ein Instrument zur Darstellung und zur Steuerung der Ausgaben für Straßenbauprojekte bewährte.

Bauprogramme

Zukunftsperspektiven 35.1 Die zukünftige Entwicklung der jährlichen Bauprogramme der ASFINAG wird maßgeblich durch das vom Ministerrat in seiner Sitzung vom 28. März 2007 zur Kenntnis genommene ASFINAG Bauprogramm 2007 – 2012 geprägt; sie lässt sich wie folgt darstellen:

Abbildung 6: Bauprogramme 2007 bis 2020

in Mill. EUR



Die Volumina der jährlichen Bauprogramme der ASFINAG 2007 bis 2020 werden sich laut dieser Vorschau zwischen 1,022 Mrd. EUR und 1,627 Mrd. EUR bewegen.

35.2 Der RH wies darauf hin, dass die Bauprogramme der ASFINAG in der Legislaturperiode bis 2010 auf der Grundlage der von der Bundesregierung zur Kenntnis genommenen Prioritätenreihung im Jahresdurchschnitt 1,153 Mrd. EUR betragen. Die Bauprogramme von 2011 bis 2020 werden mit einem Jahresdurchschnittswert von 1,463 Mrd. EUR um 27 % höher liegen als in der laufenden Legislaturperiode; die höchsten Werte entfallen auf die Jahre 2012 bis 2016.



Bauprogramme

BMVIT

**Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

Die projektierten Bauvorhaben werden zu einer qualitativen Verbesserung des hochrangigen Straßennetzes in Österreich beitragen. Allerdings wird die Umsetzung dieses Neubauprogramms den Finanzierungsbedarf der ASFINAG erhöhen und zumindest bis 2020 zu einer steigenden Neuverschuldung führen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass nach den vorliegenden Planrechnungen die im erwähnten Regierungsprogramm und im Ministerratsbeschluss vorgesehenen Maßnahmen zur selbständigen Finanzierung der Straßeninfrastrukturprojekte (Erhöhung der LKW-Maut, Mittel aus der Erhöhung der Mineralölsteuer, Valorisierung der Vignettenpreise) nicht ausreichen werden.

Der RH empfahl, alle ausgabenseitigen Einsparungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Dabei wären entweder die Einzelprojektkosten zu senken, der Beginn von Neubauprojekten zeitlich hinauszuschieben bzw. deren Umsetzung zeitlich zu strecken oder Projekte mit geringer Kostendeckung bzw. mit geringem volkswirtschaftlichen Nutzen zu streichen.

- 35.3** *Das BMVIT bestätigte die Empfehlung des RH, alle ausgabenseitigen Einsparungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Es betonte, das Einsparungsziel von 10 % der Projektkosten intensiv verfolgen zu wollen.*

Laut Stellungnahme der ASFINAG führe der Weg zur Erreichung eines Einsparungsprogramms nicht über die Streichung von geplanten Bauvorhaben. Es wäre vielmehr eine Effizienzsteigerung durch ein ganzheitliches Bauprogrammmanagement – von der erstmaligen Planung über die Abwicklung bis zur Verkehrsfreigabe – anzustreben.

- 35.4** Der RH entgegnete der ASFINAG, dass er ein Maßnahmenbündel zur Ausschöpfung von Einsparungsmöglichkeiten empfahl. Die Streichung von geplanten Bauvorhaben erwog er nur unter einschränkenden Voraussetzungen.

Public private partnership (PPP) –Modell

- 36.1** Auf Basis umfangreicher Voruntersuchungen durch das BMVIT startete die ASFINAG im Dezember 2003 das Projekt „PPP¹⁾ Ostregion“, um Bauvorhaben in der Region nördlich bzw. nordöstlich von Wien umzusetzen.

¹⁾ PPP: Public private partnership: umfasst als ganzheitliches Modell die Planung, Finanzierung, den Bau und den Betrieb von öffentlichen Infrastruktureinrichtungen.

Der RH beurteilte das PPP-Modell in weiterer Folge ausschließlich hinsichtlich seiner finanziellen Auswirkungen auf die ASFINAG.

Public private partnership (PPP)–Modell

Als Projektziele nannte die ASFINAG

- den Aufbau von alternativen Wettbewerbsstrukturen (Benchmarks) für Teilbereiche ihres Aufgabenspektrums,
- eine Kostenoptimierung für die ASFINAG bzw. den Bund,
- einen positiven Input für den Bau und Betrieb durch private Partner und
- die Chance, schneller bessere und kostengünstigere Straßen zu erhalten.

Im Zuge einer EU–weiten Ausschreibung erteilte die ASFINAG im September 2006 den Zuschlag an ein Konsortium. Sie beauftragte dieses im Rahmen eines Konzessionsmodells mit der Planung, dem Bau, dem Betrieb, der Erhaltung und der Finanzierung der ersten Abschnitte des Projekts „PPP Ostregion“. Mit dem Abschluss des Konzessionsvertrags wurden – ergänzend zur herkömmlichen Realisierung von Neubauprojekten – erstmals auch die Kernaufgaben der ASFINAG, wie die Finanzierung und der Betrieb einem privaten Partner, vertraglich übertragen.

Im Jahr 2007 begann das Konsortium auf den von der ASFINAG erworbenen und größtenteils zur Verfügung gestellten Grundflächen mit der Errichtung der vereinbarten Autobahn (A 5) und Schnellstraßen (S 1 und S 2). Die Verkehrsfreigabe für die einzelnen Straßenabschnitte wurde für das Jahr 2009 bzw. 2010 vertraglich ebenso vereinbart wie eine darauffolgende 30–jährige Betriebsphase durch das Konsortium als Konzessionär.

Das vereinbarte Vergütungsmodell beruhte auf der Kombination eines Mautentgelts pro Fahrzeugkilometer und einem Entgelt für die zur Verfügung stehenden Fahrstreifen. Es sah vor, dass die ASFINAG ab dem Jahr 2010 bis ins Jahr 2039 jährliche Zahlungen voraussichtlich zwischen 44,57 Mill. EUR und 73,35 Mill. EUR zu leisten haben wird. In der Errichtungsphase werden für die ASFINAG – abgesehen von projektbegleitenden Maßnahmen – keine Aufwendungen anfallen.

- 36.2** Aufgrund der vertraglich vereinbarten Zeitpunkte der Entgeltzahlungen für die Finanzierung, die Planung, den Bau und den Betrieb der Autobahn- und Schnellstraßen–Teilstücke an den Konzessionär wird es – im Gegensatz zu bisher von der ASFINAG durchgeführten Straßenbauprojekten – zu einer massiven zeitlichen und betraglichen Verschiebung von Zahlungsflüssen kommen. Dadurch verschaffte sich



Public private partnership (PPP)–Modell

**Autobahnen– und Schnellstraßen–
Finanzierungs–Aktiengesellschaft**

die ASFINAG kurz- und mittelfristig einen Liquiditätsvorteil, weil sie für diese hohen Bauinvestitionen vorerst keine Verbindlichkeiten eingehen muss.

Allerdings wird diese kurzfristige Budgetentlastung ab der Inbetriebnahme der Straßen im Jahr 2010 30 Jahre Aufwendungen mit entsprechendem Finanzierungsaufwand (Zinsen) nach sich ziehen. Auf die Vertragsdauer aufsummiert wird diese Rückzahlung an den vorfinanzierenden Konzessionär voraussichtlich 2,04 Mrd. EUR betragen. Damit werden langfristige Auswirkungen auf die Ertrags- bzw. Verschuldenssituation der ASFINAG verbunden sein.

Eine abschließende Beurteilung des PPP–Modells im Hinblick auf die Gesamteffizienz des Beschaffungsvorgangs kann gegenwärtig noch nicht getroffen werden. In diesem Zusammenhang wird auch zu berücksichtigen sein, ob durch die erhebliche Vergrößerung des Bauloses eine Verbesserung des internationalen Wettbewerbs erzielt wurde und aufgrund der Mengensteigerung („economies of scale“) ein Kostensenkungseffekt eintrat.

Der RH empfahl der ASFINAG, die zukünftige Entwicklung hinsichtlich des Verkehrsaufkommens, des Straßenzustandes, der geplanten Erhaltungsarbeiten, des Entgelts an den Konzessionär, der Mauteinnahmen für die ASFINAG usw. regelmäßig zu beobachten. Dadurch sollte die Gesellschaft Erkenntnisse für künftige ertrags- und verschuldungsrelevante Entscheidungen bzw. gegensteuernde Maßnahmen gewinnen.

Darüber hinaus sah der RH aufgrund der Zusammensetzung des jährlich zu entrichtenden Entgelts an den Konzessionär (aus je einem Anteil für die Finanzierung, für die Errichtung und für den Betrieb) Optimierungspotenziale bei allfälliger Realisierung weiterer PPP–Projekte. Die Einstufung der ASFINAG in die höchste Bonitätsstufe („AAA“–Rating) verschaffte ihr beispielsweise günstigere Finanzierungskosten als privaten Anbietern. Auch ihre Erfahrungen als langjähriger Straßennetzbetreiber und eine optimierte Betriebsorganisation könnten eine wirtschaftlichere Betriebsführung als durch einen Konzessionär möglich erscheinen lassen.

Public private partnership (PPP)–Modell

Ferner empfahl der RH der ASFINAG, die eigenen Kostenstrukturen mit jenen privater Anbieter zu vergleichen und bei für sie günstigeren Konstellationen die Möglichkeit der eigenen Leistungserbringung (z.B. durch die Übernahme eines bestimmten, mit der Risikoübertragung an den Konzessionär vereinbarten Finanzierungsanteils oder der betrieblichen Erhaltung) zu erwägen. Dadurch könnten bei der Umsetzung künftiger (PPP)–Projekte insgesamt bestmögliche Kostenreduktionen erzielt werden.

- 36.3** *Laut Mitteilung der ASFINAG sei das Gesamtpaket durch ein Konsortium günstiger als bei einer Eigenerstellung angeboten und daher an dieses vergeben worden. Sie werde die weitere Entwicklung des PPP–Projekts analysieren und daraus die optimalen Schlüsse für die folgenden Projekte ziehen.*

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

- 37** Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor.

BMVIT und BMF

- (1) Bei der künftigen Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die ASFINAG sollten die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben mitüberlegt werden. Insbesondere sollten mögliche Auswirkungen auf das im ESVG 95 genannte Kriterium der „Entscheidungsfreiheit in der Ausübung ihrer Hauptfunktionen“ beachtet werden. (TZ 8)
- (2) Die ASFINAG wäre in Anlehnung an Schieneninfrastrukturvorhaben zur Erfüllung ihrer übertragenen Aufgaben mit der Erstellung eines mehrjährigen Rahmenplans zu beauftragen. (TZ 5)
- (3) Um die Stabilität des Bundeshaushalts im Haftungsfalle nicht zu gefährden, sollte das Instrument der außerbudgetären Schulden und Bundeshaftungen im Zuge der Finanzierung von Straßenbauprojekten nur im unbedingt notwendigen Ausmaß eingesetzt werden. (TZ 6)
- (4) Der ASFINAG wären über den einjährigen, das Haftungsvolumen betreffenden Abstimmungsprozess hinaus weiterführende, strategische Zielsetzungen und Planungsinstrumente vorzugeben. (TZ 6)



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

**Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

BMVIT

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

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

ASFINAG

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

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

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

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

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

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

Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

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

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

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

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

(17) Bei künftigen PPP-Projekten sollten die eigenen Kostenstrukturen mit jenen privater Anbieter verglichen und bei für sie günstigeren Konstellationen die Möglichkeit der eigenen Leistungserbringung erwogen werden. Dadurch könnten bei der Umsetzung künftiger (PPP)-Projekte insgesamt bestmögliche Kostenreduktionen erzielt werden. (TZ 36)

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

Entsorgungslogistik Austria GmbH

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

Kurzfassung

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

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

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

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

Die ELA trug im Rahmen ihrer Möglichkeiten zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene bei. (TZ 14)

Kurzfassung

Die Beteiligung der ELA an einer Gesellschaft, die eine Abfallbehandlungsanlage betreibt, erwies sich als vorteilhaft. Eine Beteiligung an Entsorgungsunternehmen im Ausland schien hingegen nur im Einklang mit der übergeordneten Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe zweckmäßig. (TZ 6)

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

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

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

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

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

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


Entsorgungslogistik Austria GmbH
Kenndaten zur Entsorgungslogistik Austria GmbH

Gründung	8. März 1999
Kapital	75.000 EUR
Eigentümer	100 % Speditions Holding GmbH
Unternehmensgegenstand	Anbieten und Erbringen von Logistikleistungen und sonstigen Dienstleistungen auf dem Gebiet der Abfallverwertung bzw. Abfallentsorgung sowie damit in Verbindung stehenden Handelstätigkeiten
Unternehmensstandorte	Wien, Süßenbrunn und Wels
Beteiligungen	50 % an der HAELA Abfallverwertung GmbH 51 % ELA Slovakia s.r.o.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	in Mill. EUR					
Umsatzerlöse	11,58	5,45	7,71	8,70	10,16	13,04
Betriebsleistung ¹⁾	11,72	5,65	7,78	9,13	10,57	13,87
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1,05	- 0,21	0,31	0,48	1,30	1,02
Jahresüberschuss	0,67	- 0,21	0,27	0,29	0,97	0,71
Eigenkapital	1,30	- 0,11	0,08	0,97	1,30	1,55
	in %					
Eigenkapitalquote	36,13	- 3,20	2,26	27,43	28,73	27,07
	Anzahl					
Beschäftigtenstand im Jahresdurchschnitt ²⁾	6	4	9	11	19	22
	in 1.000 t					
bewegte Tonnage Schiene	470	365	551	772	827	1.393
bewegte Tonnage Straße	30	30	30	30	30	30

¹⁾ Umsatzerlöse einschließlich sonstiger betrieblicher Erträge

²⁾ Angestellte und geleastes Personal

Quelle: Entsorgungslogistik Austria GmbH

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im Oktober und November 2007 die Gebarung der Entsorgungslogistik Austria GmbH (ELA). Die Auswahl erfolgte aufgrund einer Stichprobe nach dem Zufallsprinzip. Dieses Verfahren bezieht auch Rechtsträger ein, die nach dem ansonsten risikoorientierten Auswahlverfahren (z.B. wegen ihres geringen Gebarungsumfangs) nicht überprüft würden. Der RH wendet dieses Verfahren an, um seine präventive und beratende Wirkung zu verstärken.

Die ELA erbrachte marktorientierte Logistikleistungen und sonstige Dienstleistungen auf dem Gebiet der Abfallverwertung bzw. Abfallentsorgung sowie damit in Verbindung stehende Handelstätigkeiten. Zielmärkte waren Unternehmen der Abfall- und Entsorgungsbranche sowie sonstige Industrie- und Gewerbebetriebe.

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung umweltrelevanter Aspekte dieser Leistungserbringung.

Zu dem im Jänner 2008 übermittelten Prüfungsergebnis nahm die ELA im Februar 2008 Stellung. Eine Gegenäußerung des RH war nicht erforderlich.

Glossar

- 2 Zunächst werden im Bericht verwendete Begriffe erläutert:

Bauleistikzentrum

Einrichtung zur Ver- und Entsorgung von Großbaustellen unter Berücksichtigung umweltrelevanter Gesichtspunkte (Vermeidung von Staub, Lärm und Verkehr) sowie unter Wahrung größtmöglicher Kosteneffizienz.

Entseuchungsstation

Ehemalige Einrichtung zur Entseuchung von Viehtransporten auf Bahnanlagen im Falle des Auftretens von Tierseuchen. Positionierung meist im Bereich von Rangierbahnhöfen.

Ganzzuglogistik

Zuglauf von Güterzügen, die als Ganzes ohne zwischenzeitliches Aussetzen oder Beistellen von Wagen vom Start- zum Bestimmungsort ohne planmäßigen Zwischenhalt durchfahren.

Intermodale Transportlogistik

Abwicklung eines Transportvorgangs mit Hilfe mindestens zweier unterschiedlicher Verkehrsträger (z.B. Lkw, Bahn).

Legal-Compliance

Matrix zur Verwaltung und Aktualisierung relevanter Rechtsdaten, Vorschriften und Befähigungen.

Ölabscheider

Abwasserbehandlungsanlage in Form eines Beckens, in dem Öle durch Aufschwimmen abgeschieden werden. Das Funktionsprinzip des Ölabscheiders beruht auf dem Dichteunterschied der Ölbestandteile zum Wasser, d.h. das leichtere Öl schwimmt auf und sammelt sich auf der Wasseroberfläche. Die so im Ölabscheider separierten Leichtflüssigkeiten sammeln sich an der Wasseroberfläche und können sodann entsorgt werden.

s.r.o.

Abkürzung für eine slowakische Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH). Sie ist der österreichischen GmbH ähnlich, setzt aber ein geringeres Mindeststammkapital (GmbH \geq 35.000 EUR, s.r.o. \geq 200.000 SK \sim 6.000 EUR) voraus. Die s.r.o. ist die am häufigsten verwendete Gesellschaftsform bei den slowakischen Kapitalgesellschaften und eignet sich auch für größere Unternehmen (Maximalanzahl von Gesellschaftern: 50).

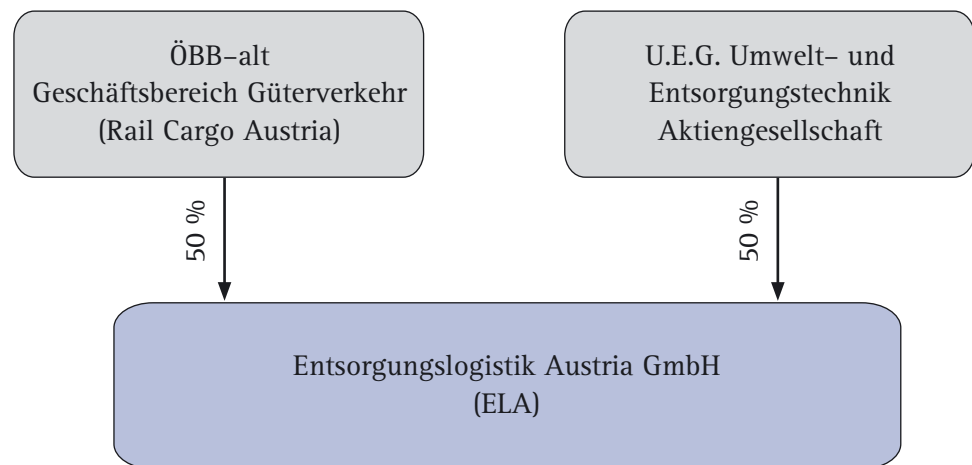
Entwicklung der ELA

Gesellschaftsrechtliche Entwicklung

3.1 Die Gründung der ELA erfolgte im Jahr 1999 als Beteiligungsgesellschaft der damaligen Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB-alt), Geschäftsbereich Güterverkehr (Marktauftritt unter „Rail Cargo Austria“) und der U.E.G. Umwelt- und Entsorgungstechnik Aktiengesellschaft (U.E.G.). Die Gesellschaftsanteile betragen jeweils 50 Prozent.

Die ÖBB-alt beabsichtigten, mit der Kooperation tiefer in die Wertschöpfungskette des Entsorgungsmarkts einzudringen. Ziel war es, neben der bloßen Transportabwicklung auch Komplettpakete (Transport, Dienstleistungen, Handelstätigkeiten und Beratung) anbieten zu können.

Gründungsstruktur der ELA im Jahr 1999



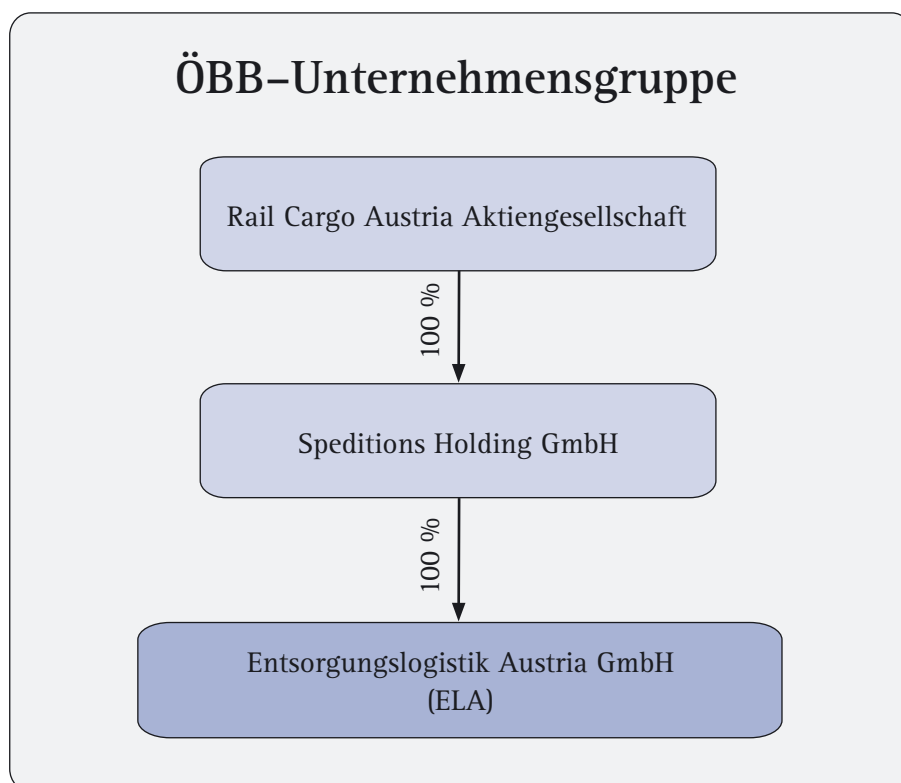
Quelle: ELA, Grafik RH

Ende des Jahres 2000 brachten die ÖBB-alt ihre Anteile an der ELA in eine ihrer Tochtergesellschaften – die damalige Speditions Holding AG – ein.

Differenzen der beiden Eigentümer über die künftige Strategie und Rolle der ELA am Entsorgungsmarkt führten Ende 2003 zur Übernahme der Anteile der U.E.G durch die damalige Speditions Holding AG. Infolge der Auswirkungen der Bundesbahn-Strukturreform erfolgte

mit Juli 2005 die Umwandlung der damaligen Speditions Holding AG in die Speditions Holding GmbH als 100 % Tochter der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft.

Aktuelle Unternehmensstruktur (Stand November 2007)



Quelle: ELA, Grafik RH

- 3.2** Der RH erachtete die Übernahme der Anteile der U.E.G. durch die damalige Speditions Holding AG als zweckmäßig, weil ansonsten die mit der Gründung der ELA verfolgten Zielsetzungen verfehlt worden wären.

Entwicklung der ELA

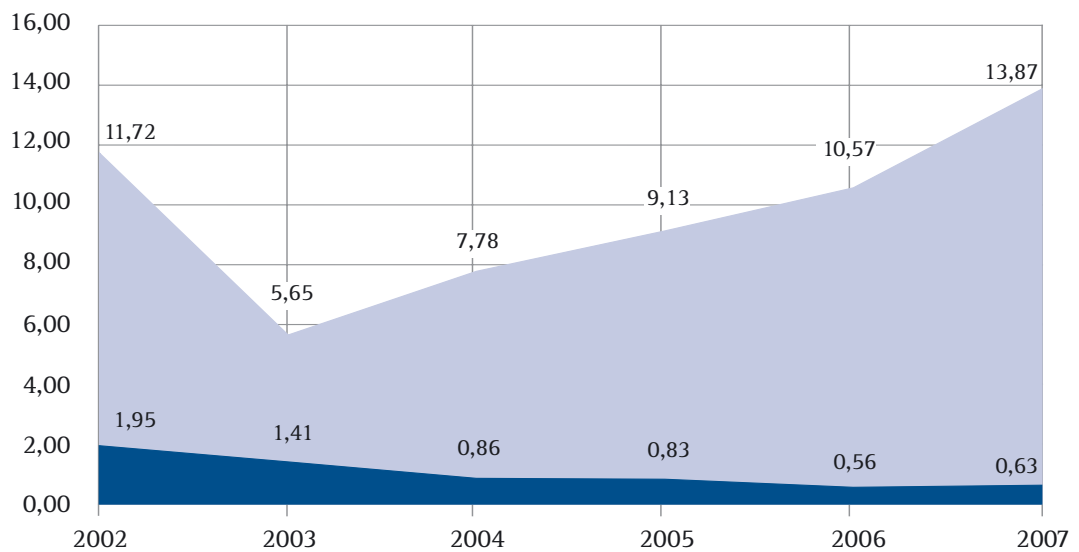
Wirtschaftliche Entwicklung

4.1 Die Differenzen der damaligen Eigentümer über die künftige Strategie und Rolle der ELA am Entsorgungsmarkt trugen im Geschäftsjahr 2003 zur weitgehenden operativen Lähmung der Gesellschaft bei. Die Betriebsleistung halbierte sich von rd. 11,72 Mill. EUR (2002) auf rd. 5,65 Mill. EUR (2003) und führte zu einem Verlust von 0,21 Mill. EUR.

Durch Veränderungen der Eigentümerstrukturen und durch hohes Engagement der Geschäftsführung gewann die ELA nach und nach Marktanteile zurück und entwickelte neue Geschäftsfelder.

Betriebsleistung und Betriebsleistung je Beschäftigten

in Mill. EUR



■ Betriebsleistung

■ Betriebsleistung je Beschäftigten (Angestellte und geleaste Mitarbeiter)

Quelle: ELA, Grafik RH



Entwicklung der ELA

BMVIT

Entsorgungslogistik Austria GmbH

Die Betriebsleistung je Beschäftigten ging hingegen kontinuierlich zurück und erreichte im Jahr 2006 mit 0,56 Mill. EUR weniger als ein Drittel des Wertes des Jahres 2002 (1,95 Mill. EUR). Dafür zeichneten folgende Ursachen verantwortlich:

- der Übergang von der überwiegenden Maklerfunktion hin zur eigenen Produktion,
- der marktbedingte Rückgang der Ertragsmargen sowie
- die Entwicklung personalintensiverer Geschäftsfelder.

4.2 Der RH anerkannte die mittlerweile gelungene Kompensation des Einbruchs der Betriebsleistung im Jahr 2003. Er empfahl jedoch, die Entwicklung der Betriebsleistung je Beschäftigten im Auge zu behalten und in personalintensiveren Geschäftsfeldern produktivitätssteigernde Maßnahmen zu setzen.

4.3 *Laut Stellungnahme der ELA würden die Empfehlungen des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

Rechtliches Umfeld

5.1 Der Unternehmensgegenstand der ELA erforderte die Beachtung einer Reihe von EU-rechtlichen Vorgaben sowie der davon abgeleiteten nationalen Vorschriften (z.B. Abfallwirtschaftsgesetz 2002, BGBl. I Nr. 102/2002 i.d.F. BGBl. I Nr. 43/2007). Daneben waren zahlreiche internationale und nationale Normen sowie gewerbe- und wirtschaftsrechtliche Rechtsvorschriften zu beachten. Ebenso hatten die ELA bzw. die von ihr namhaft zu machenden Personen über bestimmte abfallrechtliche Berechtigungen und Befähigungen zu verfügen.

Zum ordnungsmäßigen Umgang mit diesem Komplex an rechtlichen Vorgaben erarbeitete die ELA eine Legal-Compliance. Dabei handelte es sich um eine Datenbank, welche die zu erfüllenden Vorschriften und erforderlichen Genehmigungen auflistet und am Laufenden hält.

5.2 Der RH erblickte in der Legal-Compliance der ELA ein wirksames Instrument, um die Einhaltung der jeweils anzuwendenden Rechtsvorschriften sicherzustellen.

Entwicklung der ELA

Beteiligungen

- 6.1** Die ELA beteiligte sich ab Mai 2005 zu 50 % an der HAELA Abfallverwertung GmbH (HAELA) mit Sitz in Enns (OÖ). Die Anlagen, Möglichkeiten und Fähigkeiten der HAELA zur mechanischen und biologischen Aufbereitung von Abfällen und belasteten Böden ergänzten das Angebotsspektrum der ELA. Die Beteiligung an der HAELA erwies sich für die ELA als erfolgreich.

Im Jahr 2005 beteiligte sich die ELA zu 51 % an der ELA Slovakia s.r.o. Die Beteiligung an einem weiteren slowakischen Entsorgungsunternehmen (EBA s.r.o.) scheiterte an der Zustimmung des Beirats der Expeditions Holding GmbH. Da die ELA Slovakia s.r.o. bislang nicht wirtschaftlich reüssieren konnte, veranlasste die ELA im Jahr 2007 die operative Stilllegung ihrer slowakischen Tochter.

- 6.2** Der RH erblickte in der Beteiligung an der HAELA – und dem damit erreichten raschen Zugriff auf eigene Ressourcen zur Abfallbehandlung – einen wichtigen Baustein zur Gewinnung von Aufträgen im Projektgeschäft am Entsorgungsmarkt.

Zur Beteiligung an der ELA Slovakia s.r.o. merkte der RH an, dass ein Engagement im Ausland nur im Einklang mit der übergeordneten Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe zweckmäßig erscheint. Er empfahl, unter Beachtung dieser Prämisse, Zukunftsoptionen des slowakischen Tochterunternehmens zu prüfen. Sollten diese Optionen keinen absehbaren Erfolg versprechen, wäre der Rückzug aus der ELA Slovakia s.r.o. zu erwägen.

Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsmanagementsystem

- 7.1** Die ELA verfügte über ein umfassendes Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsmanagementsystem (ISO 9001, ISO 14001 und OHSAS 18001). Als integrativen Bestandteil ihrer Qualitätsmanagementsysteme entwickelte die ELA einen „Kontinuierlichen Verbesserungsprozess“. Dieser beinhaltete bspw. ein Reklamationsmanagement sowie eine Kunden- und Lieferantenbewertung. Letztere wies für den Hauptlieferanten der ELA, die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, die schlechteste Bewertung von 29 Lieferanten aus. Ursachen waren unter anderem Probleme bei der Termintreue.

- 7.2** Der RH sah in der Einrichtung eines Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsmanagementsystems einen gelungenen Beitrag zum erfolgreichen Marktauftritt der ELA am Entsorgungsmarkt. Er empfahl, insbesondere mit der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft ehestmöglich Lösungen zur Verbesserung der Kunden-/Lieferantenbeziehung zu erarbeiten.

- 7.3 Laut Stellungnahme der ELA würde die Empfehlung des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

Geschäftsfelder und Produktmix

Mülllogistik für die Thermische Behandlungsanlage Dürnrohr

- 8.1** Rund die Hälfte ihres Umsatzes erwirtschaftete die ELA mit dem schienegebundenen Transportlauf für die thermische Abfallbehandlungsanlage Dürnrohr der AVN Abfallverwertung Niederösterreich Ges. m.b.H. (AVN). Letztere war im Auftrag der NÖ BAWU – Niederösterreichische Beteiligungsgesellschaft für Abfallwirtschaft und Umweltschutz Ges.m.b.H. (NÖ BAWU) für die Behandlung des überwiegenden Teils niederösterreichischer Haus- und Sperrmüllfraktionen verantwortlich. Der Transport der anzuliefernden Haus- und Sperrmüllfraktionen sowie der abgehenden Verbrennungsrückstände erfolgte seit 1. Jänner 2004 in Erfüllung behördlicher Auflagen zu 90 % in einem intermodalen Transportsystem auf den beiden Verkehrsträgern Straße und Schiene.

Da die ELA in diesem Geschäftsfeld neben der AVN auch für andere Entsorgungsbetriebe als spezialisierter Logistikpartner auftrat, hatte sie mit Stand Oktober 2007 29 Versandstationen zu managen. Ab dem Jahr 2009 ist eine Ausweitung der Verbrennungskapazitäten der Anlage Dürnrohr um weitere 200.000 t pro Jahr vorgesehen.

- 8.2** Der RH beurteilte den Beitrag der ELA zur intermodalen Transportlogistik von niederösterreichischen Haus- und Sperrmüllfraktionen als zweckmäßige Lösung im Sinne eines technisch ausgereiften und ökologisch sinnvollen Gesamtkonzepts. Er empfahl der ELA, sich im Hinblick auf den Neubau und die Erweiterung von thermischen Abfallbehandlungsanlagen um Folgeaufträge zu bemühen.

Abraumtransporte im Verkehrswegebau

- 9.1** Etwa ein Drittel ihres Umsatzes erwirtschaftete die ELA mit schienegebundenen Abraumtransporten im Verkehrswegebau (z.B. Tunnelbau). Da diese systembedingt teurer kommen als der ausschließliche Lkw-Transport, schrieb die Bauindustrie nur dann diese Transportvariante aus, wenn dies – etwa im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Verfahren) – ausdrücklich gefordert wurde (etwa zur Entlastung der Anrainer von Staub- und Lärmemissionen). Als vorteilhaft für die ELA erwies sich der Erwerb von 82 selbstentladenden Kippwaggons aus einer Konkursmasse. Damit war die rasche Verfügbarkeit eines geeigneten Wagenmaterials gegeben.

Geschäftsfelder und Produktmix

Da es sich bei diesem Transportsegment im Regelfall um eine Ganzzuglogistik handelt, boten verstärkt auch Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe (so genannte Dritt-EVUs) an. Dies führte zu Erlöseinbußen und damit zum Rückgang der Deckungsbeiträge.

9.2 Der RH stellte fest, dass die ELA mit dem schienengebundenen Transport von Abraummaterial im Verkehrswegebau einen wichtigen Beitrag zur lärm- und staubarmen Abwicklung von Großbaustellen leistete. Er empfahl, bei Preisverhandlungen Untergrenzen für die erwarteten Deckungsbeiträge vorzusehen.

9.3 *Laut Stellungnahme der ELA würden die Empfehlungen des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

Geschäftsfelder Wagenreinigung und Verschrottung

10.1 Die ELA übernahm von der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft im Jahr 2006 das Gelände und die Anlagen der ehemaligen Entseuchungsstation Süßenbrunn (NÖ). In der Anlage, zu der auch ein eigenes Klärwerk gehört, führt die ELA Güterwagenreinigungen sowie Kleinreparaturen (etwa Tausch von Bremsklötzen, Schmierarbeiten) überwiegend im Auftrag der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft durch.

Am selben Standort führte die ELA ab dem Jahr 2007 als Partner der ARGE Schrott ELA-Ökotech (ELA-Anteil 50 %) für die fachgerechte Verschrottung und Entsorgung von Rollmaterial (schrottreife Personen- und Güterverkehrswagen sowie zu verschrottende Lokomotiven) durch.

Zu diesem Zweck bewarb sich die ARGE Schrott ELA-Ökotech um einen Rahmenvertrag der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft für die Übernahme des zu verschrottenden Rollmaterials. Da sie für die Übernahme deutlich attraktivere Preise bot, als die ÖBB-Unternehmensgruppe bislang für ihr zu verschrottendes Rollmaterial erhielt, konnte sie sich gegenüber den Mitbewerbern durchsetzen. Obwohl in der Vergangenheit starke Schwankungen der Rohstoffpreise aufgetreten waren, unterblieb eine Indexanpassung.

10.2 Der RH erachtete die Wagenreinigung insbesondere in Kombination mit der Durchführung von Kleinreparaturen als sinnvolle Ergänzung im ELA-Produktportfolio. Er wies darauf hin, dass insbesondere bei diesem eher personalintensiven Geschäftsfeld die Produktivität zu beachten wäre.



Geschäftsfelder und Produktmix



Entsorgungslogistik Austria GmbH

Die Aktivitäten der ARGE Schrott ELA-Ökotech zeigten, dass unter Wettbewerbsbedingungen ein Mehrwert für die ÖBB-Unternehmensgruppe generiert und zudem die Wertschöpfung (im Ausmaß der ELA-Beteiligung) innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe verblieb. Der RH empfahl, zum wechselseitigen Risikoausgleich in Auftragsverhältnissen zur Wagen- und Lokverschrottung eine Indexanpassung der Rohstoffpreise vorzunehmen.

10.3 *Laut Stellungnahme der ELA würde die Empfehlung des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

Sonstige Projektgeschäfte am Entsorgungsmarkt

11.1 Zur Erreichung ihrer Umsatzziele präsentierte sich die ELA in den letzten fünf Jahren verstärkt und erfolgreich als engagierter Nischenanbieter am Entsorgungsmarkt. Zu diesen Projektgeschäften zählten beispielsweise:

- die Entsorgung und Behandlung kontaminierter Böden,
- die Sanierung von Altlasten sowie
- die Entsorgung von Werkstätten-, Industrie- und Siedlungsabfällen.

Der Marktauftritt erfolgte zum Teil in Form von Arbeitsgemeinschaften. Dadurch konnte die ELA projekt- und auftragsbezogen jene Anlagen und Rechte aufbieten, die nicht im unmittelbaren Eigentum der ELA standen. Die Aktivitäten der ELA in diesem Geschäftsfeld verlangten fundierte Umfeldkenntnisse, zahlreiche Berechtigungen und Befähigungen sowie eine besondere Sorgfalt bei der Vertragsgestaltung (ARGE-Verträge, Auftragswesen, Abfallbehandlung usw.).

Bedingt durch Einsprüche in Vergabeverfahren, Mängel in der Vertragsgestaltung sowie unerwartete Reaktionen des Markts bzw. einzelner Vertragspartner war die ELA mehrfach in juristische Verfahren mit zum Teil erheblichen Folgekosten verwickelt.

11.2 Der RH stellte fest, dass sich die ELA bei ihren Aktivitäten im Projektgeschäft am Entsorgungsmarkt mitunter in lukrativen, aber mit höheren Risiken behafteten Geschäftsfeldern bewegte. Er empfahl, im Hinblick auf die erlittenen Ertragsseinbußen bzw. Mehraufwendungen künftig besonders sorgfältig bei der Vertragsgestaltung vorzugehen. Dabei sollten Projektgeschäfte ab einer vom Beirat festzulegenden Betragsgrenze einer fundierten Risikobewertung unterzogen werden.

Geschäftsfelder und Produktmix

Diese Standards wären in das Qualitätsmanagementsystem der ELA aufzunehmen.

Überdies regte der RH an, sich vorzugsweise bei Projekten zu engagieren, bei denen die ELA auf bereits erworbene Erfahrungen zurückgreifen kann.

11.3 *Laut Stellungnahme der ELA würden die Empfehlungen des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

Ver- und Entsorgung von Großbaustellen

12.1 Nach Darstellung der ELA trieben wiederholt unkontrollierte Beimengungen von Spritzbeton die Deponiekosten für die Entsorgung des Abraummateri als aus dem Tunnelbau in die Höhe. Die aufgetretenen Mehrkosten stellte die ELA ihren Auftraggebern in Rechnung. Dies konnte zu Nachtragsforderungen der Bauindustrie an den Bauherren (z.B. ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft) führen.

Ein von der ELA in Zusammenarbeit mit der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft entwickeltes Konzept betreffend Baulogistikzentren gelangte bislang nicht zur Umsetzung. Dabei handelte es sich um ein Konzept für die optimierte Ver- und Entsorgung von Großbaustellen (umweltgerechtes und kostenoptimiertes Materialmanagement).

12.2 Der RH empfahl, das Konzept von Baulogistikzentren innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe unter Zugrundelegung einer Kosten-/Nutzenbetrachtung erneut zu präsentieren. Überdies regte er an, das im Transport und in der Behandlung von Abfällen sowie Abraummaterial erworbene Know-how in Form von Consulting-Leistungen anzubieten.

12.3 *Laut Stellungnahme der ELA würden die Empfehlungen des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

Umweltrelevante Aspekte der Leistungserbringung

Intermodalität

13.1 Intermodalität bezeichnet die Abwicklung von Transportvorgängen mit Hilfe mindestens zweier unterschiedlicher Verkehrsträger. Der mit der ELA bei der thermischen Entsorgung von Haus- und Sperrmüllfraktionen kooperierende Abfallbehandler (NÖ BAWU) optimierte seine Anlage auf ein Abrollcontainersystem (ACTS), das gleichermaßen für Straßen- und Schienenfahrzeuge geeignet ist.

Die Gemeinden bzw. gewerbliche Entsorgungsunternehmen verbringen dabei lose Haus- und Sperrmüllfraktionen per Lkw zu regionalen Umladestationen. Dort erfolgt die Erfassung, Verwiegung und Verpressung in Abrollcontainern (Verdichtungsgrad bis zu 60 %). Diese werden anschließend zu Versandstellen mit Schienenanbindung verbracht und auf geeignete Eisenbahnwaggons umgeschlagen. Durch die Reduktion des Volumens und durch die optimierte Sammellogistik konnten die Schienentransportkosten reduziert werden.

13.2 Der RH beurteilte den Beitrag der ELA zur Realisierung durchgängiger, intermodaler Transportketten positiv. Er empfahl, das Leistungspotenzial bei schienengebundenen Haus- und Sperrmülltransporten auch in anderen Bundesländern zu präsentieren sowie bei den verantwortlichen Gebietskörperschaften die Vorteile intermodaler Transportsysteme (Vermeidung von Staub, Lärm und Geruchsemissionen) hervorzuheben.

Verlagerungseffekte

14.1 Im Zusammenhang mit der intermodalen Transportlogistik von Haus- und Sperrmülltransporten konnten nach Angaben der NÖ BAWU durch die Verlagerung auf die Schiene jährlich durchschnittlich rd. 12.000 Lkw-Fahrten vermieden werden. Unter Annahme einer durchschnittlichen Entfernung von 50 Kilometern (einfache Strecke) zur Müllverbrennungsanlage ergab sich durch den Bahntransport eine Ersparnis von rd. 1,2 Millionen Lkw-Straßenkilometern. Die Reduktion der Umweltbelastung (vor allem Staub- und Lärmemissionen) gegenüber ausschließlichen Lkw-Transporten betrug nach Angaben der NÖ BAWU zwischen 77 % und 93 %.

Auch im Zusammenhang mit den schienengebundenen Abraumtransporten trug die ELA zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene bei. Grenzen boten jedoch die Verfügbarkeit von Gleiskörpern, geeigneten Waggons sowie entsprechenden Entlademöglichkeiten und Deponieresourcen. Von 2006 bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung bewegte

die ELA ein Abraumvolumen von rd. 620.000 t. Dies entsprach mehr als rd. 34.000 vermiedenen Lkw-Fahrten.

- 14.2** Der RH stellte fest, dass die ELA im Rahmen ihrer Möglichkeiten zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene beigetragen hat. Er erachtete die schienenorientierte Ausrichtung der ELA als besonderen Wettbewerbsvorteil zur Gewinnung von Aufträgen, die eine ökologische Zielsetzung verfolgen.

Sonstige Feststellungen

- 15** Sonstige Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen die verspätete Kapitalaufstockung der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft zur Stärkung der Eigenkapitalausstattung der ELA, Vorschläge zur Ausweitung des Geschäftsfelds Ölabscheider sowie den Verzicht auf die Führung von Protokollen zu periodischen Besprechungen der beiden Geschäftsführer ab Februar 2006.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

- 16** Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor.

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

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

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

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



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

Entsorgungslogistik Austria GmbH

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

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

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

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

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





ANHANG
Entscheidungsträger

ANHANG

Entscheidungsträger

**(Aufsichtsratsvorsitzende und
deren Stellvertreter
sowie Vorstandsmitglieder)**

der überprüften Unternehmungen

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





BMVIT

ANHANG
Entscheidungsträger**Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft****Aufsichtsrat**

Vorsitzender

Ing. Mag. Christian TRATTNER
(von 27. Juni 1996 bis 18. Jänner 2002)Dr. Franz KUBIK
(von 9. August 2001 bis 16. Februar 2002)Dr. Othmar BRUCKMÜLLER
(von 13. März 2002 bis 12. Juni 2002)Dr. Johann QUENDLER
(von 12. Juni 2002 bis 29. Dezember 2006)**Dr. Eduard SAXINGER**
(seit 29. März 2007)Stellvertreter des
VorsitzendenDipl.-Ing. Hans MÜLLER
(von 27. September 1999 bis 19. April 2001)Dr. Othmar BRUCKMÜLLER
(von 7. Mai 2001 bis 13. März 2002)Dipl.-Ing. Michael RAMPRECHT
(von 13. März 2002 bis 29. März 2005)Dipl.-Ing. Herbert KASSER
(von 29. März 2005 bis 27. Juni 2007)**Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER**
(seit 24. Mai 2007)

Vorstand

Dr. Engelbert SCHRAGL
(von 1. November 1997 bis 14. September 2001)

Dipl.-Ing. Bernhard ENGLER
(von 1. November 1997 bis 14. September 2001)

Dr. Walter HECKE
(von 15. September 2001 bis 17. Februar 2005)

Dipl.-Ing. Franz LÜCKLER
(von 15. September 2001 bis 25. Oktober 2007)

Ing. Mag. Christian TRATTNER
(von 11. Februar 2002 bis 25. Oktober 2007)

Ing. Mathias REICHHOLD
(von 1. Juli 2006 bis 25. Oktober 2007)

Dipl.-Ing. Alois SCHEDL
(seit 25. Oktober 2007)

Dr. Klaus SCHIERHACKL
(seit 25. Oktober 2007)



BMVIT

ANHANG
Entscheidungsträger

Entsorgungslogistik Austria GmbH

Geschäftsführer

Ing. Friedrich THÜRAUER
(von 5. Mai 1999 bis 7. Jänner 2003)

Ing. Herbert HAVLICEK
(von 1. Mai 1999 bis 31. Jänner 2003)

Ing. Rudolf HIERZENBERGER
(von 8. Jänner 2003 bis 1. Jänner 2004)

Gerhard LEITGEB
(seit 1. Februar 2003)

Ing. Herbert HAVLICEK
(seit 3. Mai 2004)

