



Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258



ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

den. Im Vorfeld dazu seien seitens des damit beauftragten Fachingenieurs auf Basis der jeweils angetroffenen geologisch/geotechnischen Situation auf objektiver Basis (festgestelltes Systemverhalten) Empfehlungen ausgesprochen worden.

Die gegenüber dem abgeschlossenen Vertrag geänderten Leistungsinhalte seien in Mehr- bzw. Minderkostenforderungen abgehandelt worden. Grundprinzip für diese Bearbeitung sei die Herleitung der neuen Einheitspreise auf Basis der Preisgrundlagen des Vertrages. Weiters seien Örtliche Bauaufsicht und Baumanagement angehalten, bei Abweichungen vom Bau-Soll in Richtung Vereinfachung, die entsprechenden Minderkostenforderungen geltend zu machen.

Als Steuerungsinstrument zur zeitnahen Kostenverfolgung sowie zur Abrechnungskontrolle würden zudem durch die ÖBB-Infrastruktur AG laufende Soll-Ist-Vergleiche der Mengenabweichungen durchgeführt. Das Ergebnis der laufenden Kostenverfolgung werde als Grundlage für das Controlling auf Bestell- und Projektebene verwendet und würde in die halbjährlich von der Projektleitung zu erstellenden Projektberichte einfließen. Diese Vorgehensweise sei vom RH im Zuge der Prüfung „Anti-Claimmanagement und Korruptionsbekämpfung bei Straßen- und Bahnbauvorhaben“ auch positiv festgehalten worden.

- 31.4 Der RH stellte klar, dass er die Besonderheiten eines Erkundungstunnels in seiner Beurteilung ausdrücklich berücksichtigte; seine kritischen Feststellungen betrafen deshalb nicht die Unschärfen an sich, sondern deren Ausmaß.

Vergleiche zwischen Ausschreibung und Abrechnung sind – auch auf Basis statistischer Elemente – erforderlich, um Einschätzungen zur Qualität der Projektabwicklung treffen zu können. Zum Hinweis der ÖBB-Infrastruktur AG betreffend Größe der Mengenvordersätze betonte der RH, dass sowohl Positionen mit großen als auch mit kleinen Mengenvordersätzen nicht zur Abrechnung kamen. Hinsichtlich des seitens der ÖBB-Infrastruktur AG angeführten Aspekts der beiden tunnelbautechnisch unterschiedlichen Vortriebsabschnitte bemerkte der RH, dass in beiden Bereichen umfangreiche Leistungsreduktionen festzustellen waren.

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG ins Treffen geführte „implizite Behauptung des RH“ wies der RH zurück, denn er leitete aus den festgestellten **Fakten** zur Abrechnungsentwicklung eine Empfehlung ab, wie die Wahrnehmung der Bauherrninteressen im naturgemäßen Wettbewerb mit den Auftragnehmerinteressen optimiert werden könnte.

Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

Genehmigung und
Abrechnung von
Leistungsänderungen

Allgemeines

32.1 (1) Neben den Leistungen aus dem Hauptauftrag enthielt die 1. Teilschlussrechnung Leistungen aus 17 Abrechnungsvereinbarungen und 43 Mehr- sowie Minderkostenforderungen.²⁵ Die Beauftragung zusätzlicher Leistungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG erfolgte im Wege von fünf Zusatzaufträgen.

Die durch Abrechnungsvereinbarungen bewirkten Kostenänderungen im Vergleich zum Hauptauftrag lagen bei insgesamt rd. 641.000 EUR. Mehr- sowie Minderkostenforderungen wirkten sich in Summe mit rd. 13,08 Mio. EUR (Mehrkostenforderungen von rd. 13,15 Mio. EUR und Minderkostenforderungen von rd. 0,07 Mio. EUR) auf das Abrechnungsergebnis aus.

Nach Auskunft der ÖBB-Infrastruktur AG sollten Positionen aus Zusatzaufträgen (aus Mehr- und Minderkostenforderungen) in Obergruppe 98 aufgelistet und damit von den unter Wettbewerb zustande gekommenen Preisen der Leistungsverzeichnis-Positionen unterscheidbar sein.²⁶

Die vom Auftragnehmer gelegte 1. Teilschlussrechnung vom 22. Dezember 2010 wies eine wesentlich komplexere Struktur auf. Die dort geforderte Leistungssumme (ohne Abzug des 3 %-igen Nachlasses) setzte sich wie folgt zusammen:

Tabelle 12: Erkundungstunnel Paierdorf, Abrechnungsverteilung

	Abrechnungssumme	
	in Mio. EUR	in %
Positionen des Standard-Leistungsverzeichnisses ¹	45,25	85
Positionen aus Mehr- bzw. Minderkostenforderungen ²	7,92	15
Gesamtsumme	53,17	100

¹ Obergruppen 01 bis 03

² Obergruppen 11, 12, 22, 25 bis 28, 31, 32, 36, 38, 42, 43 bis 48, 50, 52 und 99
Werte gerundet

Quellen: ÖBB-Infrastruktur AG; RH

²⁵ Die Anzahl der Abrechnungsvereinbarungen und Mehr- sowie Minderkostenforderungen ergab sich aus tabellarischen Aufstellungen der ÖBB-Infrastruktur AG und nicht unmittelbar aus der Teilschlussrechnung.

²⁶ Dies entspricht der Festlegung in internen Regelwerken der ÖBB-Infrastruktur AG; die Vertragsfortschreibung Bauleistungen gibt vor, dass für Zusatzaufträge die Obergruppe 98 anzulegen ist.



Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

BMVIT

ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

Der Anteil der nicht unter Wettbewerb angebotenen Leistungspositionen, die dadurch transparent dargestellt waren, lag somit bei rd. 15 % der Abrechnungssumme.

Die weiterführende Analyse der Abrechnung zeigte auf Basis der Summenblätter auf, dass auch Leistungsverzeichnis-Positionen der Obergruppen 01 bis 03 Mengenanteile enthielten, die aus der Abrechnung von Mehrkostenforderungen bzw. Abrechnungsvereinbarungen stammten. Am Beispiel zweier Leistungsverzeichnis-Positionen stellte sich die Vorgangsweise und Abrechnungsentwicklung wie folgt dar:

(2) Bei der Position Aufzahlung Zeitgebundene Kosten Vortrieb Zugangstunnel war eine Pauschale ausgeschrieben; abgerechnet wurden 207,568 Pauschalen. Die Positionssumme (3 % Nachlass abgezogen) vervielfachte sich dadurch von rd. 4.300 EUR auf rd. 887.000 EUR. Das zugehörige Summenblatt wies eine Reihe von Mengenanteilen aus Mehrkostenforderungen (01, 03, 04, 07, 08) sowie aus der Abrechnungsvereinbarung 5 auf; diese waren für den Großteil der Gesamtmenge verantwortlich.²⁷

Bei der Position Aufzahlung Zeitgebundene Kosten Installation Pumpkaverne stieg die Menge zwischen Ausschreibung und Abrechnung von einer Pauschale auf 61,709 Pauschalen an. Die Positionssumme (3 % Nachlass abgezogen) vervielfachte sich dadurch von rd. 4.200 EUR auf rd. 261.000 EUR. Auch bei dieser Position war die Abrechnungsvereinbarung 5 verantwortlich für den Großteil der Gesamtmenge (60,709 von 61,709 Pauschalen).

Beide Positionen entwickelten sich so (jeweils 3 % Nachlass abgezogen), dass einer Auftragssumme von rd. 8.500 EUR eine Abrechnungssumme von rd. 1,15 Mio. EUR gegenüberstand. Das entsprach einer Steigerung der Abrechnungssumme auf das 135-Fache der Auftragssumme.

(3) Das Summenblatt der Leistungsverzeichnis-Position Zeitgebundene Kosten der Baustelle von Vortriebsbeginn bis Betonierende enthielt bei der Mengenermittlung Anteile von 5 Abrechnungsvereinbarungen und 13 Mehrkostenforderungen.

(4) Die dem Bauakt beiliegenden Übersichtslisten hinsichtlich Leistungsänderungen enthielten zwar betreffend der getroffenen Abrechnungsvereinbarungen Angaben über deren Auswirkungen auf die ein-

²⁷ Maßgeblich war insbesondere die Abrechnungsvereinbarung 5; diese begründete in Kombination mit Mehrkostenforderungen mehr als die Hälfte der Gesamtmenge (109,337 von 207,568 Pauschalen).

Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

zelen Abrechnungspositionen, nicht aber betreffend der beauftragten Mehr- sowie Minderkostenforderungen.

(5) Vier betroffene Positionen des Standard-Leistungsverzeichnisses erhöhten sich laut Übersichtsliste für die Abrechnungsvereinbarungen allein durch die Abrechnungsvereinbarung 5 um rd. 697.000 EUR (siehe TZ 34). Die aus Mehr- bzw. Minderkostenforderungen bewirkten Erhöhungen waren in den Abrechnungsunterlagen mit vertretbarem Aufwand nicht nachzuvollziehen, weil in der Übersichtsliste für die Mehr- bzw. Minderkostenforderungen keine positionsweise Zuordnung der Auswirkungen erfolgte.

- 32.2 Der RH beurteilte den von der ÖBB-Infrastruktur AG zugelassenen Abrechnungsmodus als ungeeignet, weil er Mindestanforderungen an die Transparenz einer Abrechnung – wie die aus der Rechnung erkennbare Trennung in Leistungen und Preise, die unter bzw. außerhalb des Wettbewerbs der Bieter zustande gekommen waren – nicht erfüllte und mit einem zumutbaren Aufwand nicht nachvollziehbar war. Der gewählte Abrechnungsmodus entsprach auch nicht den internen Vorgaben der ÖBB-Infrastruktur AG.

Der RH beanstandete, dass in den Übersichtslisten Mehr- bzw. Minderkostenforderungen nicht positionsweise zugeordnet waren; dies beeinträchtigte die Transparenz der Abrechnung wesentlich.

Der RH beurteilte die Mengensteigerung einer Pauschale in der Abrechnung auf das 135-Fache kritisch, da dies Zweifel an der Eignung der zugrunde liegenden Kalkulation der Ausgangsposition als Abrechnungsgrundlage begründete.

Der RH empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, künftig bei der Abrechnung die internen Vorgaben zu beachten, über Zusatzaufträge beauftragte Leistungen in eigenen Obergruppen zu erfassen und deren Zuordenbarkeit in der Abrechnung sicherzustellen. Insgesamt wäre der Transparenz der Abrechnung erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

- 32.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG beruhe die Gliederung des Leistungsverzeichnisses auf den seinerzeit noch gültigen Grundlagen der HL-AG. Das Leistungsverzeichnis umfasse keine Gliederung in Hauptgruppen, was die Zuordnung von Mengenänderungen infolge von Mehrkostenforderungen und Abrechnungsvereinbarungen erschwere. Mengenänderungen in Folge von Mehrkostenforderungen und Abrechnungsvereinbarungen seien daraus resultierend in die Positionen des (Ur-)Vertrags- Leistungsverzeichnisses aufgenommen worden.*



Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258



ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

Mengenänderungen infolge von Mehrkostenforderungen und Abrechnungsvereinbarungen seien somit über die Abrechnungssoftware nicht auslesbar gewesen. Es bestehe aber Nachvollziehbarkeit und Transparenz unter Verwendung der Stellungnahmen bzw. der Abrechnungsvereinbarungs- und der Mehrkostenforderungs-Listen.

Die „Transparenz“ der Abrechnung sei für die mit der Abwicklung betrauten Personen gegeben gewesen, jedoch sei die Abrechnungstransparenz bei laufenden Vorhaben (z.B. Hengsbergtunnel oder KAT1) bereits in geänderter Form umgesetzt worden (eigene Hauptgruppen für Abrechnungsvereinbarungen und Mehrkostenforderungen).

Der Sichtweise des RH, wonach Positionen aus Mehr- bzw. Minderkostenforderungen nicht dem Wettbewerb unterworfen wären, könne nicht zugestimmt werden, weil Einheitspreise von neuen Positionen für Leistungsänderungen grundsätzlich auf Basis der im Wettbewerb entstandenen Urkalkulation abzuleiten wären.

Die Empfehlung des RH hinsichtlich der Zuordenbarkeit und Transparenz der Abrechnung sei durch die Verfahrensanweisung für die Vertragsfortschreibung bereits 2010 Rechnung getragen worden.

- 32.4 Der RH betonte, dass die Transparenz der Abrechnung jedenfalls auch für nicht unmittelbar mit der Abwicklung eines Bauvorhabens betraute Personen sicherzustellen wäre, weil andernfalls Kontrollen erschwert bzw. unterbunden würden.

Die Beeinträchtigung des Wettbewerbs der Bieter im Fall von aus Mehr- bzw. Minderkostenforderungen abgeleiteten Einheitspreisen für neue Positionen ergab sich nach Ansicht des RH allein schon aus dem Umstand, dass der Vorgang der Preisherleitung und -festsetzung bei Mehr- bzw. Minderkostenforderungen nur noch zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer – ohne Einbindung der Mitbewerber – stattfand.

Saldierung von zusätzlichen Leistungen mit Mindermengen

- 33.1 (1) Die ÖBB-Infrastruktur AG beauftragte im Wege von fünf Zusatzaufträgen verschiedene Mehr- sowie Minderkostenforderungen, Abrechnungsvereinbarungen und Regieleistungen. Einzelne Auftragssummen der über diese Zusatzaufträge beauftragten Mehrkostenforderungen erreichten eine Höhe von bis zu rd. 1,71 Mio. EUR.

Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

(2) Die ÖBB-Infrastruktur AG wies für die Zusatzaufträge 3 bis 5 Mehrkostenforderungen, Abrechnungsvereinbarungen und Regieleistungen zwischen rd. 1,85 Mio. EUR und rd. 4,55 Mio. EUR je Zusatzauftrag aus. Dazu ermittelte sie Mindermengen weggefallener Leistungen zwischen rd. 1,84 Mio. EUR und rd. 4,72 Mio. EUR je Zusatzauftrag. Der Saldo der jeweiligen Summen betrug (ohne Gleitung und Nachlass) zwischen rd. 12.000 EUR und rd. 77.000 EUR je Zusatzauftrag. Die ÖBB-Infrastruktur AG zog diese Beträge als Genehmigungsgrundlage heran.

(3) Während die Zusatzaufträge 1 und 2 in Höhe von rd. 420.000 EUR bzw. 1,21 Mio. EUR von den Mitgliedern des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur AG unterschrieben worden waren, erfolgte die Unterfertigung der Zusatzaufträge 3 bis 5 durch Projektleiter und Projektkoordinator. Die ÖBB-Infrastruktur AG begründete ihre Vorgangsweise mit Anordnungen des Integrierten Managementsystems; demnach sei der Saldo von Mengenänderungen und zusätzlichen Leistungen für die Genehmigung von Zusatzaufträgen heranzuziehen sowie die Unterfertigung durch Projektleiter und Projektkoordinator gerechtfertigt.

Der RH wies auf die internen Regelungen der ÖBB-Infrastruktur AG betreffend die Vertragsfortschreibung von Bauleistungen hin, wonach

- bei der Fortschreibung der Auftragssumme eine Saldierung von zusätzlichen mit entfallenen Leistungen bzw. mit Mengenmehrungen/-minderungen zweckmäßig ist, wohingegen
- bei der Genehmigung der Mehr- bzw. Minderkostenforderungen, Abrechnungsvereinbarungen und Regieleistungen eine Saldierung entsprechend der Regelungen der ÖBB-Infrastruktur AG nicht zulässig ist.

Genehmigung von Bauaufträgen in der Höhe zwischen 1 Mio. EUR und 5 Mio. EUR hätte demnach durch das zuständige Vorstandsmitglied zu erfolgen gehabt. Der RH verwies auf die Feststellungen zur Saldierung von zusätzlichen Leistungen in seinem in Reihe Bund 2012/2 veröffentlichten Bericht über die Gebarungsüberprüfung „Anti-Claimmanagement und Korruptionsbekämpfung bei Straßen- und Bahnbauvorhaben“.

- 33.2 Der RH kritisierte die gewählte Vorgangsweise der ÖBB-Infrastruktur AG, vor Genehmigung zusätzliche Leistungen zu saldieren, und empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, künftig für die budgetrelevante Fortschreibung der Auftragssumme sowie die Genehmigung von Vertragsänderungen jeweils die dafür zutreffende und in den internen Regelungen vorgesehene Behandlung zu wählen.



Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

BMVIT

**ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn**

- 33.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei für die Fortschreibung der Auftragssumme (Zusatzaufträge) – gemäß den zum Stichtag der Beauftragung gültigen Verfahrensanweisungen – das Saldieren bei Zusatzaufträgen mit Mengenminderungen zulässig gewesen.*

Für Genehmigung der einzelnen Mehr- und Minderkostenforderungen, Abrechnungsvereinbarungen und Regieleistungen erfolge grundsätzlich keine Saldierung, weswegen die Aussage des RH nicht nachvollzogen werden könne. Auf die Besonderheit der Abrechnungsvereinbarung 5 werde gesondert Bezug genommen.

Mittlerweile sei in der betreffenden Verfahrensanweisung geregelt, dass als Basis für die Zustimmung der unverminderte Wert (ohne Berücksichtigung von Mengenminderung) maßgeblich sei. Bei zusätzlichen Leistungen sei der Wert der Zusatzbestellung nach den geänderten Leistungsinhalten ohne Gegenrechnung von Mengenminderungen zu ermitteln. Der Empfehlung des RH sei damit bereits Rechnung getragen worden.

- 33.4 Der RH verwies auf die dargestellte unterschiedliche Vorgangsweise bei der Beauftragung der Zusatzaufträge 1 und 2 bzw. 3 bis 5 und die offensichtlich seither vorgenommenen Veränderungen der internen Regelungen der ÖBB-Infrastruktur AG. Der RH begrüßte, dass die ÖBB-Infrastruktur AG mittlerweile der Empfehlung des RH Rechnung trug, weil damit eine nach Ansicht des RH ursprünglich gegebene Auslegungsunsicherheit beseitigt wurde.

Abrechnungsvereinbarung 5

- 34.1 Die internen Regelwerke der ÖBB-Infrastruktur AG gaben vor, Abrechnungsvereinbarungen nur für „geringfügige Änderungen“ von Leistungen einzusetzen. Wegen eines Kalkulationsfehlers des Auftragnehmers schloss die ÖBB-Infrastruktur AG mit ihm – auf Basis des 2. Aufklärungsgesprächs während des Vergabeverfahrens und der 11. Bauvertragsbesprechung vom 23. Mai 2007 – im Oktober 2007 die Abrechnungsvereinbarung 5 ab. Die Beauftragung der Abrechnungsvereinbarung 5 erfolgte am 2. September 2009 im Wege des 2. Zusatzauftrags.

Die Abrechnungsvereinbarung 5 wurde über die Ansätze der Bauzeit mit entsprechender Umrechnung des Positionspreises hergeleitet; sie beruhte teilweise auf Kalkulationsunterlagen, die der Auftragnehmer erst nach Angebotsabgabe nachreichte. Die ÖBB-Infrastruktur AG wies dazu im Zuge der Erhebung des RH darauf hin, dass bei aktuellen Ver-

Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

gabeverfahren erforderliche Kalkulationsgrundlagen mit der Angebotsabgabe verlangt würden. Zur Korrektur ermittelten die Vertragspartner für zwei Verrechnungseinheits-Positionen niedrigere, für zwei Pauschal-Positionen²⁸ höhere Einheitspreise. Dabei wurde der freiwerdende Anteil der Positionspreise der beiden ersten Positionen im Einheitspreis-Verhältnis der ursprünglichen Einheitspreise für die dritte und vierte Position auf diese umgerechnet und daraus die Faktoren für die Mengenermittlung errechnet. Für die beiden letzten Positionen bedeutete dies einen Faktor 61,70929, mit dem die Abrechnungsmengen multipliziert wurden. Der Faktor für die ersten beiden Positionen lautete auf 0,93962 bzw. 0,86087.

In der Aufstellung der Auftragssummenänderungen erfasste die ÖBB-Infrastruktur AG die Abrechnungsvereinbarung 5 mit 0 EUR und beschrieb die Auswirkungen als „kostenneutral, bei Betrachtung der ausgeschriebenen Mengen“.

Im gleichen Zusatzauftrag beauftragte die ÖBB-Infrastruktur AG aber auch die Verkürzung des Vortriebs West um 500 m und legte damit fest, dass die Mengen nicht wie ausgeschrieben zur Abrechnung gelangen würden. Die Verlängerung des Vortriebs im Nachbarbaulos Mitterpichling war bereits im September 2008 beauftragt und die Baulosgrenze damit verschoben worden. Diese Verschiebung verursachte in den vier von der Abrechnungsvereinbarung betroffenen Positionen Änderungen gegenüber der Beauftragung in Höhe von rd. 697.000 EUR.²⁹

Der fünfte Bericht an den Vorstand über den Zeitraum Juli bis September 2006, der vom Projektkoordinator im November 2006 übermittelt wurde, war überdies von einer Kostenverringerung wegen der Verschiebung der Baulosgrenze ausgegangen.

- 34.2 Der RH sah die zur Bereinigung eines Kalkulationsfehlers des Auftragnehmers abgeschlossene Abrechnungsvereinbarung 5 insgesamt kritisch:

²⁸ Pauschal-Positionen sind für die Abrechnung von Leistungen mit bekannten Leistungsinhalten vorgesehen; Verrechnungseinheits-Positionen ermöglichen demgegenüber die Abrechnung variabler Inhalte nach einem definierten Modus, der die Kalkulierbarkeit des mit den Leistungen verbundenen Aufwands für den Bieter gewährleistet.

²⁹ Folgende Positionen waren betroffen:

Pos 01 21 02 03A Aufzahlung Zeitgebundene Kosten Vortrieb Ost (VE)	rd. - 321.000 EUR
Pos 01 21 02 03A1 Aufzahlung Zeitgebundene Kosten Vortrieb West (VE)	rd. - 146.000 EUR
Pos 01 21 02 03E Aufzahlung Zeitgebundene Kosten Vortrieb, Zugangstunnel (PA)	rd. + 899.000 EUR
Pos 01 21 02 03G Aufzahlung Zeitgebundene Kosten Installation Pump- kaverne (PA)	rd. + 265.000 EUR



Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

BMVIT

ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

(1) Er wies auf die Höhe der Vergütungsänderung hin und beanstandete, dass diese das Kriterium der Geringfügigkeit nicht erfüllte. Die Behandlung der Änderungen im Wege einer Abrechnungsvereinbarung stand daher im Widerspruch zu den internen Regelungen der ÖBB-Infrastruktur AG.

(2) Die behauptete Kostenneutralität – als die wesentlichste Genehmigungsgrundlage der Abrechnungsvereinbarung 5 – war zum Genehmigungszeitpunkt wegen der bereits entschiedenen Verschiebung der Baulosgrenze nicht mehr gegeben; die fortgeschriebene Auftragssumme war daher unrichtig. Jedenfalls hätten zum Zeitpunkt der Einigung über die Abrechnungsvereinbarung 5 die Optionen betreffend die Festlegung der Baulosgrenze in Szenarien erfasst und die Auswirkungen auf die betreffenden Positionen kalkuliert werden müssen.

(3) Grundsätzlich kritisch beurteilte der RH auch die Vermischung von Verrechnungseinheits-Positionen mit Pauschal-Positionen in einer Abrechnungsvereinbarung. Er wies dazu auf deren dargestellte unterschiedliche Aufgabenstellung hin.

(4) Der RH hielt zur Abrechnungsvereinbarung 5 zudem fest, dass sie im Grunde auf einen Kalkulationsfehler des Auftragnehmers zurückzuführen war. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, künftig bei allen Vertragsänderungen verstärkt auf eine ausgewogene Aufteilung der Vor- bzw. Nachteile zwischen den Vertragspartnern zu achten und dabei auch die Verantwortung des Auftragnehmers für Mängel in seinem Verantwortungsbereich einzufordern.

34.3 Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei beim Baulos Erkundungstunnel Paierdorf bei den Preisen für die Aufzahlungspositionen ZGKB („Zeitgebundene Kosten der Baustelle“) von Zugangstollen und Pumpkaverne ein falscher Übertrag in der Urkalkulation des Auftragnehmers erfolgt. Eigentlich hätten dort die Preise der Aufzahlungspositionen ZGKB für die Hauptvortriebe stehen sollen, da Zugangstollen und Pumpkaverne als Vorleistungen für den Beginn der Hauptvortriebe auf dem kritischen Weg lagen. In der Aufzahlung ZGKB Zugangstunnel und Pumpkaverne seien demnach nur geringe zusätzliche Aufwendungen kalkuliert worden, weil irrtümlich angenommen worden sei, dass die Aufzahlung ZGKB für die Hauptvortriebe ab Beginn Zugangstunnel vergütet würden.

Die Aufzahlung ZGKB für die Hauptvortriebe sei – wie üblich – als Pauschale angeboten worden und durch die prognostizierte Vortriebsdauer dividiert worden, um Verrechnungseinheiten pro Kalendertag (VE pro KT) zu erhalten. Der Preis einer Verrechnungseinheit für den Ost-

Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

vortrieb habe 3.243,35 EUR/KT, für den Westvortrieb 2.807,62 EUR/KT betragen. Die Aufzahlung ZGKB für Zugangstunnel und Pumpkaverne sei als Pauschale für je 30 KT angeboten worden und mit 4.403,65 EUR bzw. 4.359,09 EUR als unveränderliche Pauschale (für 30 KT!) in das Leistungsverzeichnis übernommen worden, weil keine bauvertraglichen Instrumente vorgesehen worden seien, die Bauzeit für diese beiden Bauteile flexibel anzupassen.

Ziel der Abrechnungsvereinbarung 5 sei daher gewesen, Leistungen – für den Fall einer wesentlichen Abweichung der ausgeschriebenen Mengen – im Hinblick auf eine Risikominimierung einer sachgerechten Abrechnung zuzuführen.

Die Abrechnungsvereinbarung 5 sei abgeschlossen worden, um auf Basis der Urkalkulation des Auftragnehmers und der im Rahmen der Angebotsprüfung zu Tage getretenen kalkulatorisch fehlerhaften Zuordnung bei den zeitgebundenen Kosten des Zugangstunnels eine angemessene Vergütung der ZGKB auch im Falle wesentlicher Änderungen der geologischen Rahmenbedingungen sicherstellen zu können. Dies sei insbesondere im Hinblick auf die, mit der fehlerhaften Zuordnung und der Nichtangemessenheit der ZGKB verbundenen ablauftechnischen, wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Risiken der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt. Die Abrechnungsvereinbarung 5 habe jedoch zu keinem Wettbewerbsvorteil für den Auftragnehmer geführt. Die Abrechnungsvereinbarung 5 sei zum Zeitpunkt ihrer Erstellung auf Basis der Ausschreibungsmengen und der angebotenen Bauzeit kostenneutral gewesen und sei daher als geringfügig angesehen worden.

Aufgrund der ursprünglich fehlerhaften Zuordnung und der im Zuge des Baufortschritts zu Tage getretenen massiven, geotechnisch begründeten Bauzeitverlängerung bei den Bauteilen Zugangstollen und Pumpkaverne habe sich zwar schlussendlich doch ein erheblicher Erhöhungsfaktor für die zugrunde gelegte Verrechnungspauschale ergeben, welcher jedoch aufgrund der dargelegten Vorgangsweise absolut plausibel nachvollziehbar sei.

Auch bei Abhandlung der Thematik in Form einer Mehrkostenforderung basierend auf der Urkalkulation wäre es zu keinem anderen Ergebnis gekommen; der ÖBB-Infrastruktur AG sei daraus kein wirtschaftlicher Nachteil entstanden.



Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258



ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

Die Empfehlung des RH hinsichtlich einer ausgewogenen Aufteilung der Vor- und Nachteile zwischen den Vertragspartnern bei Vertragsänderungen sei selbstverständliches Ziel bei der Bearbeitung von Nachtragsforderungen, wobei jedoch die Gesamtwirtschaftlichkeit für die ÖBB-Infrastruktur AG jeweils zu beachten sei.

- 34.4 Der RH hielt den Ausführungen der ÖBB-Infrastruktur AG entgegen, dass die behauptete Kostenneutralität wegen der bereits entschiedenen Verschiebung der Baulosgrenze nicht mehr gegeben und nicht abrechnungsrelevant war. Der RH blieb daher bei seiner Kritik.

Mehrkostenforderung 1 – temporäre Kalottensohle Zugangstunnel

- 35.1 (1) Ursprünglich war das Auffahren des Zugangstunnels als Vollausschub mit vorseilendem Kalottenvortrieb und unmittelbar folgendem Strossen- und Sohlvortrieb geplant. Aufgrund der auftretenden geologischen Verhältnisse erachteten Planer, Geologen und Geotechniker einvernehmlich die Herstellung einer temporären Kalottensohle als bautechnisch erforderlich.

(2) Die zusätzliche Leistung bestand aus der Herstellung und dem späteren Abbruch der temporären Kalottensohle sowie dem Zeitaufwand für die Teilung des Vortriebs in einen gesonderten Kalottenvortrieb und nachfolgenden Strossen- und Sohlvortrieb. Der Auftragnehmer forderte dafür u.a. die Vergütung einer zusätzlichen Bauzeit von 36,48 Kalendertagen, seine Gesamtforderung bezifferte er mit rd. 323.000 EUR.

(3) Mit Schreiben vom 8. November 2005 übermittelte der Auftragnehmer unter Bezugnahme auf die Baubucheintragung Nr. 3 vom 10. August 2005 seine Mehrkostenforderung 1 „Bauzeitverlängerung und Mehrkostenforderung durch die Herstellung einer temporären Kalottensohle im Zugangstunnel“. Der Leistungsbeginn entsprach dem Anschlag des Zugangstunnels am 7. September 2005.

(4) In seiner Stellungnahme dem Grunde nach vom 24. Jänner 2006 beurteilte das externe Baumanagement die Mehrkostenforderung im Zusammenhang mit einer erforderlichen Bauvertragsänderung als berechtigt. In seiner Stellungnahme der Höhe nach vom 29. Septem-

Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

ber 2006 korrigierte das externe Baumanagement die Gesamtforderung auf einen Betrag von rd. 183.000 EUR.³⁰

(5) Die ÖBB-Infrastruktur AG beauftragte die Mehrkostenforderung 1 im Wege des 1. Zusatzauftrags am 21. August 2007, die Auftragssumme lag bei rd. 183.000 EUR (vor Abzug 3 % Nachlass, ohne Gleitung).

(6) Der Kalkulation lag eine zusätzliche Bauzeit von 20,40 Kalendertagen bzw. die daraus abgeleitete zusätzliche Vergütung von 0,68 Pauschalen zugrunde. Das externe Baumanagement ermittelte die zusätzliche Bauzeit aus einer Vergleichsrechnung (Differenzbetrachtung) zwischen dem Bau-Soll (Vollausbruch Zugangstunnel) und dem Bau-Ist (Ausbruch getrennt, zusätzlich temporäre Kalottensohle im Zugangstunnel) auf Basis der für den Vortrieb von Zugangstunnel und Pumpkaverne angebotenen Festzeit von 30 Kalendertagen; deren Aufschlüsselung in Arbeitsschritte war nach den Ausführungen des Baumanagements aus der vom Auftragnehmer vorgelegten Kalkulation nicht möglich.

Das externe Baumanagement baute die Differenzbetrachtung auf kalkulatorischen Ansätzen der Basisvortriebe auf und minderte diese mit Reduktionsfaktoren ab, um die Verhältnisse im Zugangstunnel zu berücksichtigen. Deswegen betrug die Leistung für die Herstellung des Zugangstunnels mit temporärer Kalottensohle nur mehr 46 % der angebotenen Leistungen der Basisvortriebe. In der Vergleichsrechnung des angeführten Bau-Soll zum Bau-Ist führte dies zur zusätzlichen Bauzeit von 20,40 Kalendertagen; diese bedeutete – als Erschwerniszuschlag von rd. 99 % – nahezu eine Verdoppelung des in der Vergleichsrechnung für die vertragsgemäße Herstellung des Zugangstunnels angesetzten Zeitraums.

(7) Während der Gebarungsüberprüfung begründete die ÖBB-Infrastruktur AG die erfolgte Anerkennung der 20,40 Kalendertage mit den schwierigen Verhältnissen im Zugangstunnel, wie bspw. den beengten Platzverhältnissen und der schwierigen Versorgung über den Schacht.

35.2 Der RH verwies auf die Verantwortung des Auftragnehmers für die offenbar unzureichende Aufgliederung seiner Kalkulation und beurteilte die anerkannte Leistungsreduktion auf weniger als die Hälfte des

³⁰ Der Großteil der anerkannten Summe entfiel mit 174.817,15 EUR auf:
 Pos 01 21 02 02A (Zeitgebundene Kosten von Vortriebsbeginn bis Betonierende) 74.725,20 EUR
 Pos 01 21 02 03E (Zeitgebundene Kosten Aufzahlung Vortrieb Zugangstunnel) 2.994,48 EUR
 Pos 03 22 03 03A (Lohnkosten Vortriebsmannschaft Zugangstunnel) 97.097,47 EUR



Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258



ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

Ausgangswerts mit dem Ergebnis eines Erschwerniszuschlags von rd. 99 % als zu hoch.

Der von der ÖBB-Infrastruktur AG ins Treffen geführten Begründung hielt der RH entgegen, dass die erschwerten Verhältnisse im Zugangstunnel bereits in die Preisbildung einzubinden gewesen wären. Im ersten Aufklärungsgespräch hatte der Auftragnehmer ja bestätigt, dass ihm die beengten Platzverhältnisse und der „Flaschenhals“ über den Schacht bewusst wären und der ÖBB-Infrastruktur AG keine Mehrkosten aus der von ihm für den Zugangstunnel gering kalkulierten Bauzeit entstehen würden.

Die rund zweijährige Dauer von der Anmeldung bis zur Beauftragung der Mehrkostenforderung 1 bewertete der RH als zu lang und empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, Mehrkostenforderungen künftig strafbarer abzuwickeln. Weiters empfahl er, die Verantwortung der Auftragnehmer für ihre Preisbildung stärker einzufordern und die Plausibilität von Erschwernissen verstärkt zu prüfen.

- 35.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG seien die Verhältnisse im Zugangstunnel aufgrund des kleineren Profils, der beengten Platzverhältnisse und kurzen Entwicklungslänge sowie der fehlenden Auf- und Abstellflächen und der unmittelbaren Abhängigkeit von der Versorgung über den Schacht im Hinblick auf die Umstände der Leistungserbringung nur bedingt mit den Verhältnissen in den Kalottenvortrieben der beiden Vortriebe Ost und West vergleichbar gewesen.*

Die Basisvortriebe des Hauptvortriebes hätten aufgrund der grundsätzlich vergleichbaren Leistung zwar eine taugliche Grundlage für die Leistungsansätze im Bereich des Zugangstunnels dargestellt, wobei jedoch die speziellen Umstände der Leistungserbringung gesondert zu berücksichtigen seien. Daher seien die Leistungsansätze für das Auffahren des Zugangstunnels unter Zuhilfenahme der vertraglichen Leistung des Hauptvortriebes und plausibler Erschwernisfaktoren ermittelt und beauftragt worden.

Der RH habe die Höhe des Erschwerniszuschlags kritisiert, welche das Baumanagement aufgrund der angetroffenen Verhältnisse als angemessen erachtet habe. Eine sachgerechte Einschätzung des Erschwerniszuschlags setze die Kenntnis der tatsächlich angetroffenen Verhältnisse voraus und könne daher nur durch die vor Ort verantwortlichen Organe der ÖBB-Infrastruktur AG getroffen werden.

Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

Die Bearbeitung habe von der Einreichung bis zur Freigabe der Höhe nach – aufgrund der intensiven Bearbeitungs- und Abstimmungserfordernis – knapp ein Jahr gedauert.

Die Empfehlung des RH hinsichtlich der straffen Abwicklung von Mehrkostenforderungen seien durch Regelungen in den Verfahrensanweisungen für Standardfälle Rechnung getragen worden.

35.4 Der RH betonte die Verantwortung des Auftragnehmers für seine Kalkulation und die bereits bei der Preisbildung bekannten Erschwernisse. Er blieb daher bei seiner Beurteilung und stellte klar, dass die Hinterfragung von getroffenen vergütungsrelevanten Einschätzungen der vor Ort verantwortlichen Organe zu den Aufgaben der externen Kontrolle zählt.

Bonus/Malus- Abrechnung

36.1 (1) Die Ausschreibung sah für den Auftragnehmer einen Anreiz vor, das Ausbruchsprofil in jenen Teilen der Tunnellaibung, die der endgültigen Außenschale des Haupttunnels entsprachen, möglichst genau herzustellen, um günstige Voraussetzungen für den Einbau des Innenschalenbetons zu schaffen. Der in der Ausschreibung³¹ festgelegte Berechnungsmodus sah eine Bonusvergütung an den Auftragnehmer bzw. einen Malusabzug durch die ÖBB-Infrastruktur AG von 50 EUR für jeden Kubikmeter Differenz zur definierten Geometrie vor.

(2) Zur Ausmaßfeststellung sah die ÖBB-Infrastruktur AG ursprünglich eine Profilaufnahme mittels Tunnelscanner vor, wegen der für den Betrieb nach Bauende verbleibenden Lüftungseinrichtung konnte auf einem Großteil der Streckenlänge des Ostvortriebs aber keine derartige Aufnahme durchgeführt werden. In der Ausschreibung war allerdings eine Regelung für nicht messbare Bereiche getroffen worden.

(3) Der Bauvertrag sah keine differenzierte Ermittlung der Bonus/Malus-Kubatur für Strecken mit bzw. ohne Ausbaubögen vor. Wegen der über große Streckenanteile angetroffenen günstigeren Vortriebsverhältnisse änderte sich das Verhältnis der Vortriebsstreckenlängen mit bzw. ohne Ausbaubögen zwischen Ausschreibung und Abrechnung.

(4) Die ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarte mit dem Auftragnehmer im Rahmen von Bauvertragsbesprechungen Regelungen für die Ermittlung des der Abrechnung zugrunde zu legenden Volumens. Demnach wurden – in den nicht mittels Tunnelscanner gemessenen Bereichen – die vom Auftragnehmer hergestellten Profilkontrollen herangezogen.

³¹ Teil F1, Vorbemerkungen zum Leistungsverzeichnis, Punkt 3.7.2



Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

**ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn**

Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Profilgenauigkeit zwischen Strecken mit und ohne Ausbaubögen erfolgte über ein „Referenzstreckenmodell“.

(5) Im Rahmen der 1. Teilschlussrechnung anerkannte die ÖBB-Infrastruktur AG eine – gemäß den dargestellten Ansätzen ermittelte – Bonusvergütung von rd. 276.000 EUR (ohne Gleitung und Nachlass).

36.2 Der RH beurteilte die Vorgangsweise im Zusammenhang mit der gegenüber dem abgeschlossenen Bauvertrag geänderten Bonus/Malus-Abrechnung in mehrfacher Hinsicht kritisch.

(1) Er wies darauf hin, dass zwischen Ausschreibung und Abrechnung auftretende Veränderungen der Relationen (Strecken mit, zu Strecken ohne Ausbaubögen) zu den üblichen Vorgängen im Tunnelbau gehören. Hätte einer der Vertragspartner eine differenzierte Betrachtung der Profilgenauigkeit für die beiden Streckentypen für erforderlich gehalten, so wäre diese bereits in der Ausschreibung festzulegen bzw. gemäß Teil A der Ausschreibung vom späteren Auftragnehmer zu urgieren gewesen.

(2) Auch Messprobleme mit dem Tunnelscanner waren absehbar; so wurde im gegenständlichen Teil F1 der Ausschreibung bereits eine Regelung für nicht messbare Bereiche getroffen, allerdings im Zuge der Bauabwicklung durch die angeführten Regelungen ersetzt.

Der RH empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, künftig auf eine Optimierung der Ausschreibungsbedingungen hinzuwirken bzw. – soweit möglich – deren Umsetzung konsequent zu betreiben.

(3) Die Größenordnung der aufgezeigten Vertragsänderungen (Bonusvergütung von rd. 276.000 EUR, ohne Gleitung und Nachlass) hätte überdies die Abwicklung im Rahmen einer Mehrkostenforderung unter Einbindung der vorgesehenen Entscheidungsträger bedingt. Der RH beanstandete, dass diese unterblieb.

Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, im Fall unvermeidlicher Änderungen der abgeschlossenen Bauverträge jedenfalls die in den Regelwerken der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehenen Bestimmungen für die Vertragsfortschreibung konsequent einzuhalten.

36.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei dem Bauvertrag beim Baulos Erkundungstunnel Paierdorf eine Regelung für eine Bonus/Malus-Abrechnung in Bezug auf die erzielte Profilgenauigkeit zugrunde gelegen. Hintergrund dieser Regelung sei die Tatsache gewe-*

Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258

sen, dass der Auftragnehmer für den Erkundungstunnel Paierdorf nicht selber die Innenschale für den aufgefahrenen Bauabschnitt einzubauen gehabt habe, sondern das Profil an einen Nachfolgeunternehmer habe übergeben müssen.

Bei der Regelung für die Ermittlung von Bonus und Malus sei in den Ausschreibungsunterlagen keine Differenzierung zwischen Vortrieben im Neogen und Kristallin berücksichtigt worden. Der Auftragnehmer habe daher in seiner Urkalkulation eine Mischkalkulation vornehmen müssen, in der sowohl das zu erwartende geringe Überprofil im Neogenbereich mit dem Einsatz von Ausbaubögen, als auch das zu erwartende größere Überprofil im Kristallinbereich mit Sprengvortrieb mit großen Abschlagslängen zu berücksichtigen waren. Diese Kalkulation sei aber nur zutreffend, wenn die ausgeschriebenen Streckenlängen auch tatsächlich angetroffen würden. Da der Bauvertrag kein Instrument für die Berücksichtigung von Abweichungen der Abschnittslängen dieser unterschiedlichen Vortriebsarten (in Bezug auf die Bonus-/Malus-Regelung) enthalten habe, sei für die Berücksichtigung diesbezüglicher Abweichungen eine Regelung – unter Verwendung der Urkalkulation des Auftragnehmers – ermittelt worden.

Eine derartige Regelung zur Berücksichtigung maßgeblicher Verschiebungen von bogenlosen Strecken zu Bogenstrecken sei im Zuge der Ausschreibung nicht für notwendig erachtet worden, weil gemäß durchgeführter Baugrunderkundung von einer sehr klar prognostizierten Neogen-Kristallin-Grenze ausgegangen worden sei. Tatsächlich sei aber im Zuge der Auffahrung des Erkundungstunnels dieser Grenzbe- reich deutlich lageverschoben aufgetreten und deshalb eine Anpassung der Mischkalkulation erforderlich gewesen.

Der Hinweis des RH, dass Veränderungen der Relation zwischen Strecken mit, zu Strecken ohne Ausbaubögen zu den im Tunnelbau üblichen Vorgängen gehören, sei im Falle des Erkundungstunnels Paierdorf unzu- treffend gewesen, weil der Einbau der Innenschale gegenüber den im Tunnelbau üblichen Verhältnissen nicht vom Auftragnehmer, der den Ausbruch ausführt, vorzunehmen gewesen sei.

Auch die angesprochenen Messprobleme mit dem Tunnelscanner seien zum Zeitpunkt der Ausschreibung nicht erwartbar gewesen, weil von einer Messung der weitgehend freigeräumten Tunnelröhre mit Bauende ausgegangen worden sei. Insbesondere infolge des Brandereignisses im Erkundungstunnel Paierdorf und der daraus resultierenden zusätz- lichen Auflagen des Arbeitsinspektorats sei ein Verbleiben diverser Ver- und Entsorgungsleitungen (Bewetterungslutte mit 2,4 m Durch- messer, diverse Wasser- und Stromversorgungen) auch nach Bauende



Baulos Erkundungstunnel Paierdorf B 1258



ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

verpflichtend notwendig gewesen und es sei dadurch ein relevanter nicht messbarer Bereich entstanden, der die dem Vertrag zugrunde liegende Ermittlungsmethodik nicht mehr zweckmäßig erscheinen ließ. Ein Zugriff auf die vom Auftragnehmer hergestellten und vom Vermessungskonsulenten des Auftraggebers kontrollierten Profilkontrollen stellte ein taugliches und zugleich äußerst wirtschaftliches (Entfall von zusätzlichen, vom Auftraggeber gesondert zu beauftragenden Scannermessungen) Ermittlungsmodell dar.

Das gewählte Ermittlungsmodell sei in der 20. Bauvertragsbesprechung vom 28. Mai 2009 einvernehmlich unter Einbindung der dafür vorgesehenen Entscheidungsträger festgelegt worden.

Der Empfehlung des RH hinsichtlich der Optimierung der Ausschreibungsbedingungen sei selbstverständlich Ziel bei der Erstellung von Ausschreibungsunterlagen und werde weiter mit hohem Nachdruck betrieben.

- 36.4 Der RH erachtete die Ausführungen der ÖBB-Infrastruktur AG insofern für widersprüchlich, als die ÖBB-Infrastruktur AG im gegenständlichen Zusammenhang von einer „sehr klar prognostizierten Neogen-Kristallin-Grenze“ ausging, an anderer Stelle (siehe TZ 31) aber auf „für Erkundungsmaßnahmen zwangsläufig größere Unschärfen“ in Bauverträgen hinweist.

Im Bewusstsein vorhandener Unschärfen obliegt einem Auftraggeber nach Ansicht des RH jedoch die Verpflichtung, das Vergütungsmodell möglichst bereits in der Ausschreibung auf die mögliche Berücksichtigung von Prognoseunsicherheiten auszulegen. Deshalb blieb der RH bei seiner Beurteilung, dass Veränderungen der Relationen (Strecken mit, zu Strecken ohne Ausbaubögen) zu den üblichen Vorgängen im Tunnelbau gehören, somit auch die bauherrnseitige, differenzierte Betrachtung der Profiligenauigkeit, wobei der Aspekt des Einbaus der Innenschale durch einen anderen Auftragnehmer nur einen Teil der erforderlichen Gesamtbetrachtung darstellt. Auch die von der ÖBB-Infrastruktur AG angeführte Behandlung in einer Bauvertragsbesprechung konnte angesichts der Größenordnung der Änderungen eine Abwicklung im Rahmen einer Mehrkostenforderung nicht ersetzen, weshalb der RH bei seiner Kritik verblieb.

Baulos Erkundungstunnel Mitterpichling B 1260

Projektbeschreibung und Chronologie **37** Das Baulos Erkundungstunnel Mitterpichling wurde als offenes Vergabeverfahren im Oberschwellenbereich ausgeschrieben und mit einer Summe von rd. 24,09 Mio. EUR sowie einer Bauzeit laut Bauvertrag von 855,76 Kalendertagen beauftragt.

Abrechnungsstand **38** Die Schlussrechnung des Auftragnehmers wies nach ihrer Prüfung vom 6. Jänner 2009 eine Summe von rd. 34,70 Mio. EUR auf. In dieser war – laut Prüfbericht des externen Baumanagements – eine Preisgleitung von rd. 3,78 Mio. EUR enthalten (siehe TZ 25, 44).

Genehmigung und Abrechnung von Leistungsänderungen **Allgemeines**

39.1 Der Auftragnehmer – Baulos Erkundungstunnel Mitterpichling – meldete insgesamt 43 Mehrkostenforderungen an. Davon wurden

- zwei Mehrkostenforderungen nicht weiter verfolgt (Nr. 1 und Nr. 8),
- zwei Mehrkostenforderungen von der ÖBB-Infrastruktur AG dem Grunde nach abgelehnt,
- in 16 Fällen verlangte der Auftragnehmer eine Anpassung der Bauzeit, wobei in zehn Fällen die am Kritischen Weg liegende Bauzeitverlängerung von der ÖBB-Infrastruktur AG zuerkannt wurde, und
- 23 Mehrkostenforderungen wurden in eingereichter Höhe genehmigt.

Die bauvertraglich festgelegte Bauzeit von 855,76 Kalendertagen wurde aufgrund der zehn anerkannten Mehrkostenforderungen und zusätzlich durch die in Anspruch genommene Option, den Ostvortrieb um 500 m zu verlängern (siehe TZ 44), ausgedehnt.

In der Schlussrechnung für das Baulos Erkundungstunnel Mitterpichling rechnete der Auftragnehmer auch Mehrkostenforderungen ab. Wie die dazugehörigen Summenblätter zeigten, wurden die betreffenden Mehrkosten nicht in eigenen Gruppen dargestellt, sondern teilweise in Positionen des Leistungsverzeichnisses zur Abrechnung gebracht. Diese Vorgangsweise führte dazu, dass die in Rechnung gestellten Mehrkostenforderungen nicht klar und transparent nachvollziehbar waren.



Baulos Erkundungstunnel
Mitterpichling B 1260

BMVIT

ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

39.2 Der RH bemängelte, dass die ÖBB-Infrastruktur AG diese Form der Abrechnung akzeptierte. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, künftig eine transparente Vorgangsweise sicherzustellen, bei der Mehrkostenforderungen in eigenen Obergruppen abgerechnet werden, um deren Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten.

39.3 *Die Ausführungen der ÖBB-Infrastruktur AG entsprachen ihrer Stellungnahme zu TZ 32.*

39.4 Der RH verwies auf seine Gegenäußerung zu TZ 32.

40.1 Während des Vortriebs des Erkundungstunnels Mitterpichling traten wiederholt geologische Verhältnisse auf, die ein Auffahren der Bereiche mit im Bauvertrag nicht vorgesehenen Leistungen (z.B. Stützmittel) verlangten. Für diesen Zweck wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG der Weg der „Vortriebsunterbrechung“ gemäß ÖNORM B 2203-1, Punkt 5.5.2.2 gewählt.³²

Die ÖNORM B 2203-1, Punkt 5.5.2.2 sieht für das dort definierte Instrument „Vortriebsunterbrechung“ eine Bearbeitungsfrist von sieben Arbeitstagen vor, in welcher zu überprüfen ist, inwieweit eine Erhöhung oder Verringerung des Einsatzes der vorhandenen Mittel möglich ist.

Die ÖBB-Infrastruktur AG erstreckte die Anwendung dieses Instruments über mehrere Monate, dies führte zu einer komplexen Vernetzung der Abrechnung im Wege von zusammenhängenden Regieaufträgen und Mehrkostenforderungen.

40.2 Der RH anerkannte die gewählte Vorgangsweise der ÖBB-Infrastruktur AG, um den Mehraufwand des Auftraggebers zeitnah abgelenken zu können. Wegen der Komplexität dieser Abrechnungsmethodik und der Überschreitung der gemäß ÖNORM vorgesehenen Bearbeitungszeiten empfahl der RH der ÖBB-Infrastruktur AG, künftig solche Mehrkostenforderungen in eigenen Obergruppen darzustellen und abzugelenken, um die Nachvollziehbarkeit zu vereinfachen.

40.3 *Zur Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG siehe TZ 32.*

40.4 Der RH verwies auf seine Gegenäußerung in TZ 32.

³² Bei diesem Begriff handelt es sich nicht um eine tatsächliche Unterbrechung des Vortriebs, sondern um eine Unterbrechung der regulären Abrechnungen nach den vereinbarten Basisvortrieben.

**Baulos Erkundungstunnel
Mitterpichling B 1260****Mehrkostenforderung 02**

- 41.1 Die Mehrkostenforderung 02 betraf die Umlegung und Renaturierung des Maria Rojacher Bachs sowie seines Einmündungsbereichs in den Hahntrattenbach. Gemäß mündlicher Vorvereinbarung zwischen der HL-AG und der Wasserbauabteilung des Landes Kärnten war festgelegt, dass die Baumaßnahmen zweckmäßigerweise durch die Wasserbauabteilung des Landes Kärnten ausgeführt werden sollten. Es war geplant, bei genauerer Kenntnis der Maßnahmen ein diesbezügliches Übereinkommen abzuschließen und die Arbeiten mittels Belastungsverfahren abzurechnen.

Aufgrund von Kapazitätsproblemen der Wasserbauabteilung im Erfüllungszeitraum³³ konnte das Land Kärnten die Maßnahmen nicht durchführen.

Laut Auskunft der ÖBB-Infrastruktur AG seien die Arbeiten nach dem damaligen Projektzeitplan am Kritischen Weg des Bauloses gelegen und sei der wasserrechtliche Bescheid zur Genehmigung dieser Maßnahmen erst am 10. Mai 2004 zugestellt worden. Dadurch sei zeitlich bedingt eine gesonderte Ausschreibung und Durchführung dieser Leistungen vor Beginn der Leistungen zum Erkundungstunnel Mitterpichling nicht mehr verwirklichtbar gewesen.

Es wurde daher der Auftragnehmer des Hauptauftrags in einem Zusatzauftrag mit der Umsetzung der Baumaßnahmen betraut. Als Angebots- und Abrechnungsgrundlage diente das bereits im Vorfeld vom Planer ausgearbeitete Leistungsverzeichnis. Dabei wurde, soweit möglich, auf anwendbare Positionen des Haupt-Leistungsverzeichnisses zurückgegriffen und die Baumaßnahmen mit Baubeginn der Hauptbaumaßnahmen aufgenommen. Die Angebotssumme (vor/nach Prüfung durch das Baumanagement) lautete auf rd. 627.000 EUR/rd. 493.000 EUR und die Schlussrechnungssumme lag bei rd. 408.000 EUR.

- 41.2 Der RH kritisierte, dass die Vereinbarung mit der Wasserbauabteilung des Landes Kärnten nur mündlich erfolgte. Die schriftliche Beauftragung unter Nutzung der vorhandenen technischen planlichen Unterlagen hätte die Entscheidung des Landes Kärnten hinsichtlich ihrer Kapazitätsplanung erleichtert und es damit der ÖBB-Infrastruktur AG ermöglicht, die Leistungen im Rahmen der Ausschreibung des Hauptauftrags oder in einem parallel geführten Vergabeverfahren dem Wettbewerb zu unterziehen.

³³ bedingt durch die Beseitigung von Hochwasserschäden in der Region



Baulos Erkundungstunnel
Mitterpichling B 1260

ÖBB–Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

Er empfahl der ÖBB–Infrastruktur AG, solche Vereinbarungen künftig schriftlich abzuschließen, wobei in die Vereinbarungen das zu erwartende Kostenverrechnungsvolumen aufzunehmen wäre.

- 41.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB–Infrastruktur AG sei geplant gewesen, die Wasserbauverwaltung des Landes Kärnten nach genauer Kenntnis der durchzuführenden wasserbaulichen Maßnahmen für die Umlegung des Maria–Rojacher–Bachs schriftlich zu beauftragen.*

Zum Zeitpunkt der finalen Konkretisierung der Maßnahmen im Frühjahr 2004 sei die Wasserbauverwaltung des Landes Kärnten aus kapazitären Gründen nicht mehr in der Lage gewesen, die erforderlichen Maßnahmen umzusetzen. Aus diesem Grund sei eine schriftliche Beauftragung der Wasserbauverwaltung des Landes Kärnten nicht zustande gekommen.

Die Leistung sei auch nicht in der Ausschreibung für den Erkundungstunnel Mitterpichling enthalten gewesen. Da eine gesonderte Ausschreibung und Ausführung dieser Arbeiten im Zeitraum bis zum vertraglichen Baubeginn des Erkundungstunnels Mitterpichling zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich gewesen sei, seien die Arbeiten durch den Auftragnehmer des Erkundungstunnels Mitterpichling durchgeführt worden.

Seitens der Wasserbauverwaltung des Landes Kärnten wäre eine gesonderte Ausschreibung dieser Leistung nicht erforderlich gewesen, weil diese weitgehend über Eigenleistungen sowie zum Teil unter Nutzung bestehender Kontrahentenverträge erbracht worden wäre.

Die Sichtweise des RH, wonach Positionen aus Mehr- bzw. Minderkostenforderungen nicht dem Wettbewerb unterworfen waren, werde nicht zugestimmt, weil Einheitspreise von neuen Positionen für Leistungsänderungen in der Regel auf Basis der im Wettbewerb entstandenen Urkalkulation abzuleiten seien. Eine gesonderte Ausschreibung hätte zudem aufgrund der Zeiterfordernisse zu erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen geführt.

- 41.4 Der RH entgegnete, dass die Vorteile einer zeitgerechten schriftlichen Vereinbarung der erforderlichen technischen planlichen Unterlagen für die Leistung „Umlegung Maria–Rojacher–Bach“ die Vergabe dieser Leistung im Wettbewerb begünstigt hätten.

**Baulos Erkundungstunnel
Mitterpichling B 1260****Mehrkostenforderung 10**

- 42.1 Entsprechend der Ausschreibung und dem Bauvertrag bestand für die ÖBB-Infrastruktur AG die Möglichkeit, die Baulosgrenze zwischen den Erkundungstunneln Mitterpichling und Paierdorf während der Bau-durchführung zu verschieben. Aufgrund dieser vertraglichen Mög-lichkeit wurde aus sicherheitstechnischen und zeitlichen Gründen der Vortrieb Ost beim Erkundungstunnel Mitterpichling um 500 m im stei-genden Vortrieb verlängert und beim Erkundungstunnel Paierdorf ent-sprechend verkürzt (siehe TZ 44).

Basisvortriebe bzw. Vortriebsklassen definieren die Einteilung der Aus-bruchsarbeiten nach den erforderlichen bautechnischen Maßnahmen und stehen demgemäß auch für den Schwierigkeitsgrad der zu erbrin-genden Leistungen.

Die Mehrkostenforderung 10 stand im Zusammenhang mit der Verlän-gerung des Vortriebs Ost des Auftrags Erkundungstunnel Mitterpich-ling. Sie betraf die Basisvortriebe der Klasse „K7“. Ein Basisvortrieb dieser Klasse war für den Verlängerungsabschnitt zwar grundsätzlich prognostiziert, aber im Leistungsverzeichnis des Erkundungstunnels Mitterpichling nicht enthalten, weil die Massen nur bis zur ursprüng-lich vorgesehenen Baulosgrenze ausgeschrieben wurden.

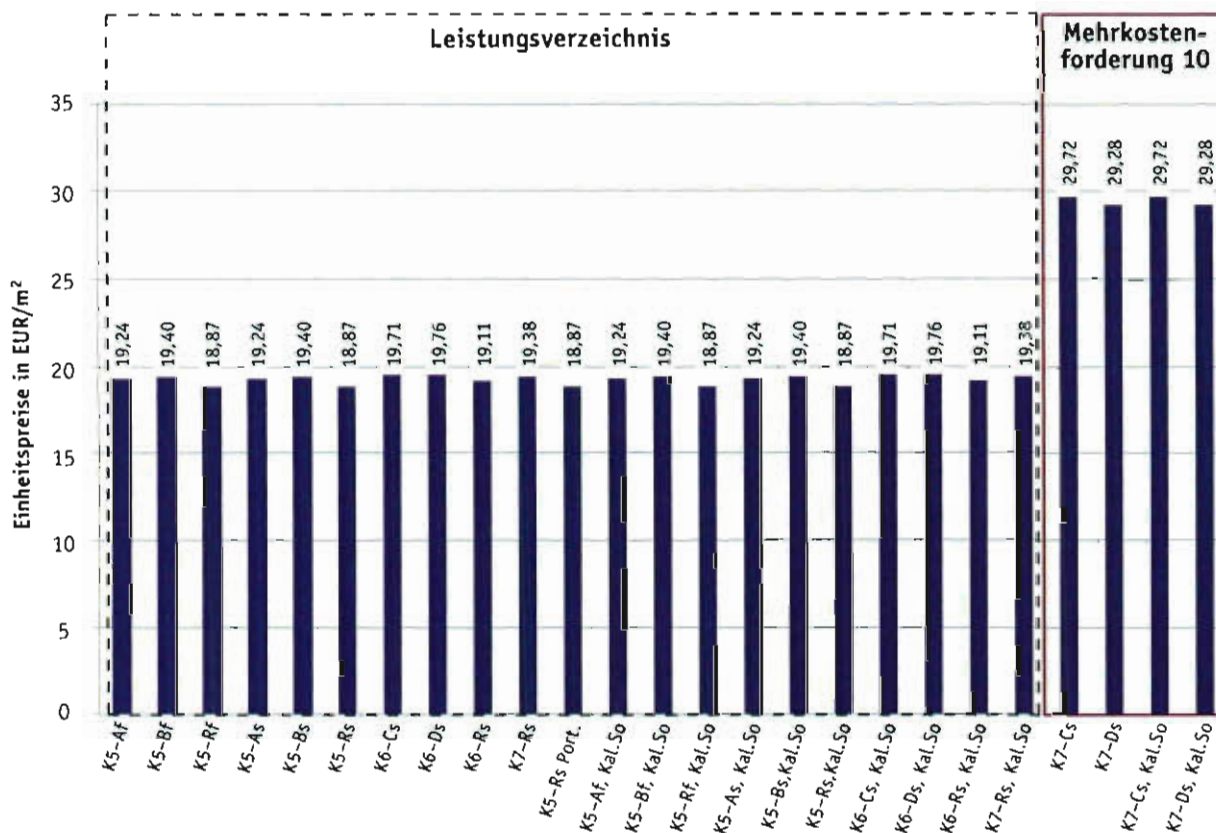


Baulos Erkundungstunnel
Mitterpichling B 1260



ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

Abbildung 4: Einheitspreise Ausbruch „Sonstiges“ für diverse Basisvortriebe Erkundungstunnel Mitterpichling, Leistungsverzeichnis und Mehrkostenforderung 10



Ausbruchklasse

K5

Beschreibung

Ausbruch, der eine unmittelbare folgende Sicherung und zusätzlich eine Sicherung der Ortsbrust erfordert

K6

Ausbruch, der eine voreilende Sicherung erfordert

K7

Ausbruch, der eine voreilende Sicherung und zusätzlich eine Sicherung der Ortsbrust erfordert

Zusätzliche Unterscheidungskriterien

Beschreibung

Af

ohne Tunnelbogen, fallend

Bf

mit Tunnelbogen, fallend

Rf

mit Rohrschirm, fallend

As

ohne Tunnelbogen, steigend

Bs

mit Tunnelbogen, steigend

Rs

mit Rohrschirm, steigend

Rs Port.

mit Rohrschirm, fallend Portal

Cs

mit Spritzbeton Kalotte ≤ 30 m

Ds

mit Spritzbeton Kalotte > 30 m

Kal.So

Kalotten Sohle

Quellen: ÖBB-Infrastruktur AG; RH

Baulos Erkundungstunnel Mitterpichling B 1260

Die Abbildung 4 zeigt den Vergleich der Einheitspreise für den Ausbruch „Sonstiges“ der im Hauptauftrag abgerechneten mit den in der Mehrkostenforderung 10 abgerechneten Basisvortrieben (Vortriebsklassen). Aus den angeführten Kurzbezeichnungen ergibt sich die jeweilige Leistungsbeschreibung wie bspw. die Definition, ob steigender oder fallender Vortrieb auszuführen ist, und die Art der Sicherungsmaßnahmen.

Die in der Ausschreibung – im Wettbewerb – erzielten Preise bewegten sich – trotz der nicht unbedeutenden Leistungsunterschiede – bei allen Basisvortrieben bei rd. 20 EUR je Kubikmeter Ausbruch „Sonstiges“. Die für die Verlängerung des Vortriebs Ost über die Mehrkostenforderung 10 und nicht unter Wettbewerbsbedingungen hergeleiteten Basisvortriebe der Klasse „K7“ lagen – nach Prüfung durch das externe Baumanagement – demgegenüber aber bei rd. 30 EUR je Kubikmeter Ausbruch „Sonstiges“.

42.2 Der RH verwies kritisch darauf, dass sich die Preise der Basisvortriebe der Klasse K7, die in der Mehrkostenforderung zugestanden wurden, deutlich von den sonstigen Basisvortrieben abhoben. Insbesondere, weil entsprechende Anforderungen bereits im Vorfeld der Ausschreibung für den potenziellen Verlängerungsabschnitt prognostiziert wurden, wären alle Möglichkeiten auszuschöpfen gewesen, die Ausschreibungen so zu gestalten, dass die Preise im Wettbewerb hätten erzielt werden können.

42.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei ein Basisvortrieb K7 bis zur vertraglichen Baulosgrenze des Erkundungstunnels Mitterpichling nicht prognostiziert worden. Alle Massen des Leistungsverzeichnisses beruhten auf der vertraglichen Baulosgrenze – lediglich im Verlängerungsbereich ab der vertraglichen Baulosgrenze sei ein kurzer Abschnitt mit Basisvortrieb K7 prognostiziert worden. Aus diesem Grund sei im Leitungsverzeichnis Erkundungstunnel Mitterpichling keine Position „Basisvortrieb K7“ vorgesehen gewesen. Der Basisvortrieb K7 sei im Leistungsverzeichnis Erkundungstunnel Paierdorf enthalten.*

Eine gleichzeitige Aufnahme dieser Position in das Leistungsverzeichnis des Erkundungstunnels Mitterpichling hätte somit zu einer Doppelbeauftragung geführt.

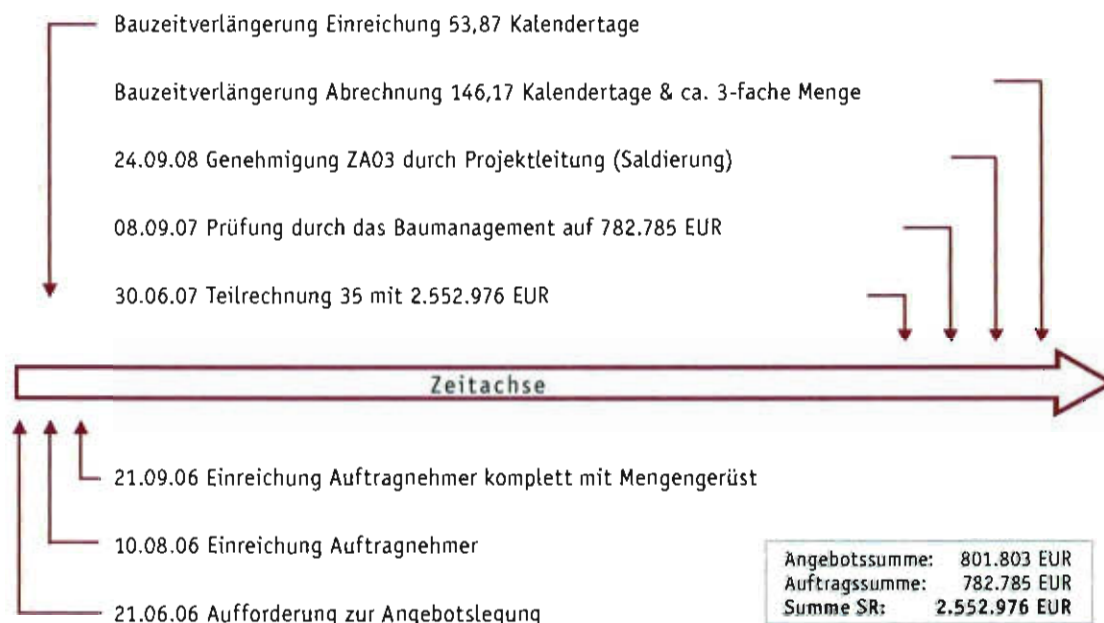
Zur Abbildung 4 merkte die ÖBB-Infrastruktur AG an, dass die dargestellten Preise für die ursprünglich angebotenen und zusätzlich beauftragten Basisvortriebe K7 nicht vergleichbar seien, weil sämtliche Mehrkostenforderungen in der Darstellung der angebotenen Basisvortriebe nicht berücksichtigt worden seien. Die Einheitspreise für die beauf-

tragen Klassen K5 und K6 seien im Zuge der Vertragsabwicklung auf Grund der angetroffenen Verhältnisse großteils mit Mehrkostenforderungen angepasst worden. Die zusätzlich beauftragten Basisvortriebe würden jedoch bereits die tatsächlich angetroffenen geologischen/geo-technischen Verhältnisse beinhalten.

42.4 Der RH bekräftigte seine Kritik, dass die Preise der Basisvortriebe der Klasse K7, die in der Mehrkostenforderung zugestanden wurden, deutlich von den sonstigen Basisvortrieben abwichen. Die Anforderungen im potenziellen Verlängerungsabschnitt waren im Vorfeld der Ausschreibung hinreichend bekannt. Die Ausschreibung der Baulose wäre so zu gestalten gewesen, dass die Preise im Wettbewerb hätten erzielt werden können.

43.1 Das externe Baumanagement forderte in Abstimmung mit dem Auftraggeber den Auftragnehmer am 1. Juni 2006 erstmalig auf, für die Mehrkostenforderung 10 einen Preis für den Basisvortrieb der Klasse „K7“ abzugeben. Die Mehrkostenforderung 10 wurde wie folgt abgewickelt:

Abbildung 5: Abrechnungsentwicklung Mehrkostenforderung 10



Quellen: ÖBB-Infrastruktur AG; RH

**Baulos Erkundungstunnel
Mitterpichling B 1260**

- Nachforderung von Unterlagen beim Planer durch den Auftragnehmer am 20. Juli 2006;
- Einreichung der Kosten durch den Auftragnehmer als Mehrkostenforderung 10 in Höhe von rd. 898.000 EUR am 10. August 2006; nach Überprüfung durch die Örtliche Bauaufsicht wurde die Angebotssumme auf rd. 801.803 EUR korrigiert.
- Komplettierung der Mehrkostenforderung 10 in Höhe von rd. 783.000 EUR mit zeitgebundenen Kosten und Lohn am 21. September 2006;
- Am 30. Juni 2007 wurden in der Teilrechnung im Rahmen dieser komplettierten Mehrkostenforderung bereits rd. 2,55 Mio. EUR (inkl. Preisgleitung) abgerechnet.³⁴ Ein Zusatzauftrag in dieser Höhe hätte dem Vorstand der ÖBB-Infrastruktur AG zur Genehmigung vorgelegt werden müssen.
- Das externe Baumanagement gab die Mehrkostenforderung 10 am 8. September 2007 in einer Höhe von rd. 783.000 EUR und mit einer Bauzeitverlängerung von 53,87 Kalendertagen frei.
- ÖBB-Infrastruktur AG intern genehmigten Projektleiter und Baukoordinator die Mehrkostenforderung am 24. September 2008 in Höhe von rd. 783.000 EUR.

Diese Vorgehensweise der ÖBB-Infrastruktur AG bei der Bearbeitung der Mehrkostenforderung 10 entsprach weder der Verfahrensanweisung zur „Genehmigungs- und Fertigungsbefugnis“³⁵, noch der Verfahrensanweisung zur „Vertragsfortschreibung Bauleistungen“.³⁶

43.2 Der RH kritisierte, dass mit der Teilrechnung in Höhe von rd. 2,55 Mio. EUR im Juni 2007 die komplettierte Mehrkostenforderung – die zu diesem Zeitpunkt noch nicht freigegeben war – bereits auf das mehr als Dreifache gestiegen war und beurteilte die aufgezeigten Zusammenhänge als Hinweis auf Mängel in der Projektorganisation.

Zur Genehmigung gelangte daher ein Auftragsvolumen, das zu diesem Zeitpunkt deutlich überschritten war, keine Übereinstimmung mit dem Abrechnungsstand aufwies und den Verfahrensanweisungen zur

³⁴ im Rahmen der Teilrechnung 35

³⁵ Verfahrensanweisung 1,4,3,03 (Allgemeine Genehmigungen Fertigungen ÖBB-Infrastruktur AG) und 1,4,3,11a_NA_GB (spezifische Genehmigungen Fertigungen)

³⁶ Verfahrensanweisung 6,3,4,2 (Vertragsfortschreibung Bauleistungen)



Baulos Erkundungstunnel
Mitterpichling B 1260



ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

Genehmigungs- und Fertigungsbefugnis³⁷ sowie einer Verfahrensanweisung zur „Vertragsfortschreibung Bauleistungen“³⁸ nicht entsprach.

Der RH sah die Verfahrensanweisung „Vertragsfortschreibung Bauleistungen“ der ÖBB-Infrastruktur AG als grundsätzlich geeignetes Instrument zur Abwicklung von Mehrkostenforderungen an. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG jedoch, verbindliche Vorgaben betreffend Wertgrenzen (insbesondere betreffend Vertrags- bzw. Leistungsänderungen) in einem Regelwerk zusammenzufassen. Dabei wäre sicherzustellen, dass Erhöhungen des Volumens von Zusatzaufträgen durch die Projektorganisation während der Bearbeitung im Genehmigungsweg berücksichtigt werden.

- 43.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei die Mehrkostenforderung 10 auf Basis der eingereichten Mengenvordersätze im Zusatzauftrag 03 für den Erkundungstunnel Mitterpichling entsprechend der damals gültigen Fertigstellungsregelungen beauftragt worden. Die Mehrkostenforderung selbst sei dem Grund und der Höhe nach gemäß den gültigen Regelungen auch durch die Bereichsleitung freigegeben worden.*

Aufgrund der zum damaligen Zeitpunkt unternehmensinternen gültigen Freigaberichtlinien, die noch kein Saldierungsverbot vorgesehen hätten, sowie der absehbaren Mindermengen bei anderen Vertragspositionen seien bei der Beauftragung im Zusatzauftrag 03 die zwischenzeitlich tatsächlich erbrachten bzw. die aktuell prognostizierten Mengen nicht berücksichtigt worden.

- 43.4 Der RH entgegnete, dass die gesamte Summe der Mehrkostenforderung von rd. 2,55 Mio. EUR – bereits vor der Prüfung durch das Baumanagement und entsprechend auch vor der Genehmigung durch die Projektleitung – in einer Teilrechnung an den Auftragnehmer bezahlt wurde. Diese Vorgehensweise entsprach nicht den Richtlinien der ÖBB-Infrastruktur AG.

³⁷ Verfahrensanweisung 1,4,3,03 (Allgemeine Genehmigungen Fertigungen ÖBB-Infrastruktur AG) und 1,4,3,11a_NA_GB (spezifische Genehmigungen Fertigungen)

³⁸ Verfahrensanweisung 6,3,4,2 (Vertragsfortschreibung Bauleistungen)

Baulos Erkundungstunnel Mitterpichling B 1260

Verschiebung der Baulosgrenze zwischen Erkundungstunnel Mitterpichling und Paierdorf

- 44.1 In den Ausschreibungen der Baulose Erkundungstunnel Paierdorf (B 1258, Westvortrieb fallend) und Erkundungstunnel Mitterpichling (B 1260, Ostvortrieb steigend) war die Grenze zwischen den Baulosen bei „Station km 71+145“ bzw. „km 71+150“³⁹ festgelegt. Die Mengensätze der Ausschreibungen waren unter der Annahme dieser Grenze ermittelt. Die Ausschreibungen enthielten eine Klausel, wonach sich die Baulosgrenze entsprechend dem tatsächlichen Baufortschritt um 500 m in beide Richtungen verschieben könne.

In der 2. Nachsendung vom 19. Jänner 2005 zum Baulos Erkundungstunnel Paierdorf ergänzte die ÖBB-Infrastruktur AG die Ausschreibungsbedingungen⁴⁰ betreffend die Verlängerung oder Verkürzung des Westvortriebs um 500 m. Demnach sollten die vertraglichen Einheitspreise dadurch unverändert bleiben und kein Anspruch auf eine Mehrkostenforderung entstehen. Erst eine weitergehende Verkürzung sollte einen zusätzlichen Vergütungsanspruch begründen.

Im Baulos Erkundungstunnel Mitterpichling wurde die erforderliche Verlängerung um 500 m mit dem 3. Zusatzauftrag am 24. September 2008 vertraglich umgesetzt. Im 2. Zusatzauftrag vom 2. September 2009 verkürzte die ÖBB-Infrastruktur AG analog dazu den Westvortrieb im Baulos Erkundungstunnel Paierdorf um 500 m.

Die ÖBB-Infrastruktur AG begründete die Verschiebung der Baulosgrenze im Wesentlichen mit Bauzeit- und Sicherheitsüberlegungen und während der Vortriebsarbeiten gewonnenen Erkenntnissen, insbesondere beim fallenden Westvortrieb des Erkundungstunnels Paierdorf. Weiters wären dort aufgetretene Probleme mit Wassereinbrüchen und andererseits die guten Vortriebsleistungen des Auftragnehmers im Baulos Erkundungstunnel Mitterpichling entscheidend gewesen.

Im Baulos Erkundungstunnel Mitterpichling führte die mit der Verschiebung der Baulosgrenze verbundene Verlängerung des Vortriebs zu Mehrkosten, u.a. im Rahmen der Mehrkostenforderung 10. Diese war auf – im Zusammenhang mit der Verschiebung der Baulosgrenze aufgetretene – veränderte Vortriebsverhältnisse zurückzuführen, die ursprünglich nicht ausgeschrieben und beauftragt worden waren (siehe TZ 42).

³⁹ Wegen nicht abgestimmter Ausschreibungsdaten waren die Baulosgrenzen für die beiden Erkundungstunnel um 5 m unterschiedlich angegeben.

⁴⁰ Ausschreibung Tell F.1, Seite 6



Baulos Erkundungstunnel
Mitterpichling B 1260

ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn

Gemäß Richtlinie für die geomechanische Planung ist zur Mengenermittlung die Vornahme einer Prognose für die Verteilung der Vortriebsklassen⁴¹ erforderlich. Diese ist sowohl für das wahrscheinlichste Szenario (Medianwert) als auch für eine optimistische und pessimistische Einschätzung zu erstellen. Hierbei sind nicht nur die unterschiedlichen geologischen und geotechnischen Verhältnisse, sondern auch die Heterogenität und Wechselhaftigkeit des Gebirges entlang der Trasse zu berücksichtigen.

- 44.2 Der RH beanstandete die unterschiedlichen Angaben zur Baulosgrenze in den beiden Ausschreibungen und empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, künftig auf die Qualitätssicherung im Zusammenhang mit der Übereinstimmung von Ausschreibungsdaten zu achten.

Er hielt fest, dass die grundsätzliche Problematik des fallenden Westvortriebs im Baulos Erkundungstunnel Paierdorf bereits zum Ausschreibungszeitpunkt bekannt war. Da die mögliche Verschiebung der Baulosgrenze dem Grunde nach vertraglich berücksichtigt war, – aber bei der Wahl der Leistungsverzeichnis-Positionen und Mengenermittlung für die beiden Baulose – die zu erwartenden Leistungsinhalte nicht berücksichtigt wurden, konnten diese nicht mit unter Wettbewerb zustande gekommenen Preisen abgerechnet werden.

Der RH sah daher im Zusammenhang mit der Festsetzung der Baulosgrenze und der Vertragsgestaltung beider Baulose ein gegebenes Einsparungspotenzial und verwies dazu auf die Richtlinie für die geomechanische Planung mit den o.a. Ausführungen u.a. betreffend Mengenermittlung, Verteilung der Vortriebsklassen und zu erstellender Szenarien. Diese Vorgaben sollten auch als Randbedingung für die Festsetzung der Baulosgrenze zwischen benachbarten Vortrieben dienen.

Der RH empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, künftig diesen Aspekt mitzuberücksichtigen. Eine baulosübergreifende Planung der Ausschreibungsinhalte hätte demnach bei der Festlegung der Baulosgrenze und der jeweiligen Leistungsinhalte besonders auf die Problematik fallender Vortriebe und die möglichen unterschiedlichen Erfolge beider Auftragnehmer beim Erreichen ihrer vertraglich vereinbarten Leistungen zu achten. Verstärkt im Wettbewerb der Bieter entstandene Preise wären anzustreben; eine höhere Erfolgsquote⁴² zwischen der ausgeschrie-

⁴¹ Anmerkung: Im Bauvertrag Erkundungstunnel Paierdorf wurden nicht Vortriebsklassen, sondern eine Reihe sogenannter „Basisvortriebe“ zur Einteilung der Vortriebsarbeiten definiert. Im Sinne der Allgemeinverständlichkeit wird der Begriff „Vortriebsklasse“ aus der ÖNORM B 2203-1 (siehe dazu auch Glossar) durchgängig verwendet.

⁴² Relation Ausschreibung : Abrechnung

**Baulos Erkundungstunnel
Mitterpichling B 1260**

benen und der abgerechneten Bandbreite an Vortriebsklassen (anstelle von Mehrkostenforderungen) würde dazu beitragen.

- 44.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG teile sie die Sicht des RH über die grundsätzliche Problematik des fallenden Vortriebs beim Erkundungstunnel Paierdorf. Die Festlegung der flexiblen Baulosgrenze zwischen den Baulosen Erkundungstunnel Mitterpichling und Erkundungstunnel Paierdorf sei jedoch auf Grund der damaligen Bauzeitplanung zweckmäßig gewesen.*

Um in diesem „Überlappungsbereich“ die vollen Effekte eines Wettbewerbs wirksam werden zu lassen, hätte der gesamte „Überlappungsbereich“ mit allen Konsequenzen in beiden Ausschreibungen vollständig berücksichtigt werden müssen. Dies stelle aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG jedoch eine unzulässige Vorgangswiese dar, weil neben einer unzulässigen Doppelbeauftragung auch ein Potenzial vermeidbarer Spekulationen geschaffen worden wäre.

Da auf Basis der geologischen Vorerkundung der Basisvortrieb K7 nur im „Verlängerungsbereich“ des Baulosen Erkundungstunnel Mitterpichling prognostiziert worden war, habe ein „im Wettbewerb gestalteter Preis des Basisvortriebs K7“ bei Aufrechthaltung der Möglichkeit einer flexiblen Baulosgrenze nicht realisiert werden können.

- 44.4 Des RH stellte klar, dass er nicht eine Doppelbeauftragung in einem „Überlappungsbereich“ empfohlen hatte. Vielmehr regte er unter Hinweis auf die entsprechende Richtlinie eine baulosübergreifende Planung und Festlegung der Baulosgrenze unter Einbindung der angeführten Aspekte an. Mit einer derartigen Festlegung hätten sich – auch ohne Doppelbeauftragung und ohne zusätzliches Spekulationspotenzial – Preise im Wettbewerb erzielen lassen.



**ÖBB–Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn**

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

45 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

- | | |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| BMVIT | (1) Es wäre alles zu unternehmen, dass eine Mitfinanzierung des Projekts Koralmbahn aus Mitteln der Transeuropäischen Netze der EU möglich wird. (TZ 11) |
| ÖBB–Infrastruktur AG | <p>(2) Zur Vermeidung späterer nachteiliger Auswirkungen (wie bspw. Mehrkostenforderungen von Auftragnehmern) und Nutzung möglicher Einsparungspotenziale wäre bereits ab Planungsbeginn besonderes Augenmerk auf eine realistische Terminplanung zu legen. (TZ 4)</p> <p>(3) In den Rahmenplänen wären sämtliche Kostenelemente zu erfassen und Finanzierungsvereinbarungen nur auf Basis vollständiger Kostenermittlungen abzuschließen. (TZ 12)</p> <p>(4) Im Zusammenhang mit der eingesetzten elektronischen Vergabe-Plattform wäre stärker auf eine systematische und vollständige Dokumentation von Entscheidungen zu achten, damit ressourcensparend auf diese zugegriffen werden kann. (TZ 18)</p> <p>(5) Aufbauend auf eine sachlich fundierte und nachvollziehbare Auftragswertermittlung wären Vergabeverfahren zu wählen, die den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes entsprechen und den Wettbewerb unter den Bietern stärken. (TZ 20, 23)</p> <p>(6) Ausschreibungen wären künftig vor der Veröffentlichung sorgfältig zu prüfen; insbesondere wäre auf die Qualitätssicherung im Zusammenhang mit der Übereinstimmung von Ausschreibungsdaten zu achten. (TZ 22, 44)</p> <p>(7) Verbindliche Vorgaben betreffend Wertgrenzen und Bearbeitungsfristen bei Vertrags- bzw. Leistungsänderungen wären in einem Regelwerk zusammenzufassen. Dabei wären Fristen zur maximalen Prüfdauer von Zusatzangeboten im Besonderen bei einer Prüfung durch Externe vorzusehen und nur in zu begründenden Einzelfällen davon abzuweichen. Begleitend wäre – unabhängig von fixen oder flexiblen Prüffristen – die Überwachung der Zeitvorgaben jedenfalls sicherzustellen. Weiters wäre sicherzustellen, dass Erhöhungen des Volumens von Zusatzaufträgen durch die Projektorga-</p> |

**Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen**

nisation während der Bearbeitung im Genehmigungsweg berücksichtigt werden. (TZ 25, 43)

(8) Die Dienstleistungsverträge mit externen Konsulenten wären so zu formulieren, dass ihre fachlich erforderliche Mitwirkung auch über die Bauzeit hinaus sichergestellt ist. (TZ 28)

(9) Es wären weitere Maßnahmen – wie bspw. laufende vergleichende Betrachtungen der ausgeschriebenen mit den ausgeführten Leistungsinhalten auf Basis des abgeschlossenen Bauvertrags – zu treffen und darauf aufbauend auf eine Optimierung der Abrechnungsergebnisse hinzuarbeiten. (TZ 31)

(10) Bei der Abrechnung wären interne Vorgaben zu beachten, über Zusatzaufträge beauftragte Leistungen in eigenen Obergruppen zu erfassen und deren Zuordenbarkeit in der Abrechnung sicherzustellen. Insgesamt wäre der Transparenz der Abrechnung eine erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. (TZ 32, 39, 40)

(11) Für die budgetrelevante Fortschreibung der Auftragssumme sowie die Genehmigung von Vertragsänderungen wäre jeweils die dafür zutreffende und in den internen Regelungen vorgesehene Behandlung zu wählen. (TZ 33)

(12) Bei Vertragsänderungen wäre verstärkt auf eine ausgewogene Aufteilung der Vor- bzw. Nachteile zwischen den Vertragspartnern zu achten und dabei auch die Verantwortung des Auftragnehmers für Mängel in seinem Verantwortungsbereich einzufordern. (TZ 34)

(13) Mehrkostenforderungen wären straffer abzuwickeln. (TZ 35)

(14) Die Verantwortung der Auftragnehmer für ihre Preisbildung wäre stärker einzufordern und die Plausibilität von Erschwernissen verstärkt zu prüfen. (TZ 35)

(15) Auf eine Optimierung der Ausschreibungsbedingungen wäre hinzuwirken bzw. – soweit möglich – deren Umsetzung konsequent zu betreiben. (TZ 36)

(16) Im Fall unvermeidlicher Änderungen der abgeschlossenen Bauverträge wären die in den Regelwerken der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehenen Bestimmungen für die Vertragsfortschreibung konsequent einzuhalten. (TZ 36)



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen



**ÖBB-Infrastruktur AG:
Erste Teilprojekte der Koralmbahn**

(17) Vereinbarungen betreffend Sonderleistungen (z.B. wasserbauliche Maßnahmen) wären künftig schriftlich abzuschließen und das erwartete Kostenverrechnungsvolumen darin aufzunehmen. (TZ 41)

(18) Die Vorgaben der Richtlinie für die geomechanische Planung wären als Randbedingung für die Festsetzung der Baulosgrenze zwischen benachbarten Vortrieben zu berücksichtigen. (TZ 44)

(19) Eine baulosübergreifende Planung der Ausschreibungsinhalte sollte bei der Festlegung der Baulosgrenze und der jeweiligen Leistungsinhalte besonders auf die Problematik fallender Vortriebe und die möglichen unterschiedlichen Erfolge heider Auftragnehmer beim Erreichen ihrer vertraglich vereinbarten Leistungen achten. (TZ 44)

(20) Verstärkt im Wettbewerb der Bieter entstandene Preise wären anzustreben. (TZ 44)

**R
H**



BMVIT

ANHANG
Entscheidungsträger

ANHANG

Entscheidungsträger
der überprüften Unternehmen

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in Blaudruck

ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft (vormals ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft)¹

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Mag. Martin HUBER
(16. Mai 2005 bis 22. April 2008)

Dr. Eduard SAXINGER
(26. Juni 2008 bis 31. Mai 2010)

Ing. Franz SEISER
(seit 10. Juni 2010)

Stellvertreter des Vorsitzenden

Ing. Rudolf FISCHER
(16. März 2005 bis 25. Mai 2007)

Dr. Eduard SAXINGER
(20. Juni 2007 bis 26. Juni 2008)

Dipl.–Ing. Peter KLUGAR
(26. Juni 2008 bis 7. Juni 2010)

Dipl.–Ing. Herbert KASSER
(seit 26. Juni 2008)

Mag. Christian KERN
(seit 10. Juni 2010)

¹ ab 16. März 2005 (Umfirmierung von Österreichische Bundesbahnen in ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft)
Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 7. September 2009 (Verschmelzungsvertrag vom 28. Juli 2009) wurde die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als übernehmende Gesellschaft mit der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft und der Brenner Eisenbahn GmbH als übertragende Gesellschaft rückwirkend zum 1. Jänner 2009 verschmolzen. Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft wurde in ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft umbenannt.

**BMVIT****ANHANG**
Entscheidungsträger**Vorstand**

Mitglieder

Mag. Gilbert TRATTNER
(16. März 2005 bis 30. Juni 2010)

Mag. Arnold SCHIEFER
(1. August 2009 bis 30. Juni 2010)

Dipl.-Ing. Herwig WILTENBERGER
(1. August 2009 bis 30. November 2011)

Dipl.-Ing. Dr. Georg Michael VAVROVSKY
(16. März 2005 bis 31. Dezember 2012)

Ing. Mag. (FH) Andreas MATTHÄ
(seit 1. August 2008)

Siegfried STUMPF
(seit 1. Dezember 2011)

Dipl.-Ing. Franz BAUER
(seit 1. Jänner 2013)

**Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Aktiengesellschaft
(seit 1. Jänner 2005 mit der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft verschmolzen)**

Aufsichtsrat

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

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

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

Vorstand

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

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

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

Mag. Gilbert TRATTNER
(12. Juni 2004 bis 31. Dezember 2004)

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



Bericht des Rechnungshofes

Binnenschifffahrtsfonds

R
H



Inhalt

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis _____	538
Abkürzungsverzeichnis _____	539

BMVIT

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für
Verkehr, Innovation und Technologie

Binnenschiffahrtfonds

KURZFASSUNG _____	541
Prüfungsablauf und -gegenstand _____	544
Grundlagen und Zweck der Binnenschiffahrtfonds _____	544
Verwaltung des nationalen Fonds _____	547
Verwaltungskosten des nationalen Binnenschiffahrtfonds _____	549
Einsatz und Veranlagung der Finanziellen Mittel des nationalen Fonds _____	550
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen _____	553

Tabellen



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Fondsbeiträge_____	546
Tabelle 2:	Flottenkapazitätsentwicklung in Österreich _____	548
Tabelle 3:	Kontostände des nationalen Fonds 2003 bis 2012 __	550

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt der Europäischen Union
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
k.A.	keine Angabe
Mio.	Million(en)
Nr.	Nummer
rd.	rund
RL	Richtlinie
RH	Rechnungshof
S.	Seite
TZ	Textzahl(en)
VO	Verordnung
VPI	Verbraucherpreisindex
z.B.	zum Beispiel

**R
H**

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Binnenschifffahrtsfonds

Im österreichischen Binnenschifffahrtsfonds fanden seit dem Jahr 2001 keine finanziellen Zu- und Abflüsse im Zusammenhang mit Abwrackprämien zur Kapazitätsreduktion im Binnenschifffahrtsgewerbe statt. Die Fondsmittel waren auf einem Bankkonto mit geringer Verzinsung angelegt. Die Verwaltungskosten des nationalen Fonds betragen pro Jahr rd. 8.400 EUR und waren vom BMVIT zu tragen. Seit dem Jahr 2008 lag die österreichische Flottenkapazität unter der gesetzlich für eine Fondsmitgliedschaft geforderten Schiffskapazität von mindestens 100.000 Tonnen.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungüberprüfung war die Beurteilung der gesetzlichen Aufgabenerfüllung sowie des angemessenen Ressourceneinsatzes und der wirtschaftlichen Führung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds. Der Prüfungsgegenstand wurde aufgrund einer Stichprobe nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Dieses Verfahren bezieht auch Rechtsträger ein, die ansonsten nach dem 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. (TZ 1)

Grundlagen und Zweck der Binnenschifffahrtsfonds

Die Binnenschifffahrtsfonds sind unionsrechtliche Einrichtungen, die auf das Jahr 1989 zurückgehen. Österreich errichtete im Zuge des Beitritts zur EU mit 1. Jänner 1995 einen nationalen Abwrackfonds (seit 1999 in Binnenschifffahrtsfonds umbenannt). (TZ 2)

Bis 1999 bezweckten die Abwrackfonds den Abbau von strukturellen Kapazitätsüberhängen in der Binnenschifffahrt durch koordinierte Abwrackaktionen und Begleitmaßnahmen (Verhinderung der Vergrößerung bestehender Kapazitätsüberhänge) auf EU-Ebene. (TZ 2)

Kurzfassung

Die eingezahlten Fondsbeiträge (Jahres- und Sonderbeiträge) der Binnenschifffahrtsunternehmen konnten den Bedarf der finanziellen Mittel nicht bedecken, weil die zur Verfügung stehenden Fondsmittel hinsichtlich der beantragten Abwrackprämien unzureichend waren. Die Europäische Kommission sah in den Jahren 1996 bis 1998 – zusätzlich zu den Beiträgen der Binnenschifffahrtsunternehmen – jährliche Beiträge der Europäischen Kommission (nur 1996) sowie der Mitgliedstaaten (1996 bis 1998) vor. Österreich zahlte rd. 2,4 Mio. EUR ein und erhielt im Jahr 2000 rd. 157.000 EUR zurück. Die Binnenschifffahrtsfonds insgesamt – und damit auch der nationale (österreichische) Binnenschifffahrtsfonds – wurden 2003 ruhend gestellt. (TZ 3)

Die Fondsmittel der einzelnen nationalen Fonds waren aufgrund des Solidaritätsprinzips als ein unionsrechtlicher Fonds zu betrachten. Die Entscheidung über die Verwendung der insgesamt vorhandenen Fondsmittel aller Fonds war der Europäischen Kommission auf Antrag der Binnenschifffahrtsverbände vorbehalten. (TZ 4)

Verwaltung des nationalen Fonds

Der nationale Binnenschifffahrtsfonds ist ein Fonds öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit. Die verbliebenen Fondsmittel gehörten den Binnenschifffahrts-Gewerbetreibenden, waren private Mittel und nicht dem öffentlichen Haushalt zuzurechnen. (TZ 5)

Seit 2008 lag die Flottenkapazität von rd. 67.000 Tonnen (2010: rd. 75.000 Tonnen) unter der in der VO (EG) Nr. 718/1999 geforderten Kapazität von 100.000 Tonnen. Das BMVIT unternahm keine Anstrengungen, den nationalen Binnenschifffahrtsfonds aufzulösen, obwohl dieser bereits seit rund zehn Jahren (seit 2003) ruhte. (TZ 5)

Verwaltungskosten des nationalen Binnenschifffahrtsfonds

Die Verwaltungskosten der Fonds sind vom jeweiligen Mitgliedstaat zu tragen. Nach Auskunft des BMVIT betragen die durchschnittlichen Verwaltungskosten des BMVIT für die Verwaltung des ruhend gestellten nationalen Fonds rd. 8.400 EUR pro Jahr. Zusätzlich fielen in den Jahren 2005 bis 2007 SAP-Gebühren von rd. 22.500 EUR an. (TZ 6)

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte von September 2013 bis Oktober 2013 die Gebarung des nationalen (österreichischen) Binnenschifffahrtsfonds. Im Weiteren wird mit nationaler (Binnenschifffahrts-)Fonds der österreichische Fonds bezeichnet. Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der gesetzlichen Aufgabenerfüllung sowie des angemessenen Ressourceneinsatzes und der wirtschaftlichen Führung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds. Der Prüfungsgegenstand wurde aufgrund einer Stichprobe nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Dieses Verfahren bezieht auch Rechtsträger ein, die ansonsten nach dem risikoorientierten Auswahlverfahren (z.B. wegen ihres geringen Gebarungsumfanges) nicht überprüft würden. Der RH wendet dieses Verfahren an, um seine präventive und beratende Wirkung zu verstärken.

Die Prüfung umfasste den Zeitraum 2008 bis 2012. Aufgrund der geringen finanziellen Aktivitäten (in den letzten zehn Jahren lediglich Verzinsung der vorhandenen Mittel auf einem Bankkonto) weitete der RH seine Prüfungshandlungen auch auf davorliegende Jahre aus, um einen umfassenden Überblick über die Gebarung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds geben zu können.

Zu dem im Dezember 2013 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das BMVIT im Februar 2014 Stellung. Der RH erstattete seiner Gegenüberung im April 2014.

Grundlagen und Zweck der Binnen- schifffahrtsfonds

- 2 Die Binnenschifffahrtsfonds sind unionsrechtliche Einrichtungen, die auf das Jahr 1989 zurückgehen. Die Verordnung (EWG) Nr. 1101/89¹ und die Nachfolgeverordnung VO (EG) Nr. 718/1999² sahen vor, dass alle Mitgliedstaaten³, in welchen grenzüberschreitender Binnenschiffverkehrsverkehr stattfinden konnte und deren Schiffsflotte eine Kapazität von über 100.000 Tonnen aufwies, je einen Binnenschifffahrtsfonds (bis 1999 Abwrackfonds genannt) zu errichten hatten. Österreich errichtete einen nationalen Fonds im Zuge des Beitritts zur EU mit 1. Jänner 1995.

¹ Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt, ABl. Nr. L 116, S. 25

² Verordnung VO (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs, ABl. Nr. L 90, S. 1

³ Die beteiligten Mitgliedstaaten waren: Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande und Österreich (Österreich ab 1. Jänner 1995); weitere Donauanrainerstaaten (z.B. Rumänien, Ungarn) waren zum Zeitpunkt des Ruhendstellens der Binnenschifffahrtsfonds 2003 nicht der EU beigetreten.



Grund für die Einrichtung der Fonds war die schlechte wirtschaftliche Lage des Binnenschiffahrtsgewerbes (Konkurrenz infolge großer Überkapazitäten des Schiffaderaums), die existenzgefährdende Auswirkungen auf die im westlichen Europa zumeist als Familienbetrieb geführten Kleinunternehmen (sogenannte Partikulieren) hatte⁴. Die Abwrackfonds bezweckten den Abbau von strukturellen Kapazitätsüberhängen in der Binnenschiffahrt durch koordinierte Abwrackaktionen und Begleitmaßnahmen (Verhinderung der Vergrößerung bestehender Kapazitätsüberhänge) auf EU-Ebene.

Konkret bedeutete dies, dass die Fonds den Schiffahrtsunternehmern auf Antrag und unter gewissen Voraussetzungen eine Abwrackprämie zuerkannten. Andererseits wurde die Anschaffung bzw. die Inbetriebnahme neuer Schiffe erschwert, indem entweder Sonderzahlungen (Pönalen) an die Fonds zu zahlen waren, oder im Gegenzug zur Anschaffung Schiffsraum nach einem bestimmten, unionsrechtlich vorgegebenen Verhältnis abgewrackt werden musste. Die Fonds erhielten 1999 zusätzlich durch Jahresbeiträge der Binnenschiffahrtsunternehmen Mittel für den Abbau von Überkapazitäten⁵.

- 3 Die eingezahlten Fondsbeiträge (Jahres- und Sonderbeiträge) der Binnenschiffahrtsunternehmen konnten den Bedarf der finanziellen Mittel nicht bedecken, weil die zur Verfügung stehenden Fondsmittel hinsichtlich der beantragten Abwrackprämien unzureichend waren. Aufgrund der Vielzahl der Ansuchen⁶ auf Gewährung einer Abwrackprämie sah die Europäische Kommission in den Jahren 1996 bis 1998 – zusätzlich zu den Beiträgen der Binnenschiffahrtsunternehmen – jährliche Zuschüsse der Europäischen Kommission (nur 1996) sowie der Mitgliedstaaten (1996 bis 1998) vor. Im Jahr 2000 zahlten die Fonds übrig gebliebene Beiträge der Mitgliedstaaten nach einem Aufteilungsschlüssel den Mitgliedstaaten zurück. Österreich erhielt rd. 157.000 EUR.

⁴ Die im westlichen Europa angesiedelten und als Familienbetrieb geführten Kleinunternehmen waren laut BMVIT oft stark verschuldet. Durch die Abwrackprämie wurden Möglichkeiten geschaffen, den Beruf zu wechseln bzw. in Pension zu gehen.

⁵ Der von den Binnenschiffahrtsunternehmen durch Sonderzahlungen und Jahresbeiträge eingezahlte Gesamtbetrag von 1990 bis 1998 umfasste rd. 157 Mio. EUR.

⁶ Vom 1. Jänner 1990 bis 31. Dezember 1998 wurden 1.853 Anträge bewilligt und Prämien in Höhe von rd. 188 Mio. EUR ausbezahlt.

Grundlagen und Zweck der Binnenschiffahrtssfonds

Tabelle 1: Fondsbeiträge					
	1996	1997	1998	Summe 1996 bis 1998	Rücküberweisung 2000
in Mio. EUR ¹					
EU	20,0	-	-	20,0	
Mitgliedstaaten der EU	41,0	55,0	50,0	146,0	10,0
<i>davan</i>					
<i>Österreich</i>	0,7	0,9	0,8	2,4	0,2 ²
Binnenschiffahrtsunternehmen	7,0	8,5	9,4	24,9	
<i>davan</i>					
<i>österreichische Unternehmen</i>	0,2	0,3	0,3	0,8	

¹ Rundungsdifferenzen möglich

² rd. 157.000 EUR; entspricht rd. 1,6 % der an die Mitgliedstaaten rücküberwiesenen Beträge

Quellen: BMVIT; RH

Im Jahr 1999 galt es, die in den Jahren 1989 bis 1998 erreichte Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt aufrechtzuerhalten. Die VO (EG) Nr. 718/1999 erlaubte in einem Übergangszeitraum von vier Jahren (bis zum Jahr 2003) das Inverkehrbringen neuer Binnenschiffskapazitäten weiterhin nur unter gleichzeitiger Entrichtung eines Sonderbeitrags an die Fonds bzw. gleichzeitigem Abwracken von Schiffskapazitäten⁷. Das Verhältnis neue Schiffskapazität versus Sonderzahlung bzw. Abwracken bestehender Schiffskapazität verringerte sich innerhalb der vier Jahre sukzessive auf Null. Seit Auslaufen der vierjährigen Frist im Jahr 2003 wurden die Binnenschiffahrtssfonds insgesamt – und damit auch der nationale Binnenschiffahrtssfonds – ruhend gestellt.

Der seit der Rückzahlung im Jahr 2000 im nationalen Fonds verbliebene und dem Schiffahrts-Gewerbetreibenden gehörende Restbetrag (2012: rd. 179.000 EUR) wird vom BMVIT verwaltet. Seit 2001 fanden weder Ein- noch Auszahlungen statt.

- 4 Die einzelnen Binnenschiffahrtssfonds der Mitgliedstaaten waren solidarisch miteinander verbunden. Die jeweiligen Fonds verwalteten die Fondsgelder autonom, jedoch mussten die Fonds untereinander Ausgleichszahlungen leisten, um die Fonds mit hohen Abwrackprämien-

⁷ Das Abwrackverhältnis („alt-für-neu“) unterlag je nach Schiffstyp einem unterschiedlichen Verhältnis: (1999 galt für Trockenladungsschiffe 1 (alt) : 1 (neu), Tankschiffe 1,30 : 1, Schubboote 0,75 : 1); die einzelnen Verhältnisse wurden bis 2003 kontinuierlich verringert und mit 29. April 2003 auf Null gesenkt.



Grundlagen und Zweck der Binnenschiffahrtfonds



Binnenschiffahrtfonds

auszahlungen zu entlasten und die Gleichbehandlung aller Binnenschiffahrtsunternehmen zu gewährleisten. Die Entscheidung über die Verwendung der insgesamt vorhandenen Fondsmittel aller Fonds war der Europäischen Kommission auf Antrag der Binnenschiffahrtsverbände vorbehalten.

Die Fondsmittel der einzelnen Fonds waren aufgrund des Solidaritätsprinzips als ein unionsrechtlicher Fonds zu betrachten. Die Auflösung eines Fonds in einem Mitgliedstaat ist EU-rechtlich nicht geregelt und damit auch nicht die Weiterverwendung der im aufzulösenden Fonds vorhandenen Mittel. Im Fall des im Jahr 2005 in der Schweiz aufgelösten Fonds⁸ teilte die Europäische Kommission die verbliebenen Fondsmittel auf andere verbliebene Fonds auf.

Verwaltung des nationalen Fonds

5.1 Der nationale Binnenschiffahrtfonds war ein Fonds öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit. Die Verwaltung oblag dem BMVIT. Die Auflösung des nationalen Fonds war unionsrechtlich nicht geregelt, das Binnenschiffahrtfondsgesetz sah jedoch die Auflösung des nationalen Fonds durch Gesetz vor.

Die verbliebenen Fondsmittel gehörten den Binnenschiffahrts-Gewerbetreibenden, waren private Mittel und nicht dem öffentlichen Haushalt zuzurechnen. Die dadurch entstandenen Verwaltungskosten hatte das BMVIT zu tragen, Fondsmittel durften laut gesetzlicher Bestimmung keinesfalls dafür herangezogen werden.

Das BMVIT führte regelmäßig Flottenkapazitätserhebungen durch, um feststellen zu können, für welche Schiffe in den nationalen Fonds allfällige Beiträge bzw. Sonderzahlungen von Binnenschiffahrtsunternehmen einzuzahlen waren. Seit 2008 lag die Flottenkapazität von rd. 67.000 Tonnen (2010: rd. 75.000 Tonnen) unter der in der VO (EG) Nr. 718/1999 geforderten Kapazität von mindestens 100.000 Tonnen.

⁸ Die Schweiz schied 2005 aus dem System der Binnenschiffahrtfonds aus. Die verbleibenden Mittel wurden auf andere verbliebene Fonds aufgeteilt. Die Europäische Kommission fragte in diesem Zusammenhang im BMVIT an, ob Ausgleichsmaßnahmen zwischen dem schweizerischen und österreichischen Fonds erforderlich seien. Österreich verneinte dies.

Verwaltung des nationalen Fonds

Für österreichische Binnenschiffverkehrsunternehmen kam eine Ausnahmebestimmung der VO (EG) Nr. 718/1999 zum Tragen: Für Schiffe, die ausschließlich auf der Donau und deren Nebenflüssen bis Kelheim fahren („Donauflotte“), galt die Verordnung nicht. Darunter fielen im Jahr 2008 rd. ein Drittel, im Jahr 2010⁹ rund die Hälfte der in Österreich registrierten Schiffe.

Tabelle 2: Flottenkapazitätsentwicklung in Österreich						
Schiffskapazitäten	2001	2005	2006	2008	2010	Veränderung 2001 bis 2010
	in Tonnen					in %
österreichische Flotte gesamt	165.175	120.828	122.230	66.568	74.746	- 54,75
davan						
Donauflotte ¹	k.A.	k.A.	k.A.	22.124	36.774	
übrige Flotte ²	k.A.	k.A.	k.A.	44.444	37.972	

¹ Art. 2 Abs. (2) lit. c der VO (EG) Nr. 718/1999 nimmt jene Schiffe, die ausschließlich auf der Donau bis Kelheim verkehren, ohne diese zu verlassen, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung aus.

² bezeichnet jene Schiffe, die Güterbeförderungen auf Binnenwasserstraßen zwischen Mitgliedstaaten durchführen und dadurch den Maßnahmen der VO (EG) Nr. 718/1999 unterliegen

Anmerkung: Das BMVIT führte zwischen 2001 und 2005 sowie nach 2010 keine weitere Erhebung der Flottenkapazität durch. Die Erhebungen der Jahre 2001 bis 2006 wiesen keine Differenzierungen hinsichtlich des Einsatzes der Schiffsflotten aus.

Quellen: Rohdaten BMVIT; Tabelle: RH

Die Tabelle zeigt die grundsätzlich abnehmende Tendenz der Schiffsflottenkapazität seit 2001 in Österreich. Laut Aussage des BMVIT verringerte sich die Schiffsflottenkapazität (ohne Donauflotte) seit 2010 weiter.

5.2 Der RH stellte die abnehmende Tendenz der Kapazitäten der österreichischen Binnenschiffverkehrsflotte fest. Er kritisierte, dass das BMVIT zumindest seit 2010 – die Schiffskapazitäten lagen zum zweiten Mal unter den gesetzlichen Voraussetzungen von 100.000 Tonnen – keine Anstrengungen unternahm, den nationalen Binnenschiffverkehrsfonds aufzulösen, zumal seit rd. 13 Jahren (seit 2001) keine Fondsein- und -auszahlungen stattgefunden hatten und dieser seit rund zehn Jahren (seit 2003) nicht tätig ist.

⁹ Seit 2010 keine weitere Erhebung durch das BMVIT durchgeführt.



Verwaltung des nationalen Fonds



Binnenschifffahrtsfonds

Der RH empfahl dem BMVIT, eine Auflösung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds unionsrechtlich zu prüfen und bei der Europäischen Kommission abzuklären. Nach österreichischem Recht wäre mit einer bundesgesetzlichen Regelung eine nationale Fondsauflösung möglich.

Gleichzeitig hätte das BMVIT im Falle der Auflösung des nationalen Fonds sicherzustellen, dass in regelmäßigen Abständen (z.B. alle zwei Jahre) die österreichischen Binnenschiffskapazitäten überprüft werden.

- 5.3 *Das BMVIT führte in seiner Stellungnahme aus, dass der Auflösung des Binnenschifffahrtsfonds unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen im Interesse einer zweckmäßigen und kostensparenden Verwaltung nachzukommen sei. Die derzeitige Flottenkapazität liege bei rd. 25.000 Tonnen. Ein zukünftiges Überschreiten der Kapazitätsgrenze von 100.000 Tonnen sei aufgrund des stagnierenden Anteils des Verkehrsträgers Wasserstrasse und weiterer Faktoren (z.B. Preis-Lohngefälle zu den östlich gelegenen Staaten) nicht realistisch. Erhebungen zur Feststellung der österreichischen Binnenschifffahrtskapazitäten würden nach Auflösung des Fonds einer ersatzweisen Rechtsgrundlage bedürfen.*

Verwaltungskosten des nationalen Binnenschifffahrts- fonds

- 6.1 Laut VO (EG) Nr. 718/1999 sind die Verwaltungskosten der Fonds vom jeweiligen Mitgliedstaat zu tragen. Nach Auskunft des BMVIT betragen die durchschnittlichen Verwaltungskosten des BMVIT für die Verwaltung des ruhend gestellten nationalen Fonds rd. 8.400 EUR pro Jahr.

Der Aufwand setzte sich aus Personalaufwand (rd. 5.700 EUR) und Sachaufwand (rd. 2.000 EUR) zusammen. Dazu kamen ab dem Jahr 2005 vom BMVIT zu tragende Verwaltungskosten durch die von der Buchhaltungsagentur durchgeführte jährliche Kontrolle der Finanzgebahrung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds (rund zehn Stunden pro Jahr mit einem Stundensatz von rd. 55 EUR).

Zwischen 2005 und 2007 entstanden anteilige SAP-Gebühren für die Buchungen des nationalen Binnenschifffahrtsfonds im Buchhaltungssystem des Bundes in Höhe von rd. 22.500 EUR. Die SAP-Gebühren entfielen ab dem Jahr 2008 im Zuge einer Umstellung des Verrechnungsmodelles für SAP.

- 6.2 Aufgrund der anfallenden Verwaltungskosten in Höhe von rd. 8.400 EUR pro Jahr bekräftigte der RH seine Empfehlung, eine Auflösung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds unionsrechtlich zu prüfen.

Einsatz und Veranlagung der Finanziellen Mittel des nationalen Fonds

7.1 (1) Die verbliebenen finanziellen Mittel des nationalen Binnenschiff-fahrtsfonds waren von Binnenschiff-fahrts-Gewerbetreibenden eingezahlt worden. Jene Mittel, welche die Europäische Kommission aus Gemeinschaftsmitteln und die Republik Österreich sowie die anderen betroffenen Mitgliedstaaten eingezahlt hatten und bis zum Ende der Abwrackaktionen nicht verbraucht (ausgezahlt) worden waren, wurden bereits im Jahr 2000 zurückerstattet (siehe TZ 3). Seit dem Jahr 2001 fanden bei den durch das BMVIT verwalteten finanziellen Mitteln des nationalen Fonds, die vom Binnenschiff-fahrtsgewerbe eingezahlt worden waren, weder Zu- noch Abflüsse im Zusammenhang mit Abwrack-prämien zur Kapazitätsreduktion im Binnenschiff-fahrtsgewerbe statt. Das verbliebene Kapital wurde auf einem Bankkonto zum Eckzinssatz der kontoführenden Bank veranlagt.

(2) Im Mai 2001 richtete das BMVIT eine schriftliche Anfrage an die Europäische Kommission, wie die Veranlagung der Gelder der Binnenschiff-fahrtsfonds optimiert werden könnte. Diese Anfrage blieb seitens der Europäischen Kommission unbeantwortet, und auch das BMVIT beschäftigte sich in Folge nicht weiter mit dieser Frage.

Die Kontostände des nationalen Fonds seit dem Jahr 2003 (jeweils zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres) sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 3: Kontostände des nationalen Fonds 2003 bis 2012											
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
	in EUR										
Kontostand ¹	173.344	174.277	175.216	175.921	176.863	177.808	178.546	178.873	179.140	179.408	
Veränderung zum Vorjahr ²	-	933	939	705	942	945	738	327	267	268	
	in %										
Veränderung zum Vorjahr	-	0,54	0,54	0,40	0,54	0,53	0,42	0,18	0,15	0,15	
	in EUR										
kumulierte Veränderung zum Jahr 2003	-	933	1.872	2.577	3.519	4.464	5.202	5.529	5.796	6.064	

¹ jeweils zum 31. Dezember

² Kapitalertragsteuer in Höhe von 25 % bereits abgezogen

Quellen: Rohdaten BMVIT; Tabelle: RH



Einsatz und Veranlagung der Finanziellen
Mittel des nationalen Fonds

Binnenschiffahrtfonds

Der Verbraucherpreisindex (VPI) 2000 stieg im Zeitraum Dezember 2003 bis Dezember 2012 um durchschnittlich rd. 2,22 %¹⁰ pro Jahr. Wäre das im Jahr 2003 verbliebene Kapital des nationalen Binnenschiffahrtfonds von 173.344 EUR mit diesen 2,22 % bis zum Jahr 2012 verzinst worden, wäre es um 31.860 EUR gestiegen und es hätte sich ein Guthaben von 211.268 EUR entwickelt. Die tatsächliche durchschnittliche Habenverzinsung am Bankkonto des nationalen Binnenschiffahrtfonds im betrachteten Zeitraum betrug jedoch rd. 0,38 % und führte zu einer Kapitalsteigerung von lediglich 6.064 EUR.

- 7.2 Der RH wies darauf hin, dass die durchschnittliche jährliche Verzinsung des Kapitals des nationalen Binnenschiffahrtfonds zwischen dem Jahr 2003 und dem Jahr 2012 bei lediglich 0,38 % lag. Der RH erachtete diesen durchschnittlichen jährlichen Zinssatz für niedrig. Nach Ansicht des RH wäre beispielsweise bei der Veranlagung der Mittel auf einem auf jeweils ein Jahr gebundenem Sparbuch, das auch jederzeit vorzeitig behebbar ist, ein deutlich höherer durchschnittlicher Zinssatz erzielbar gewesen und damit ein geringerer Verlust im Vergleich zum durchschnittlichen Verbraucherpreisindex (bspw. gebundenes Sparbuch) möglich gewesen.

Der RH empfahl dem BMVIT, bis zu einer möglichen Auflösung des nationalen Binnenschiffahrtfonds für eine höherverzinsliche Veranlagung der Mittel des nationalen Binnenschiffahrtfonds zu sorgen.

- 7.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT seien Verwaltungsmehrkosten, die mit einer Veranlagungstätigkeit unweigerlich verbunden wären, im Rahmen einer sorgfältigen und gesetzmäßigen Verwaltung nicht zu rechtfertigen. Weder unionsrechtliche noch nationale Bestimmungen sähen einen zinsenbringende Veranlagung von Fondsmitteln vor. Daher sei es dem BMVIT nicht möglich, der Empfehlung des RH zur zinsbringenden Veranlagung der Fondsmittel und den damit verbundenen Verwaltungsmehrkosten aus dem öffentlichen Haushalt nachzukommen.*

¹⁰ VPI 2000: Dezember 2003 = 106,5 %, Dezember 2012 = 129,8%. Dies entspricht einer durchschnittlichen Steigerung von 2,22 % pro Jahr im Betrachtungszeitraum von neun Jahren. ($2,22\% = \sqrt[9]{129,8/106,5} - 1$), siehe www.statistik.at

Einsatz und Veranlagung der Finanziellen Mittel des nationalen Fonds

7.4 Der RH erwiderte, dass beispielsweise bei der Veranlagung der Mittel auf einem auf jeweils ein Jahr gebundenen Sparbuch, das auch jederzeit vorzeitig **behebbar** ist, ein deutlich höherer durchschnittlicher Zinssatz erzielbar gewesen wäre. Der RH wies darauf hin, dass **diese** Art der Veranlagung (z.B. gebundenes Sparbuch) die **Verwaltungskosten** nicht erhöhen würde und daher abgesehen von einer **sorgfältigen** und **gesetzmäßigen** Verwaltung auch im Sinne der **wirtschaftlichen** Verwaltungsführung zweckmäßig wäre.



Binnenschifffahrtsfonds

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

8 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

(1) Es wäre eine Auflösung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds unionsrechtlich zu prüfen und bei der Europäischen Kommission abzuklären. Gleichzeitig wäre im Falle der Auflösung des nationalen Fonds sicherzustellen, dass in regelmäßigen Abständen (z.B. alle zwei Jahre) die österreichischen Binnenschiffskapazitäten überprüft werden. (TZ 5, 6)

(2) Bis zu einer möglichen Auflösung des nationalen Binnenschifffahrtsfonds wäre für eine höherverzinsliche Veranlagung der Mittel des nationalen Binnenschifffahrtsfonds zu sorgen. (TZ 7)

Wien, im April 2014

Der Präsident:

Dr. Josef Moser

R
H

**Bisher erschienen:**

- Reihe Bund 2014/1 Bericht des Rechnungshofes
- Liegenschaftsverkäufe ausgewählter Sozialversicherungsträger und Anmietung der Roßauer Lände 3 durch die Universität Wien
 - Neuaufnahmen, Vergabe und Löschung von Steuernummern und Umsatzsteuer-Identifikationsnummern
- Reihe Bund 2014/2 Bericht des Rechnungshofes
- EU-Finanzbericht 2011
 - Haftungen des Landes Kärnten für HYPO-ALPE-ADRIA-BANK INTERNATIONAL AG und HYPO-ALPE-ADRIA-BANK AG
 - Projekt Allgemeines Krankenhaus Informationsmanagement (AKIM) des Allgemeinen Krankenhauses der Stadt Wien
- Reihe Bund 2014/3 Bericht des Rechnungshofes
- Verlängerung der Bundesstraßen
 - Bekämpfung des Abgabebetrgs mit dem Schwerpunkt Steuerfahndung; Follow-up-Überprüfung
 - Pilotprojekt e-Medikation
 - Pilotprojekt Freiwilligenmiliz
 - Auswirkungen des Kollektivvertrags für die ArbeitnehmerInnen der Universitäten
 - Errichtung von MedAustron; Follow-up-Überprüfung
 - Familienbezogene Leistungen des Bundes und ausgewählter Länder; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2014/4 Bericht des Rechnungshofes
- Förderung der staatsbürgerlichen Bildungsarbeit in den Bildungseinrichtungen der politischen Parteien
- Reihe Bund 2014/5 Bericht des Rechnungshofes
- Zahlungsströme im Zusammenhang mit bundesfinanzierten Pensionen
 - Liegenschaftstransaktionen des BMLVS, der ASFINAG und des Stadtentwicklungsfonds Korneuburg
 - Staatsanwaltschaftliches Ermittlungsverfahren
 - Bundeswohnbaufonds
 - Militärische Vertretungen im Ausland; Follow-up-Überprüfung
 - Blutversorgung durch die Universitätsklinik für Blutgruppenserologie und Transfusionsmedizin in Wien; Follow-up-Überprüfung

Reihe Bund 2014/6

Bericht des Rechnungshofes

- Pensionsrecht der Bediensteten der Oesterreichischen Nationalbank
- Generalsanierung und Erweiterung des Museums für zeitgenössische Kunst (21er Haus)
- Personalmaßnahmen im Rahmen der Reorganisation der Österreichischen Post AG
- Maßnahmen zur Förderung der Personalmobilität im Bundesdienst
- Stipendienstiftung der Republik Österreich
- Kriegsoffer- und Behindertenfonds

