



**Der
Rechnungshof**

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Reihe BUND 2010/6

Bericht des Rechnungshofes

**Verkehrsanbindung und
Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

**Kasernen- und Liegen-
schaftsverkäufe durch
die SIVBEG**

Polizei-Notruf

**Labortarife bei ausge-
wählten Krankenver-
sicherungsträgern**

Auskünfte

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8450

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail presse@rechnungshof.gv.at

Impressum

Herausgeber: Rechnungshof
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2
<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik: Rechnungshof

Druck: Druckerei des BMF

Herausgegeben: Wien, im Mai 2010



Bericht des Rechnungshofes

**Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

**Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEG**

Polizei-Notruf

**Labortarife bei ausgewählten Kranken-
versicherungsträgern**

Vorbemerkungen

Vorbemerkungen

Vorlage an den Nationalrat

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

Berichtsaufbau

Die Zuordnung zu den Wirkungsbereichen der einzelnen Bundesministerien folgt der zum Redaktionsschluss dieses Berichts geltenden Zuständigkeitsverteilung und Bezeichnung der Bundesministerien gemäß der Bundesministeriengesetz-Novelle 2009.

Den mit den einzelnen Berichten verbundenen Gebarungsüberprüfungen lag zum Teil die Rechtslage vor dem Inkrafttreten der Bundesministeriengesetz-Novelle 2009 zugrunde. Demgemäß entsprechen die Bezeichnungen der Bundesministerien bzw. deren Abkürzungen in diesen Berichtsbeiträgen noch der alten Rechtslage.

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

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

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



Inhaltsverzeichnis

BMF	Wirkungsbereich der Bundesministerien für	
BMLFUW	Finanzen	
BMVIT	Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft	
	Verkehr, Innovation und Technologie	
	<u>Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien</u>	<u>5</u>
BMLVS	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für	
	Landesverteidigung und Sport	
	<u>Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG</u>	<u>141</u>
BMI	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für	
	Inneres	
	<u>Polizei-Notruf</u>	<u>203</u>
BMG	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für	
	Gesundheit	
	<u>Labortarife bei ausgewählten Krankenversicherungsträgern</u>	<u>249</u>





Bericht des Rechnungshofes

**Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**



Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	8
Abbildungsverzeichnis	9
Abkürzungsverzeichnis	10

BMF
BMLFUW
BMVIT

Wirkungsbereich der Bundesministerien für
Finanzen
Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Verkehr, Innovation und Technologie

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien 13

Kurzfassung 14

Prüfungsablauf und -gegenstand 28

Glossar 29

Projektentwicklung 33

Projekttablauf 37

Projektkosten 40

Finanzierung 56

Kostenabgrenzung 62

Verkehrsanbindung 69

Verlängerung der U2 (U2-Süd) 81

Liegenschaftsentwicklung und -verwertung 104

Stadtplanung 116

Umweltverträglichkeitsprüfung 121

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen 126

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmungen 133

Tabellen



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Terminplan	39
Tabelle 2:	Kostenaufteilung der Projektteile [1] Bahn Infrastruktur und [2] Immobilien auf Projekte im und außerhalb des Rahmenplans	40
Tabelle 3:	Darstellung der Gesamtkosten und Erlöse für die Infrastruktur- und Immobilienprojekte Hauptbahnhof Wien	44
Tabelle 4:	Projektkosten ab Rahmenplan 2007–2012	47
Tabelle 5:	Geplante Gesamtkosten für Infrastruktur und Immobilien; Stand 30. April 2009	49
Tabelle 6:	Gesamtkosten technische und soziale Infrastruktur, Vergleich	52
Tabelle 7:	Geschätzte Gesamtkosten des Verkehrsbauwerks Südtiroler Platz	53
Tabelle 8:	Weglängen und Gehzeiten zwischen Hauptbahnhof und Südtiroler Platz (U1)	72
Tabelle 9:	Aus- und Einsteiger Südtiroler Platz 2025	72
Tabelle 10:	Machbarkeitsstudie, Grobkostenschätzung	77
Tabelle 11:	Erschließungswirkung U2–Süd, Variante 3C	84
Tabelle 12:	Vergleich zwischen Soll- und Ist-Jahresraten des Bundes für die Finanzierung der Wiener U–Bahn	92
Tabelle 13:	Modellrechnungen hinsichtlich der Ausschöpfung der Vorfinanzierung durch den Bund für den Ausbau der Wiener U–Bahn	93
Tabelle 14:	Entwicklung der geplanten Erlöse und Aufwendungen für das Immobilienprojekt	105
Tabelle 15:	Kostenverschiebungen Immobilienprojekt	106

Abbildungen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Seilgezogener APM (Cable Liner) Birmingham, England	30
Abbildung 2: Seilgezogener APM (MiniMetro) Perugia, Italien	30
Abbildung 3: Übersicht über das Entwicklungsgebiet	36
Abbildung 4: Schema des öffentlichen Verkehrs im Bereich des Hauptbahnhofs gemäß dem Anhang zum Masterplan Hauptbahnhof Wien, Dezember 2004	71
Abbildung 5: Geplante Trasse des APM	76
Abbildung 6: Zielnetz Masterplan Verkehr Wien 2003	89

Abkürzungen



Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BHG	Bundshaushaltsgesetz, BGBL. Nr. 213/1986 i.d.g.F.
BM...	Bundesministerium...
BMF	für Finanzen
BMLFUW	für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
einschl.	einschließlich
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ha	Hektar
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
KG	Kommanditgesellschaft
LGBL.	Landesgesetzblatt
m	Meter
m ²	Quadratmeter
MA	Magistratsabteilung
max.	maximal
Mill.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖBFA	Österreichische Bundesfinanzierungsagentur
ÖV	öffentlicher Verkehr



Abkürzungen

rd.	rund
RH	Rechnungshof
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.





BMF BMLFUW BMVIT

Wirkungsbereich der Bundesministerien für Finanzen

Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Verkehr, Innovation und Technologie

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Während der Rahmenplan 2005–2010 der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG noch von rd. 423 Mill. EUR für das Investitionsvorhaben Hauptbahnhof Wien ausging, betrug die dem Investitionsbeschluss vom April 2007 zugrunde liegenden Schätzkosten für Infrastruktur 784 Mill. EUR. Zusammen mit den zusätzlichen, außerhalb des Rahmenplans zu realisierenden Projekten und den Kosten der Immobilienverwertung betrug die Schätzkosten zu diesem Zeitpunkt 1.072 Mill. EUR. Dem standen Immobilienerlöse von insgesamt 328 Mill. EUR gegenüber. Der Halbjahresbericht I/2009 der Gesamtprojektleitung ging Ende April 2009 von Gesamtkosten von 1.199 Mill. EUR (ohne Vorausvalorisierung) und Immobilienerlösen von 263 Mill. EUR aus.

Die von der Stadt Wien zu finanzierenden Schätzkosten des Ausbaus der technischen Infrastruktur für das Stadterweiterungsgebiet südlich des Bahnhofs erhöhten sich um mehr als das Doppelte.

Die Anbindung des Hauptbahnhofs an das U-Bahn-Netz wurde von der Stadt Wien nicht als vorrangiges Ziel verfolgt; vielmehr stand für die Linienführung der U2-Süd die Erschließung dreier Stadtentwicklungsgebiete im Vordergrund.

Da die vom Bund jährlich vorgesehenen Mittel von rd. 87,5 Mill. EUR für die Finanzierung der vierten Ausbauphase der Wiener U-Bahn – einschließlich der Verlängerung der Linie U2 nach Süden – nicht ausreichen werden, die jährlichen Bauraten zu finanzieren, wird der Bund zwischenzeitlich Schulden in Höhe von rd. 523 Mill. EUR bis 589 Mill. EUR eingehen müssen.

Die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG verpflichtete sich in einem Liegenschafts Kaufvertrag mit einer österreichischen Banken-Gruppe, die am Gelände des ehemaligen Südbahnhofs ihren Hauptsitz errichten wird, die S-Bahn-Station Südbahnhof aufrechtzuerhalten und zu erneuern oder ein alternatives öffentliches Verkehrsmittel wie einen Automated People Mover (APM) zu errichten; dies wurde zu einem Zeitpunkt verhandelt, als die Auflassung der S-Bahn-Station bereits überlegt wurde, die entstehenden Kosten aber noch nicht ausreichend dargestellt werden konnten. Die Investitionskosten für ein allfälliges APM-System betragen gegenüber der Straßenbahn das 3,2-Fache und gegenüber einem Bus das 13,4-Fache.

Kurzfassung

Prüfungsziele

Ziele der Gebarungüberprüfung waren die Beurteilung der Maßnahmen der Stadt- und Verkehrsplanung, der Wirksamkeit der Anbindung an den hochrangigen öffentlichen Verkehr, insbesondere der U2-Süd, der geplanten Errichtung eines Automated People Mover (APM), der Kostenentwicklung, der Finanzierung und Projektabgrenzung sowie der Maßnahmen zur Verwertung der Liegenschaften. Die U2-Süd überprüfte der RH hinsichtlich der Finanzierung, des budgetären Ablaufs, der Kosten und der Nutzenüberlegungen. (TZ 1)

Projektentwicklung

Im Oktober 2003 unterzeichneten Bund, Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) und Stadt Wien eine Absichtserklärung, am Standort Wien Südbahnhof/Ostbahnhof und Frachtenbahnhof Wien Süd einen Durchgangsbahnhof zu errichten und einen neuen Stadtteil zu entwickeln. Der Wiener Gemeinderat beschloss den Masterplan im Dezember 2004. (TZ 3, 4, 5)

Die ab dem Jahr 2005 eingerichtete Projektorganisation zur Errichtung des Hauptbahnhofs sah ein Zusammenwirken der Projektpartner ÖBB, Stadt Wien und BMVIT vor. Die Gesamtprojektleitung lag bei der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Das Gesamtprojekt gliederte sich in die Teilprojekte Bahn Infrastruktur, Immobilien, Stadtplanung und Stadt Infrastruktur. (TZ 6, 8)

Wesentliche Risiken lagen in den der Komplexität des Gesamtprojekts nicht angemessenen beengten Terminvorgaben und geringen Reserve- und Pufferzeiten für Planung, Bauvorbereitung und Bau sowie in künftigen Bestelländerungen, im Vergabeprozess und in der Entwicklung des Baupreisniveaus. (TZ 13)

Projektkosten

Die Schieneninfrastrukturprojekte (Hauptbahnhof Wien Planung und Bau, Umbau Südtiroler Platz) waren in einem sechsjährigen, laufend fortgeschriebenen Rahmenplan der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG enthalten. Der erstmals im Februar 2005 erstellte Rahmenplan 2005–2010 sah insgesamt 422,7 Mill. EUR für das Investitionsvorhaben Hauptbahnhof Wien vor. Ausweitungen des Projektumfangs (wie z.B. die vertiefte Planung für die Verkehrsstation, für die Trassierung der Gleisanlagen und die Gleisrüstung) bewirkten, dass dem Aufsichtsrat der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG) im April 2007 Rahmenplanprojekte im Ausmaß von 784 Mill. EUR vorgelegt wurden. Zusammen mit den zusätzlichen, außerhalb des Rahmenplans zu realisierenden Projekten und den Kosten der Immobilienverwertung beschloss der Aufsichtsrat Gesamtschätzkosten in Höhe von 1.072 Mill. EUR. Aus der Immobilienverwertung aller Teilgebiete sollten 328 Mill. EUR erlöst werden, wovon 274 Mill. EUR auf die Verwertung von frei werdenden Flächen im Bereich des bestehenden Bahnhofareals entfielen. (TZ 9 bis 11)

Die Verknüpfung der Infrastrukturplanung mit Absatz- und Verwertungsinteressen führte zu einer Ausweitung des Projektumfangs, welche nicht unmittelbar mit dem Kernprojekt, dem Bau eines Durchgangsbahnhofs, im Zusammenhang stand. Sie erhöhte jedoch die Schätzkosten um rd. 288 Mill. EUR (von 784 Mill. EUR auf 1.072 Mill. EUR). (TZ 11)

Ende April 2009 wies der Halbjahresbericht I/2009 der Gesamtprojektleitung die geplanten Gesamtprojektkosten (ohne Vorausvalorisierung) mit 1.199 Mill. EUR aus. Die zu erwartenden Immobilienerlöse für die auf dem bestehenden Bahnhofareal frei werdenden Flächen wurden auf 263 Mill. EUR geschätzt. Zusatzprojekte und Bestelländerungen (z.B. Handels- und Dienstleistungszentrum, Gleisrüstung, Öffentlichkeitsarbeit) trugen zur Kostenerhöhung bei, eine Angabe der Kosten unter Berücksichtigung der Vorausvalorisierung fehlte jedoch. (TZ 12 bis 13)

Kurzfassung

Die von der Stadt Wien zu finanzierenden Schätzkosten der technischen Infrastruktur (z.B. Straßenbau) erhöhten sich von Juli 2007 bis Februar 2009 um mehr als das Doppelte von 123,64 Mill. EUR auf 259,85 Mill. EUR. (TZ 14)

Die Stadt Wien beteiligte sich nicht am Baukostenanteil der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG (46,87 Mill. EUR) für das Verkehrsbauwerk Südtiroler Platz, da der auf die Wiener Linien entfallende Tunnelabschnitt der Station Südtiroler Platz in die dritte Ausbauphase der U-Bahn einbezogen wurde. Angesichts des beiderseitigen etwa gleichen Nutzens von Wiener Linien und damaliger ÖBB-Infrastruktur Bau AG schien eine Übernahme von rd. 60 % der Kosten des gesamten Bauwerks in Höhe von rd. 95,27 Mill. EUR durch den Bund nicht gerechtfertigt. (TZ 15)

Die Rahmenpläne der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG sahen eine Kostenvorsorge von rd. 7 Mill. EUR für Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung vor, ohne dass eine dem Nutzen entsprechende Kostenaufteilung zwischen Stadt Wien und den ÖBB-Gesellschaften erfolgte. (TZ 16)

Finanzierung

Für im Rahmenplan enthaltene Schieneninfrastrukturprojekte gewährte der Bund Zuschüsse von jeweils 70 % zu den jährlichen Investitionsausgaben bis zum Jahr 2013 und von 75 % für das Jahr 2014. Der verbleibende Anteil war aus eigenen Erlösen aufzubringen. Die Projekte außerhalb des Rahmenplans waren mit Ausnahme des Projekts Standortkonzentration Matzleinsdorf vollständig von der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG zu finanzieren. Aus den Verwertungserlösen der Immobilienprojekte sollte ein Kostenbeitrag von 120 Mill. EUR dem Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ zufließen. Finanzierungskosten waren bei der Darstellung der geschätzten Kosten für den Investitionsbeschluss im April 2007 nicht enthalten. (TZ 18)

Gemäß dem Finanzierungsübereinkommen vom November 2007 leistete die Stadt Wien einen pauschalen Kostenbeitrag von 40 Mill. EUR zu den Planungs- und Errichtungskosten des Hauptbahnhofs (Stand Rahmenplan 2007–2012 742 Mill. EUR, ohne Umbau Südtiroler Platz und Vorausvalorisierung). Die Beitragshöhe leitete sich nicht vom tatsächlich realisierten Projekt, sondern von einer früheren Planungsvariante ab. (TZ 19)



Kurzfassung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Für die ab Juli 2009 beschlossene Ausweitung der Verpflichtung des Bundes zur Bereitstellung von Mitteln auch für außerhalb des Rahmenplanes zu finanzierende Projekte fehlte die formale Vorgangsweise der Kenntnisnahme durch das BMVIT und das BMF. (TZ 20)

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

Das Projekt Hauptbahnhof Wien konnte nur durch die gemeinsame Beurteilung der Zusammenlegung mehrerer ÖBB-Betriebsstandorte betriebswirtschaftlich positiv dargestellt werden. Dies führte zu einer erheblichen Ausweitung des Gesamtprojekts. Die voraussichtlichen Finanzierungskosten flossen nicht in die ÖBB-internen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen ein. (TZ 21)

Kostenabgrenzung

Die Komplexität des Gesamtprojekts aufgrund der Zusammenfassung von Infrastruktur- und Absatzanlagen sowie Immobilienprojekten und der unterschiedlichen Zuordnung von Kosten zu Teilprojekten erschwerte eine klare Projektabgrenzung, angemessene und nachvollziehbare Kostenzuordnungen sowie ein effizientes Projektkostencontrolling. (TZ 22 bis 23)

In den Gesamtkostendarstellungen wurden Erlöse aus Liegenschaftsverwertungen angeführt, die keinen unmittelbaren Bezug zum Investitionsvorhaben Hauptbahnhof Wien aufwiesen und nicht der Finanzierung des Vorhabens dienten. (TZ 24)

Im Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ waren für den Umbau des Frachtenbahnhofs Matzleinsdorf rd. 107,7 Mill. EUR enthalten. Eine Zusammenstellung der gesamten Kosten für den Umbau des Frachtenbahnhofs Matzleinsdorf fehlte, weshalb den Entscheidungsträgern kein transparenter Kostenüberblick möglich war. (TZ 25)

Im Rahmenplan 2010–2015 waren für das Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ Mittel in der Höhe von rd. 31 Mill. EUR für Anlagen vorgesehen, welche nicht der Infrastruktur, sondern dem Absatzbereich zuzurechnen waren. (TZ 26)

Kurzfassung

Die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG beabsichtigte, den auf sie entfallenden Kostenanteil (50 % von aktuell 4,2 Mill. EUR) für die Errichtung einer Informationseinrichtung unmittelbar neben dem geplanten Hauptbahnhof („Infobox“) aus Rahmenplanmitteln zu finanzieren. (TZ 27)

Verkehrsanbindung

Der Masterplan der Stadt Wien stufte die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets im Bereich des Hauptbahnhofs als gut ein. Die Erschließung des Hauptbahnhofs durch den hochrangigen öffentlichen Verkehr (U1, S-Bahn) war bei der Station Südtiroler Platz vorgesehen. Diese Station soll näher an den Hauptbahnhof herangerückt und durch eine neue Fußgängerpassage mit Kosten von insgesamt 95,27 Mill. EUR erschlossen werden. (TZ 28, 37)

Die Planungen ermöglichten zwar eine Verkürzung der Gehzeiten zur U1 auf rd. 440 m Weglänge oder 6,5 Minuten; zum Vergleich betragen die Gehzeiten in den Bahnhöfen Wien Mitte und Meidling zu hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln rund vier bzw. fünf Minuten (rd. 200 bzw. 300 m). (TZ 29)

Zu Fahrgastzahlen und Auslastungsgraden der U1 lagen unterschiedliche Ansätze vor. Die Kapazitätsreserven der U1, die den einzigen U-Bahn-Anschluss bildete, waren knapp kalkuliert. (TZ 34)

Automated People Mover

Ende 2007 verpflichtete sich die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG in einem Liegenschafts Kaufvertrag mit einer österreichischen Banken-Gruppe, die S-Bahn-Station Südbahnhof aufrechtzuerhalten und zu erneuern oder ein alternatives öffentliches Verkehrsmittel wie einen APM zu errichten, ohne über eine ausreichende Kostenschätzung zu verfügen. Zu diesem Zeitpunkt lagen bereits Überlegungen zur Auflassung der S-Bahn-Station Südbahnhof vor. (TZ 30)

Eine Machbarkeitsstudie untersuchte ergänzende Systeme als Zubringer zur U-Bahn-Station Südtiroler Platz. Die Errichtungskosten des empfohlenen seilgezogenen APM in Hochlage betragen laut Grobkostenschätzung der Machbarkeitsstudie von Jänner 2008 zunächst rd. 25,4 Mill. EUR bzw. die jährlichen Betriebskosten rd. 1,2 Mill. EUR. Der Halbjahresbericht der Gesamtprojektleitung vom April 2009 führte als Errichtungskosten rd. 32 Mill. EUR,

als jährliche Betriebskosten rd. 2,4 Mill. EUR an. Sie lagen damit deutlich über denen anderer Verkehrsmittel (Straßenbahn, Bus). Aufgrund des kleinen Anbietermarkts war der Wettbewerb eingeschränkt. Ein Anbieter stand in gesellschaftsrechtlichen Beziehungen zu einer Gesellschaft, die bereits einen Kaufvertrag mit der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG über den Erwerb eines Baufelds abgeschlossen hatte. (TZ 31, 32)

Im Juni 2009 kamen die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die Stadt Wien und der Bund überein, das Vorhaben gegebenenfalls nicht mehr weiter zu verfolgen, sofern die Kostenermittlung erheblich von ihren wirtschaftlichen Vorstellungen abwich. Eine endgültige Entscheidung über die S-Bahn-Station Südbahnhof bzw. die Errichtung eines APM lag bis Ende Februar 2010 noch nicht vor. (TZ 32)

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

Nach 40 Jahren U-Bahn-Planung fehlte noch immer eine systematische Zusammenstellung von Planungsgrundsätzen. (TZ 35)

Für die Linienführung der nach einer Variantenuntersuchung ausgewählten Trasse der U2-Süd stand die Erschließung dreier Stadtentwicklungsgebiete im Vordergrund, die Anbindung des Hauptbahnhofs wurde nicht als wesentliches Ziel verfolgt. Die geschätzten Gesamtkosten für die U2-Süd beliefen sich auf rd. 669 Mill. EUR (ohne Umsatzsteuer). (TZ 36, 41)

Die Erschließungswirkung (Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen) in den drei Stadtentwicklungsgebieten betrug gemäß einer Variantenstudie nur 1,05 gegenüber einem anzustrebenden Wert zwischen 3,0 und 4,0. (TZ 36)

Alternative Ausbauvarianten

Die Wiener Linien beauftragten im Jahr 2001 und 2007 einen Unternehmensberater mit Netzanalysen, um die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse sowie der Fahrgastzahlen mit wissenschaftlichen Methoden zu erfassen. Die im Jahr 2007 in Auftrag gegebene Studie hatte keinen erkennbaren Einfluss auf die weiteren Planungsschritte. (TZ 38)

Kurzfassung

Auf Basis dieser zweiten Netzanalyse entwickelten die Wiener Linien alternative Ausbauvarianten des U-Bahn-Netzes. Diese schlugen zur Entlastung der Linien U1 und U6 die Einführung einer neuen Linie U5 (Hernals-Gudrunstraße) und die Änderung der Linienführung der Linie U2 (Aspern-Inzersdorf) vor. Die Verknüpfung beider Linien sollte bei der Station Rathaus erfolgen („Linienkreuz“). (TZ 39)

Kosten und Finanzierung der U2-Süd

Die für die Schuldentilgung erforderlichen Rückzahlungen in Höhe von rd. 87,5 Mill. EUR pro Jahr werden noch vier bzw. sieben Jahre nach der für das Jahr 2019 geplanten Inbetriebnahme der U2-Süd bzw. nach Fertigstellung der vierten Ausbauphase das Neubaubudget des Bundes für die U-Bahn zur Gänze binden. Für die Schuldaufnahme werden je nach Berechnungsart Zinsen zwischen rd. 217 Mill. EUR und 304 Mill. EUR anfallen. (TZ 41)

Das für die Budgetierung und den Vollzug zuständige BMVIT hatte keine Informationen über die künftige Schuldenentwicklung des Bundes. Die Ausweisung von Vorbelastungen im Bundesvoranschlag unterblieb, weil seiner Ansicht nach die Mitfinanzierung der U-Bahn auf einer gesetzlichen Verpflichtung basierte. Es war fraglich, ob diese bereits rd. 30 Jahre alte Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG für die U2-Süd galt, weil sie sich auf zwei genau definierte, mittlerweile bereits realisierte Projekte (U3, U6) bezog. (TZ 42)

Die Unterzeichnung des Übereinkommens für die vierte Ausbauphase in Höhe von rd. 1,85 Mrd. EUR wertete das BMVIT als formale Kenntnisnahme, auf die Vertragsgestaltung habe es keinen Einfluss nehmen können. (TZ 43)

Die Kosten der U2-Süd von rd. 669 Mill. EUR, die zu 50 % der Bund zu tragen hatte, waren im Übereinkommen für die vierte Ausbauphase nicht näher definiert. Zudem stellte der RH fest, dass der Bund dabei anteilige Kosten für die erforderlichen Zugsgarnituren von rd. 28,17 Mill. EUR finanzieren würde. Vertragliche Festlegungen hinsichtlich einer genaueren Kostenkontrolle durch den Bund erfolgten nicht, obwohl im Jahr 2003 das BMVIT dazu Überlegungen anstellte, welche auch das BMF teilte. (TZ 44 bis 46)



Kurzfassung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Die Kompetenzabgrenzung zwischen dem BMF und dem BMVIT hinsichtlich der Beurteilung der Trassenführung aus Bundessicht war ungeklärt. In Bezug auf die U2-Süd stellte das BMVIT im Februar 2004 fest, dass diese die wirkungsvolle Erschließung wichtiger Stadtentwicklungsgebiete ermöglichen würde. Es sollte aber auch die Erschließung des Hauptbahnhofs Wien bewertet werden. Vergangene Planungsfehler, wie die ungünstige Trassenführung der U1 in Bezug auf die Anbindung des Südbahnhofs, sollten in jedem Fall vermieden werden. Diese Forderung wäre gegebenenfalls mit der Finanzierungszusage des Bundes zu verbinden. Ein solches Junktim unterblieb aber in der Folge. (TZ 47)

Liegenschaftsentwicklung und -verwertung

Im Rahmen der Kostenermittlung für Liegenschaftsentwicklung und -verwertung unterblieben bisher die Berücksichtigung von Wertanpassung und Preisgleitung, die Vorausvalorisierung sowie die Aktualisierung der Kosten- und Erlösplanung auf Basis der im neuen Gesamtterminplan dargestellten Bauphasenplanung. (TZ 48)

Die Kostenschätzungen für das Immobilienprojekt enthielten für die rechtliche Freimachung (wie z.B. Kündigung von Bestandsverträgen, Vereinbarungen über den Abbruch von Gebäuden) Reserven (rd. 6 Mill. EUR), die für das Verschieben von Budgetpositionen bzw. für neue Kostenelemente zur Verfügung standen. (TZ 49)

Verwertungsprojekte

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH plante, die Baufelder im Bereich C südlich der Gleistrasse, die für den sozialen Wohnbau geeignet waren, an den Wohnfonds Wien zu veräußern. (TZ 52)

Die Abbruch- und Freimachungskosten für einige Baufelder waren in den Verkehrswertgutachten den Käufern angelastet worden, obwohl der Großteil dieser Kosten vertraglich von der Verkäuferin, der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG, zu tragen war. Dadurch ergaben sich für die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG um insgesamt 4,4 Mill. EUR ungünstigere Verkaufspreise. (TZ 54)

Kurzfassung

Das von der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH durchgeführte „Expertenverfahren BahnhofCity Hauptbahnhof Wien“ wurde nach einem Bescheid des Bundesvergabebeamten im März 2008 abgebrochen. Interne Vergaberichtlinien kamen nicht zur Anwendung. Die Kosten für das Verfahren betragen insgesamt rd. 450.000 EUR, wovon insgesamt rd. 300.000 EUR als verlorener Aufwand zu betrachten waren. (TZ 53)

Der tatsächliche Kaufpreis eines um rd. 24,5 Mill. EUR verkauften Baufelds mit einer realisierbaren Bruttogeschoßfläche von 70.000 m² sollte erst auf Grundlage der Bebauungsbestimmungen ermittelt werden. Eine ausdrückliche Regelung, dass die Käuferin diesen Ausbauwert erreichen muss, war im Kaufvertrag nicht enthalten. Aus kaufmännischer Vorsicht änderte die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH die Erlösplanung auf 15,75 Mill. EUR bei einer realisierbaren Bruttogeschoßfläche von 45.000 m². (TZ 55)

Durch die Anbindung von Grundstücken an ein APM-System erwartete die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH Steigerungen des Verkehrswerts von 7 bis 10 %, ohne dass dazu Berechnungen vorlagen. Bei den Eigentümern bereits verkaufter Grundstücke sollten nachträglich Kostenbeteiligungen von insgesamt rd. 5 Mill. EUR eingefordert werden. (TZ 56)

Die Zurechnung der gesamten Kosten der Außenanlagen und des Landschaftsbaus für die Verkehrsstation und das Handels- und Dienstleistungszentrum (rd. 4 Mill. EUR) zum Infrastrukturprojekt war nicht nachvollziehbar. (TZ 57)

Stadtplanung

Die Berechnungen zur Verkehrserzeugung für das Städtebauvorhaben gingen von den Zielwerten des Masterplans Verkehr 2003 der Stadt Wien für das Jahr 2020 von 25 % Motorisiertem Individualverkehr aus. Verkehrsmengen und Stellplatzbedarf wurden nach diesen Vorgaben dimensioniert. In der Evaluierung des Masterplans Verkehr 2003 aus dem Jahr 2008 lag der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs im 10. und 11. Bezirk hingegen bei 36 %. Eine Anpassung der Dimensionierung von Verkehrsmengen und Stellplatzbedarf erfolgte nicht. (TZ 59)



Kurzfassung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Die Überlegungen der Stadt Wien zur Regulierung der Kfz-Stellplätze für Büro- und Geschäftsnutzungen waren großteils nachvollziehbar. (TZ 60)

Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan setzte die Verkaufsfläche für das Handels- und Dienstleistungszentrum mit 20.000 m² fest. Planungen für eine Erweiterung auf das Doppelte lagen vor; dies würde aber eine Neubewertung der Verkehrs- und Stellplatzberechnungen erfordern. (TZ 61)

Umweltverträglichkeitsprüfung

Multifunktionale Vorhaben mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr unterliegen derzeit einer UVP-Pflicht, während gegebenenfalls für gleiche Vorhaben oder Entwicklungen ohne Nutzungsdurchmischung keine UVP erforderlich ist. (TZ 63)

Die Abwicklung der UVP des Städtebauvorhabens erfolgte nachvollziehbar und zügig. Die erforderlichen Worst-Case-Betrachtungen erhöhten die Komplexität und den Planungsaufwand. (TZ 63, 64)

Die Feststellung einer Belastung mit Luftschadstoffen durch Städtebauvorhaben war mit Unsicherheiten behaftet (Irrelevanzkriterien). Es waren keine Umsetzungskontrollen der im UVP-Bescheid vorgeschriebenen Auflagen geplant. (TZ 65, 66)

Kenndaten zum Projekt Hauptbahnhof Wien

Rechtsgrundlagen	<p>Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl. I Nr. 2/2008</p> <p>Bauordnung für Wien, LGBl. Nr. 11/1930 i.d.F. LGBl. Nr. 25/2009</p> <p>Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992 i.d.F. BGBl. I Nr. 24/2007</p> <p>Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957 i.d.F. BGBl. I Nr. 125/2006</p> <p>Vereinbarungen zum Rahmenplan gemäß § 43 Abs. 1 Bundesbahngesetz</p> <p>Übereinkommen vom 12. Juli 2007 für die vierte Ausbauphase der Wiener U-Bahn zwischen dem Bund und dem Land Wien</p>
Organisationseinheiten und eingebundene Rechtsträger	<p>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</p> <p>Magistrat der Stadt Wien; MA 4 (Finanzen), 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung), 21 (Stadtteilplanung und Flächennutzung) und 22 (Umweltschutz) und Magistratsdirektion (Projektkoordinator)</p> <p>damalige ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft</p> <p>ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH</p> <p>Wiener Linien GmbH & Co KG</p> <p>Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH</p>
Gesamtfläche Infrastrukturprojekt	rd. 50 ha
Gesamtfläche Immobilienprojekt	rd. 59 ha (Teilgebiete A, B, C, P)
Verkehrsstation	5 Bahnsteige; 640 Garagenstellplätze; rd. 20.000 m ² Verkaufsfläche
Stadtviertel	rd. 550.000 m ² Bürofläche; rd. 20.000 Arbeitsplätze; rd. 5.000 Einwohner
Investitionen am gesamten Areal	rd. 2 Mrd. EUR (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG)



BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Fortsetzung:

Kenndaten zum Projekt Hauptbahnhof Wien

geplante Kosten und erwartete Immobilienerlöse (in Mill. EUR, ohne USt)

geplante Kosten–Hauptbahnhof Wien

Projektkosten gemäß Rahmenplan 2009–2014	840,88 ¹⁾
Vorausvalorisierung 2,5 %	92,86
gesamt	933,74

Südtiroler Platz; Umbau gesamt (damalige ÖBB–Infrastruktur Bau AG, Stadt Wien)	95,27 ²⁾
Handels– und Dienstleistungszentrum	115,00 ³⁾
Standortkonzentration Matzleinsdorf	111,60 ³⁾ (einschl. 42,00 aus Hauptbahnhof Wien; Bau)
Kosten Immobilienverwertung (Teilgebiete A, B, C, P)	122,00 ³⁾
Immobilienerelöse (Teilgebiete A, B, C, P)	263,00 ³⁾

geplante Kosten–Stadt Wien

Kostenbeitrag	40,00
Technische und soziale Infrastruktur	310,85 ⁴⁾

Automated People Mover (APM)

APM Errichtungskosten	rd. 32 Mill. EUR ³⁾⁵⁾
APM Betriebskosten	rd. 2,4 Mill. EUR pro Jahr ³⁾⁵⁾
Erneuerung S–Bahn–Station Südbahnhof	rd. 20 Mill. EUR

¹⁾ umfasst Hauptbahnhof Wien: Planung und Bau; Umbau Südtiroler Platz – Teil ÖBB; APM

²⁾ Stand 2009, mit 2 % vorausvalorisiert und Unvorhergesehenem

³⁾ gemäß 5. Halbjahresbericht Hauptbahnhof Wien I/2009, Stichtag 30. April 2009, ohne Vorausvalorisierung

⁴⁾ Stand Februar 2009

⁵⁾ Kostenteilung ÖBB–Infrastruktur AG, Stadt Wien und Dritte

Kenndaten zur U2-Süd

Rechtsgrundlage	<p>Übereinkommen vom 12. Juli 2007 für die vierte Ausbauphase der Wiener U-Bahn zwischen dem Bund und dem Land Wien</p> <p>Mit diesem Übereinkommen wurden folgende ältere Vereinbarungen abgeändert bzw. ergänzt und fortgeschrieben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiener Vertrag vom 13. November 1986 - Übereinkommen vom 27. Juni 1990 - Übereinkommen vom 22. Dezember 1992 - Übereinkommen vom 11. Juni 1996 - Briefwechsel vom 18. März 1999
Vertreter des Bundes	<p>Bundesminister für Finanzen, Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie</p>
geplante Streckenführung	Schwarzenbergplatz – Rennweg – St. Marx (Eurogate) – Arsenal – Gudrunstraße
Streckenlänge	4,6 km
Inbetriebnahme	2019
Kosten	rd. 669 Mill. EUR ohne USt
Finanzierung	<p>Teilung der Planungs- und Investitionskosten einschließlich aller bereits getätigten Vorleistungen zwischen dem Bund und dem Land Wien im Verhältnis 50:50</p> <p>Vorfinanzierungsmöglichkeit des Bundesanteils (Gesamtrahmen: rd. 581,4 Mill. EUR)</p>
Gesamtprojekt vierte Ausbauphase	<p>U1-Süd: Reumannplatz – Rothneusiedl U2-Nord: Aspernstraße – Flugfeld Aspern U2-Süd: Karlsplatz – Gudrunstraße Park & Ride-Anlagen Planungskosten für eine fünfte Ausbauphase der Wiener U-Bahn Gesamtkosten: rd. 1,846 Mrd. EUR ohne USt Kosten U2-Süd: rd. 669 Mill. EUR ohne USt</p>
U-Bahn-Netz gesamt	nach Fertigstellung der vierten Ausbauphase: 89 km und 116 Stationen



BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsplanung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Chronologie

1987	ÖBB-Konzept „Die neue Bahn“; Studie Zentralbahnhof Wien und Zulaufstrecken
1995	Expertenverfahren zur Errichtung eines neuen Bahnhofsgebäudes
2002	Generalverkehrsplan Österreich 2002 mit Investitionskosten von 181,70 Mill. EUR für zwei Inselbahnsteige des Hauptbahnhofs Wien
2003	Beschluss des Masterplans Verkehr Wien 2003 mit Inhalten zur Verlängerung des U-Bahn-Netzes, u.a. zur U2-Verlängerung Süd (Arsenal-Frachtenbahnhof Süd/Ost)
2003	Standortkonzept Wien Süd-/Ostbahnhof, Wien Hauptbahnhof-Dimensionierung der Betriebsanlagen durch die ÖBB-alt mit Investitionskosten von 420 Mill. EUR
Oktober 2003	Letter of Intent zwischen Bund, ÖBB-alt und Stadt Wien zum Bahnhof Wien
Juli 2004	Varianteuntersuchung im Zuge der generellen Planung für die Verlängerung der U2 von der Station Karlsplatz in Richtung Süden
Dezember 2004	Beschluss Masterplan Bahnhof Wien „Europa Mitte“ im Wiener Gemeinderat
2005	Rahmenplan für Schieneninfrastrukturvorhaben 2005–2010: Investitionskosten Rahmenplanprojekt Hauptbahnhof Wien rd. 422,7 Mill. EUR
März 2005	Absichtserklärung von Bund und Land Wien über die Durchführung spezieller Infrastrukturmaßnahmen im Raum Wien
Dezember 2006	Beschluss der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung im Wiener Gemeinderat
2007	Rahmenplan 2007–2012: Investitionskosten Rahmenplanprojekt Hauptbahnhof Wien rd. 784 Mill. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2006)
April/Mai 2007	Genehmigung des Rahmenplanprojekts Bahnhof Wien durch den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG mit Investitionskosten von rd. 784 Mill. EUR
Juni 2007	Eröffnung Busbahnhof Waldmanngründe und Baubeginn S-Bahn-Station Südtiroler Platz
Juli 2007	Übereinkommen für die vierte Ausbauphase der Wiener U-Bahn zwischen dem Bund und dem Land Wien, u.a. mit den Verlängerungen U1-Süd, U2-Nord und U2-Süd (Kosten der U2-Süd: rd. 669 Mill. EUR ohne USt)
September 2007	Machbarkeitsstudie „Wien Hauptbahnhof Alternative ÖV-Erschließung“ durch MA 18
November 2007	Finanzierungsübereinkommen damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG und Stadt Wien über die Errichtung des Hauptbahnhofs Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung Bahninfrastruktur
Dezember 2007	Antrag der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH auf Erteilung einer Genehmigung für das Städtebauvorhaben Hauptbahnhof Wien Beginn der Verwertung der Baufelder durch die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH um rd. 60 Mill. EUR

Fortsetzung:

Chronologie

2008	Rahmenplan 2008–2013: Investitionskosten Rahmenplanprojekt Hauptbahnhof Wien rd. 806,26 Mill. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2007)
Jänner 2008	Baubeginn Standortkonzentration Matzleinsdorfer Platz
September 2008	UVP–Bescheid Bahninfrastruktur und eisenbahnrechtliche Baugenehmigung
November 2008	Zusage TEN–Förderung durch EU
Dezember 2008	Bau Infrastrukturprojekt Matzleinsdorf, Rohbaufertigstellung Standortkonzentration Matzleinsdorfer Platz
2009	Rahmenplan 2009–2014: Investitionskosten Rahmenplanprojekt Hauptbahnhof Wien rd. 840,88 Mill. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2008) Beginn Abbrucharbeiten und Freimachungen
Mai 2009	UVP–Genehmigung des Städtebauvorhabens Hauptbahnhof Wien durch den Umweltsenat
Juni 2009	Vereinbarung zwischen Republik Österreich, Land Wien, damalige ÖBB–Infrastruktur Bau AG und Dritten über die für eine funktionale Ausschreibung eines APM–Systems erforderlichen Vorbereitungsarbeiten
Ende 2009	Baubeginn Verkehrsstation, Handels– und Dienstleistungszentrum und Garage
2010	geplanter Baubeginn Anlage Süd, Inbetriebnahme Verkehrsstation Südtiroler Platz und U1–Passage
2012/2013	geplante Teilinbetriebnahme
2015	geplante Fertigstellung des Gleisprojekts, Vollbetrieb

Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im ersten Halbjahr 2009 die Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung des Hauptbahnhofs Wien bis zum Projektstand Ende Juni 2009. Die Überprüfung fand bei der Stadt Wien, dem BMF, dem BMVIT, der ÖBB–Immobilienmanagement Gesellschaft mbH und der damaligen ÖBB–Infrastruktur Bau AG statt. Die ÖBB–Infrastruktur Bau AG und die ÖBB–Infrastruktur Betrieb AG wurden rückwirkend zum 1. Jänner 2009 zur ÖBB–Infrastruktur AG verschmolzen.



BMF BMLFUW BMVIT

Prüfungsablauf und –gegenstand

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Ziele dieser Überprüfung waren die Beurteilung der Maßnahmen der Stadt- und Verkehrsplanung, der Wirksamkeit der Anbindung an den hochrangigen öffentlichen Verkehr, insbesondere der U2-Süd, der geplanten Errichtung eines Automated People Mover (APM), der Kostenentwicklung, der Finanzierung und Projektbegrenzung sowie der Maßnahmen zur Verwertung der Liegenschaften. Die U2-Süd überprüfte der RH hinsichtlich der Finanzierung, des budgetären Ablaufs, der Kosten und der Nutzenüberlegungen.

Die Ausführungen betreffend die Umweltverträglichkeitsprüfung wurden dem sachlich zuständigen BMLFUW zur Stellungnahme übermittelt.

Zur Immobiliengbarung der ÖBB-Holding AG sowie einzelner ÖBB-Gesellschaften verwies der RH auf seine grundsätzlichen Feststellungen (Reihe Bund 2008/6).

Die Stellungnahmen der Stadt Wien, der ÖBB-Infrastruktur AG, des BMLFUW, des BMF und des BMVIT langten im Februar und März 2010 ein. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im April 2010.

Glossar

2 Zunächst werden im Bericht verwendete Begriffe erläutert:

Absatzverbund

Die Teilgesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, ÖBB-Traktion GmbH und ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH schlossen sich zu einem Produktions- bzw. Absatzverbund zusammen.

Automated People Mover

Automated People Mover (APM) sind vollautomatische, fahrerlose Systeme für den öffentlichen Personennahverkehr, die auf baulich getrennten Fahrwegen meist in Hochlage in einem kurzen Intervall fahren. Für kurze Strecken (max. 4 bis 5 km) werden so genannte geführte Kabinenbahnen (GCS, Guided Cabin Systems) eingesetzt. Die Fahrzeuge verfügen entweder über eigene Antriebssysteme oder sind, wie auch in Wien in Diskussion, seilgezogen (siehe Abbildungen).

Glossar

Abbildung 1: Seilgezogener APM (Cable Liner) Birmingham, England

Quelle: United Archives, picturedesk.com

Abbildung 2: Seilgezogener APM (MiniMetro) Perugia, Italien

Quelle: RH

Barwert

Der Barwert ist ein Begriff aus der Finanzmathematik. Der Barwert ist der Wert, den zukünftige Zahlungen in der Gegenwart besitzen. Er wird durch Abzinsung der zukünftigen Zahlungen und anschließendes Summieren ermittelt.

Bebauungsplan

Der Bebauungsplan legt fest, wie hoch, in welcher Weise und in welchem Abstand zu anderen Gebäuden gebaut werden darf. Die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne der Stadt Wien werden durch Verordnungen des Gemeinderates in Form von „Plandokumenten“ beschlossen.

Bruttogeschosßfläche (BGF)

Unter der Bruttogeschosßfläche wird die Summe der geschosßbezogenen Grundflächen inklusive der Umfassungsmauern verstanden.

Buchwert

Der Buchwert ist der im Anlagevermögen abgebildete Wert von Grundstücken und Hochbauten.

Flächenwidmungsplan

Die Flächenwidmung ist die planmäßige, vorausschauende Gestaltung eines Gebiets zur Gewährleistung einer nachhaltigen sowie bestmöglichen Nutzung und Sicherung des Lebensraums im Interesse des Gemeinwohls. Der Flächenwidmungsplan enthält verbindliche Festlegungen, wie einzelne Grundstücke in Zukunft genutzt werden dürfen (Bauland, Grünland, Verkehrsfläche usw.).

Glossar

Kassenstärker

Dabei handelt es sich um eine Geldverbindlichkeit des Bundes zur vorübergehenden Kassenstärkung, die innerhalb desselben Finanzjahrs getilgt werden muss (Art. 51 Abs. 6 B-VG, § 65 Abs. 2 BHG). Kassenstärker sind ein Instrument der Liquiditätsvorsorge gemäß § 40 BHG, um jederzeit die Erfüllung fälliger Verpflichtungen zu gewährleisten. Sie werden auf das Haushaltsdefizit nach Maastricht nicht angerechnet.

Masterplan

Ein städtebaulicher Masterplan gibt die künftige Struktur eines Gebiets vor. Er definiert bebaubare und nicht bebaubare Bereiche und legt die Funktionen und Qualitäten der einzelnen Flächen fest. Er trifft Aussagen über Dichte und Höhe der Bebauung und definiert sensible Bereiche. Mit einem Masterplan werden die Weichen gestellt, wie viele Wohnungen, Arbeitsplätze, Grün- und Erholungsflächen, Einkaufs- und Kultureinrichtungen errichtet werden, welche Verkehrserschließung in welcher Konfiguration Platz finden soll und in welchem zeitlichen Ablauf die Umsetzung erfolgen soll.

Modal Split

Unter „Modal Split“ wird die Aufteilung der Verkehrsmenge auf einzelne Verkehrsträger verstanden.

Preisgleitung

Kostenansätze für Wertanpassung und Preisgleitung berücksichtigen die Marktentwicklung vom ursprünglich angenommenen Preisniveau bis zur jüngeren Preisbasis eines Stichtags.

Städtebauvorhaben

Städtebauvorhaben im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 sind jene Vorhaben mit einer Nutzfläche von mehr als 100.000 m², die sich durch Multifunktionalität sowie eine gemeinsame Planung des Vorhabens auszeichnen.

Stellplatzregulativ

Ein Stellplatzregulativ legt innerhalb des Bebauungsplans in Abweichung von den Bestimmungen der Wiener Bauordnung und des Garagengesetzes besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen fest. Dabei kann die gesetzlich erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen um bis zu 90 % unterschritten werden.

Verwaltungsschulden

Alle nicht ausdrücklich als Finanzschulden qualifizierten Geldverbindlichkeiten, die im Rahmen der laufenden Verwaltungstätigkeit zustande kommen (z.B. Stundungen oder Ratenkäufe), werden unter dem Begriff „Verwaltungsschulden“ zusammengefasst.

Projektentwicklung

Vorgeschichte

3 Das ÖBB-Konzept „Die Neue Bahn“ aus dem Jahr 1987 enthielt eine Studie zum „Zentralbahnhof Wien und Zulaufstrecken“. Im Jahr 1995 wurde ein weiteres Expertenverfahren durchgeführt; es diente der Erlangung von Vorschlägen zur Errichtung eines Durchgangsbahnhofs zwischen Süd- und Ostbahn auf zwei Geschoßebenen für den Nah- bzw. Fernverkehr.

In der Folge des EU-Beitritts Österreichs und der EU-Osterweiterung gewann Wien aufgrund seiner zentralen Lage, insbesondere auch als Verkehrsknoten, an Bedeutung. Als eine der wichtigsten Anforderungen an einen hochrangigen Bahnhof definierte die EU die Durchlässigkeit für den Verkehr im Sinne eines Durchgangsbahnhofs.

Im Jahr 2003 beauftragte die ÖBB-alt die Erstellung einer Studie zur Optimierung der betriebsnotwendigen Bahnanlagen für den Personen- und Güterverkehr am Standort Wien Südbahnhof/Ostbahnhof und Frachtenbahnhof Wien Süd, die den zukünftigen Platzbedarf für die Gleisanlagen festlegte. Dadurch konnten nicht mehr benötigte Bahngrundflächen rund um den Bahnhof einer städtebaulichen Nutzung zugeführt werden.

In demselben Jahr gab der ÖBB-Vorstand den Auftrag, gemeinsam mit dem Bund und der Stadt Wien alle Voraussetzungen für einen Neubau des Durchgangsbahnhofs zu schaffen.

Projektentwicklung

Letter of Intent, Absichtserklärung

- 4 (1) Im Oktober 2003 unterzeichneten Bund, ÖBB-alt¹⁾ und Stadt Wien eine Absichtserklärung, das Projekt Durchgangsbahnhof „Bahnhof Wien-Europa Mitte und Stadtteil Wien Südbahnhof“ gemeinsam zu realisieren, die beiden Kopfbahnhöfe Süd- und Ostbahnhof durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen und die Nahverkehrsangebote am Südtiroler Platz besser zu verknüpfen. Für die frei werdenden, nicht mehr betriebsnotwendigen Liegenschaften im damals geschätzten Ausmaß von rd. 55 ha sollten wirtschaftlich sinnvolle Nutzungsmöglichkeiten gefunden, in einem Masterplan dargestellt und die rechtlichen Voraussetzungen mit Flächenwidmungs- und Bebauungsplan geschaffen werden.

¹⁾ ÖBB vor der Strukturreform 2003

Die ÖBB-alt beabsichtigten, das städtische Umfeld mit der Stadt Wien zu einem neuen Stadtteil „Wien-Südbahnhof“ zu entwickeln.

- (2) Im März 2005 unterzeichneten der Bund und das Land Wien eine Absichtserklärung über die Durchführung spezieller Infrastrukturmaßnahmen im Raum Wien.

Masterplan

- 5 Nach Unterzeichnung des Letter of Intent kam es in der ersten Hälfte 2004 durch die ÖBB-alt, die Stadt Wien und die Österreichische Post Aktiengesellschaft zur Auslobung eines zweistufigen Expertenverfahrens²⁾ zur Erarbeitung des Masterplans Stadtteil Wien-Südbahnhof, zu dem zehn z.T. internationale Teams geladen waren. Wesentliche Aufgabenschwerpunkte waren:

²⁾ Die Stufe 1 hatte die städtebauliche Idee und ein Leitbild für das Entwicklungsgebiet zum Ziel. In der 2. Stufe sollte eine Detaillierung mit einer städtebaulichen Konzeption erfolgen.

- Aufnahmegebäude für den Hauptbahnhof;
- optimale Verknüpfung der Verkehrsangebote;
- teilweise Beseitigung der massiven Barriere, die durch das bestehende Bahnareal gegeben war;
- Gestaltung des Entwicklungsgebiets um das Bahnhofsprojekt als neuer attraktiver Stadtteil;



Projektentwicklung

BMF BMLFUW BMVIT

**Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

- gemischte Dienstleistungs-, Handels- und Büronutzung im Bereich des Wiedner Gürtels;
- hochwertige Wohnbebauung mit entsprechender sozialer und technischer Infrastruktur auf dem Areal südlich des neuen Bahnhofs.

Die Jury empfahl im Juli 2004, die Projekte zweier Architekten zu einem Masterplan zusammenzuführen. Der Wiener Gemeinderat beschloss den Masterplan unter dem Titel „Masterplan Bahnhof Wien – Europa Mitte“ einstimmig im Dezember 2004. Aufgrund geänderter Vorgaben des Gleisprojekts der ÖBB-alt und unter Berücksichtigung der Ergebnisse vertiefender Planungen und Untersuchungen waren Anpassungen erforderlich.

Das Areal wurde als eine von 13 Entwicklungszonen in den Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) sowie als strategisches Projekt in den Strategieplan der Stadt Wien aufgenommen.

Das rd. 109 ha große Entwicklungsgebiet liegt im 10. Bezirk (Favoriten) und wird im Norden durch den Wiedner Gürtel, im Osten durch die Arsenalstraße und im Süden durch die Straßenzüge Landgutgasse, Laxenburger Straße sowie Sonnwendgasse und Gudrunstraße begrenzt.

Projektentwicklung

Abbildung 3: Übersicht über das Entwicklungsgebiet



Für den neuen Stadtteil sind insgesamt rd. 5.000 Wohnungen sowie Arbeitsplätze für 20.000 Menschen vorgesehen. Als soziale Infrastruktur entstehen u.a. zwei Schulen und Kindertagesheime. Das neue Wohnquartier wird um einen etwa 8 ha großen Park angeordnet. Die Flächen entlang der Ostbahn sind für gewerbliche Nutzung bestimmt und sollen das Wohngebiet von der Bahntrasse abschirmen.



BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Projekttablauf

Projektorganisation

6 Die ab dem Jahr 2005 eingerichtete Projektorganisation sah ein Zusammenwirken der Projektpartner ÖBB, der Stadt Wien und des BMVIT vor. Die Gesamtprojektleitung lag bei der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Das Gesamtvorhaben teilte sich in folgende große Projekte:

[0] Gesamtprojekt: Gesamtkosten, Kosten- und Terminrisiken, Gesamtterminplan, Genehmigungsverfahren, Meilensteinentwicklung u.a.

[1] Bahn Infrastruktur: Hauptbahnhof Wien Planung und Bau; Umbau Südtiroler Platz; Handels- und Dienstleistungszentrum; Standortkonzentration Matzleinsdorf

[2] Immobilien: Verwertung und Entwicklung

[3] Stadtplanung: Finanzierung der technischen und sozialen Infrastruktur

[4] Stadt Infrastruktur: z.B. Straßenbau, Abwasserent- und Wasserversorgung, Beleuchtung, etc.

In weiterer Folge wurde unter der Bezeichnung „[5] Investorenprojekte“ ein fünftes Projekt aufgenommen.

Die Projekte [1] und [2] koordinierten die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG bzw. die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH, die Projekte [3] und [4] die Stadt Wien. Innerhalb dieser vier Projekte waren für die Umsetzung zahlreicher Teilprojekte die jeweiligen Projektleiter der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH sowie der Stadt Wien verantwortlich. Innerhalb der Teilprojekte waren verschiedene Arbeitsgruppen eingerichtet.

Zur Besprechung der anstehenden Probleme, zur Information und Abstimmung trat eine Reihe von Gremien mit unterschiedlichen Aufgabenbereichen in unterschiedlicher zeitlicher Abfolge zusammen.

Das übergeordnete Entscheidungsgremium, der gemeinsame Lenkungsausschuss, setzte sich aus Vertretern der ÖBB-Gesellschaften Holding AG, Infrastruktur Bau AG, Infrastruktur Betrieb AG und Immobilienmanagement Gesellschaft mbH, aus Vertretern der Baudirektion der Stadt Wien, den Gruppen Planung und Tiefbau, der MA 4, aus Vertretern des BMVIT sowie aus der Gesamtprojektleitung und den Koordi-

Projektablauf

Berichtswesen und Risikomanagement

natoren der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der Stadt Wien zusammen. Ab dem Jahr 2008 war auch ein Immobilienunternehmen einer Banken-Gruppe vertreten, das am Standort Wiedner Gürtel/ Arsenalstraße als Schlüsselnutzer seinen Hauptsitz errichten wird.

- 7 Die Arbeitsgruppe und Teilprojekte hatten quartalsweise Berichte an die Projektleitung zu verfassen, die vor allem die Zielerreichung, den Fortschritt im Berichtszeitraum und die Risiken und risikopolitischen Maßnahmen zu enthalten hatten. Die Projektleitungen hatten die Berichte aus den Arbeitsgruppen und Teilprojekten zu Berichten an die Gesamtprojektleitung zusammenzufassen.

Aus diesen Berichten erstellte die Gesamtprojektleitung ab dem 1. Halbjahr 2007 aktuelle Halbjahresberichte zur Information, Beratung und Beschlussfassung im gemeinsamen Lenkungsausschuss.

Im Rahmen des Risikomanagements wurde für die dargestellten Risiken ein so genanntes Risikoportfolio (Risikolandschaft) erstellt, mit dem die „heiklen“ Risiken in ihrer Bewertung gegenübergestellt und die Toleranzgrenzen festgelegt wurden. Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeit waren grafisch darzustellen. Bis auf die Ebene der Arbeitsgruppen waren die erkannten Risiken in einem Risikokatalog zusammenzufassen und anlassbezogen fortzuschreiben.

Im Februar 2008 beauftragte das BMVIT die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG), eine übergeordnete Begleitende Kontrolle für das Projekt Hauptbahnhof einzurichten. Die von der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH unterzeichnete Leistungsvereinbarung wurde der SCHIG am 19. Juni 2008 übermittelt. Die umfassende Berichterstattung erfolgte durch regelmäßige Statusberichte sowie Quartalsberichte an das BMVIT, das BMF und die überprüften ÖBB-Gesellschaften. Den ersten Quartalsbericht erstellte die SCHIG zum Stichtag 30. Juni 2008.



Projekttablauf

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Terminplan

8.1 Auf der Ebene der Gesamtprojektleitung lag eine übergeordnete Terminplanung, der Gesamtterminplan, vor. Auf der Ebene der einzelnen Projekte waren Rahmenterminpläne und in weiterer Folge Planungs- und Ausführungsterminpläne auf der Ebene der Teilprojekte zu erstellen. Terminkontrollberichte mündeten in der verdichteten Berichterstattung an den Lenkungsausschuss. Der Gesamtterminplan beschrieb die wechselseitigen Abhängigkeiten der Projekte und Teilprojekte. Der letztgültige, im Lenkungsausschuss am 27. Mai 2009 vorgelegte Gesamtterminplan 05 enthielt nach Angabe der Gesamtprojektleitung nur sehr geringe Reserve- und Pufferzeiten¹⁾.

¹⁾ Halbjahresbericht I/2009

Tabelle 1:

Terminplan

Ende 2009	Baubeginn Verkehrsstation, Handels- und Dienstleistungszentrum und Garage
2010	geplanter Baubeginn Anlage Süd, Inbetriebnahme Verkehrsstation Südtiroler Platz und U1-Passage
2012/2013	geplante Teilinbetriebnahme
2015	geplante Fertigstellung des Gleisprojekts, Vollbetrieb

Die mit der Begleitenden Kontrolle beauftragte SCHIG hatte bereits in ihrem Statusbericht (30. Juni 2008) zum Gesamtterminplan 04 vom Mai 2008 festgestellt, dass diese Vorgangsweise nicht der Komplexität des Projekts entsprach und das Risiko von Terminverzögerungen nicht ausreichend berücksichtigt wurde.

8.2 Der RH schloss sich den Bedenken der Begleitenden Kontrolle an. Seiner Erfahrung nach ist bei einem Projekt dieser Größenordnung mit noch dazu mehreren Projektträgern damit zu rechnen, dass Verzögerungen eintreten, die den Planungs- und Bauablauf beeinträchtigen. Er empfahl der Stadt Wien und der ÖBB-Infrastruktur AG, die Terminsituation besonders sorgfältig zu beobachten und auf Veränderungen rasch zu reagieren, weil zeitliche Verzögerungen im Planungs- und Bauablauf mit Auswirkungen auf die Gesamtprojektkosten verbunden sein können.

- 8.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG werde durch ein striktes Terminmanagement der Terminrahmen eingehalten. Auf allfällige Verzögerungen werde sofort reagiert. Durch die zeitgerechte Inbetriebnahme der Anlagen im Stützpunkt Matzleinsdorf und die Verlängerung der Bauzeit um ein Jahr konnte das Terminrisiko vermindert werden.*

Projektkosten

Einleitung

- 9** Die Schieneninfrastrukturprojekte waren im sechsjährigen, jährlich fortgeschriebenen Rahmenplan¹⁾ der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG enthalten. Weitere Projekte wurden außerhalb des Rahmenplans realisiert. Der Rahmenplan war an die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und des Bundesministers für Finanzen gebunden.

¹⁾ Über diesen fördert der Bund gemäß § 43 Abs. 2 Bundesbahngesetz die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben. Laut Vereinbarung zum Rahmenplan 2009–2014 gewährte der Bund Zuschüsse in der Höhe von jeweils 70 % bis zum Jahr 2013 und von 75 % der jährlichen Investitionsausgaben für das Jahr 2014 (siehe dazu TZ 18).

Die Kostenaufteilung stellte sich wie folgt dar:

Tabelle 2: Kostenaufteilung der Projektteile [1] Bahn Infrastruktur und [2] Immobilien auf Projekte im und außerhalb des Rahmenplans

	Projekte im Rahmenplan	Projekte außerhalb des Rahmenplans
Hauptbahnhof Wien; Neuerrichtung, Planung	x	
Hauptbahnhof Wien; Bau	x	
Südtiroler Platz; Umbau, Bau	x	
Hauptbahnhof Wien; APM, Kostenbeitrag (erstmalig im Rahmenplan 2009–2014)	x	
Handels- und Dienstleistungszentrum		x
Projekt Absatzverbund; Standortkonzentration Matzleinsdorf		x
Immobilienverwertung		x



Projektkosten

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrs-anbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Entwicklung der
Kostenschätzungen
bis Investitionsbe-
schluss 2007

Erste Kostenschätzungen

- 10.1** (1) Der Generalverkehrsplan Österreich 2002¹⁾ sah ursprünglich Investitionskosten von 181,70 Mill. EUR für zwei Inselbahnsteige des Hauptbahnhofs Wien vor.

¹⁾ Generalverkehrsplan Österreich 2002: Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm, Bericht Jänner 2002; Investitionsprogramm Schiene, Paket 2, Nr. 141

Ein von einem externen Unternehmensberater im Oktober 2003 erstelltes Standortkonzept für einen Durchgangsbahnhof ging von erforderlichen Investitionen in Höhe von 420 Mill. EUR²⁾ aus. Die Genauigkeit der Kostenschätzung wurde mit +/- 30 % angegeben. Das vom Geschäftsbereich Netz der ÖBB-alt ausgearbeitete Projekt „Rahmenplanung Masterplan-Infrastruktur“ verifizierte im Mai 2005 die Kostenschätzung aus dem Jahr 2003 und ermittelte Gesamtkosten von rd. 450 Mill. EUR (+/- 10 %)³⁾.

²⁾ Einschließlich Umbau Bahnhof Südtiroler Platz, 15 % Zuschlag für Honorare und Unsicherheiten bezüglich Mengen- und Wertgerüst, ohne USt; unter Berücksichtigung von Reinvestitionen für Anlageteile, die zunächst aus dem Bestand übernommen werden sollten, betragen die erforderlichen Investitionen insgesamt 471 Mill. EUR.

³⁾ grobe Kostenannahmen einschließlich 20 Mill. EUR für den Umbau der S-Bahn-Haltestelle Südtiroler Platz, ohne Kostenansätze für Risiken

(2) Sowohl der Letter of Intent vom Oktober 2003 als auch die Absichtserklärung von Bund und Land Wien vom März 2005 gingen von geschätzten Gesamtkosten von 420 Mill. EUR für die Errichtung des Durchgangsbahnhofs aus. In dem erstmals erstellten und im Februar 2005 vereinbarten Rahmenplan für Schieneninfrastrukturvorhaben (Rahmenplan 2005–2010) waren insgesamt 422,7 Mill. EUR für das Investitionsvorhaben Hauptbahnhof Wien enthalten⁴⁾. Die in dieser Projektphase typischen Schwankungsbreiten, welche bei den oben angeführten Kostenschätzungen vermerkt waren, wurden bei diesen Vereinbarungen nicht berücksichtigt.

⁴⁾ Rahmenplan gemäß § 43 Bundesbahngesetz, Rahmenplanprojekte „Hauptbahnhof Wien; Bau“: 420 Mill. EUR, „Hauptbahnhof Wien; Neuerrichtung, Planung“: 2,7 Mill. EUR, Preisbasis 1. Jänner 2004, ohne USt und Vorausvalorisierung.

- 10.2** Der RH bemängelte die fehlende Berücksichtigung der in diesem Projektstadium geringen Kostenstabilität. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, auch in frühen Projektstadien möglichst realistische Kostenschätzungen den Vereinbarungen zugrunde zu legen.

Projektkosten

10.3 Die ÖBB-Infrastruktur AG teilte mit, dass dies umgesetzt werde und verwies auf ihre Handbücher zur Kostenermittlung und zum Projektkostencontrolling.

Investitionsbeschluss 2007

11.1 (1) Ab Anfang 2005 überlegte die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG eine Ausweitung des Projektumfangs. Maßgebliche Auslöser dafür waren:

- die geplante Zusammenlegung von Betriebsstandorten der Absatzgesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, ÖBB-Traktion GmbH sowie ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH (Absatzverbund) im Raum Wien zu einem zentralen Standort auf dem Gelände des ehemaligen Frachtenbahnhofs Matzleinsdorf (Standortkonzentration) und deren Integration in das Projekt Hauptbahnhof. Diese Überlegungen gingen über die bis zum damaligen Zeitpunkt geplanten Ersatzmaßnahmen für Betriebsanlagen, die im Zuge der Errichtung des Hauptbahnhofs geräumt werden mussten, hinaus;
- die dadurch ermöglichte Freimachung von Betriebsarealen zur Immobilienverwertung (Hauptbahnhof Wien Teilgebiet D-Süd (Laxenburger Straße), D-West (Westbahnhof));
- betriebliche Erfordernisse und die Optimierung betrieblicher Abläufe, wie z.B. Wartungs- und Serviceeinrichtungen für den neuen Hochgeschwindigkeitszug der ÖBB-Unternehmensgruppe („railjet“) sowie die Optimierung von Verschiebewegungen.

Nachdem die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG externe Gutachten eingeholt sowie die Planung (Vorentwurf) und Grobkostenschätzungen erstellt hatte, standen im August 2006 vier Varianten mit Gesamtschätzkosten zwischen 679 Mill. EUR und 851 Mill. EUR zur Diskussion. Die bestandsnahe Variante (Errichtung eines Durchgangsbahnhofs mit maximaler Bestandsnutzung, ohne Einbeziehung der Standortkonzentration) mit Schätzkosten von 679 Mill. EUR wurde nicht weiter verfolgt. Der Lenkungsausschuss entschied sich im September 2006 für die Planungsvariante, die neben der Errichtung des Hauptbahnhofs den Vollausbau der Standortkonzentration vorsah. Den Gesamtschätzkosten der gewählten Variante von 884 Mill. EUR standen interne und externe Kostenbeiträge von 244 Mill. EUR¹⁾ gegenüber.

¹⁾ interne Kostenbeiträge: geplanter Beitrag der Absatzgesellschaften zu der Standortkonzentration und geschätzte Erlöse aus der Errichtung des Einkaufszentrums und der Garage; externe Kostenbeiträge: Kostenbeitrag Stadt Wien und TEN-Förderung



Projektkosten

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

(2) Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG nahm im Oktober 2006 den damaligen Projektstand einschließlich der Standortkonzentration zur Kenntnis. Im April 2007 genehmigte er das Gesamtprojekt mit Ausnahme des Projekts Absatzverbund. Dessen Genehmigung erfolgte im Mai 2007. Der Investitionsbeschluss umfasste die im Rahmenplan enthaltenen Infrastrukturprojekte für den Hauptbahnhof Wien (Schätzkosten: 784 Mill. EUR), das Handels- und Dienstleistungszentrum und die Standortkonzentration Matzleinsdorf (Schätzkosten: 147 Mill. EUR) sowie die kommerzielle Verwertung von Flächen zur Erzielung von Immobilienerlösen (Schätzkosten für die Immobilienverwertung: 141 Mill. EUR). Weiters enthielt der Beschluss erwartete Immobilienerlöse in Höhe von 328 Mill. EUR. Diese Zusammenfassung mehrerer Funktionen wirkte sich sowohl auf den Umfang der Projektkosten als auch auf die übergeordnete Terminplanung mit wechselseitigen terminlichen Abhängigkeiten aus.

Projektkosten

Die Beilagen für den Aufsichtsrat enthielten folgende Darstellung der Kosten und Erlöse:

Tabelle 3: Darstellung der Gesamtkosten und Erlöse für die Infrastruktur- und Immobilienprojekte Hauptbahnhof Wien

Projekte	Schätzkosten	Gesamtsumme
	in Mill. EUR	
Hauptbahnhof Wien; Neuerrichtung, Planung	40,00	
Hauptbahnhof Wien; Bau	702,00	
Bau Verkehrsstation	594,00	
Matzleinsdorf Süd	51,00	
Elektronisches Stellwerk	15,00	
Ablöse Standortkonzentration Matzleinsdorf	42,00	
Südtiroler Platz; Umbau, Bau	42,00	
Rahmenplanprojekte gesamt		784,00
Handels- und Dienstleistungszentrum	80,00	
Projekt Absatzverbund; Standortkonzentration Matzleinsdorf (109,00 Mill. EUR) abzüglich Ablösezahlung aus Rahmenplanprojekt Hauptbahnhof Wien; Bau (42,00 Mill. EUR)	67,00	
Handels- und Dienstleistungszentrum und Projekt Absatzverbund		147,00
Zwischensumme		931,00
Entwicklung, Freimachung und Verwertung der Immobilienprojekte		
Teilgebiete A, B, C, P	120,00	
Teilgebiet D-Süd (Laxenburgerstraße) und D-West (Westbahnhof)	21,00	
Kosten Immobilienverwertung		141,00
Projekte	Erlöse	Gesamtsumme
	in Mill. EUR	
Teilgebiet A, B, C, P	274,00	
Teilgebiet D-Süd	30,00	
Teilgebiet D-West	24,00	
erwartete Immobilienerlöse		328,00

¹⁾ Preisbasis 1. Jänner 2006, ohne USt und Vorausvalorisierung



Projektkosten

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

(3) Ursprünglich betragen die Kostenannahmen im Rahmenplan 2005–2010 rd. 422,7 Mill. EUR. Unter anderem folgende Positionen verursachten eine Erhöhung der Schätzkosten der Rahmenplanprojekte auf rd. 784 Mill. EUR:

- unterschiedliche Lösungsansätze für grundlegende betriebliche Funktionen;
- die vertiefte Planung für die Verkehrsstation, für die Trassierung der Gleisanlagen, für die Gleisrüstung und die Einbautenumlegungen;
- die Bewertung der Baufeldfreimachung, der Planungskosten und der Einschätzung der Projektrisiken sowie
- eine Ablösezahlung von 42 Mill. EUR aus dem Rahmenplan für die bei der Errichtung des Hauptbahnhofs beanspruchten Flächen und Anlagen des Absatzverbunds.

11.2 Trotz Berücksichtigung der komplexen Aufgabenstellung bei diesem Bauvorhaben, der vertieften Planung und der unterschiedlichen Projektinhalte sah der RH den starken Anstieg der Schätzkosten für die Rahmenplanprojekte in Höhe von 784 Mill. EUR gegenüber den ursprünglichen Kostenannahmen von 422,7 Mill. EUR äußerst kritisch. Es deutete darauf hin, dass unausgereifte Planungen die Basis für grundlegende Vereinbarungen über die im Rahmenplan enthaltenen Infrastrukturprojekte bildeten.

Weiters sah er in der Ausweitung des Projektumfangs die Verknüpfung der verschiedenen Interessensphären (Bau infrastruktureller Einrichtungen, über Ersatzmaßnahmen hinausgehende Optimierung betrieblicher Anlagen sowie Verwertung von Immobilien). Diese Projektausweitung stand nicht unmittelbar mit dem Kernprojekt, dem Bau eines Durchgangsbahnhofs, im Zusammenhang und verursachte eine Ausweitung der Gesamtschätzkosten. Die Zusammenfassung von Infrastruktur- und Absatzanlagen sowie Immobilienprojekten in einem Gesamtprojekt – mit jeweils unterschiedlichen Finanzierungsträgern – verstärkte die Gefahr von fehlerhaften Kostenzuordnungen und von Kostenerhöhungen durch terminliche Abhängigkeiten.

Projektkosten

11.3 *In ihrer Stellungnahme führte die ÖBB-Infrastruktur AG dazu aus, dass die Kosten für den Rahmenplan 2005–2010 auf Basis einer Machbarkeitsstudie für ein ganz anderes, wesentlich kleineres Projekt grob geschätzt worden seien. Das derzeit in Umsetzung befindliche Projekt bestünde aus wesentlich mehr Projektteilen. Es ergäbe erst mit der Standortkonzentration Matzleinsdorf betriebswirtschaftliche Vorteile und ermögliche eine wesentlich umfangreichere Immobilienentwicklung. Kostenzuordnungen erfolgten durch vertragliche Regelungen, Zusatzbestellungen bedürften der entsprechenden Beschlüsse durch Vorstand und Aufsichtsrat. Durch ein striktes Termincontrolling und Terminmanagement sollten zeitliche Abweichungen und Verzögerungen vermieden werden.*

11.4 Der RH verblieb bei seiner Ansicht, dass trotz Berücksichtigung der vertieften Planung, der unterschiedlichen Projektinhalte sowie der betriebswirtschaftlichen Vorteile durch die Einbeziehung der Standortkonzentration der starke Anstieg der Gesamtschätzkosten für die mit Bundeszuschüssen finanzierten Rahmenplanprojekte um rd. 361 Mill. EUR (zwischen den ursprünglichen Kostenannahmen im Rahmenplan 2005–2010 und den Ansätzen im Rahmenplan 2007–2012) äußerst kritisch zu beurteilen sei.

Kostenentwicklung
der Infrastruktur-
projekte

12.1 (1) Die Kosten der Infrastrukturprojekte ab dem Rahmenplan 2007–2012 der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG zeigten folgende Entwicklung:



BMF BMLFUW BMVIT

Projektkosten

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Tabelle 4: Projektkosten ab Rahmenplan 2007–2012

	Hauptbahnhof Wien; Neuer- richtung, Planung	Hauptbahnhof Wien; Bau	Südtiroler Platz; Umbau, Bau	APM	Summe Projektkosten	Summe Projektkosten vorausvalorisiert ¹⁾
	in Mill. EUR					
Rahmenplan 2007–2012 Preisbasis 01.01.2006	40,06	702,00	42,00	–	784,06	886,36
Rahmenplan 2008–2013 Preisbasis 01.01.2007	40,74	721,72	43,80	–	806,26	891,47
Rahmenplan 2009–2014 Preisbasis 01.01.2008	41,86	743,72	45,30	10,00	840,88	933,74
Entwurf Rahmenplan 2010–2015 Preisbasis 01.01.2009 ²⁾	44,50	801,00	46,60	keine Angabe	ohne APM: 892,10	keine Angabe

¹⁾ mit 2,5 % jährlich auf das jeweilige Projektende vorausvalorisiert

²⁾ Angaben aus dem 5. Halbjahresbericht I/2009, Stand 30. April 2009

(2) Abgesehen von den Auswirkungen der Wertanpassung und Preisgleitung beeinflussten vor allem folgende Faktoren die Entwicklung der Projektkosten:

- die erstmals im Rahmenplan 2009–2014 unter dem Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ aufgenommene Kostenvorsorge für Kommunikationstätigkeiten von 6,80 Mill. EUR. Diese Kostenvorsorge konterkarierte einen Großteil der im März 2008 für dieses Projekt beschlossenen Einsparungen in Höhe von 8,8 Mill. EUR;
- der ebenso erstmals im Rahmenplan 2009–2014 erfasste Kostenbeitrag von 10 Mill. EUR für den APM;
- die im Entwurf des Rahmenplans 2010–2015 enthaltenen Bestelländerungen von rd. 9 Mill. EUR (u.a. der zusätzliche Bahnsteig 10/11 des Provisoriums „Ostbahnhof kurz“, die Eigenleistungen der Gesamtprojektleitung, die Errichtung der Infobox) sowie Bestell- und Kostenänderungen für die Gleisrüstung von rd. 19 Mill. EUR, die noch einer weiteren Analyse zur Findung von Einsparpotenzialen unterzogen werden sollen.

Projektkosten

Investitionsbeschlüsse von Vorstand und Aufsichtsrat der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG für die Kostenvorsorge bezüglich der Kommunikationstätigkeiten und für den Kostenbeitrag zur Errichtung des APM lagen noch nicht vor.

12.2 Der RH sah diese weiteren geplanten, umfangreichen und kostenintensiven Maßnahmen – nach der Ausweitung des Leistungs- und Kostenumfangs der Infrastrukturprojekte durch den Investitionsbeschluss 2007 – durchaus kritisch. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG ein restriktives Vorgehen bei Beschlüssen von Zusatzprojekten und Erweiterungen bestehender Projekte. Deren Auswirkungen auf die bereits in Umsetzung begriffenen Projekte wären vor Beschlussfassung umfassend zu bewerten und den Entscheidungsgremien detailliert zur Kenntnis zu bringen.

12.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG betragen gemäß Entwurf Rahmenplan 2010–2015 mit Stand 27. November 2009 (Szenario 3) die Projektkosten für das Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ 803,4 Mill. EUR, die gesamten Projektkosten für die Infrastrukturprojekte 905,0 Mill. EUR (einschließlich der Plankosten für den APM von 10,4 Mill. EUR); unter Berücksichtigung der Vorausvalorisierung 970,6 Mill. EUR.*

Bestelländerungen bei Neu- und Ausbauvorhaben seien einer gesonderten Berichterstattung und Genehmigung zuzuführen und unterlägen somit einer formalisierten Behandlung in den zuständigen Organen der ÖBB-Infrastruktur AG.

12.4 Der RH begrüßte diese Vorgangsweise.



Projektkosten

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Gesamtkosten für
Infrastruktur und
Immobilien (Stand
30. April 2009)

13.1 (1) Der 5. Halbjahresbericht I/2009 wies folgende geplante Kosten für
Infrastruktur und Immobilien aus:

Tabelle 5: Geplante Gesamtkosten für Infrastruktur und Immobilien; Stand 30. April 2009

Projekte	Kosten ¹⁾	Gesamtsumme ¹⁾
	in Mill. EUR	
Hauptbahnhof Wien; Neuerrichtung, Planung	44,50	
Hauptbahnhof Wien; Bau	801,00	
Südtiroler Platz; Umbau, Bau	46,60	
Rahmenplanprojekte gesamt		892,10²⁾
Handels- und Dienstleistungszentrum	115,00	
Projekt Absatzverbund; Standortkonzentration Matzleinsdorf (111,60 Mill. EUR) abzüglich Ablösezahlung aus Rahmenplanprojekt Hauptbahnhof Wien; Bau (42,00 Mill. EUR)	69,60	
Handels- und Dienstleistungszentrum und Projekt Absatzverbund gesamt		184,60
Kosten Immobilienverwertung³⁾ Teilgebiete A, B, C, P		122,00
geplante Gesamtkosten (ohne erwartete Immobilienerlöse)		1.198,70

¹⁾ Preisbasis 1. Jänner 2009, ohne USt und Vorausvalorisierung

²⁾ entspricht dem Rahmenplanentwurf 2010–2015

³⁾ ohne Kosten für Teilgebiete D–Süd und D–West

Beim Ausweis der geplanten Gesamtkosten fehlte die Angabe der Kosten unter Berücksichtigung der voraussichtlichen künftigen Preisentwicklung (Vorausvalorisierung). Die Berücksichtigung der Vorausvalorisierung auf das jeweilige Projektende erhöhte die Projektkosten der Rahmenplanprojekte im Rahmenplan 2009–2014 um rd. 93 Mill. EUR. Der im Rahmenplan 2009–2014 enthaltene Kostenbeitrag für den APM von 10 Mill. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2008, ohne Vorausvalorisierung) war in dieser Kostendarstellung nicht enthalten.

(2) Darüber hinaus stiegen die geplanten Kosten für die Errichtung des Handels- und Dienstleistungszentrums (samt Tiefgarage) von 80 Mill. EUR (laut Investitionsbeschluss Stand April 2007, Preisbasis 1. Jänner 2006) auf 115 Mill. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2009, ohne Vorausvalorisierung). Bestelländerungen und eine Neueinschätzung der Kostenansätze für die Projektrisiken wirkten sich kostenerhöhend aus.

Projektkosten

(3) Wesentliche Projektrisiken für das Gesamtprojekt lagen in den sehr beengten Terminvorgaben für Planung, Bauvorbereitung und Bau. Auch die SCHIG, die im Auftrag des BMVIT die übergeordnete Begleitende Kontrolle für das Gesamtprojekt wahrnahm, ging in ihrem Statusbericht vom März 2009 auf diese Problematik ein.

Weitere wesentliche Termin- und Kostenrisiken lagen in allfälligen künftigen Bestelländerungen, in noch fehlenden externen und internen Vereinbarungen (z.B. Vertrag mit der Fernwärme Wien GmbH über die Errichtung einer Fernkältezentrale), im Vergabeprozess, in der Entwicklung des Baupreisniveaus sowie in der Qualität des Baugrunds.

Die Immobilienprojekte unterlagen vor allem dem Verwertungsrisiko durch die herrschende Marktentwicklung, Risiken aus der rechtlichen und technischen Freimachung sowie aus zeitlichen Verzögerungen bei der Bauabwicklung.

13.2 (1) Der RH beanstandete den fehlenden Ausweis der voraussichtlichen künftigen Preisentwicklung (Vorausvalorisierung), die eine wesentliche Kostenposition darstellte. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, künftig bei Kostendarstellungen, wie im Halbjahresbericht oder wenn sie als Entscheidungsgrundlage für Investitionsbeschlüsse dienen, die geplanten Kosten auch mit ihren vorausvalorisierten Werten anzugeben.

(2) Er verkannte keineswegs die schwierige Aufgabenstellung bei der Planung des Handels- und Dienstleistungszentrums, sah jedoch den Kostenanstieg bei der Vertiefung der Planung trotz Erhöhung des Verwertungsziels kritisch.

(3) Der RH wertete die Darstellung der Risiken und die Beschreibung von möglichen Gegenmaßnahmen im Halbjahresbericht positiv. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG die Minimierung der Risikopotenziale durch eine zügige Umsetzung aller dazu erforderlichen Maßnahmen.

(4) Zusammenfassend verwies der RH darauf, dass Interessenlagen der Immobilienverwertung und der betrieblichen Optimierung keinesfalls zu Kostenerhöhungen in den Infrastrukturprojekten führen dürften. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, künftig verstärkt Kontroll- und Steuerungsmaßnahmen zu ergreifen und mögliche Kosteneinsparungspotenziale zu suchen.



Projektkosten

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

13.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG würden, den Empfehlungen des RH folgend, in den künftigen Halbjahresberichten auch die vorausvalorisierten Kosten dargestellt werden. Durch die zeitgerechte Inbetriebnahme der Anlagen in Matzleinsdorf und die Verlängerung der geplanten Bauzeit bis zur Fertigstellung des gesamten Bahninfrastrukturprojekts konnte das ursprüngliche Terminrisiko vermindert werden. Weitere Termin- und Kostenrisiken würden durch die rasche Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen minimiert. Das Gesamtprojekt Hauptbahnhof Wien unterläge einerseits dem Effizienzsteigerungsprogramm der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Untersuchung von Einsparungsmöglichkeiten bei Aufrechterhaltung der betrieblichen Parameter und der Qualität der Nutzer, andererseits wurde mittlerweile die dritte Task Force zur weiteren Suche nach Einsparungsmöglichkeiten eingesetzt, wodurch den Empfehlungen des RH Rechnung getragen werde.*

Gesamtschätzkosten
für technische und
soziale Infrastruktur

14.1 (1) In der Absichtserklärung vom März 2005 erklärte sich die Stadt Wien bereit, die Finanzierung der technischen und sozialen Infrastruktur für das Stadterweiterungsgebiet südlich des Bahnhofs in der Höhe von 88,50 Mill. EUR zu übernehmen. Dies stellte eine erste Grobkostenschätzung für die innere Erschließung des Projektgebiets (46,40 Mill. EUR) und den Ausbau der sozialen Infrastruktur (42,10 Mill. EUR) dar. Die Schätzung enthielt nach Auskunft des Projektkoordinators der Stadt Wien nicht die Kosten der äußeren Erschließung (Baumaßnahmen im Bereich Wiedner Gürtel, Arsenalstraße, Ghegastraße etc.) sowie andere wesentliche Projekteinhalte, wie z.B. die Unterführung Gudrunstraße.

Der Motivenbericht zum Gemeinderatsbeschluss sah Schätzkosten von 174,64 Mill. EUR für den Infrastrukturausbau (Stand Juli 2007) vor. Eine Schätzung mit Stand Februar 2009 ergab Gesamtkosten von 310,85 Mill. EUR.

Projektkosten

Im Überblick stellte sich die Entwicklung der Kosten der Einzelpositionen zwischen Juli 2007 und Februar 2009 wie folgt dar:

Tabelle 6: Gesamtkosten technische und soziale Infrastruktur, Vergleich

	Stand Juli 2007	Stand Februar 2009
	in Mill. EUR	
technische Infrastruktur	123,64	259,85
soziale Infrastruktur	51,00	51,00
Gesamtschätzkosten¹⁾	174,64	310,85

¹⁾ ohne USt und Vorausvalorisierung

(2) Laut Auskunft des Projektkoordinators der Stadt Wien stiegen die Schätzkosten für den Ausbau der technischen Infrastruktur u.a. aus folgenden Gründen um mehr als das Doppelte an:

- Erweiterung der vorgesehenen Straßenausbauflächen um 50 % bei der Erstellung der Unterlagen für die UVP Straßenbau (Einreichung April 2008);
- Preissteigerungen im Straßenbau in den Jahren 2007 und 2008 sowie
- Auflagen aus dem im September 2008 erteilten UVP-Bescheid Straßenbau.

14.2 Der RH bemängelte die hinsichtlich Projektumfang und Projektkosten unvollständigen Schätzungen, welche die Grundlagen für die Entscheidungsfindung bildeten. Er empfahl der Stadt Wien, bereits in frühen Projektstadien auf möglichst vollständige und realistische Kostenschätzungen zu achten. Dies wäre auch für die detaillierte Planung des Ausbaus der sozialen Infrastruktur sicherzustellen. Er empfahl der Stadt Wien weiters, auf die künftige Kostenentwicklung der technischen und sozialen Infrastruktur für das Stadterweiterungsgebiet südlich des Bahnhofs durch ein verstärktes Kostencontrolling besonderes Augenmerk zu legen.

14.3 *Der Wiener Stadtsenat teilte mit, dass den Empfehlungen des RH Rechnung getragen werde.*



Projektkosten

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Umbau Verkehrsbauwerk Südtiroler Platz

15.1 (1) Das Projekt Generalinstandsetzung und barrierefreier Umbau des Verkehrsbauwerks Südtiroler Platz war ein gemeinsames Projekt der Wiener Linien und der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Es umfasste die Errichtung einer barrierefreien Verkehrsstation sowie einer neuen Fußgängerpassage zwischen U1-Station, Straßenbahn Linie 18, S-Bahn und Hauptbahnhof. Zwischen den Wiener Linien und der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG kam es zum Abschluss von mehreren Arbeitsübereinkommen.

Die geschätzten Gesamtkosten des Bauwerks beliefen sich wie folgt:

Tabelle 7: Geschätzte Gesamtkosten des Verkehrsbauwerks Südtiroler Platz

	Wiener Linien	damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG	gesamt
	in Mill. EUR		
Kosten (Stand 2009) ¹⁾	48,40	46,87 ²⁾	95,27

¹⁾ mit Vorausvalorisierung und Unvorhergesehenem; ohne USt

²⁾ Rahmenplan 2009–2014; für Projekte des Rahmenplans gewährte der Bund in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität Zuschüsse in Höhe von 70 % der Investitionsausgaben

(2) Im Juni 2006 stimmte das BMVIT im Einvernehmen mit dem BMF einer Zurechnung der Planungsarbeiten für den auf die Wiener Linien entfallenden Passageabschnitt zur dritten Ausbauphase der Wiener U-Bahn zu. Im Oktober 2006 trat das Land Wien mit dem Ersuchen an das BMF heran, auch den Umbau der Haltestelle Südtiroler Platz (U-Bahn-Teil) unter die bestehenden Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien zu subsumieren. Begründet wurde dies im Wesentlichen mit der prioritären Durchführung dieses Projekts, welches in unmittelbarem Zusammenhang mit der geplanten Errichtung des Hauptbahnhofs Wien stand.

Über Ersuchen des Landes Wien bestätigte das BMF im Oktober 2006 schriftlich die Einbeziehung der Station Südtiroler Platz in die dritte Ausbauphase und den Kostenteilungsschlüssel von 50:50. Das BMVIT wurde entsprechend informiert.

15.2 Nach Ansicht des RH war der Abschnitt des Verkehrsbauwerks Südtiroler Platz, der der U-Bahn zuzuordnen war, kein Bestandteil der Übereinkommen für die dritte Ausbauphase und daher als Vertragserweiterung zu beurteilen. Mit der Übernahme von 50 % der Kosten für den U-Bahn-Teil und mit der Bezuschussung von 70 % des auf die ÖBB-Infrastruktur AG entfallenden Anteils hätte der Bund grob geschätzt

Projektkosten

rd. 60 % der Gesamtkosten des Umbaus zu tragen. Angesichts des beiderseitigen etwa gleichen Nutzens bewertete der RH diese Kostenteilung für nicht gerechtfertigt.

- 15.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei der „Nahverkehrsbeitrag“ der Stadt Wien für den Umbau der S-Bahn-Station Südtiroler Platz in dem im Finanzierungsübereinkommen zwischen der Stadt Wien und der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG vereinbarten Kostenbeitrag von 40 Mill. EUR enthalten. Sie werde künftig versuchen, Kostenteilungsschlüssel möglichst klar zu definieren.*

Laut Stellungnahme des BMF entspreche die Kostenteilung am Verkehrsbauwerk Südtiroler Platz den vertraglichen Vereinbarungen des Bundes mit dem Land Wien und der ÖBB-Infrastruktur AG. Daraus ergäbe sich auch der Finanzierungsanteil des Bundes in Höhe von insgesamt 60 %.

Aus gesamtverkehrspolitischer Sicht und unter besonderer Berücksichtigung der Bedeutung des Hauptbahnhofs für den Fern- und Nahverkehr sei im Jahr 2006 die Entscheidung getroffen worden, das Verkehrsbauwerk Südtiroler Platz in das Übereinkommen über die dritte Ausbauphase der U-Bahn aufzunehmen. Dieses Projekt diene den Wiener Linien ebenso wie der ÖBB-Unternehmensgruppe für die Bewältigung des Personenverkehrsaufkommens und verbessere die Erschließung des Hauptbahnhofs Wien. Es bestehe ein übergeordnetes Bundesinteresse an dem Projekt, da nicht nur der innerstädtische öffentliche Verkehr davon profitiere, sondern auch die täglich mit der Bahn oder der S-Bahn anreisenden Pendler.

- 15.4** Der RH wies die ÖBB-Infrastruktur AG darauf hin, dass in den im Finanzierungsübereinkommen vom November 2007 angeführten Gesamtkosten des Bahnhofprojekts (742 Mill. EUR) die Kosten des Umbaus Südtiroler Platz nicht enthalten waren.

Kostenvorsorge für Kommunikationstätigkeiten

- 16.1** Die erstmals im Rahmenplan 2009–2014 der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG unter dem Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ auf Basis einer Grobkostenschätzung aufgenommene Kostenvorsorge für Kommunikationstätigkeiten von 6,80 Mill. EUR war zur Finanzierung einer umfassenden Informationskampagne vorgesehen. Laut Gesamtprojektleitung käme einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit zur Erzielung der für die Umsetzung des Gesamtprojekts erforderlichen Akzeptanz der Bevölkerung besondere Bedeutung zu.



Projektkosten

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Zusätzlich zu dieser Kostenvorsorge waren im Entwurf zum Rahmenplan 2010–2015 rd. 1 Mill. EUR für Öffentlichkeitsarbeit und rd. 2 Mill. EUR für das Informationszentrum, somit insgesamt rd. 10 Mill. EUR für Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung enthalten.

16.2 (1) Der RH sah eine Verwendung von Rahmenplanmitteln, die gesetzlich für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben vorgesehen waren und zu einem wesentlichen Teil vom Bund aufgebracht werden, für Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung in diesem beträchtlichen Ausmaß als nicht gerechtfertigt an. Eine Abgrenzung zu kundenbezogenen Maßnahmen, die eigenwirtschaftlich zu finanzieren sind, wäre durchzuführen. Die Zulässigkeit der Finanzierung von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung aus Rahmenplanmitteln sollte grundsätzlich geklärt werden.

(2) Der RH bemängelte weiters die Berücksichtigung dieser Kostenvorsorge erst gegen Ende der Planungsphase des Bauvorhabens. Da es nicht als schlüssig erscheint, dass ausschließlich die ÖBB-Infrastruktur Bau AG Nutznießer dieser Kommunikationstätigkeiten ist, empfahl der RH der ÖBB-Infrastruktur AG, den Nutzen, welcher der Stadt Wien ebenso wie den anderen ÖBB-Gesellschaften (z.B. ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH) aus der Informationskampagne zugute kommt, zu bewerten und eine dem Nutzen entsprechende Kostenaufteilung zu vereinbaren.

16.3 *Die ÖBB-Infrastruktur AG führte in ihrer Stellungnahme dazu aus, dass ihrer Ansicht nach Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit integraler Bestandteil des jeweiligen Projektbudgets seien. Eine Kostenaufteilung entsprechend dem Verursacherprinzip werde umgesetzt, ein Maßnahmenkatalog mit einer Kostenschätzung für die Informationskampagne werde jährlich erstellt.*

16.4 Der RH verblieb bei seiner Ansicht, dass eine grundsätzliche Klärung über die Zulässigkeit und über das Ausmaß der Finanzierung von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung durch Rahmenplanmittel erfolgen sollte.

Finanzierung

Finanzierungsüber- einkommen

17 Die damalige ÖBB–Infrastruktur Bau AG und die Stadt Wien unterzeichneten im November 2007 ein Übereinkommen über die Errichtung des Hauptbahnhofs Wien und über die Entwicklung des Stadtteils Hauptbahnhof Wien. Dieses Übereinkommen legte Folgendes fest:

- die Leistung eines pauschalierten Kostenbeitrags von 40 Mill. EUR durch die Stadt Wien zu den geschätzten Gesamtkosten des Bahnhofprojekts von 742 Mill. EUR (beinhaltet: Schätzkosten für die Rahmenplanprojekte „Hauptbahnhof Wien; Neuerrichtung, Planung“ und „Hauptbahnhof Wien; Bau“ im Rahmenplan 2007–2012 der damaligen ÖBB–Infrastruktur Bau AG mit Preisbasis 1. Jänner 2006, ohne USt und ohne Berücksichtigung einer Vorausvalorisierung);
- die unentgeltliche Abtretung der für die Errichtung von Straßen und Plätzen erforderlichen Flächen von der damaligen ÖBB–Infrastruktur Bau AG in das öffentliche Gut der Stadt Wien sowie die unentgeltliche Abtretung von rd. 26 ha für die Errichtung der Parkanlage und der sozialen Infrastruktur durch die damalige ÖBB–Infrastruktur Bau AG;
- die Finanzierung der technischen und sozialen Infrastruktur¹⁾ des Stadterweiterungsgebiets Hauptbahnhof Wien durch die Stadt Wien;

¹⁾ technische Infrastruktureinrichtungen, wie öffentliche Straßen und Plätze inklusive aller Verkehrsangelegenheiten und der Ver- und Entsorgungseinrichtungen im öffentlichen Straßennetz; soziale Infrastruktur, wie Pflichtschulen, Kindergärten, Horte und Parkanlagen

- weiters u.a. den pauschalierten Kostenbeitrag der damaligen ÖBB–Infrastruktur Bau AG zur Entsorgung von kontaminiertem Aushubmaterial und allfälligen Kriegsrelikten in Höhe von 6,5 Mill. EUR sowie die Kostenaufteilung für Lärmschutzmaßnahmen und für die Errichtung von Brücken.

Gesonderte Vereinbarungen zwischen der damaligen ÖBB–Infrastruktur Bau AG und der Stadt Wien, die bereits abgeschlossen wurden bzw. im Planungsstadium waren, dienten der Präzisierung dieses Finanzierungsübereinkommens.



Finanzierung

BMF BMLFUW BMVIT

**Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

Finanzierung der
Infrastruktur- und
Immobilienprojekte

18.1 (1) Die Finanzierung der Infrastruktur- und Immobilienprojekte erfolgte unterschiedlich. Die im Rahmenplan enthaltenen Schieneninfrastrukturprojekte finanzierte vorerst die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG über den Kapitalmarkt¹⁾. Gemäß der Vereinbarung zum Rahmenplan 2009–2014 gewährte der Bund Zuschüsse in der Höhe von jeweils 70 % bis zum Jahr 2013 und von 75 % für das Jahr 2014. Die Ermittlung dieser Zuschüsse erfolgte unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Nutzungsdauer in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität, wobei als Zinssatz der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG herangezogen wurde. Der restliche Anteil war aus eigenen Erlösen aufzubringen.

¹⁾ Die Europäische Investitionsbank gewährte dafür im Jahr 2008 ein Darlehen von 400 Mill. EUR. Im Juni 2009 platzierte die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG eine Anleihe über 1,25 Mrd. EUR, die u.a. der Finanzierung des Bauvorhabens Hauptbahnhof Wien dienen sollte.

Die Projekte außerhalb des Rahmenplans waren mit Ausnahme des Projekts Standortkonzentration Matzleinsdorf von der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG zu finanzieren. Aus den Verwertungserlösen der Immobilienprojekte sollte ein Kostenbeitrag von 120 Mill. EUR dem Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ zufließen.

Die voraussichtlichen Finanzierungskosten waren bei der Darstellung der geschätzten Kosten für den Investitionsbeschluss im April 2007 nicht enthalten.

(2) Die Europäische Kommission sagte im November 2008 eine Förderung im Rahmen des Ausbaus der gesamteuropäischen Netze (TEN) von insgesamt rd. 130 Mill. EUR für das grenzüberschreitende Gesamtprojekt Wien–Bratislava zu. Weiters lag eine Förderungszusage aus dem Interreg III A-Projekt CENTRAL von rd. 871.900 EUR vor. Die Stadt Wien leistete einen pauschalen Kostenbeitrag von 40 Mill. EUR zu den Planungs- und Errichtungskosten des Hauptbahnhofs.

18.2 Der RH bemängelte die fehlende Darstellung der voraussichtlichen Finanzierungskosten. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, als Grundlage für Investitionsbeschlüsse neben den geschätzten Planungs- und Baukosten auch die voraussichtlichen Finanzierungskosten anzuführen.

18.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG würden gemäß dem Management System der Unternehmung und der Systematik des Rahmenplans die Finanzierungskosten nicht in den Projektkosten abgebildet. Bei einer Darstellung der voraussichtlichen Finanzierungskosten bei Investitionsbeschlüssen wären entsprechende Anpassungen erforderlich.*

Finanzierung

Kostenbeitrag der Stadt Wien

18.4 Der RH sah es weiterhin als wesentlich an, den Entscheidungsgremien als Grundlage für Investitionsbeschlüsse neben den geschätzten Planungs- und Baukosten auch die voraussichtlichen Finanzierungskosten vorzulegen.

19.1 (1) Sowohl der Letter of Intent vom Oktober 2003 als auch die Absichtserklärung über die Durchführung spezieller Infrastrukturmaßnahmen im Raum Wien vom März 2005 erwähnten den pauschalen Kostenbeitrag der Stadt Wien von 40 Mill. EUR zu den Planungs- und Errichtungskosten des Hauptbahnhofs. Dieser Betrag war von 2006 bis 2013 zahlbar in Kostenbeitragsquoten und ohne Berücksichtigung der künftigen Preisentwicklung (Vorausvalorisierung). Die Beitragshöhe leitete sich aus früheren Planungsvarianten ab.

Diese sahen für den Hauptbahnhof getrennte Geschoße für den Fern- und Nahverkehr sowie eine Einbindung der S-Bahn-Linie S80 in die S-Bahn-Stammstrecke (Schweizergartenschleife) vor. Die umgebaute Haltestelle Südtiroler Platz sollte den Nahverkehrsbereich des künftigen Hauptbahnhofs bilden. Die hierfür geplanten Kosten waren im Übereinkommen zwischen dem Bund und dem Land Wien vom Juni 1996 („30 Milliarden-Schilling-Paket“) unter den Schienenverbundprojekten enthalten. Die Stadt Wien verpflichtete sich, 20 % (rd. 40 Mill. EUR) der Investitionskosten zu leisten. Da diese Planungen nicht umgesetzt worden waren, übertrug die Stadt Wien diesen Betrag auf die Errichtung des Hauptbahnhofs. Eine explizite Abstimmung auf das derzeit in Umsetzung begriffene, auf dem Masterplan basierende Projekt erfolgte nicht.

(2) Obwohl das Übereinkommen aus dem Jahr 1996 die Abgeltung der anteiligen tatsächlichen Investitionskosten vorsah, wurde laut Auskunft der MA 4 in diesem Fall die pauschale Abgeltung gewählt, um eine Risikotrennung zu erreichen. Die Risiken der Baukostenentwicklung bei der Errichtung des Hauptbahnhofs sollten von der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die bei der Erstellung der technischen und sozialen Infrastruktur des Stadtteils von der Stadt Wien getragen werden.

19.2 Der RH bemängelte, dass der Kostenbeitrag der Stadt pauschal und ohne Berücksichtigung einer Vorausvalorisierung festgelegt wurde. Er empfahl der Stadt Wien und der ÖBB-Infrastruktur AG, bei künftigen Übereinkommen der Bemessung von Kostenbeiträgen das tatsächlich zur Realisierung kommende Projekt zu Grunde zu legen.

19.3 *Der Wiener Stadtsenat teilte mit, dass den Empfehlungen des RH Rechnung getragen werde.*



Finanzierung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Die ÖBB-Infrastruktur AG teilte mit, dass die vorher bestehende Vereinbarung zwischen dem BMVIT und der Stadt Wien betreffend Nahverkehrsanteil am Hauptbahnhof Wien inklusive Verkehrsbauwerk Südtiroler Platz von den Vertragspartnern eingehalten hätte werden müssen und nicht abgeändert hätte werden können. Kostenbeiträge an die ÖBB-Infrastruktur AG würden vertraglich vereinbart künftig grundsätzlich auf Basis des realisierten Projekts erfolgen.

Haftungen des
Bundes

20.1 (1) Laut § 47 Abs. 2 Bundesbahngesetz übernimmt der Bund zur Finanzierung von Schieneninfrastruktur (einschließlich der damit verbundenen Finanzierungskosten) Haftungen¹⁾. Weiters hat er gemäß Abs. 1 leg. cit. dafür zu sorgen, dass der ÖBB-Infrastruktur AG zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und ihres Eigenkapitals die gemäß dem genehmigten Rahmenplan erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen.

¹⁾ Artikel VIII des Bundesfinanzgesetzes 2009 sah Haftungsübernahmen in folgender Höhe vor: den Gesamtbetrag der Haftungen im Höchstausmaß von 2,4 Mrd. EUR an Kapital und 2,4 Mrd. EUR an Zinsen und Kosten, sowie Kreditoperationen im Einzelfall von max. 1,5 Mrd. EUR an Kapital.

(2) In der im Juli 2009 vom Nationalrat beschlossenen Novelle des Bundesbahngesetzes entfiel die Beschränkung auf den Rahmenplan. Im Begutachtungsverfahren verwies der RH darauf, dass dies eine Ausweitung der Pflicht des Bundes zur Bereitstellung von Mitteln bedeute. Diese wäre nach Auffassung des RH nur insoweit vorzusehen, als die Mittel für eine sparsame und wirtschaftliche Betriebsführung erforderlich sind.

20.2 Der RH wies darauf hin, dass die Ausweitung des Gesamtprojekts Hauptbahnhof Wien auf Projekte, die nicht den Ausbau der Schieneninfrastruktur betrafen, auch mit einem höheren Geschäftsrisiko verbunden waren. Er empfahl daher der ÖBB-Infrastruktur AG, für die Kenntnisnahme dieser Projekte durch das BMVIT und das BMF eine Vorgangsweise festzulegen, die der Beschlussfassung der jeweiligen Rahmenpläne entsprach.

20.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei das BMVIT in den Entscheidungsgremien vertreten und habe daher Kenntnis von den im „sonstigen Investitionsplan“ der ÖBB-Infrastruktur AG abgebildeten Projekten außerhalb des Rahmenplans und ihrer Risiken.*

Finanzierung**Wirtschaftlichkeits-
untersuchungen**

20.4 Der RH verblieb bei seiner Ansicht, dass – angesichts der Ausweitung der Verpflichtung des Bundes zur Bereitstellung von Mitteln auf alle Aufgaben, die vom Geschäftsplan umfasst sind – eine formalisierte Kenntnisnahme durch das BMVIT und das BMF vorzusehen wäre.

21.1 (1) Eine erste betriebswirtschaftliche Beurteilung eines Durchgangsbahnhofs Wien Hauptbahnhof erfolgte 2003 durch einen externen Unternehmensberater. Aufgrund der Verringerung von Infrastrukturanlagen, des Entfalls notwendiger Reinvestitionen in den Bestand sowie durch die Möglichkeit zur Verwertung frei werdender Flächen bewertete der Gutachter das vorgeschlagene Betriebs- und Infrastrukturkonzept mit Investitionskosten von 458 Mill. EUR gegenüber der Beibehaltung des Bestands als deutlich vorteilhafter.

Die betriebswirtschaftliche Betrachtung enthielt bereits den Kostenbeitrag der Stadt Wien, einen Beitrag aus der TEN-Förderung sowie Immobilienerlöse, obwohl zu diesem Zeitpunkt noch sehr hohe Unsicherheiten über die tatsächlichen Beiträge und Erlöse bestanden.

(2) Nach einer Optimierung der Standortkonzeption der Betriebsanlagen im Raum Wien erfolgte eine gemeinsame betriebswirtschaftliche Bewertung der Standortkonzentration mit dem Hauptbahnhof Wien. Diese Variante wurde ab Jänner 2006 weiterverfolgt. Für die Sonderaufsichtsratssitzung im Oktober 2006 führte die ÖBB-Holding AG eigene Wirtschaftlichkeitsberechnungen für die Variante 3, welche einen Vollausbau der Standortkonzentration vorsah, durch. Dabei wurden für den Hauptbahnhof inklusive Standortkonzentration Investitionskosten in der Höhe von 809 Mill. EUR (700 Mill. EUR für den Hauptbahnhof, 109 Mill. EUR für die Standortkonzentration) angesetzt. Keine Berücksichtigung fanden hingegen die voraussichtlichen Finanzierungskosten. Dem Anteil der Standortkonzentration wurde der weitaus höhere Nettobarwert zugewiesen.

(3) In einer im Juli 2007 durchgeführten Wirtschaftlichkeitsberechnung kam der externe Unternehmensberater zu dem Schluss, dass die Teilprojekte „Hauptbahnhof“ und „Standortkonzentration“ gemeinsam betriebswirtschaftlich vorteilhaft wären, da eine Vielzahl von Funktionen gebündelt würde. Die Eigenwirtschaftlichkeit des Teilprojekts Hauptbahnhof Wien, Bereich Infrastruktur war bei voller Anrechnung der Investitionsausgaben jedoch nicht gegeben.



Finanzierung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

(4) Die verschiedenen Studien des externen Unternehmensberaters sowie die von der ÖBB-Holding AG intern durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen lagen im Juni 2009 zum Teil nicht mehr bzw. nur unvollständig vor.

21.2 (1) Der RH kritisierte, dass einige Studien und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen fehlten bzw. nicht vollständig vorlagen.

(2) Bereits sehr früh war eine Verknüpfung zwischen den Projekten Hauptbahnhof Wien und Standortkonzentration feststellbar. In der Phase der Entscheidungsfindung und Beschlussfassung wurden beide Vorhaben stets gemeinsam betrachtet und beurteilt. Durch die zusätzlichen Immobilienerlöse in den Teilgebieten D-Süd und D-West verbesserten sich die Ergebniskennziffern für den Vollausbau der Standortkonzentration wesentlich. Nach Ansicht des RH konnte das Projekt Hauptbahnhof Wien nur durch die Standortkonzentration betriebswirtschaftlich positiv dargestellt werden. Dies führte allerdings zu einer erheblichen Ausweitung des Gesamtprojekts.

(3) Weiters kritisierte der RH, dass bereits in die betriebswirtschaftliche Beurteilung 2003 noch mit sehr hohen Unsicherheiten behaftete Beträge und Erlöse aufgenommen wurden. Diese hatten jedoch maßgeblichen Einfluss auf die ermittelten Kennziffern. Ferner beanstandete er, dass in den von der ÖBB-Holding AG intern erstellten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen die voraussichtlichen Finanzierungskosten nicht berücksichtigt wurden. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, diese in künftige Wirtschaftlichkeitsberechnungen einfließen zu lassen.

21.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG waren durch die Umstrukturierung der ÖBB-Unternehmensgruppe 2004 einige Unterlagen und Protokolle zu den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nicht mehr nachvollziehbar, die wesentlichen Ergebnisse und Erkenntnisse jedoch vorhanden. Hinsichtlich der Finanzierungskosten merkte sie an, dass diese gemäß dem Management System der ÖBB-Infrastruktur AG nicht in den Projektkosten abgebildet würden und diesbezüglich eine Anpassung erforderlich sei. Für Projekte außerhalb des Rahmenplans und für Immobilienprojekte würden die Finanzierungskosten in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen einbezogen.*

21.4 Der RH bekräftigte seine Forderung nach Berücksichtigung der Finanzierungskosten, da diese einen wichtigen und unabdingbaren Bestandteil der Projektkosten darstellen. Auch Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen für Rahmenplanprojekte sollten im Sinne der Kostenwahrheit diesem Standard angepasst werden.

Kostenabgrenzung

Allgemeines

22.1 (1) Durch die Zusammenfassung von Infrastruktur- und Absatzanlagen sowie Immobilienprojekten in einem Gesamtprojekt war eine klare Projektabgrenzung und die Frage der Kostenzuordnungen seit 2006 ein wiederkehrendes Thema bei der Projektentwicklung. Hierbei waren vor allem folgende Gesichtspunkte relevant:

- die Abgrenzung der im Rahmenplan erfassten Projekte und die Zuordnung von Teilprojekten zu diesen;
- anderen Investitionen zugeordnete Rahmenplanprojekte, die im Kontext zum Bau des Hauptbahnhofs standen, wie z.B. Maßnahmen zur Erneuerung des Bahnhofs Meidling in Höhe von 4,22 Mill. EUR;
- Kostenzuordnungen auf Basis externer (z.B. mit der Stadt Wien) und interner Vereinbarungen (z.B. mit der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH);
- die Definition des Umfangs der Infrastruktur- und Immobilienprojekte: so war z.B. das Projekt ÖBB-Konzernzentrale im Teil [2] Immobilien des Halbjahresberichts I/2009 enthalten, der das Gesamtprojekt betreffende Berichtsteil [0] enthielt bei der Gesamtkostendarstellung keinen Hinweis auf den geplanten Bau der Konzernzentrale.

(2) Ein Bericht an den Vorstand der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG von Oktober 2008 enthielt die Regelungen des Geschäftsbereichs Neu- und Ausbau für ein Projektkostencontrolling. Diese umfassten Vorkehrungen in der Aufbau- und Ablauforganisation, die Einrichtung eines Managementsystems sowie die Einführung einer Projekt-Controlling Software.

22.2 Aufgrund der Komplexität des Gesamtprojekts empfahl der RH der ÖBB-Infrastruktur AG, besonderes Augenmerk auf die Festlegung klarer Projektabgrenzungen sowie auf angemessene und nachvollziehbare Kostenzuordnungen zu legen. Die Einhaltung dieser Festlegungen wäre durch ein effizientes Projektkostencontrolling zu gewährleisten.



Kostenabgrenzung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

22.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG seien in ihrem Managementsystem die erforderlichen Grundlagen für ein effizientes Projektkostencontrolling vorhanden.*

Zuordnung von Kosten zu Teilprojekten

23.1 Die Zuordnung von Kosten zu Teilprojekten des Rahmenplanprojekts „Hauptbahnhof Wien; Bau“ stellte sich wie folgt dar:

- Die Kosten der Teilprojekte gemäß dem Investitionsbeschluss vom April 2007 waren nur mittels Überleitung aus der Grobkostenschätzung vom September 2006, welche die Basis für den Rahmenplan 2007–2012 bildete, abzuleiten.
- In einem Bericht an den Vorstand der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom Juli 2007 war eine zu der Grobkostenschätzung vom September 2006 und der Aufteilung vom April 2007 unterschiedliche Zuordnung von Kosten zu Teilprojekten enthalten.
- Die Beauftragung des Geschäftsbereichs Neu- und Ausbau mit der Durchführung der Teilprojekte erfolgte in Teilschritten. Zuletzt kam es im Dezember 2007 zu einer Beauftragung für alle noch ausstehenden Teilprojekte in Höhe von 635,10 Mill. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2006). Dieser Vorstandsbeschluss zählte die betroffenen Teilprojekte ohne Angabe von Kosten auf.

23.2 Der RH bemängelte die fehlende Transparenz und Nachvollziehbarkeit aufgrund der unterschiedlichen Zuordnung von Kosten zu Teilprojekten. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, bereits bei der Übertragung der Bauvorhaben auf den Geschäftsbereich Neu- und Ausbau zur Durchführung eine Projektstrukturierung mit Kostenzuordnung vorzulegen, die als Basis für Soll/Ist-Vergleiche im Rahmen des Projektkostencontrollings heranzuziehen wäre.

Besonders im Hinblick auf die Komplexität des Gesamtprojekts wäre auf eine nachhaltige Projektstrukturierung zu achten.

23.3 *In ihrer Stellungnahme merkte die ÖBB-Infrastruktur AG an, dass im Management System die für Projektstrukturierungen erforderlichen Grundlagen enthalten seien. Die Darstellung auf Teilprojektebene sei auf Basis der Einzelpositionen der Kostenberechnung vorhanden. Grundlage seien immer die Einzelpositionen der Kostenberechnung, die allerdings – ohne Abweichung in der Gesamtsumme – unterschiedlich zusammengefasst dargestellt wurden.*

Kostenabgrenzung

- 23.4** Der RH wiederholte seine Empfehlung, dass im Hinblick auf die Komplexität des Gesamtprojekts zur Wahrung der Transparenz und Nachvollziehbarkeit auf eine nachhaltige Projektstrukturierung zu achten ist.
- Kostendarstellungen von Teilprojekten**
- 24.1** Seit dem Investitionsbeschluss im April 2007 enthielten die Gesamtkostendarstellungen auch die Kosten und Erlöse aus der Verwertung von Liegenschaften im Bereich Laxenburgerstraße und Westbahnhof (Teilgebiete D-Süd und D-West). Ein Teil der erzielten Netto-Erlöse (24 Mill. EUR) sollte dem Projekt Standortkonzentration des Absatzverbunds zufließen.
- 24.2** Der RH bemängelte, dass die Erlöse aus den Liegenschaftsverwertungen in den Teilgebieten D in den Gesamtkostendarstellungen angeführt wurden, obwohl sie keinen unmittelbaren Bezug zum Investitionsvorhaben Hauptbahnhof Wien aufwiesen und somit nicht zur Finanzierung des Vorhabens dienten. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG eine nach Projekten getrennte Darstellung von Kosten und Erlösen bzw. Kostenbeiträgen, um eine klare Kostenübersicht und -verfolgung zu ermöglichen.
- 24.3** *Die ÖBB-Infrastruktur AG vertrat in ihrer Stellungnahme die Ansicht, dass die Einbeziehung der aus der Verwertung der Teilgebiete D erzielten Erlöse in die Gesamtkostenbetrachtung gerechtfertigt sei, da sie mit dem Projekt Standortkonzentration Matzleinsdorf, für das der Absatzverbund Ablösen aus dem Projekt Hauptbahnhof Wien erhielt, zusammenhängen.*
- 24.4** Dem hielt der RH entgegen, dass die Verwertung der Teilgebiete D allein durch die Standortkonzentration Matzleinsdorf möglich wurde. Auch wenn ein Teil dieses Vorhabens durch Rahmenplanmittel in Form von Ablösen finanziert wird, so können die Verwertungserlöse aus den Teilgebieten D nicht dem Projekt Hauptbahnhof zugerechnet werden. Der RH bekräftigte daher seine Empfehlung nach einer nach Rahmenplan- und Absatzprojekten getrennten Darstellung von Kosten und Erlösen sowie Kostenbeiträgen aus damit verbundenen Immobilienprojekten.
- Umbau Bahnhof Matzleinsdorf**
- 25.1** (1) Im Bereich des damaligen Süd-/Ostbahnhofs wurden Flächen, auf denen sich zahlreiche betrieblich notwendige Anlagen sowie Abstellanlagen befanden, für die Errichtung des Hauptbahnhofs Wien in Anspruch genommen. Für diese Anlagen musste Ersatz geschaffen werden.



Kostenabgrenzung

BMF BMLFUW BMVIT

**Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

(2) Mit der Entscheidung für die Variante 3 wurde zusätzlich zum Durchgangsbahnhof auch der Vollausbau der Standortkonzentration Matzleinsdorf für die Anlagen der Traktion, der Technischen Services und des Personenverkehrs, die Bandproduktion¹⁾ sowie die Projektentwicklung in den Bereichen Laxenburger Straße, Westbahnhof und Penzing (Teilgebiete D) beschlossen.

¹⁾ Anordnung der Eisenbahn-Nebenanlagen möglichst in jener Reihenfolge, in welcher die Wagenbehandlung stattfindet, wodurch sich die Verschubfahrten verringern. Die Bandproduktion soll maßgebliche betriebswirtschaftliche Vorteile und eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Gesamtanlage bringen.

(3) Im Frühjahr 2007 genehmigte der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG das Rahmenplanprojekt Hauptbahnhof Wien sowie das Projekt Standortkonzentration Matzleinsdorf (rd. 109 Mill. EUR), welches durch den Absatzverbund finanziert werden sollte. Für die vom neuen Hauptbahnhof dauerhaft beanspruchten Flächen und Anlagen der ÖBB-Traktion GmbH und der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft genehmigte der Aufsichtsrat eine Ablöse in Höhe von 42 Mill. EUR aus dem Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“. Diese sollte dem Projekt Standortkonzentration Matzleinsdorf zufließen.

Die vorgelegte Gesamtkostendarstellung wies für das Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ als weiteres Teilprojekt „Matzleinsdorf Süd“ mit einer Summe von 51 Mill. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2006) aus. Dieses umfasste Abstellanlagen sowie Infrastruktur-Ersatzanlagen, auf denen künftig die Innenreinigung und Ausrüstung der Züge durchgeführt werden sollte.

Gemäß Entwurf für den Rahmenplan 2010–2015 stiegen die Kosten für dieses Teilprojekt auf rd. 65,7 Mill. EUR. Zusammen mit der vertraglich zugesicherten Ablöse von 42 Mill. EUR ergab dies eine Summe von rd. 107,7 Mill. EUR, die für den Umbau im Bereich Frachtenbahnhof Matzleinsdorf allein aus Rahmenplanmitteln investiert wurden. Einschließlich des Kostenanteils des Absatzverbunds für das Projekt „Standortkonzentration Matzleinsdorf“, welcher mit Stand April 2009 rd. 69,6 Mill. EUR betrug, beliefen sich die geplanten Kosten für den Umbau des Frachtenbahnhofs Matzleinsdorf auf insgesamt rd. 177,3 Mill. EUR.

Kostenabgrenzung

(4) Die im Bereich Matzleinsdorf Süd geplanten Ersatzanlagen waren in keiner Kostendarstellung für die Entscheidungsträger vor dem Finanzierungsbeschluss im April 2007 ausgewiesen. Eine Zusammenstellung der gesamten Kosten für den Umbau Frachtenbahnhof Matzleinsdorf fehlte. Die Kostenverfolgung wurde durch unterschiedliche Summenbildungen und Saldierungen wesentlich erschwert.

- 25.2** Der RH kritisierte, dass den Entscheidungsträgern mangels Darstellung der im Bereich Matzleinsdorf Süd geplanten Ersatzanlagen im Finanzierungsbeschluss vom April 2007 kein transparenter Kostenüberblick möglich war.

Infolge der Entscheidung für den Vollausbau der Standortkonzentration und die Bandproduktion am Frachtenbahnhof Matzleinsdorf wären die Kosten der in diesem Bereich geplanten Infrastrukturanlagen aufzuteilen gewesen. Der Anteil an Erneuerung, welcher durch eine Optimierung der Betriebseinrichtungen und die Verbesserung der Anlagenkonzeption entstand und über einen unmittelbaren Ersatz der Anlagen am bestehenden Hauptbahnhof hinausging, wäre in ein eigenes Rahmenplanprojekt auszugliedern gewesen. Dies hätte nach Ansicht des RH eine intensivere Befassung der entscheidungsbefugten Gremien nach sich gezogen und eine transparente Projektabgrenzung ermöglicht.

Der RH empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, dass die Begleitende Kontrolle im Zuge der Bauabwicklung verstärkt auf die ordnungsgemäße Zuteilung der Kosten (insbesondere etwaiger Mehrkosten infolge von Forcierungsmaßnahmen) zum Rahmenplanprojekt bzw. zum Projekt des Absatzverbands achten sollte, um fehlerhafte Zuordnungen zu vermeiden und eine strikte Projektabgrenzung zu gewährleisten.

- 25.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei die Abwicklung der Rüstgleise sowie der Abstellanlagen als gesondertes Teilprojekt („Matzleinsdorf Süd“) zur Einhaltung der Zeitvorgaben erforderlich und erst nach dem April 2007 bekannt geworden. Die Gesamtkosten für die Standortkonzentration seien für Kundenprojekt und Rahmenplananteil des Projekts Standortkonzentration in allen Entscheidungsgremien vorhanden und eindeutig nachvollziehbar gewesen. Der vom Absatzverbund selbst zu finanzierende Absatzanteil betrage 111,6 Mill. EUR (Preisbasis 1. Jänner 2009). Bezüglich der Trennung zwischen Absatz und Infrastruktur hielt die ÖBB-Infrastruktur AG fest, dass eine Trennung in Neuanlagen und Altanlagenersatz wegen der kompletten Änderung der Anlagenkonfiguration und der baulichen Einheit der Anlagen nicht durchführbar sei. Der Empfehlung des RH werde während der Bauabwicklung nachgekommen.*



Kostenabgrenzung

BMF BMLFUW BMVIT

**Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

25.4 Der RH entgegnete, dass das Teilprojekt „Matzleinsdorf Süd“ bereits im Bericht an den Vorstand der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG für die Vorstandssitzung im Oktober 2006 beschrieben und auch kostenmäßig beziffert worden sei. Als Begründung sei die Realisierung einer frühzeitigen Immobilienverwertung im Bereich des bestehenden Südbahnhofs und die termingerechte Abwicklung des Hauptbahnhofs Wien angeführt worden. Eine detaillierte Information der Entscheidungsträger über das Teilprojekt wäre vor dem Finanzierungsbeschluss im April 2007 daher möglich gewesen und hätte eine wesentliche Verbesserung der Kostentransparenz bewirkt.

Als den vom Absatzverbund selbst zu finanzierenden Absatzanteil wies die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Halbjahresbericht vom April 2009 einen Betrag von 69,6 Mill. EUR aus, der sich durch Saldierung der Gesamtkosten für das Kundenprojekt und der aus dem Rahmenplan finanzierten Ablöse ergab. Da die Rüstgleise sowie die Abstellgruppe nicht als Teil des Umbaus des Frachtenbahnhofs Matzleinsdorf betrachtet wurden, erfolgte auch keine Ermittlung der teils aus Rahmenplanmitteln, teils durch Mittel des Absatzverbunds finanzierten Gesamtkosten. Die vom RH geforderte Trennung zwischen dem Anlagenersatz und dem Anteil an Erneuerung sollte nicht erst während der Bauabwicklung, sondern bereits zu Beginn des Projekts vor der Investitionsentscheidung erfolgen.

Trennung von Infrastruktur und Absatz

26.1 Im Zuge des Projekts Hauptbahnhof Wien war die Errichtung von zwei Außenreinigungsanlagen sowie einer „Auto im Reisezug-Anlage“ aus Rahmenplanmitteln geplant. Die dafür in den Rahmenplanentwurf 2010–2015 aufgenommenen Kosten für das Rahmenplanprojekt „Hauptbahnhof Wien; Bau“ beliefen sich auf rd. 10 Mill. EUR (Außenreinigungsanlagen) bzw. rd. 21 Mill. EUR („Auto im Reisezug-Anlage“).

26.2 Bei sinngemäßer Anwendung der Richtlinien des BMVIT waren diese Anlagen nicht dem Bereich Infrastruktur, sondern dem Absatz zuzuordnen und daher gesondert zu finanzieren. Der RH empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG eine Überprüfung der Zuordnung dieser Anlagen. Hinkünftig wäre auf eine strikte Trennung zwischen Infrastruktur und Absatz zu achten.

26.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei die Trennung zwischen Absatz und Infrastruktur strikt nach den Regeln der Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 erfolgt. Außerdem würden das BMVIT und die Begleitende Kontrolle der SCHIG streng darauf achten, dass keine Absatzanlagen aus dem Rahmenplan finanziert werden.*

Kostenabgrenzung

Infobox

26.4 Der RH verblieb bei seiner Ansicht, dass die angeführten Anlagen gemäß Fachliteratur sowie entsprechend den im Einklang mit der EU-Verordnung erstellten Richtlinien dem Absatzbereich zuzurechnen und nicht aus Rahmenplanmitteln zu finanzieren waren.

27.1 Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit plante die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG die Errichtung einer für Besucher zugänglichen, temporären Informationseinrichtung unmittelbar neben dem geplanten Hauptbahnhof.

Die Kostenschätzung für das Ergebnis des Architekturwettbewerbs vom März 2008 lag bei rd. 3,1 Mill. EUR. Die Kosten zum Zeitpunkt der Einreichplanung im Dezember 2008 beliefen sich auf rd. 4,2 Mill. EUR und gemäß Presseberichten vom Mai 2009 auf rd. 5,8 Mill. EUR.

Die Stadt Wien und die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG vereinbarten eine Kostenteilung je zur Hälfte. Ein Finanzierungsübereinkommen sollte ausgearbeitet werden. Die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG und die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH vereinbarten darüber hinaus die Bereitstellung von 300.000 EUR für die Infobox aus dem Immobilienprojekt der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH.

Die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG beabsichtigte die Finanzierung des ihr verbleibenden Anteils aus Mitteln des Rahmenplans, für die der Bund einen Zuschuss in Höhe von 70 % der jährlichen Investitionsausgaben übernahm.

Die Bauverhandlung fand im März 2009 statt. Die Bewilligung war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch ausständig.

27.2 Der RH bemängelte, dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung trotz fortgeschrittener Planungen noch kein Finanzierungsübereinkommen vorlag und empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, dies ehestmöglich nachzuholen.

Er kritisierte ferner, dass die Infobox entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen keine Merkmale einer Schieneninfrastruktur aufwies. Die teilweise Finanzierung aus Mitteln des Rahmenplans wäre somit zu hinterfragen. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG weiters, aufgrund der hohen Errichtungskosten auch über Kostenbeiträge anderer ÖBB-Gesellschaften wie z.B. der ÖBB-Personenverkehr AG bzw. externer Sponsoren zu verhandeln.



Kostenabgrenzung

BMF BMLFUW BMVIT

**Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

27.3 *Der Wiener Stadtsenat teilte mit, dass der Empfehlung des RH, ehestmöglich ein Finanzierungsübereinkommen abzuschließen, Rechnung getragen worden sei.*

Die ÖBB-Infrastruktur AG verwies in ihrer Stellungnahme auf die Notwendigkeit umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit zur Durchsetzung großer Infrastrukturprojekte. Diese müsse daher auch in den Herstellungskosten enthalten sein. Die Kostenerhöhung stamme aus Behördenauflagen und Zusatzanforderungen der Stadt Wien. Zusätzliche Beiträge würden angestrebt. Das Finanzierungsübereinkommen sei am 3. September 2009 abgeschlossen worden.

27.4 Der RH nahm den Abschluss des Finanzierungsübereinkommens zur Kenntnis. Er anerkannte die Bemühungen um zusätzliche Kostenbeiträge.

Bezüglich der Kosten für Öffentlichkeitsarbeit erwiderte der RH, dass mit der ebenfalls im Rahmenplan vorgesehenen Kostenvorsorge für Kommunikationstätigkeiten bereits ein umfassendes Paket von rd. 8 Mill. EUR zur Verfügung stand. Er verkannte nicht die Notwendigkeit einer Öffentlichkeitsarbeit bzw. die Qualität des gegenständlichen Entwurfs, verwies jedoch auch auf die Empfehlung, die Zulässigkeit und das Ausmaß der Finanzierung von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung durch Rahmenplanmittel grundsätzlich zu klären.

Verkehrsanbindung

Erschließungsqualität

28 (1) Die Städtebaulichen Leitlinien „Hochhäuser in Wien“ definierten Areale mit einer Gehentfernung von bis zu 300 m zur nächsten verfügbaren oder mittelfristig realisierbaren Station einer S-Bahn, U-Bahn oder zumindest zweier Straßenbahnlinien als Gebiete hoher Erschließungsqualität durch den öffentlichen Verkehr.

(2) Entsprechend dem vorläufigen Endbericht einer von der MA 21B in Auftrag gegebenen Untersuchung zum Hauptbahnhof Wien betreffend die Teile Städtebau und Verkehr vom Dezember 2000 sollte die Anbindung des Hauptbahnhofs an das innerstädtische öffentliche Verkehrsnetz ausschließlich über schon bestehende Linien erfolgen. Die Haupteerschließung durch den hochrangigen öffentlichen Verkehr (U1, S-Bahn) war bei der Station Südtiroler Platz vorgesehen.

Verkehrsanbindung

Nach dem Verlust ihrer Umsteigefunktion zum Süd- bzw. Ostbahnhof erschien laut dieser Studie die Auflassung der S-Bahn-Station Südbahnhof wegen ihres geringen Abstands zur Station Südtiroler Platz und ihre Verlegung in den Bereich Adolf-Blamauer-Gasse (Stadterweiterungsgebiet Aspanggründe) sinnvoll. Über die Potenziale der S-Bahn-Stationen Südbahnhof und Adolf-Blamauer-Gasse kamen drei Studien aus den Jahren 2006, 2007 und 2009 zu unterschiedlichen Ergebnissen.

(3) Der vom Gemeinderat im Dezember 2004 beschlossene Masterplan Hauptbahnhof Wien stuft die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets im Bereich des Hauptbahnhofs insgesamt als gut ein. Als Rahmenbedingungen für die Erschließung des Entwicklungsgebiets mit öffentlichem Verkehr wurden angeführt:

- eine neue attraktive Fußgängerverbindung vom Bahnhof zur S-Bahn-Station Südtiroler Platz und zur U1,
- die Neuordnung des Busverkehrs,
- die Verlängerung der U2 zur Station Gudrunstraße sowie
- die Verlängerung der Straßenbahnlinie D durch das Entwicklungsgebiet.

In einem dem Masterplan angefügten Schema für den öffentlichen Verkehr war die S-Bahn-Station Adolf-Blamauer-Gasse im Bereich des Stadterweiterungsgebiets Aspanggründe anstelle der S-Bahn-Station Südbahnhof als geplant dargestellt.

Im Sekundärnetz standen mit den Straßenbahnlinien D, O und 18, den Autobuslinien 13A, 69A und 75A sowie zahlreichen regionalen Buslinien weitere Verkehrsträger zur Verfügung.

Abbildung 4: Schema des öffentlichen Verkehrs im Bereich des Hauptbahnhofs gemäß dem Anhang zum Masterplan Hauptbahnhof Wien, Dezember 2004



Quelle: Stadt Wien

(4) Die ÖBB-Infrastruktur AG teilte mit, dass wegen der unterschiedlichen Ergebnisse der beiden Studien aus den Jahren 2006 und 2007 eine neuerliche Untersuchung beauftragt worden sei. Deren Ergebnisse würden vor der Entscheidung über den Ausbau oder die Auflösung der S-Bahnstation Südbahnhof in eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einfließen. Eine endgültige Entscheidung sei erst nach Fertigstellung des Hauptbahnhofs möglich, da ein Umbau während der Sperre des Südbahnhofs nicht möglich sei. Außerdem bestehe ein Zusammenhang mit der Entscheidung über die Errichtung eines APM.

Verkehrsanbindung

Gehzeiten

29.1 (1) Die Anbindung des Hauptbahnhofs an das U-Bahn-Netz war über die U1-Station Südtiroler Platz geplant. Da sich allerdings die Umsteigerhältnisse als unzureichend (z.B. nicht barrierefreie Bauweise) erwiesen, war die Errichtung einer direkt geführten Fußgängerpassage vorgesehen. Dadurch sollten sich die Weglängen und Gehzeiten wie folgt verändern:

Tabelle 8: Weglängen und Gehzeiten zwischen Hauptbahnhof und Südtiroler Platz (U1)

Verbindung	Bestand (Süd-/Ostbahnhof)		Planung (Hauptbahnhof)	
	Weglänge	Gehzeit	Weglänge	Gehzeit
	in m	in Min.	in m	in Min.
Südbahn – U1	560	8,2	440	6,5
Ostbahn – U1	950	14,0	440	6,5

Anmerkung: Bei den angegebenen Werten handelt es sich jeweils um Mittelwerte.

Zum Vergleich betragen die Gehzeiten zwischen der S-Bahn und der U-Bahn in den Bahnhöfen Wien Mitte und Meidling rund vier bzw. fünf Minuten (Weglängen: rd. 200 bzw. rd. 300 m).

(2) Für das Jahr 2025 prognostizierte eine von den Wiener Linien beauftragte externe Untersuchung zwischen dem Hauptbahnhof (Süd- und Ostbahn) und der U1-Station Südtiroler Platz folgende Anzahl täglicher Ein- und Aussteiger (6.00 bis 22.00 Uhr):

Tabelle 9: Aus- und Einsteiger Südtiroler Platz 2025

von/nach	U1-Station Südtiroler Platz		
	Einsteiger	Aussteiger	gesamt
Hauptbahnhof Südbahn	7.361	8.582	15.943
Hauptbahnhof Ostbahn	3.629	4.968	8.597
gesamt	10.990	13.550	24.540



Verkehrsanbindung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

29.2 Der RH stellte zwar eine wesentliche Verkürzung der Gehzeiten für die Fahrgäste der Ostbahn fest, für das langfristig zahlenmäßig bedeutendere Fahrgastaufkommen der Südbahn wird jedoch nur eine geringe Verbesserung eintreten. Er bewertete Gehzeiten von sechseinhalb Minuten für den Berufs- und Fernreiseverkehr, u.a. im Vergleich zu den Bahnhöfen Meidling und Wien Mitte, als hoch. Der RH empfahl der Stadt Wien, zwecks Verbesserung der Erreichbarkeit (kürzere Wegzeit, höherer Komfort) Varianten unter Kosten-Nutzen-Analysen zu erwägen.

29.3 *Der Wiener Stadtsenat vermerkte in seiner Stellungnahme, dass aufgrund der unterschiedlichen Längen von Bahnsteigen, Fahrzeugen und Ausstiegspunkten keine Absolutwerte, sondern lediglich Spannweiten anzugeben wären. Die MA 18 wäre daher von Durchschnittslängen ausgegangen. Es zeige sich in allen Relationen eine Verbesserung. Die Weglängen lägen im Mittel erheblich unter dem – auch vom RH zitierten – Planungsgrundsatz des Einzugsbereichs bei U-Bahn-Stationen von 500 m. Der Empfehlung, Varianten unter Kosten-Nutzen-Analysen zu erwägen, werde inhaltlich bereits entsprochen.*

29.4 Der RH verwies auf die von der Stadt Wien und den Wiener Linien übermittelten Gehzeiten, in denen bereits eine durchschnittliche Gesamtweglänge abgebildet war. Die Distanz wurde aus den Längen zwischen den nächstliegenden Punkten am jeweiligen Bahnsteig ermittelt. Bei der U-Bahn wurde eine halbe Bahnsteiglänge addiert. Im Hinblick auf die Planungsgrundsätze stellte er fest, dass ein Großteil der Weglänge nicht in Einzugsbereichen, sondern innerhalb der Station zurückzulegen war.

Er nahm die erreichten Verbesserungen zur Kenntnis, konnte aber die Ansicht, dass die übermittelten Weglängen (rd. 440 m) im Mittel erheblich unter den in den Planungsgrundsätzen zitierten Längen (rd. 500 m) lägen, nicht nachvollziehen. Er wies auch auf den erheblichen Aufwand für den Umbau des Verkehrsbauwerks Südtiroler Platz hin (rd. 95 Mill. EUR) und bewertete in Anbetracht dessen und im Vergleich zu bestehenden Bahnhöfen die Verbesserungen, insbesondere für das zahlenmäßig bedeutendere Fahrgastaufkommen der Südbahn, als gering.

Verkehrsanbindung

Automated People Mover (APM)

Initiative

30.1 (1) Die Planungen bis zur Beschlussfassung des Masterplans im Dezember 2004 gingen von einer Auflassung der S-Bahn-Station Südbahnhof aus.

(2) In engem Zusammenhang mit der Errichtung des Hauptfirmensitzes einer österreichischen Banken-Gruppe auf den an der Kreuzung Wiedner Gürtel/Arsenalstraße liegenden Baufeldern A.03, A.04 und P.03 waren die Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG und dieser Banken-Gruppe im April 2006 übereingekommen, die S-Bahn-Station Südbahnhof als Zugang zu dem Projektgebiet der Banken-Gruppe aufrechtzuerhalten. Die Anbindung zur U1-Station Südtiroler Platz sollte über einen leistungsfähigen Rollweg erfolgen.

In einem Letter of Intent zwischen der Immobilietchtergesellschaft der Banken-Gruppe und der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH vom 22. Juni 2006 wurde unter den Projektrahmenbedingungen auch die Sicherung eines S-Bahn-Ausstiegs mit direktem Zugang zu den zu entwickelnden Objekten angeführt.

Der damalige Vorstandsvorsitzende der ÖBB-Holding AG erläuterte am 20. Juni 2007 im Lenkungsausschuss, dass die geplante neue Linienführung der Straßenbahnlinie D nur nach umfangreichen Umbaumaßnahmen für die S-Bahn-Station Südbahnhof möglich sei. Es sollte daher über die Erschließung des Projektgebiets durch alternative öffentliche Nahverkehrsmittel nachgedacht werden. Erstmals erwähnte er dabei die in Perugia verwendete MiniMetro. Es könnte damit eine Verbindung zwischen der U1-Station Südtiroler Platz und der zukünftigen Linie U2 hergestellt werden und die Verlängerung der Linie D bis zur Gudrunstraße entfallen.

(3) Gemäß Protokoll zum 6. Internen Lenkungsausschuss vom 29. November 2007 berichtete der damalige Vorstandsvorsitzende der ÖBB-Holding AG „über die Entscheidung, die er mit dem Bürgermeister der Stadt Wien getroffen habe, einen APM zu errichten und zu betreiben und als Ersatz die S-Bahn-Station Südbahnhof aufzulassen“. Der APM sei in der Errichtung kostengünstiger als die Straßenbahn und verursache um 50 % geringere Betriebskosten. Die Stadt Wien bestehe aber darauf, dass zu einem späteren Zeitpunkt anstelle der aufgelassenen S-Bahn-Station Südbahnhof eine neue S-Bahn-Station Adolph-Blamauer-Gasse errichtet werde.



Verkehrs-anbindung

BMF BMLFUW BMVIT

**Verkehrs-anbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

(4) Im Kaufvertrag vom 18. Dezember 2007 mit der Immobilienechtergesellschaft der Banken-Gruppe verpflichtete sich die Verkäuferin, die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG:

- die S-Bahn-Station Südbahnhof zehn Jahre in vollem Umfang und darüber hinaus weitere zehn Jahre ab dem voraussichtlichen Zeitpunkt der Fertigstellung der geplanten Bürogebäude, solange die Käuferin mehr als 75 % der vermietbaren Fläche nutzt, aufrechtzuerhalten;
- die S-Bahn-Station Südbahnhof einschließlich der Zugänge zu adaptieren und zu einem späteren Zeitpunkt zu erneuern oder ein leistungsfähiges alternatives öffentliches Verkehrsmittel (Cable Liner, People Mover, MiniMetro oder Ähnliches) zu schaffen und
- im Falle der Auflassung dieser Station einen Rollweg zur Anbindung an die U-Bahn-Linie U1 zu errichten und zu betreiben.

30.2 Der RH wies darauf hin, dass die dem Liegenschaftsverkauf vorangegangene Vereinbarung nicht von der für die Immobilienverwertung zuständigen Gesellschaft, sondern von einem Vertreter der ÖBB-Holding AG geschlossen wurde. Er bemängelte die vertragliche Vereinbarung der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Banken-Gruppe über die wahlweise Aufrechterhaltung der S-Bahn-Station oder die Schaffung eines leistungsfähigen alternativen öffentlichen Verkehrsmittels (APM), ohne dass zu diesem Zeitpunkt die entstehenden Kosten hinsichtlich dieser alternativen Auflagen ausreichend dargestellt werden konnten. Er erachtete die Verknüpfung wichtiger Infrastruktur-entscheidungen öffentlicher Unternehmungen mit privatrechtlichen Verträgen als problematisch, weil sie zu unerwünschten Bindungen und Zwangslagen führen könnte. Im gegenständlichen Fall werden die eingegangenen Verpflichtungen der Verkäuferin voraussichtlich zu hohen Folgekosten entweder für die Erneuerung der S-Bahn-Station Südbahnhof oder für Errichtung und Betrieb eines alternativen öffentlichen Verkehrsmittels (APM) führen.

30.3 Die ÖBB-Infrastruktur AG teilte mit, dass das Projekt APM derzeit ausgearbeitet werde. Erst nach genauer Darstellung der Kosten könne eine Entscheidung über die Errichtung eines APM getroffen werden. Bei Aufrechterhaltung der S-Bahn-Station Südbahnhof müsse diese analog zu den anderen S-Bahn-Stationen auf der S-Bahn-Stammstrecke umgebaut und erneuert werden (Barrierefreiheit, Brandrauchentlüftung, Bahnsteigverlängerung usw.). Eine Entscheidung darüber sei ebenfalls noch nicht getroffen worden. Es werde jedenfalls versucht, bei Einhaltung des Vertrags eine möglichst kostengünstige Lösung zu finden.

Verkehrsanbindung

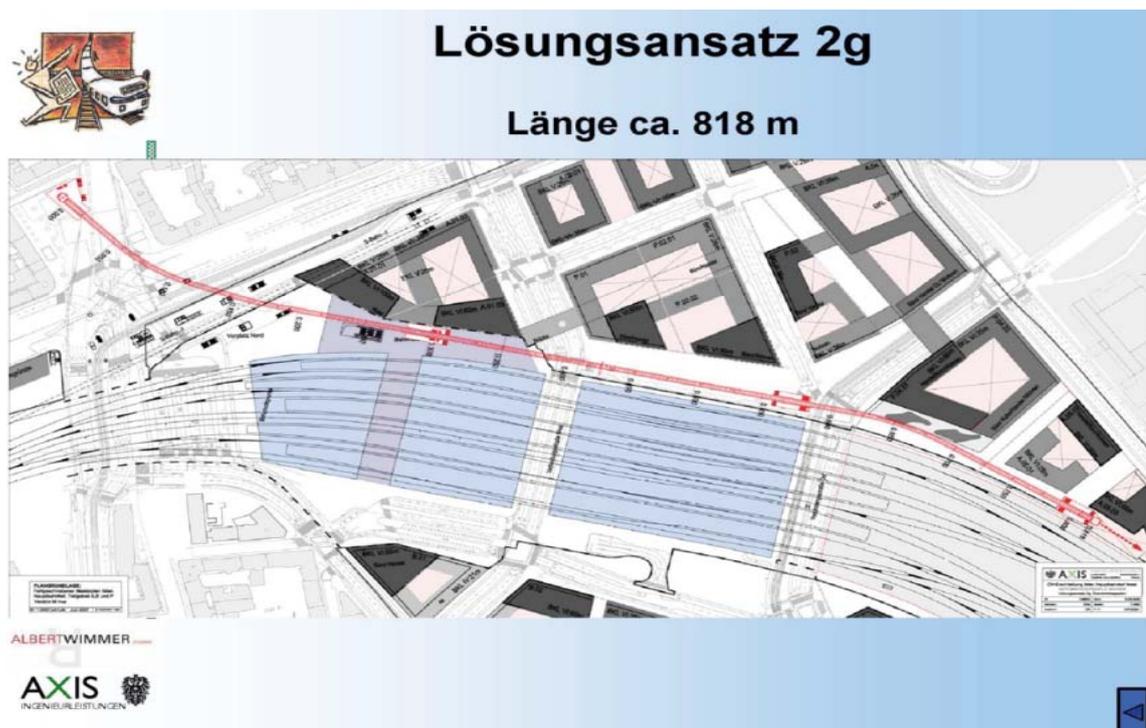
Planungen

- 31.1** (1) Im September 2007 beauftragte die MA 18 ein Planungsbüro mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie „Wien Hauptbahnhof Alternative ÖV-Erschließung“. Sie wurde im Jänner 2008 abgeschlossen. Ziel war die Untersuchung verschiedener Maßnahmen zur besseren flächigen Verkehrserschließung der im Bereich Hauptbahnhof Wien vorgesehenen Bebauung. Zusätzlich zu der im Masterplan vorgesehenen Erschließung wurden ergänzende Systeme (Rollsteig, APM, Straßenbahn und Bus) als Zubringer zur U-Bahn-Station Südtiroler Platz untersucht. Den Abschluss bildete ein Systemvergleich. Die Studie empfahl als Grundsystem einen seilgezogenen APM, der vorerst bis zum Baufeld A.05 geführt und später nach Süden verlängert werden könnte.

Die im April 2009 vorgeschlagene Trasse verlief in Hochlage wie folgt:

Abbildung 5:

Geplante Trasse des APM



Quelle: damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG



Verkehrs-anbindung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrs-anbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

(2) Die Studie ermittelte für die am ehesten vergleichbaren und dem derzeitigen Überlegungsstand entsprechenden Varianten folgende Investitions- und Betriebskosten:

Tabelle 10: Machbarkeitsstudie, Grobkostenschätzung

	Investitionskosten	Betriebskosten/Jahr
	in Mill. EUR	
APM Variante 2b, Länge 835 m	25,4	1,2
Straßenbahn Variante 1, Länge 1.065 m	7,8	1,3
Bus Variante 1, Länge 1.455 m	1,9	1,3

In der Zusammenfassung der Studie wurde ausgeführt, dass das APM-System höhere Investitionskosten aufwies, wobei die Betriebskosten niedriger waren als jene von Straßenbahn und Bus. Die Variante einer zusätzlichen Straßenbahn für die Erschließung des Areals beurteilte sie aufgrund langer Wartezeiten als nicht geeignet. Weiters führte sie für Straßenbahn bzw. Autobus an, dass zur U-Bahn eine Höhendifferenz von 21 m überwunden werden muss, nicht aber für den in Hochlage verkehrenden APM.

31.2 Der RH wies darauf hin, dass die Investitionskosten eines APM gegenüber einer Straßenbahn das 3,2-Fache und gegenüber einem Bus das 13,4-Fache betragen, während sich die Betriebskosten nur geringfügig unterschieden. Er sah darin auch einen Widerspruch zu der im 6. Internen Lenkungsausschuss vom November 2007 vorgebrachten Argumentation, dass die Errichtung eines APM kostengünstiger als die Straßenbahn wäre.

Nach Ansicht des RH stellte die Studie nur eine unvollständige Entscheidungsgrundlage dar. Auch bemängelte er die fehlende Angabe des erheblichen Höhenunterschieds vom APM in Hochlage zum Bahnsteig der U1 am Südtiroler Platz in Tieflage. Bei hohem Fahrgastaufkommen könnte es zu Staus bei den Fahrstühlen und damit zu unattraktiven Umsteigezeiten kommen.

31.3 *Der Wiener Stadtsenat wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Studie nie als alleinige Entscheidungsgrundlage gedacht gewesen sei, sondern als erster Schritt einer Reihe von Konkretisierungen. In der zusammenfassenden Beurteilung seien die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme lediglich aufgelistet worden. Eine absolute Empfehlung sei daraus nicht ableitbar.*

Verkehrsanbindung

Ansonsten würden die Anmerkungen des RH in die Entscheidungsfindung zum Bau des APM einfließen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG teilte mit, dass derzeit versucht werde, die Entscheidungsgrundlagen bezüglich der Errichtung eines APM zu vertiefen. Dabei werde auch der Mehraufwand bei der Bahnhofshalle und die Frage des Verbindungsbauwerks zwischen U1-Station Südtiroler Platz und APM samt den Passagierströmen berücksichtigt.

Kosten und Anbieter

32.1 (1) Die Projektgruppe APM bezifferte die Herstellungskosten im April 2008 mit 30,7 Mill. EUR, nach einer Überarbeitung im Mai 2008 mit 35,9 Mill. EUR.

(2) Der 5. Halbjahresbericht I/2009 der Gesamtprojektleitung (Stichtag 30. April 2009) ging von Errichtungskosten von rd. 32 Mill. EUR aus. Davon sollten 5 Mill. EUR von der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH, 11 Mill. EUR von der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG und dem BMVIT, 9 Mill. EUR durch Sponsoren und 7 Mill. EUR von der Stadt Wien aufgebracht werden. Die Betriebskosten in Höhe von rd. 2,4 Mill. EUR/Jahr sollten zu 25 % durch Einnahmen (VOR-Verkehrsverbund Ostregion und Werbung), der Rest durch die ÖBB, die Stadt Wien und durch Mieteinnahmen abgedeckt werden.

Gemäß Mitteilung der Wiener Linien belief sich der durchschnittliche Kostendeckungsgrad zu Vollkosten (Betriebskosten einschließlich Abschreibungen) für die Straßenbahn im Jahr 2007 auf rd. 37 %, für den Bus auf rd. 35 % und für die U-Bahn auf rd. 58 %.

(3) Am 17. Juni 2009 schlossen die Republik Österreich, das Land Wien, die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG und eine Tochtergesellschaft der österreichischen Banken-Gruppe als Käuferin eine Vereinbarung über die erste Phase der Verwirklichung eines seilgezogenen APM-Systems; darin kamen sie überein, in einer ersten Phase die Vorbereitungstätigkeiten und Grundlagenerhebungen (Kostenermittlung) durchzuführen, die u.a. für eine funktionale Ausschreibung eines seilgezogenen APM-Systems zwischen der U-Bahn-Station Südtiroler Platz und dem neuen Stadtteil im Bereich des Hauptbahnhofs Wien erforderlich sind. Erst danach sollte entschieden werden, ob das Vorhaben weiter verfolgt werde.



Verkehrs-anbindung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrs-anbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

(4) Weltweit boten im Wesentlichen zwei Unternehmungen ein APM-System an. Bislang wurden seilgezogene Systeme (auch Cable Liner, MiniMetro genannt) in Birmingham, Las Vegas, Mexico City, Toronto und Perugia umgesetzt. Der Hauptaktionär eines Seilbahnherstellers war zugleich Hauptaktionär einer Bauunternehmung. Deren Tochtergesellschaft schloss im Juni 2008 einen Vertrag mit der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG über den Verkauf des Baufelds A.05 ab.

32.2 Der RH stellte kritisch fest, dass die aktuellen Kostenschätzungen hinsichtlich der Errichtungs- und Betriebskosten erheblich von der Machbarkeitsstudie abwichen und wies auf den sehr geringen Kostendeckungsgrad des APM hin. Insbesondere beanstandete er, dass einhalb Jahre nach Abschluss des Liegenschaftsvertrags mit der Banken-Gruppe noch immer keine hinreichend genaue Kostenermittlung vorlag. Auch die Finanzierung der Errichtungs- und Betriebskosten war aufgrund des relativ hohen Anteils privater Kostenträger (Sponsoren, Werbung, Mieter) mangels entsprechender Vereinbarungen mit Unsicherheiten behaftet. Darüber hinaus verwies er auf den kleinen Anbietermarkt und den damit eingeschränkten Wettbewerb.

32.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG werde derzeit an einer detaillierten Kostenermittlung auf Basis einer Entwurfsplanung sowie an der Sicherstellung der Finanzierung der Errichtungs- und Betriebskosten gearbeitet. Sollte die Entscheidung für die Errichtung eines APM fallen, werde jedenfalls ein EU-weites Vergabeverfahren durchgeführt.*

Terminplan

33.1 Die Grundsatzentscheidung für den Bau des APM war ursprünglich für Juli 2008 vorgesehen bzw. wurde der Baubeginn in der 1. Hälfte des Jahres 2011 für möglich gehalten.

Sowohl im Halbjahresbericht II/2008 (Stichtag 30. Oktober 2008) als auch im Halbjahresbericht I/2009 (Stichtag 30. April 2009) war der APM als terminliches Mittel- bis Großrisiko ausgewiesen.

Gemäß dem letztgültigen Gesamtterminplan 05 war die Teilinbetriebnahme des Hauptbahnhofs für Ende 2012 bzw. die vollständige Inbetriebnahme für 2015 vorgesehen.

Verkehrsanbindung

- 33.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass Ende Juni 2009 weder eine Grundsatzentscheidung vorlag noch Detailplanungen durchgeführt oder behördliche Genehmigungen erteilt worden waren. Vielmehr muss erst das Ergebnis der Kostenermittlung im Sinne der Vereinbarung vom 17. Juni 2009 abgewartet werden (vgl. TZ 32.1 (3)).

Da gemäß dem Gesamtterminplan 05 die Bauphase 1 für die Verkehrsstation (Bahnhofshalle) bereits von November 2009 bis Mai 2011 vorgesehen ist, waren nach Ansicht des RH für den Fall, dass der APM errichtet würde, erhebliche Mehrkosten infolge von Neu- und Umlanungen, Adaptierung von Ausschreibungen sowie zeitlichen Verschiebungen nicht auszuschließen.

Ohne die vertragliche Verpflichtung, entweder die S-Bahn-Station Südbahnhof zu erneuern oder ein leistungsfähiges alternatives öffentliches Verkehrsmittel zu schaffen, würde der RH im Hinblick auf die ohnedies gegebene hohe Erschließungsqualität sowie auf das hohe Kosten- und Terminrisiko von der Errichtung eines APM abraten.

- 33.3** *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenats werden die Vorbehalte des RH zum APM zur Kenntnis genommen.*

Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG müsse die Entscheidung über die Errichtung eines APM bis Frühjahr 2011 getroffen werden, weil der APM an der nördlichen Seitenwand der Bahnhofshalle geplant sei, deren Errichtung aber erst ab 1. August 2012 vorgesehen sei.

Durch die zeitgerechte Inbetriebnahme der Anlagen im Stützpunkt Matzleinsdorf und die Verlängerung der Bauzeit um ein Jahr konnte das Terminrisiko vermindert werden. Die Bearbeitung des Projekts APM sei auf den Terminplan des Projekts Hauptbahnhof abgestimmt.

Auslastung der
U-Bahn-Linie U1

- 34.1** Die Stadt Wien ging in einer von ihr beauftragten Studie von einer Kapazitätsreserve der U1 zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Hauptbahnhofs von rd. 3.500 Fahrgästen pro Stunde vom Südtiroler Platz stadteinwärts aus. Sie bezog sich dabei auf eine Zugfolge von zwei Minuten in der Spitzenstunde. Das zusätzliche durch den neuen Bahnhof verursachte Fahrgastaufkommen von rd. 1.200 Fahrgästen stadteinwärts pro Stunde könnte somit problemlos bewältigt werden.



Verkehrs-anbindung

BMF BMLFUW BMVIT

**Verkehrs-anbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

Die Wiener Linien sahen in aktualisierten Planungen eine Zugfolge von 2,5 Minuten und für das Jahr 2015 einen Auslastungsgrad von 56 % gegenüber einer Vollauslastung von 60 % vor¹⁾.

¹⁾ Da U-Bahn-Züge innerhalb der Spitzenstunde unterschiedlich stark besetzt sind und sich die Fahrgäste unregelmäßig verteilen, wird von einer Vollauslastung dann gesprochen, wenn in der Spitzenstunde ein durchschnittlicher Auslastungswert von 60 % nicht überschritten wird.

34.2 Der RH stellte Unterschiede bei prognostizierten Fahrgastzahlen und Auslastungsgraden fest. Bei einer Zugfolge von 2,5 Minuten in der Spitzenstunde ergäbe sich auf Basis der Studie bereits eine rechnerische Überlastung der U1. Er wies in Zusammenhang mit dem Auslastungsgrad von 56 % auch auf Unsicherheiten der prognostizierten Fahrgastzahlen durch noch nicht feststehende, verkehrserzeugende Baufeldnutzungen und allfällige weitere Zuwachsraten hin. Nach seiner Ansicht waren die Kapazitätsreserven der U1, die den einzigen U-Bahn-Anschluss darstellte, knapp kalkuliert und nur mit einem Intervall von zwei Minuten gesichert zu erreichen. Der RH empfahl der Stadt Wien, entsprechende Reservekapazitäten vorzusehen und auch noch Überlegungen hinsichtlich weiterer Planungsvarianten anzustellen.

34.3 *Der Wiener Stadtsenat hielt in seiner Stellungnahme fest, dass die angesprochenen langfristigen Auslastungsprognosen und Netzkapazitäten als Grundlage für die langfristige Entwicklungsplanung berücksichtigt würden. Weitergehende Kapazitätserhöhungen auf bestehenden Linien, aber auch auf anderen Verkehrsträgern, wie beispielsweise der S-Bahn, würden hinsichtlich ihrer Kostenwirksamkeit zu untersuchen sein.*

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

Planung

Planungsgrundlagen

35.1 (1) Zielvorgaben für den U-Bahn-Bau waren seit Beginn der Ausbaumaßnahmen in verschiedenen grundlegenden Ausarbeitungen für die Wiener Stadtplanung enthalten.

Der Masterplan Verkehr Wien 2003 formulierte die wirtschaftliche Notwendigkeit, dass Großinvestitionen wie die Erweiterung des U-Bahn-Netzes maximalen Nutzen für die weitere Siedlungstätigkeit bringen müssten. Bei Linienverlängerungen und Netzerweiterungen sollten vorrangig jene Streckenabschnitte errichtet werden, die ein ausreichendes Potenzial zur weiteren Stadtentwicklung erkennen ließen oder wesentlich zur Verbesserung des Modal Split beitragen könnten. Im Einzelnen waren dies:

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

- U1-Süd in den Raum Rothneusiedl
- U2-Nord in Richtung Flugfeld Aspern
- U2-Süd vom Karlsplatz über die Aspengründe und das Arsenal zum Frachtenbahnhof Südost
- U6-Nord nach Stammersdorf/Rendezvousberg

Diese Vorhaben wurden mit Ausnahme der U6-Verlängerung in das Übereinkommen vom Juli 2007 zwischen dem Bund und dem Land Wien über die vierte Ausbauphase der Wiener U-Bahn aufgenommen¹⁾.

¹⁾ Die gesamte vierte Ausbauphase umfasste neben der U2-Süd die Errichtung der U2-Nord (Flugfeld Aspern) und der U1-Süd (Rothneusiedl) sowie Park & Ride-Anlagen und Planungen für eine fünfte Ausbauphase.

(2) Für den U-Bahn-Bau leiteten die Wiener Linien folgende Planungsgrundsätze ab:

- Die U-Bahn ist ein innerstädtisches Hochleistungsverkehrsmittel mit dichtem Zugsintervall zu den Verkehrsspitzenzeiten. Dies setzt eine ausreichend große Nachfrage bzw. ein entsprechendes Fahrgastaufkommen voraus;
- das U-Bahn-Netz soll als Primärnetz ausgewogen schnelle Verbindungen durch die Stadt sicherstellen;
- wirkungsvolle Netzverknüpfungen sollen zu kurzen Gesamtreisezeiten beitragen;
- im Sinne hoher Attraktivität und Wirtschaftlichkeit ist eine möglichst gleichmäßige Auslastung des U-Bahn-Netzes anzustreben.

35.2 Der RH stellte kritisch fest, dass nach 40 Jahren U-Bahn-Planung noch immer eine systematische Zusammenstellung von Planungsgrundsätzen fehlte. Er empfahl der Stadt Wien, klare Kosten- und Wirksamkeitskriterien zu definieren und den kommenden Ausbauvorhaben zugrunde zu legen.

35.3 *Laut Stellungnahme des Wiener Stadtsenats sei die Grundlage der Wiener U-Bahn-Planung der aktuelle Masterplan Verkehr Wien 2003. Kosten-Wirksamkeitsuntersuchungen seien bereits jetzt Grundlage der Variantenentscheidungen bei Projekten.*



BMF BMLFUW BMVIT

Verlängerung der U2 (U2–Süd)

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

U2 Verlängerung, Variantenvergleich

- 36.1** (1) Nach einer öffentlichen Ausschreibung beauftragte die MA 18 im Jahr 2003 ein Planungsteam mit der Erstellung der generellen Planung für die Verlängerung der U2 von der Station Karlsplatz in Richtung Süden unter Berücksichtigung der Vorgaben für Linienverlängerungen und Netzerweiterungen gemäß dem Masterplan Verkehr Wien 2003.

Die Trassenführung sollte sowohl bestehende dicht bebaute Gebiete als auch Stadtentwicklungsvorhaben wie die Aspanggründe (Eurogate), Teile der Wirtschaftszone St. Marx, das Arsenal sowie den Stadtteil Wien Südbahnhof erschließen. Ferner sollten sowohl die vorhandene als auch die zukünftige Wohnbevölkerung sowie die Arbeitsplätze, die nicht im unmittelbaren Einzugsbereich anderer U-Bahn-Linien (U1 und U3) lagen, optimal erschlossen und vorhandene strukturbildende Linien des öffentlichen Verkehrs sowie wichtige Umsteigeknotenpunkte zweckmäßig vernetzt werden.

Die Variantenuntersuchung lag im Juli 2004 vor. Die Planer erfassen in drei Variantenbündeln insgesamt fünf Haupt- sowie mehrere Untervarianten. Aus der Bearbeitung und dem Variantenvergleich nach zwei Methoden stellte sich die Variante 3C als jene heraus, die unter Berücksichtigung der Planungsvorgaben die von der Stadtplanung angestrebten Ziele am besten umsetzte. Diese sollte einer vertieften Bearbeitung unterzogen werden. Bereits im Juni 2004 gab der zuständige Stadtrat bekannt, dass die politische Entscheidung zugunsten des Hauptvorschlags Variante 3C gefallen sei. Die Linienführung dieser rd. 4,6 km langen Strecke ermöglichte ab der Station Karlsplatz durch vier weitere Stationen (Schwarzenbergplatz, Rennweg, St. Marx, Arsenal) die Erschließung der genannten Stadtentwicklungsvorhaben. Als Endstelle wurde die Station Gudrunstraße festgelegt.

Damit die U-Bahn-Linie auch außerhalb der Verkehrsspitzenstunden im Berufsverkehr und an Wochenenden optimal ausgelastet ist, sollte das Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen zwischen 3,0 bis 4,0 betragen.

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

(2) Die Generelle Planung ergab für die ausgewählte Variante 3C folgende Erschließungswirkung:

Tabelle 11: Erschließungswirkung¹⁾ U2-Süd, Variante 3C

	Einwohner (EW)	Arbeitsplätze (AP) Anzahl	Verhältnis EW/AP
zusätzliche Erschließung des Bestands	29.712	12.209	2,43
<u>Erschließung in Stadtentwicklungsgebieten</u>	<u>19.400</u>	<u>34.620</u>	<u>0,56</u>
gesamt	49.112	46.829	1,05

¹⁾ Die Erschließungswirkung ist für die Errichtung einer U-Bahn-Linie das wichtigste Kriterium. Als Einzugsgebiet für eine U-Bahn-Station wird von den Planern und den Wiener Linien ein Bereich von 500 m Gehweglänge ab dem Stationszugang angenommen. Es werden nur jene Bereiche als neu erschlossen berücksichtigt, die noch nicht von bestehenden U-Bahn-Linien erschlossen werden.

Das Planerteam empfahl, im Zuge der Flächenwidmung bei den Stadterweiterungsgebieten auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen zu achten.

36.2 (1) Der RH wies darauf hin, dass nicht die Anbindung des Hauptbahnhofs als wesentliches Ziel verfolgt wurde, sondern die Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete im Vordergrund stand. Dennoch wäre nach Ansicht des RH auch die benutzerfreundliche Anbindung der U2-Verlängerung an den künftigen Hauptbahnhof unter der Vorgabe, vorhandene Linien des öffentlichen Verkehrs und wichtige Umsteigeknotenpunkte zweckmäßig zu vernetzen, zu verstehen gewesen.

(2) Der RH stellte kritisch fest, dass selbst die am besten beurteilte Variante 3C als Erschließungswirkung lediglich ein Verhältnis Einwohner zu Arbeitsplätzen von 1,05 aufwies und damit deutlich unter dem anzustrebenden Wert von 3,0 lag. Der RH bezweifelte, dass das Erreichen dieses Mindestwerts ohne gravierende Änderung der Gebietscharakteristik (starke Verdichtung zugunsten des Wohnbaus) möglich ist.

Anbindung der U-Bahn an den Hauptbahnhof

37.1 (1) Die Variantenuntersuchung vom Juli 2004 ging davon aus, dass der Hauptbahnhof durch die U1-Station Südtiroler Platz erschlossen werde, da er im Einzugsbereich von 500 m Gehweglänge ab dieser Station läge. Die U1 verfüge überdies über ausreichende Kapazitätsreserven, um das zusätzliche Fahrgastaufkommen durch den Hauptbahnhof



BMF BMLFUW BMVIT

Verlängerung der U2 (U2–Süd)

**Verkehrs-anbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

abdecken zu können. Voraussetzung sei aber, dass der Hauptbahnhof möglichst nahe an die U1-Station Südtiroler Platz herangerückt und eine attraktive Fußgängerverbindung hergestellt werde. Eine Machbarkeitsstudie der MA 18 vom Herbst 2002 habe gezeigt, dass durch den Neubau einer rd. 150 m langen Fußgängerpassage eine attraktive Verbindung zwischen Südtiroler Platz und Hauptbahnhof geschaffen werden könnte.

(2) Um den Hauptbahnhof direkt an die U2 anzubinden und kurze Umsteigewege zum Fern- und Regionalbahnhof sowie zur S-Bahn-Station Südtiroler Platz zu erreichen, führten die Planer als Überlegungen in der Variantenuntersuchung vom Juli 2004 entweder eine Stationslage in Verlängerung der Achse Argentinierstraße oder eine eingleisige Ringführung an. Beide Varianten beurteilte die Studie negativ, weil im ersten Fall die Stadtentwicklungsgebiete Aspanggründe/Eurogate und St. Marx nicht erschlossen werden könnten, im zweiten Fall erhebliche betriebliche Nachteile dagegen sprächen und in beiden Fällen eine weitere Verlängerung nach Süden nicht mehr möglich wäre.

(3) Eine weitere von der MA 18 beauftragte Machbarkeitsstudie vom November 2004 stellte Varianten zur Optimierung der U1-Anbindung an den Hauptbahnhof gegenüber. Mit der Zielsetzung, die Umsteigewege möglichst kurz zu halten, wurden folgende Varianten untersucht:

- Optimierung der Fußgängerverbindung (durch eine neue Passage); Kosten rd. 35,5 Mill. EUR;
- Neutrassierung der U1 (Verschwenkung der U1-Trasse nach Osten in Richtung Hauptbahnhof) sowie Stationsneubau; Kosten rd. 235 Mill. EUR;
- Verschiebung der Station Südtiroler Platz entlang der bestehenden Trasse; Variante nicht durchführbar.

Vor allem aus Kostengründen gab die Studie einer neuen Passage den Vorzug. Sie bestätigte die hohe Verkehrswirksamkeit dieser Variante sowie die Aufnahmefähigkeit der U1 für das zusätzliche Fahrgastaufkommen. Eine weitere U-Bahn-Linie zum Hauptbahnhof sei nicht erforderlich und aus wirtschaftlicher Sicht nicht vertretbar. Diese werde durch eine optimale Sekundärnetzanbindung im Bereich Arsenalstraße und durch eine flächenhafte Erschließung durch die Linie D, mit der das Stadtzentrum (z.B. Oper, Kärntnerstraße) auch ohne Umsteigen erreicht werden könne, kompensiert.

Verlängerung der U2 (U2–Süd)

37.2 Der RH nahm zur Kenntnis, dass eine Verschwenkung der U1-Trasse bzw. Verschiebung der Station Südtiroler Platz aus Kostenüberlegungen und technischen Aspekten nicht weiter verfolgt wurde.

Eine Optimierung der Fußgängerverbindung durch Errichtung einer neuen Passage erschien zwar zweckmäßig, doch gab der RH zu bedenken, dass deren Kosten mit Stand 2009 bereits auf 95,27 Mill. EUR geschätzt wurden.

Durch das Heranrücken des Hauptbahnhofs an die U1-Station Südtiroler Platz wird zwar eine Verbesserung der Anbindung erzielt werden können, dennoch bewertete der RH die verbleibenden Gehzeiten von rund sechseinhalb Minuten als vergleichsweise lang (vgl. TZ 29.1 (1)).

Netzanalysen zu alternativen Ausbauvarianten (U2 – U5)

38.1 (1) Die Wiener Linien hatten bereits im Februar 2001 bei einem Unternehmensberater eine Netzanalyse in Auftrag gegeben, um die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse sowie der Fahrgastzahlen mit wissenschaftlichen Methoden zu erfassen. Infolge der Änderung einiger Rahmenbedingungen (z.B. Beschlüsse zur vierten U-Bahn-Ausbauphase, Veränderung der Standortstrukturen, steigende Treibstoffkosten, Fahrgastzuwächse im öffentlichen Verkehr usw.) beauftragten die Wiener Linien diese Unternehmung im Jahr 2007 mit einer weiteren Netzanalyse, die im Juli 2008 vorlag.

(2) Zweck dieser Analyse war es, den Bedarf für künftige Maßnahmen im öffentlichen Verkehr rechtzeitig zu erkennen, die daraus abgeleiteten mittel- und langfristigen Optionen in den strategischen Planungen zu berücksichtigen sowie unter Berücksichtigung der Stadtentwicklung ein aus der Sicht der Wiener Linien optimiertes zukunftsorientiertes Gesamtnetz auszuarbeiten. In diesem Zusammenhang wurde auch der Einfluss der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs auf das Netz der Wiener Linien untersucht.

(3) Die Analyse erstellte Prognosen für die Netzbelastungen in den Jahren 2015 sowie 2025. Als Referenznetz für das Jahr 2015 galt das Bestandsnetz 2004, ergänzt um die U1-Nord nach Leopoldau sowie die U2-Nord zum Flughafen Aspern. Im Referenznetz 2025 kam die Verlängerung der U1 nach Rothneusiedl hinzu; die geplante Verlängerung der U2 nach Süden blieb unberücksichtigt.



Verlängerung der U2 (U2–Süd)

BMF BMLFUW BMVIT

**Verkehrs-anbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

(4) Für die U1 ergab die Analyse bis 2015 eine deutliche Zunahme des Fahrgastaufkommens. Im Bereich Hauptbahnhof/Südtiroler Platz waren stadteinwärts erhebliche Fahrgastzuwächse mit kurzfristigen Überlastungen der U1-Station Südtiroler Platz zu erwarten.

(5) Für die U6 errechnete die Analyse zwischen Westbahnhof und Philadelphiabrücke eine deutliche Fahrgastzunahme. Die in der Netzanalyse noch nicht berücksichtigte Führung des gesamten Fernverkehrs über Wien Meidling zum Hauptbahnhof werde aber zu einer zusätzlichen Belastung der Linie U6 in diesem Bereich führen. Da auf dieser Linie eine weitere Verringerung des Zugintervalls unter 2,5 Minuten aus technisch-betrieblichen Gründen nicht möglich sei, würde durch die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs voraussichtlich ein deutlicher Engpass im Wiener öffentlichen Verkehrsnetz entstehen.

(6) Die Analyse stellte ferner fest, dass sich U1 und U6 ihren Auslastungsgrenzen nähern und in den am stärksten belasteten Streckenabschnitten im Jahr 2015 eine Auslastung bis 58 %, im Jahr 2025 sogar eine solche bis 62 % zu erwarten sei.

(7) Die Analyse kam zu dem Schluss, dass bei unregelmäßigem Fahrgastfluss und derart dichten Intervallen mit dem Referenznetz über das Jahr 2025 hinaus eine ausreichende Betriebsqualität nicht mehr sicherzustellen sei, weshalb der weitere U-Bahn-Ausbau und Maßnahmen der ÖBB-Unternehmensgruppe anzustreben wären.

38.2 Der RH merkte an, dass diese von den Wiener Linien beauftragte Analyse keinen erkennbaren Einfluss auf die weiteren Planungsschritte hatte. Er empfahl der Stadt Wien, zeitgerecht Überlegungen anzustellen, wie die Netzkapazität vor allem in den stark belasteten Streckenabschnitten künftig gewährleistet werden kann.

38.3 *Der Wiener Stadtsenat teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die vorliegenden Gesamtnetzüberlegungen, die die genannten Detailanalysen der Wiener Linien und der ÖBB-Unternehmensgruppe einbeziehen, in den nächsten Jahren im Hinblick auf die fünfte Ausbauphase des öffentlichen Verkehrs (ab 2020) intensiviert würden.*

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

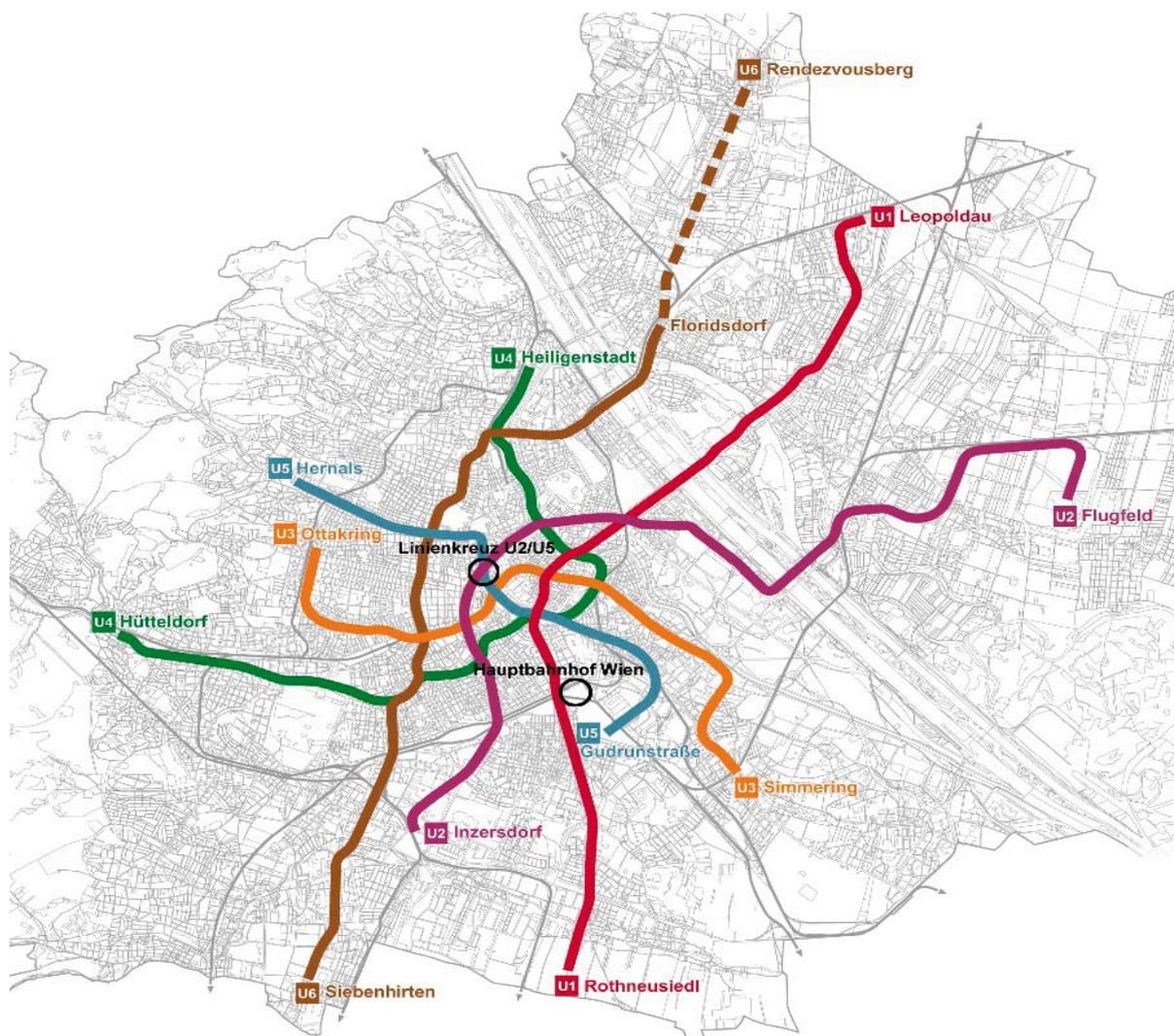
Variante Linienkreuz U2/U5

- 39.1** Entsprechend der Zielsetzung wurde in der Netzanalyse 2007 aus den untersuchten Straßenbahn- und U-Bahn-Varianten ein optimiertes Gesamtnetz entwickelt. Wie bereits im Masterplan Verkehr Wien 2003 war auch darin die Einführung der Linie U5 durch Trennung von der Linie U2 mit der Verknüpfung bei der Station Rathaus („Linienkreuz“) enthalten.

Die Linie U5 sollte von Hernals kommend bei der Station Rathaus auf der derzeitigen Stammstrecke der U2 bis Karlsplatz und anschließend in den Bereich Aspengründe und Arsenal bis zur Gudrunstraße geführt werden. Die U2 hingegen sollte vom Flughafen Aspern bis zum Rathaus und anschließend in einem neuen Netzastrich über die Neubaugasse, die Pilgramgasse, den Matzleinsdorfer Platz und den Wienerberg bis zur Gutheil-Schoder-Gasse führen.

Abbildung 6:

Zielnetz Masterplan Verkehr Wien 2003



Quelle: Wiener Linien

Gemäß der Studie würde diese Netzgestaltung gegenüber dem Referenznetz folgende Vorteile bieten:

- Entlastung der U1 im Abschnitt Taubstummengasse–Karlsplatz um 13 %;
- Entlastung der U6 im Abschnitt Burggasse–Stadthalle um 19 % und im Streckenbereich Niederhofstraße–Längenfeldgasse um 16 %;

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

- hohe Erschließungswirkung durch die neue Trassenführung von U2 und U5 in bereits dicht verbauten Stadtgebieten;
- erhebliche Verbesserung des Modal Split im Sinne des Masterplans Verkehr Wien 2003.

39.2 Der RH vertrat die Ansicht, dass eine derartige Netzgestaltung mit mehrfacher Anbindung der Südbahn bzw. der S-Bahn an das U-Bahn-Netz (Linien U1, U2 und U6) zwischen Meidling und dem Hauptbahnhof dazu beitragen könnte, die durch die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs zu erwartenden Überlastungserscheinungen auf den Linien U1 und U6 zu vermeiden (vgl. TZ 38).

Auf dem Streckennetz der ÖBB-Unternehmensgruppe wären damit drei hochrangige Umsteigemöglichkeiten in das U-Bahn-Netz gegeben (Bahnhof Meidling-U6, Matzleinsdorfer Platz-U2, Südtiroler Platz/Hauptbahnhof-U1).

Der RH bewertete diese Möglichkeit auch als Alternative zur direkten Anbindung der U2-Süd an den Hauptbahnhof mit wesentlichen Auswirkungen auf das Gesamtnetz vor allem durch Schaffung einer neuen, Wien durchquerenden Linie (U2) und Erschließung wichtiger, dicht besiedelter und mit der U-Bahn bisher nicht erschlossener Stadtgebiete (U5).

Der RH empfahl der Stadt Wien, den Ausbau des U-Bahn-Netzes im Sinne eines Gesamtkonzepts anhand von Kosten und Wirksamkeitskriterien nochmals zu überdenken.

39.3 *Der Wiener Stadtsenat führte in seiner Stellungnahme aus, dass der Anregung zur Notwendigkeit langfristiger Ausbauüberlegungen bereits entsprochen werde. Zum Beispiel werde das Linienkreuz U2/U5 im Masterplan Wien Verkehr 2003 erwähnt.*

Zur Beurteilung des Linienkreuzes U2/U5 merkte der Wiener Stadtsenat an, dass die Verlängerung U2-Süd ein Bestandteil des Linienkreuzes sei und daher nicht im Widerspruch zur vorliegenden Variantenuntersuchung stehe. Bei einer abschließenden Bewertung des Linienkreuzes werde die vom RH geforderte stärkere Berücksichtigung von Kosten- und Wirksamkeitskriterien von großer Bedeutung sein. Auch für die künftigen Optionen des weiteren U-Bahn-Ausbaus werden standardgemäß die funktionalen und wirtschaftlichen Aspekte bewertet werden.



BMF BMLFUW BMVIT

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Ausbauoptimierung

- 40.1** In der Variantenstudie vom Juli 2004 konnten u.a. einige Fragestellungen bezüglich der Lage der Trasse und der Stationen nicht endgültig beantwortet und inzwischen eingetretene Entwicklungen – z.B. erhöhte Sicherheitsanforderungen – noch nicht berücksichtigt werden. Die MA 18 gab daher im Dezember 2008 eine vertiefte Variantenuntersuchung in Auftrag.
- 40.2** Der RH beurteilte diesen Auftrag als zielführend, da sich seit der Vorlage der Studie vom Juli 2004 die Rahmenbedingungen in einigen Punkten stark verändert hatten. So wird auch die angestrebte verbesserte Anbindung an die S-Bahn-Station Rennweg durch das Unterfahren von Botschaftsarealen zumindest zeitaufwendiger in der Planungs- und Baudurchführung werden, falls sich diese Trassenführung aus rechtlichen Gründen nicht überhaupt als undurchführbar erweisen sollte. Die im Abkommen für die vierte Ausbauphase der Wiener U-Bahn zwischen dem Bund und dem Land Wien vom Juli 2007 mit 669 Mill. EUR bezifferten Gesamtbaukosten werden daher nach Ansicht des RH voraussichtlich weiter ansteigen.
- 40.3** *Der Wiener Stadtsenat teilte mit, dass derzeit eine Studie zur Optimierung der Kostenstruktur und Alternativuntersuchungen laufen.*

Kosten und
Finanzierung

Finanzierungsmodus

- 41.1** (1) Die Errichtung der U2-Süd stellte einen Teil des zwischen dem Bund und dem Land Wien geschlossenen Übereinkommens für die vierte Ausbauphase der Wiener U-Bahn vom Juli 2007 dar. Die Schätzkosten der U2-Süd beliefen sich auf rd. 669 Mill. EUR, die der gesamten vierten Ausbauphase auf rd. 1,846 Mrd. EUR, jeweils ohne USt. Die beiden Vertragspartner legten eine Teilung der Planungs- und Investitionskosten einschließlich aller bereits getätigten Vorleistungen im Verhältnis 50:50 fest.

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

Zur Finanzierung der vierten Ausbauphase sah der Bund im Bundesvoranschlag ab 2009 jährliche Mittel in Höhe von rd. 87,50 Mill. EUR vor. Bis 2008 belief sich die Jahresrate auf rd. 109,01 Mill. EUR. Laut einer Modellrechnung wird es während der Hauptbauzeit der vierten Ausbauphase von 2009 bis 2015 laufend zu einer Überschreitung dieser Jahresrate kommen¹⁾:

¹⁾ Die Überschreitung der Jahresrate war darüber hinaus bis zum Jahr 2012 durch die gleichzeitige Finanzierung der auslaufenden dritten Ausbauphase (z.B. U2-Nord, U1 Umbau Südtiroler Platz) bedingt.

Tabelle 12: Vergleich zwischen Soll- und Ist-Jahresraten des Bundes für die Finanzierung der Wiener U-Bahn

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	in Mill. EUR						
Jahresrate Ist	87,50	87,50	87,50	87,50	87,50	87,50	87,50
Jahresrate Soll	- 109,60	- 162,17	- 150,07	- 130,13	- 124,05	- 132,44	- 102,54
Differenz	- 22,10	- 74,67	- 62,57	- 42,63	- 36,55	- 44,94	- 15,04

Der jährliche Mehrbedarf soll durch eine Vorfinanzierung (Schuldaufnahme) im Wege der ÖBFA bedeckt werden. Dieser Modus der Vorfinanzierung, der einen Gesamtrahmen von maximal rd. 581,4 Mill. EUR vorsah, hatte bereits in vergangenen Ausbauphasen gegolten. Laut BMF änderte sich durch die Absenkung der Jahresrate ab 2009 auf rd. 87,50 Mill. EUR allerdings die Struktur des Finanzierungsmodus, weil in der Vergangenheit der Vorfinanzierungsrahmen nur in Jahren höherer Bauraten beansprucht wurde, während in Zukunft eine Finanzierung nur unter Inanspruchnahme des Vorfinanzierungsrahmens möglich sein wird.

Diese Schulden des Vorfinanzierungsrahmens waren als Verwaltungsschulden einzustufen und erhöhten weder den Maastricht-Schuldenstand noch den Finanzschuldenstand des Bundes.

(2) Da die Modellrechnung nur bis 2018 erfolgte, die Ausschöpfung des Vorfinanzierungsrahmens in diesem Jahr voraussichtlich aber noch bei rd. 543 Mill. EUR liegen wird, führte der RH unter Annahme gleichbleibender Rahmenbedingungen (Jahresbetrag: rd. 87,50 Mill. EUR; konstanter Zinssatz: 4,5 %) eine Weiterberechnung durch. Demnach würden die für den U-Bahn-Ausbau eingegangenen Schulden im Jahr 2026 – sieben Jahre nach der Inbetriebnahme der U2-Süd – vollständig zurückgezahlt sein und ein Zinsaufwand von rd. 304 Mill. EUR ent-



BMF BMLFUW BMVIT

Verlängerung der U2 (U2–Süd)

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

stehen; davon wäre rund ein Drittel auf die Verlängerung der U2–Süd zurückzuführen.

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen (Baukostenindex, Zinssatz) führte die ÖBFA im Auftrag des BMF Ende März 2009 eine Neuberechnung mit einem geringeren variablen Zinssatz (zwischen 1,06 % und 4,22 %) durch. Diese ging von einer Rückzahlung bis 2023 und einem Zinsaufwand von rd. 217 Mill. EUR aus.

Zusammenfassend stellten sich die Eckdaten beider Berechnungen wie folgt dar:

Tabelle 13: Modellrechnungen hinsichtlich der Ausschöpfung der Vorfinanzierung durch den Bund für den Ausbau der Wiener U–Bahn

Modellrechnung	höchste Ausschöpfung der Vorfinanzierung (= Schuldenstand)	letzte Rückzahlung	gesamter Zinsaufwand
	in Mill. EUR		in Mill. EUR
BMF 2007 (+ RH–Weiterberechnung)	rd. 589	Jahr 2026	rd. 304
ÖBFA 2009	rd. 523	Jahr 2023	rd. 217

4.1.2 Der RH kritisierte, dass die vom Bund jährlich vorgesehenen Mittel für die Finanzierung der vierten Ausbauphase (einschließlich der auslaufenden dritten Ausbauphase) bei Weitem nicht ausreichen werden. Nach beiden Modellrechnungen ist zwischenzeitlich das Eingehen hoher Schulden erforderlich, was sogar zu einem Überschreiten des Vorfinanzierungsrahmens von rd. 581,4 Mill. EUR führen könnte. Der RH bemängelte vor allem die Absenkung der Jahresrate von ursprünglich rd. 109,01 Mill. EUR, weil sie letztendlich keine Reduktion des 50 %igen Finanzierungsanteils bedeutete.

Nach Auffassung des RH werden die für die Schuldentilgung erforderlichen Rückzahlungen noch vier bzw. sieben Jahre nach der für das Jahr 2019 geplanten Inbetriebnahme der U2–Süd bzw. nach Fertigstellung der vierten Ausbauphase das Neubaubudget der U–Bahn zur Gänze binden. Er empfahl dem BMF und dem BMVIT, diese Mittelbindung im Hinblick auf eine allfällige Kostentragung für eine fünfte Ausbauphase der U–Bahn zu berücksichtigen. Angesichts des veranschlagten hohen Zinsaufwands für die vierte Ausbauphase wäre eine Änderung des Finanzierungsmodus – z.B. in Form eines geringeren Vorfinanzierungsrahmens – zu überlegen. Alternativ könnten

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

eine Reduktion des Investitionsvolumens, eine Verschiebung des Baubeginns (z.B. erst nach Ausbezahlung der vierten Ausbauphase) oder eine Priorisierung der Einzelvorhaben in Erwägung gezogen werden.

41.3 *Laut Stellungnahme des BMF habe die Absenkung der Jahresrate von 109,01 Mill. EUR auf 87,5 Mill. EUR zur Folge gehabt, dass das seitens des Landes Wien in den Verhandlungen ursprünglich verlangte Investitionsvolumen von über 2 Mrd. EUR auf rd. 1,8 Mrd. EUR verringert werden konnte. Gleichzeitig sei mit dieser Absenkung auch ein Zeichen der restriktiven Budgetpolitik des Bundes gesetzt worden. Die Absenkung der Jahresrate sei letztendlich eine Entscheidung auf politischer Ebene gewesen. Die Empfehlungen des RH würden auch in künftigen Verhandlungen im Hinblick auf die budgetären Erfordernisse aufgegriffen.*

Zum Zinsenaufwand für den Vorfinanzierungsrahmen führte das BMF aus, dass in der derzeitigen Situation eines Budgetdefizits davon auszugehen sei, dass auch die im Budget vorgesehenen Mittel über den Kapitalmarkt zu finanzieren seien. Da sowohl die Budgetmittel als auch die aus dem Vorfinanzierungsrahmen bereitgestellten Mittel zu den gleichen Konditionen von der ÖBFA finanziert werden, ergäbe sich bei den Finanzierungskosten kein Unterschied und es erfolge durch diese Vorgangsweise keine höhere Belastung für den Bundeshaushalt.

Die Berechnung der ÖBFA mit variablen Zinssätzen erscheine aufgrund des derzeitigen Zinsniveaus und der zu erwartenden Zinsenentwicklung realistischer. Es sei nicht davon auszugehen, dass der vereinbarte Vorfinanzierungsrahmen von 581,4 Mill. EUR überschritten werde.

Zur Empfehlung des RH, den Finanzierungsmodus zu ändern, stellte das BMF fest, dass es mit diesem bewährten Finanzierungsregime gelungen sei, ein U-Bahn-Netz zu errichten, welches den Anforderungen einer Forcierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere in Ballungszentren, optimal gerecht werde.

Laut Stellungnahme des BMVIT sei die Mitfinanzierung des Bundes an einer fünften Ausbauphase des U-Bahn-Netzes noch nicht absehbar. Die Vertragsverhandlungen lägen – insbesondere hinsichtlich der finanziellen Aspekte – in der Verantwortung des BMF.

41.4 Der RH erwiderte dem BMF, dass im ursprünglichen Investitionsvolumen von über 2 Mrd. EUR fünf U-Bahn-Verlängerungen enthalten waren. Zusätzlich zu den drei im Übereinkommen vom Juli 2007 vereinbarten Verlängerungen war der Ausbau der U6 nach Wiener Neudorf und der U4 nach Auhof vorgesehen.



BMF BMLFUW BMVIT

Verlängerung der U2 (U2–Süd)

**Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

Grundlage hierfür war u.a. die fachliche Stellungnahme durch das BMVIT vom Februar 2004. Darin war die Verlängerung bis Wiener Neudorf als sinnvoll und zweckmäßig bewertet worden. Die Verlängerung der U4 nach Auhof beruhte überhaupt auf einem Vorschlag des BMVIT anstelle der vom Land Wien angedachten Verlängerung der U6 von Floridsdorf nach Stammersdorf (Rendezvousberg).

Welche fachlichen Gründe für die endgültige Auswahl der drei U-Bahn-Linien im Juli 2007 bestanden, ging weder aus den Unterlagen des BMVIT noch des BMF hervor. Der RH hielt jedenfalls fest, dass die Reduzierung des Investitionsvolumens durch das Zurückstellen der Verlängerung der U4 und des Ausbaus der U6 nach Wiener Neudorf zustande kam.

Hinsichtlich der Absenkung der Jahresrate erinnerte der RH daran, dass für den Bund damit keinesfalls eine Reduktion seines Finanzierungsanteils von 50 % verbunden war. Die geringere Jahresrate hatte zur Folge, dass der Vorfinanzierungsrahmen künftig wesentlich stärker in Anspruch genommen werden muss als dies in der Vergangenheit der Fall war.

Betreffend die Höhe des Zinssatzes hielt der RH fest, dass auf so lange Sicht, bis zum Jahr 2023 oder 2026, Unsicherheiten bei der Entwicklung des Zinssatzes bestanden. Hinzu kam, dass allenfalls höhere Herstellungskosten anfallen, wodurch mit höheren Zinsen und einer längeren Rückzahlung zu rechnen war. Als mögliche Gründe für höhere Herstellungskosten waren anzuführen:

- zusätzliche Valorisierungskosten infolge der ungeklärten Preisbasis (Errichtungskosten mit Preisbasis 2007 laut Übereinkommen für die vierte Ausbauphase);
- die Unsicherheit der Kostenschätzung; laut den Wiener Linien handelte es sich bei der Kostenschätzung um eine erste grobe Abschätzung, bei der Abweichungen von rd. 30 % möglich sind;
- steigende Baukosten für die U2–Süd (z.B. Unterfahren von Botschaftsarealen).

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

Budgetierung und Vollzug

- 42.1** (1) Die Budgetierung des jährlichen U-Bahn-Bundesbeitrags fiel in die Zuständigkeit des BMVIT. Über die Höhe des jährlichen Beitrags, den Anweisungstermin oder allfällige Umbuchungen im Vollzug sowie über die Budgetvorgabe entschied das BMF und teilte dies dem BMVIT mit.

Die gemäß § 47 BHG gebotene Erfolgskontrolle unterblieb laut BMVIT im Hinblick auf die „finanzausgleichsähnliche Zuweisung der Mittel“ an das Land Wien und die projektbezogene Weiterleitung durch das Land Wien an die Wiener Linien als bauausführende Unternehmung. Generell bestanden zwischen dem BMVIT und dem BMF keine Vereinbarungen über das Verständigungsverfahren und den Informationsaustausch.

(2) Unabhängig davon verfügte das BMVIT über keine Information betreffend die künftige Entwicklung der Vorfinanzierung. Aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung (Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG¹⁾; Erstes Abgabenänderungsgesetz 1987) und der finanzausgleichsähnlichen Zuweisung der Mittel an das Land Wien erfolgte auch keine Ausweisung von Vorbelastungen gemäß § 45 BHG.

¹⁾ Der Bund und das Land Wien schlossen im Jahr 1979 eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG (BGBl. Nr. 18/1980, LGBl. für Wien, Nr. 21/1979) über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien. Eines von insgesamt acht Vorhaben betraf das so genannte Schienenverbundprojekt, welches im Bereich des U-Bahn-Ausbaus einen Ost-West-Durchmesser (= Linie U3) sowie eine Nord-Süd-Tangente (= Linie U6) umfasste.

- 42.2** (1) Nach Auffassung des RH war der U-Bahn-Ausbau niemals Bestandteil eines Finanzausgleichsgesetzes. Zudem stellte er die generelle gesetzliche Verpflichtung zur Mitfinanzierung der U-Bahn in Frage, bezog sich doch die bereits vor rd. 30 Jahren gemäß Art. 15a B-VG geschlossene Vereinbarung auf die Errichtung zweier genau definierter, mittlerweile bereits realisierter Projekte (U3 und U6). Er empfahl daher dem BMF und dem BMVIT zu klären, ob diese Vereinbarung für die U2-Süd überhaupt noch herangezogen werden kann.



Verlängerung der U2 (U2-Süd)

BMF BMLFUW BMVIT

**Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

Auch für den Fall, dass keine gesetzliche Verpflichtung besteht, empfahl er dem BMF und dem BMVIT, künftig die Vorbelastungen und die Zahlungsverpflichtungen im Bundesvoranschlag und im Bundesrechnungsabschluss auszuweisen sowie eine Erfolgskontrolle im Sinne des BHG durchzuführen. Dies würde ein transparentes Bild über die zeitliche und finanzielle Abwicklung der U2-Süd ermöglichen. Im Falle der Mitfinanzierung einer fünften Ausbauphase empfahl der RH dem BMF und dem BMVIT, Maßnahmen zur Schaffung einer neuen gesetzlichen Grundlage (z.B. eine neue Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG) einzuleiten.

(2) Unabhängig davon war für den RH der fehlende Wissensstand des BMVIT über die Vorfinanzierung und damit die Schuldenhöhe sowie deren zeitliche Tilgung nicht nachvollziehbar. Er empfahl dem BMVIT und dem BMF, das Verständigungsverfahren und den Informationsaustausch zu verbessern.

42.3 (1) *Laut Stellungnahme des BMF basierten die mit dem Land Wien abgeschlossenen Übereinkommen betreffend U-Bahn-Ausbau nach wie vor auf der im Jahr 1979 nach Art. 15a B-VG geschlossenen Vereinbarung (BGBl. Nr. 18/1980). Der zu leistende Betrag sei dem Grunde und der Höhe nach in jedem Übereinkommen festgelegt und werde daher als rechtlich verbindlich angesehen.*

Hinsichtlich der Ausweisung von Vorbelastungen im Bundesvoranschlag verwies das BMF darauf, dass diese nicht Gegenstand des Bundesvoranschlags seien, da es sich um Ausgaben zulasten künftiger Finanzjahre und nicht des laufenden Finanzjahres handle. Im Sinne der Empfehlung des RH werde jedoch für den Fall einer neuerlichen finanziellen Beteiligung des Bundes an einem weiteren Ausbau der Wiener U-Bahn die Frage des Abschlusses einer Art. 15a B-VG-Vereinbarung geprüft werden.

Der Empfehlung, das Verständigungsverfahren und den Informationsaustausch mit dem BMVIT zu verbessern, werde bereits nachgekommen.

(2) *Das BMVIT teilte mit, dass der Informationsaustausch mit dem BMF angesichts der Funktion des BMVIT als Auszahlungsstelle gegeben sei. Mit dem beabsichtigten Antrag an das BMF zur Erhöhung des Vorbelastungsrahmens werde seitens des BMVIT ein weiterer Schritt im Sinne der Empfehlungen des RH gesetzt. Es sei auch ein Antrag an das BMF auf Genehmigung des Vorbelastungsrahmens künftiger Jahre gestellt worden.*

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG war die Basis für den Abschluss aller folgenden zivilrechtlichen Vereinbarungen über den weiteren Ausbau des Wiener U-Bahn-Netzes, da sie erstmals die politische Grundsatzentscheidung zur Schaffung eines Schienenverbundprojekts im Raum Wien in verbindlicher Weise verankerte. Das BMVIT sei aber bestrebt, im Einvernehmen mit dem BMF eine Klärung hinsichtlich des Rechtscharakters der Art. 15a-Vereinbarung herbeizuführen und erforderlichenfalls auf die Schaffung einer neuen rechtlichen Grundlage für eine allfällige Mitfinanzierung einer fünften Ausbauphase hinzuwirken.

- 42.4** Der RH verblieb bei seiner Empfehlung, im Sinne des Grundsatzes der Transparenz Vorbelastungen auszuweisen.

Er bewertete positiv, dass der Bund für den Fall einer neuerlichen finanziellen Beteiligung an einer weiteren Ausbauphase der Wiener U-Bahn die Frage des Abschlusses einer Art. 15a B-VG-Vereinbarung prüfen werde.

Mitwirkung des BMVIT

- 43.1** Stellvertretend für den Bund unterzeichnete neben dem Bundesminister für Finanzen auch der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Juli 2007 das Übereinkommen für die vierte Ausbauphase. Dem BMVIT zufolge bedeutete die Vertragsunterzeichnung die formale Kenntnisnahme. Es sei zwar in den Jahren 2003 und 2004 in generelle Vorgespräche zur vierten Ausbauphase involviert, jedoch im Jahr 2007 weder auf politischer noch auf Beamtenebene in Vorgespräche und Verhandlungen zu diesem Übereinkommen eingebunden gewesen. Daher habe es auch keinen Einfluss auf die Vertragsgestaltung nehmen können.
- 43.2** Der RH kritisierte die Unterzeichnung des Übereinkommens, ohne dass das BMVIT in die Vertragsverhandlungen eingebunden gewesen wäre. Künftig sollte es seine Interessen entsprechend wahrnehmen.
- 43.3** *Das BMVIT teilte mit, dass es darauf hinwirken werde, seitens des BMF verstärkt in die Vertragsverhandlungen mit der Stadt Wien eingebunden zu werden, damit die verkehrlichen Vorstellungen und Zielsetzungen des Bundes in geeigneter Weise Berücksichtigung finden.*



Verlängerung der U2 (U2-Süd)

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrs-anbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Kostenumfang

44.1 (1) Das Übereinkommen für die vierte Ausbauphase der Wiener U-Bahn änderte, ergänzte und schrieb ältere Vereinbarungen fort (Vertrag aus dem Jahr 1986, Übereinkommen aus den Jahren 1990, 1992 und 1996). Es verwendete drei Kostenbegriffe (Kosten, Errichtungskosten mit Preisbasis 2007 sowie Planungs- und Investitionskosten); eine genaue Definition des Kostenumfanges fehlte. Auf Anfrage des RH teilte das BMF mit, dass die Kosten von rd. 669 Mill. EUR, die zu 50 % der Bund zu tragen hatte, für die U2-Süd mit Wagenbau und Valorisierung, aber ohne USt zu verstehen seien. Über eine aktuelle, nach Positionen gegliederte Kostenschätzung (Grundeinlösekosten, Planungskosten, Baukosten, Wagenbaukosten, Unvorhergesehenes usw.) verfügten weder das BMF noch das BMVIT. Das BMF verwies diesbezüglich auf die Wiener Linien.

(2) Laut den Wiener Linien sei im Zuge der Verhandlungen zu diesem Übereinkommen eine Aktualisierung der vom Land Wien ursprünglich im Juli 2004 erstellten, nach Positionen gegliederten Kostenschätzung in Höhe von rd. 570 Mill. EUR vorgenommen worden. Diese Schätzung sei mit einem Faktor von 2 % pro Jahr auf 2019 vorausvalorisiert worden, wodurch sich der Betrag von rd. 669 Mill. EUR ergeben habe.

44.2 Der RH kritisierte die Unklarheiten infolge der fehlenden Definition des Kostenumfanges. Beispielsweise widersprach die Angabe der „Errichtungskosten mit Preisbasis 2007“ der Mitteilung des BMF, dass die Vorausvalorisierung bereits enthalten sei. Auch durch die Verweise auf ältere Vereinbarungen entstanden Unklarheiten, weil sich z.B. die Kosten der U2-Süd mit Valorisierung, die Verlängerung der U3 und U6 im Jahr 1992 hingegen ohne diesen Kostenansatz verstanden.

Als schwerwiegenden Mangel bewertete er angesichts der Höhe des Investitionsvolumens das Fehlen einer aufgegliederten Kostenschätzung. Im Interesse der Planungssicherheit bezüglich der künftigen finanziellen Belastungen empfahl der RH dem BMF und dem BMVIT, eine aktuelle und umfassende Kostenschätzung für die U2-Süd zu erstellen.

Generell wären künftig Infrastrukturerrichtungskosten vertraglich genauer zu definieren und eine präzisere Vertragsgestaltung – nach Möglichkeit ohne Verweise auf ältere Verträge und mit klarer Textierung – anzustreben.

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

44.3 *Das BMF führte in seiner Stellungnahme aus, dass die jeweiligen Übereinkommen mit dem Land Wien auf der aus dem Jahr 1979 stammenden Art. 15a B-VG-Vereinbarung aufgebaut hätten. Das habe zu teilweise unterschiedlicher Gestaltung des Kostenumfangs je Übereinkommen geführt. Im derzeitigen Übereinkommen sei aber der Kostenumfang gemäß der bisherigen Umsetzung hinreichend präzisiert.*

Es sei auch darauf hinzuweisen, dass es sich letztlich um geschätzte Investitionskosten handle, die in ihrem Ausmaß bei Vertragsabschluss nur anhand von Erfahrungswerten prognostiziert werden könnten.

Die jährliche Vorausvalorisierung in Höhe von 2 % für die vierte Ausbauphase gehe klar aus dem dem Übereinkommen vom 12. Juli 2007 zugrunde liegenden Baukostenablaufplan hervor.

Weiters hielt das BMF fest, dass aufgegliederte Kostenschätzungen zum Zeitpunkt der Vertragsverhandlungen im Wesentlichen nur aufgrund von Erfahrungswerten ermittelt werden könnten. Da die technischen Experten des BMVIT mit den Vertretern des Landes Wien die einzelnen Vorhaben analysiert und bewertet hätten, habe das BMF davon ausgehen müssen, dass dem BMVIT als zuständigem Infrastrukturressort die erforderlichen Unterlagen vorgelegt worden seien.

Laut Stellungnahme des BMVIT werde der Empfehlung des RH entsprochen und bei den Wiener Linien eine aktuelle und umfassende Kostenschätzung für sämtliche Vorhaben der vierten Ausbauphase, somit auch für die Errichtung der U2-Süd, eingeholt werden.

Die Vertragsverhandlungen würden zwar grundsätzlich in die Zuständigkeit des BMF fallen, doch sei das BMVIT bereit, das BMF bei der genaueren Definition und kostenmäßigen Erfassung der einzelnen Ausbaumaßnahmen zu unterstützen.

44.4 *Der RH hielt fest, dass er entgegen der Meinung des BMF keine hinreichende Präzisierung erkennen konnte. Zudem war im Übereinkommen für die vierte Ausbauphase kein Hinweis auf einen Baukostenablaufplan, dem die Vorausvalorisierung zu entnehmen gewesen wäre, enthalten und dieser auch nicht als Anlage angeschlossen gewesen. Weiters stellte der RH fest, dass laut BMVIT die Vorausvalorisierung in den Rahmenplänen der ÖBB-Infrastruktur AG mit einem Faktor von 2,5 % erfolge.*



Verlängerung der U2 (U2–Süd)

BMF BMLFUW BMVIT

**Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien**

Hinsichtlich der Qualität der Kostenschätzung verblieb er bei seiner Auffassung, dass zum Zeitpunkt des Abschlusses eines Finanzierungsübereinkommens, welches für den Bund mit einem sehr hohen Zinsenaufwand verbunden ist, größtmögliche Sicherheit gegeben sein sollte.

Der RH erachtete eine aufgegliederte Kostenschätzung auch weiterhin für notwendig, weil aus dieser z.B. die Mitfinanzierung von Fuhrparkkosten hervorging. Diese Kosten waren dem BMVIT nicht bekannt.

Kostenkontrolle

- 45.1** Im Juli 2003 wandte sich der damalige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie brieflich an den damaligen Bundesminister für Finanzen mit dem Ersuchen, eine Kontrolle des Wiener U-Bahn-Baus durch das BMVIT zu ermöglichen und damit die Kosteneffektivität des Wiener U-Bahn-Baus deutlich zu verbessern. Bisher wären die Überweisungen ohne Prüfung der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Angemessenheit der Investitionen erfolgt.

In seinem Antwortschreiben vom September 2003 teilte der damalige Bundesminister für Finanzen diese Auffassung und ersuchte das BMVIT um entsprechende Vorschläge. Diesem Ersuchen kam das BMVIT in der Folge nicht nach. Im Übereinkommen für die vierte Ausbauphase unterblieben zudem neuerlich Festlegungen hinsichtlich einer genaueren Kontrolle durch den Bund.

- 45.2** Der RH bemängelte dieses Versäumnis und empfahl, im Sinne eines sparsamen Mitteleinsatzes Kontrollrechte durch eine Zusatzvereinbarung sicherzustellen (siehe auch Bericht „Wiener Linien – Dritte Ausbauphase U1 und U2“, Reihe Bund 2009/12, TZ 4).
- 45.3** *Das BMF teilte mit, dass es bereits Gespräche mit dem BMVIT geführt habe und ein Gremium (bestehend aus Vertretern des BMVIT, des BMF und des Landes Wien) eingerichtet werde, um die Umsetzung der Vereinbarung sowie die Plausibilisierung der Kosten zu verbessern.*

Laut Stellungnahme des BMVIT werde im Einvernehmen mit dem BMF die Reaktivierung dieses bereits im Jahr 1979 vereinbarten Vollzugsausschusses in Aussicht genommen, um auf diesem Weg die dem Bund zukommenden Kontrollmöglichkeiten wahrnehmen zu können.

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

Kostenabgrenzung

- 46.1** Die Kosten für die U2-Süd von rd. 669 Mill. EUR ohne USt umfassten neben Grundeinlöse-, Planungs- und Baukosten auch Kosten für die erforderlichen Zugsgarnituren (sechs Langzüge). Diese beliefen sich auf rd. 56,34 Mill. EUR bzw. 8,42 % der Gesamtkosten.
- 46.2** Der RH stellte kritisch fest, dass der Bund nicht nur Infrastruktur-, sondern auch Fuhrparkkosten (Absatzkosten) trug. Aufgrund des 50 %-Kostenteilungsschlüssels würden sich diese auf rd. 28,17 Mill. EUR belaufen. Der RH empfahl dem BMF und dem BMVIT, aus budgetärer Sicht die Aufrechterhaltung der Mitfinanzierung derartiger Leistungen zu überprüfen.
- 46.3** *Das BMF sagte zu, die Mitfinanzierung von Fuhrparkkosten bei allfälligen weiteren Abkommen zu überprüfen und die Empfehlung bezüglich einer genaueren Definition der Investitionskostenarten und ihrer Abgrenzung zueinander aufzugreifen.*

Das BMVIT teilte mit, dass es die rechtlichen und budgetären Implikationen einer allfälligen weiteren Mitfinanzierung von Fahrzeugen überprüfen und evaluieren werde.

Nutzenüberlegungen U2-Süd

- 47.1** (1) Auf Anfrage des RH, welche Nutzenüberlegungen der Bund in Bezug auf die U2-Süd anstellte und welche Kriterien für die Streckenführung (Schwarzenbergplatz – Rennweg – St. Marx – Arsenal – Gudrunstraße) maßgeblich waren, teilte das BMF mit, noch nie Einfluss auf Trassen bzw. Streckenführungen genommen zu haben. Hinsichtlich der Grundsatzentscheidungen über einzelne Projekte sei jedoch eine Akkordierung zwischen dem Land Wien und dem BMVIT erfolgt. So habe z.B. das BMVIT in technischer, verkehrspolitischer und raumplanerischer Hinsicht im Februar 2004 eine Stellungnahme zum Gesamtpaket der vierten Ausbauphase abgegeben.
- (2) Darin wies das BMVIT darauf hin, dass die U2-Süd die wirkungsvolle Erschließung wichtiger Stadtentwicklungsgebiete in einem zentralen Bereich von Wien (z.B. Eurogate, Arsenal) ermöglichen würde. Gleichzeitig hielt es jedoch fest, dass im Rahmen einer Variantenuntersuchung auch die Erschließung des damals noch in der Initiierungsphase befindlichen Projekts „Bahnhof Wien“ (nunmehr Hauptbahnhof Wien) zu bewerten wäre. Vergangene Planungsfehler, wie z.B. die ungünstige Trassenführung der U1 in Bezug auf die Anbindung des



Verlängerung der U2 (U2–Süd)

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Südbahnhofs, sollten in jedem Fall vermieden werden. Diese Forderung wäre gegebenenfalls mit der Finanzierungszusage des Bundes zu verbinden.

(3) Laut BMF war diese vom BMVIT empfohlene Untersuchung einer Anbindung der U2–Süd an den Hauptbahnhof im Laufe der Verhandlungen bis zum Abschluss des Übereinkommens im Juli 2007 kein Thema. Das BMVIT teilte überdies mit, dass es – ungeachtet der Stellungnahme vom Februar 2004 – keine eigene Abteilung für eine fachliche Prüfung der U–Bahn gäbe.

- 47.2** Der RH bemängelte die offensichtlich ungeklärten Kompetenzen zwischen dem BMF und dem BMVIT in Bezug auf die Beurteilung der Trassenführung aus Bundessicht. Weiters stellte er fest, dass der Hinweis des BMVIT, die Durchführung einer Untersuchung hinsichtlich einer U–Bahn–Anbindung an den Hauptbahnhof gegebenenfalls mit der Finanzierungszusage des Bundes zu verbinden, nicht Gegenstand der abschließenden Verhandlungen für das vierte Übereinkommen war.

In Anbetracht der beachtlichen Netzlänge nach Fertigstellung der vierten Ausbauphase empfahl er dem BMF und dem BMVIT grundsätzlich zu prüfen, inwieweit sie sich an einer neuerlichen Erweiterung des U–Bahn–Netzes finanziell beteiligen möchten. Für den Fall der Aufrechterhaltung einer Mitfinanzierung empfahl er, die Kompetenzen für eine inhaltliche Überprüfung innerhalb des Bundes zu klären, um bereits im Planungsprozess die Berücksichtigung der Bundesinteressen sicherstellen zu können.

Angesichts des erheblichen Investitionsbedarfs für U–Bahn–Projekte und des teilweisen Auseinanderfallens von Aufgaben-, Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung empfahl der RH dem BMF und dem BMVIT, bereits im Vorfeld insbesondere Kosten–Nutzen–Überlegungen und Untersuchungen über die verkehrliche Wirksamkeit anzustellen. Der RH hielt dies auch im Sinne eines Gesamtkonzepts für das U–Bahn–Netz in Zusammenspiel mit den Strecken und Knotenpunkten der ÖBB–Unternehmensgruppe im Raum Wien für zweckmäßig. Darüber hinaus sollte jeweils nach Fertigstellung einer U–Bahn–Linie oder eines Teilabschnitts der Nutzen des Einsatzes öffentlicher Mittel evaluiert werden.

- 47.3** *Das BMF hielt in seiner Stellungnahme fest, dass für Fragen der Infrastruktur eindeutig das BMVIT zuständig sei. Eine Beurteilung der Trassenführung sei keinesfalls Angelegenheit des BMF. Die Aufgabenstellung des BMF beschränke sich auf die Festlegung der Finanzierungsmodalitäten.*

Verlängerung der U2 (U2-Süd)

Das BMVIT teilte mit, dass im Falle einer finanziellen Beteiligung des Bundes an einer späteren fünften Ausbauphase des Wiener U-Bahn-Netzes eine verstärkte inhaltliche Auseinandersetzung mit den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen in Aussicht genommen sei. Dabei würden auch Kosten-Nutzen-Überlegungen und Untersuchungen über die verkehrliche Wirksamkeit der Ausbaumaßnahmen erfolgen.

Zu den Nutzenüberlegungen hinsichtlich der U2-Süd hielt das BMVIT fest, dass im rechtskräftigen UVP-Bescheid vom September 2008 keine Anbindung der U2 an den Hauptbahnhof vorgesehen sei, weil genügend andere öffentliche Verkehrsmittel (S-Bahn, Straßenbahn, Bus) zur Verfügung stünden.

- 47.4** Der RH stellte neuerlich fest, dass im BMVIT keine eigene Organisationseinheit für eine fachliche Prüfung von U-Bahn-Ausbauprojekten bestand.

Das BMVIT wies er darauf hin, dass nicht nur die Ausbaumaßnahmen einer allfälligen fünften Ausbauphase, sondern auch die gegenwärtig im Rahmen der vierten Ausbauphase durchgeführten U-Bahn-Verlängerungen mittels Kosten-Nutzen-Untersuchungen überprüft werden sollten.

Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

Aufwendungen und Erlöse

Entwicklung der Kosten- und Erlösschätzungen

- 48.1** (1) Die Liegenschaftsentwicklung und –verwertung erfolgte durch die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH in einem eigenen Immobilienprojekt. Die dem Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG im April 2007 zur Beschlussfassung vorgelegten geplanten Erlöse und Aufwendungen für die Teilgebiete A, B, C und P entwickelten sich auf Basis der vorgesehenen Widmungen wie folgt:



BMF BMLFUW BMVIT

Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Tabelle 14: Entwicklung der geplanten Erlöse und Aufwendungen für das Immobilienprojekt

	Originalplan 04/2007	Erwartungsplan 10/2008	Erwartungsplan 04/2009
	in Mill. EUR		
Brutto-Erlöse Teilgebiete A, B, C, P	274	263	263
Aufwendungen	120	121	123
Netto-Erlöse	154	142	140

Preisbasis: 1. Jänner 2006

(2) Das zusätzliche Erlöspotenzial für die durch die Standortkonzentration Matzleinsdorf frei werdenden Flächen in den Teilgebieten D-Süd (Laxenburgerstraße) und D-West (Westbahnhof) belief sich auf rd. 54 Mill. EUR, die Aufwendungen beliefen sich auf rd. 21 Mill. EUR. Insgesamt ergaben die erwarteten Brutto-Erlöse rd. 328 Mill. EUR.

(3) Die im Organisationshandbuch für den Hauptbahnhof Wien vorgesehene Berücksichtigung von Wertanpassung und Preisgleitung sowie der Vorausvalorisierung der Kosten erfolgte bisher nicht. Auch eine Aktualisierung der Kosten- und Erlösplanung auf Basis der im neuen Gesamtterminplan dargestellten Bauphasenplanung wurde bisher nicht durchgeführt.

48.2 Der RH beanstandete, dass bei den Kostenschätzungen für die Liegenschaftsentwicklung und –verwertung weder Wertanpassung, Gleitung und Vorausvalorisierung noch eine Aktualisierung der Kosten- und Erlöserwartungen durchgeführt wurde. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, diese Maßnahmen zu setzen, um einen Überblick über die aktuell zu erwartenden Kosten der Immobilienverwertung sowie die Netto-Erlöse zu erhalten. Dies wäre insbesondere im Hinblick auf das erhöhte Verwertungsrisiko durch die herrschende Marktentwicklung vordringlich.

48.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG werde die Erlösplanung laufend auf Basis aktualisierter Einzelgutachten fortgeschrieben, weswegen die aktuelle Marktentwicklung berücksichtigt werden könne. Die Kosten- und Erlösplanung sei im Rahmen des Halbjahresberichts im Oktober 2009 auf Basis des aktuellen Gesamtterminplans (Stand: Mai 2009) angepasst worden. Dabei sei der Empfehlung des RH gefolgt und die Wertanpassung, die Gleitung sowie die Vorausvalorisierung der Kosten berücksichtigt worden.*

Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

Kostenverschiebungen

- 49.1** Die Aufwendungen für das Immobilienprojekt wurden in ihrer Struktur sowie in ihrer Gesamtsumme seit der Kostenschätzung im September 2006 weitgehend unverändert dargestellt. Verschiebungen innerhalb des Gesamtbudgets erfolgten jedoch bei den Positionen für rechtliche und technische Freimachung (Abbruch von Objekten, Dekontamination):

Tabelle 15: Kostenverschiebungen Immobilienprojekt

	rechtliche Freimachung	technische Freimachung in Mill. EUR	gesamt
1. Jänner 2006	20	57	77
Oktober 2008	14	63	77
April 2009	16	60	76

Für den Abtrag der Hochbauten wurden bei den Kosten für die technische Freimachung 7 Mill. EUR angesetzt. Der aktuelle Erwartungsplan sah Kosten in der Höhe von 20,5 Mill. EUR vor. Der Abtrag der Eisenbahnanlagen wurde ursprünglich auf 14,5 Mill. EUR geschätzt und nun mit 4,5 Mill. EUR ausgewiesen.

- 49.2** Der RH bemängelte die Qualität der Kostenschätzungen und stellte fest, dass der Kostenansatz für die rechtliche Freimachung hohe Reserven vorsah, so dass Budgetpositionen verschoben werden konnten bzw. für neue Kostenelemente zur Verfügung standen. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, bereits bei Kostenschätzungen in frühen Projektstadien auf möglichst realistische Schätzungen zu achten.
- 49.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG ergaben sich Kostenverschiebungen zwischen rechtlicher und technischer Freimachung im Zuge von Verhandlungen mit abzusiedelnden Bestandsnehmern, da z.T. geringere Ablösen unter der Voraussetzung der Kostenübernahme des Abbruchs der Objekte durch die ÖBB-Infrastruktur AG erzielt wurden. Die mit 32 Mill. EUR geschätzten technischen Abtragsleistungen hätten sich bis April 2009 um 7,5 % auf 34,4 Mill. EUR erhöht.*



Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

49.4 Der RH verkannte keineswegs die Schwierigkeit der Grobkostenschätzung aufgrund von fehlenden Vergleichswerten für Projekte dieser Größenordnung. Er wies jedoch neuerlich darauf hin, dass die Einzelpositionen der technischen Freimachung deutlich von der Grobkostenschätzung abwichen, wenn auch die Gesamtsumme in vergleichsweise geringem Ausmaß anstieg.

Buchwerte

50.1 (1) Infolge der Verwertung der Liegenschaften in den Teilgebieten A, B, C und P sowie des Abbruchs von darauf befindlichen Hochbauten und Anlagen waren die jeweiligen Buchwerte aus dem Anlagevermögen der damaligen ÖBB–Infrastruktur Bau AG auszuscheiden. Der Buchwert der gesamten Grundstücke in diesen Teilgebieten mit einer Gesamtfläche von rd. 59 ha betrug mit Stand September 2008 rd. 13 Mill. EUR, der der darauf befindlichen Hochbauten und Anlagen rd. 21,4 Mill. EUR, insgesamt somit rd. 34,4 Mill. EUR. Davon entfielen rd. 23 Mill. EUR auf die Flächen des von der damaligen ÖBB–Infrastruktur Bau AG angekauften Postareals.

(2) Gemäß Finanzierungsübereinkommen mit der Stadt Wien vom November 2007 werden von der damaligen ÖBB–Infrastruktur Bau AG die für die Errichtung von Straßen und Plätzen, der Parkanlage sowie von Schulanlagen erforderlichen Grundstücke unentgeltlich, bestand- und lastenfrei in das Eigentum der Stadt Wien übertragen bzw. in das öffentliche Gut abgetreten. Für diese Grundstücke (rd. 26 ha) und die darauf befindlichen Hochbauten betrug die Buchwerte insgesamt rd. 15 Mill. EUR. Dies entsprach rd. 44 % der gesamten Buchwerte in den Teilgebieten A, B, C und P. Somit verblieben rd. 33 ha mit Buchwerten von rd. 19,4 Mill. EUR zur Verwertung durch die ÖBB–Immobilienmanagement Gesellschaft mbH.

(3) Im Rahmen der Beschlussfassungen für das Projekt Hauptbahnhof Wien und die damit verbundene Liegenschaftsentwicklung und –verwertung wurden Berichte für die Entscheidungsgremien erstellt; diese enthielten keine Darstellung des gesamten Buchwertabgangs, weder hinsichtlich der Höhe noch des Zeitpunkts des wirtschaftlichen Abgangs. Auch die infolge der unentgeltlichen Übertragung von Grundstücken an die Stadt Wien bzw. Abtretung in das Öffentliche Gut auszuscheidenden Buchwerte wurden nicht beziffert.

Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

- 50.2** Der RH empfahl der ÖBB–Infrastruktur AG, den Vermögensabgang infolge des Ausscheidens von Buchwerten der Höhe nach zum Zeitpunkt des Investitionsbeschlusses darzustellen.
- 50.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB–Infrastruktur AG lag die Anlageninventur zum Zeitpunkt des Aufsichtsratsbeschlusses im April 2007 noch nicht vor. Die Buchwerte der damals zum Verkauf bestimmten Grundstücke wären jedoch dargestellt worden.*
- 50.4** Der RH bekräftigte die Notwendigkeit, die gesamten Buchwerte der frei werdenden Grundstücke sowie der darauf befindlichen Hochbauten und Anlagen hinsichtlich ihrer Höhe und des Zeitpunkts des Ausscheidens frühzeitig zu ermitteln und somit die Entscheidungsgrundlagen für Investitionen zu verbessern.

Verwertungsprojekte

Verwertungsstrategie

- 51.1** Die ÖBB–Immobilienmanagement Gesellschaft mbH verfolgte im Zusammenhang mit dem Hauptbahnhof die Strategie, die wesentlichsten Erlöse aus der Verwertung des Büro– und Geschäftsgebiets rund um den neuen Bahnhof zu gewinnen. Sie war bestrebt, mit Hilfe eines Key–Investors die Standortqualität zu attraktivieren und eine rasche Verwertung eines Teils der Gesamtfläche sicherzustellen. Als Key–Investor konnte eine österreichische Banken–Gruppe gewonnen werden, die auf den an der Kreuzung Wiedner Gürtel/Arsenalstraße liegenden Baufeldern A.03, A.04 und P.03 ihr Hauptquartier errichten wird. Auf den verbleibenden Flächen waren, wie im Masterplan Wien–Hauptbahnhof vorgesehen, Wohnnutzungen und soziale Einrichtungen geplant. Ein Sachverständiger bestätigte die zu erwartenden Grundstückserlöse von rd. 274 Mill. EUR mit Planungsstand April 2007. Die Verwertung wurde mit dem Verkauf der Baufelder A.03, A.04, A.05, P.03 und P.04 um rd. 60 Mill. EUR begonnen. Das Marktrisiko aufgrund der Immobilien– und Wirtschaftsentwicklung im Jahr 2009 wurde als hoch eingestuft.
- 51.2** Der RH anerkannte die Verwertungsstrategie der ÖBB–Immobilienmanagement Gesellschaft mbH im Zusammenhang mit dem Hauptbahnhof als nachvollziehbar und zweckmäßig.



Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Verwertung Wohnbau

- 52.1** Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH plante die Baufelder im Bereich C südlich der Gleistrasse, die für den sozialen Wohnbau geeignet waren, an den Wohnfonds Wien zu veräußern. Die Verwertung sollte in drei Phasen erfolgen.

Mit Vertrag vom 17. Dezember 2007 verkaufte sie die Baufelder C.01 bis C.03 (Phase 1) zu einem Preis von rd. 24,16 Mill. EUR. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung fanden Gespräche mit dem Wohnfonds Wien über den Ankauf der Baufelder C.05, C.06, C.08 und Teile von B.04 statt (Phase 2). Die Veräußerung der Baufelder C.09, C.10, C.11 und C.12 war im Rahmen einer Phase 3 geplant.

Im geförderten Wohnbau, der in der Regel über die Eigenmittel der Wohnungsnutzer finanziert wird, setzten Förderungsrichtlinien Maximalwerte für die Grundankaufskosten fest und schränkten somit die Verwertung ein. Bei Direktverkäufen an Bauträger ging sie von höheren Erlösen aus.

- 52.2** Der RH nahm die Vorgangsweise der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH, geeignete Baufelder für den sozialen Wohnbau vorzusehen und durch eine stufenweise Entwicklung kalkulierbare Erlöse zu sichern, zwar zur Kenntnis, er empfahl der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH jedoch, zur Erlösmaximierung auch in diesem Bereich neben dem Wohnfonds Wien eine Interessentensuche bzw. direkte Verkäufe frei finanzierter Wohnungen, analog zu den Baufeldern nördlich der Verkehrsstation, vorzusehen. Zum Beispiel könnte die Verwertung des Baufelds C.09 optimiert werden.

- 52.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei bereits im bestehenden Kaufvertrag mit dem Wohnfonds über die Baufelder C.01–C.03 die Möglichkeit der Errichtung von frei finanzierten Wohnungen geregelt. Für die am nordöstlichen Parkrand liegenden Baufelder (C.10–C.13) sowie für das Baufeld C.09 sei ein Verkauf an Investoren zur Errichtung von frei finanzierten Wohnungen von Anfang an vorgesehen gewesen. Die Verwertung solle gemäß dem aktuellen Rahmenterminplan frühestens 2011 erfolgen.*

Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

Expertenverfahren BahnhofCity

- 53.1** (1) Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH führte zwischen Juni 2007 und Jänner 2008 das „Expertenverfahren BahnhofCity Hauptbahnhof Wien“ durch. Sie handelte bei der Vergabe, gestützt auf zwei von ihr in Auftrag gegebene Rechtsgutachten, als nicht öffentlicher Auftraggeber, der dem Bundesvergabegesetz nicht unterlag. Das Bundesvergabeamt gelangte nach Anrufung betreffend die Wahl des Vergabeverfahrens zu einer gegenteiligen Ansicht. Aufgrund des Bescheids vom 3. März 2008 wurde das Verfahren abgebrochen. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH legte gegen den Bescheid Berufung ein.

Die Vergaberichtlinien des ÖBB-Konzerns zur Beauftragung Dritter kamen, obwohl im Immobilienmanagementvertrag mit der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG vorgesehen, nicht zur Anwendung. Gemäß diesen Richtlinien haben sämtliche Beschaffungen der mit der ÖBB-Holding AG verbundenen Gesellschaften unter Einhaltung der Sektorenbestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006 zu erfolgen. Auskünfte beim Bundesvergabeamt über die Einstufung der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH als öffentlicher oder nicht öffentlicher Auftraggeber waren vor Durchführung des Expertenverfahrens nicht eingeholt worden.

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH hatte bereits 2006 andere Ausschreibungen im Sinne des Bundesvergabegesetzes durchgeführt. Sie verwies dabei auf ÖBB-interne Richtlinien, die ähnliche Vorgangsweisen vorsahen.

(2) Die Kosten für das Expertenverfahren betragen in Summe rd. 450.000 EUR, wobei der städtebauliche Teil mit rd. 150.000 EUR und der Realisierungsteil mit rd. 300.000 EUR bewertet wurden. Trotz Abbruch des Verfahrens sollten die daraus gewonnenen Planungskonzepte aus dem städtebaulichen Teil verwertet bzw. in Bebauungsplänen umgesetzt werden.

- 53.2** Der RH kritisierte die uneinheitliche Vorgangsweise bei der Auftragsvergabe und empfahl der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH, auf die konzerninternen Richtlinien zu achten. Die Kosten für das Verfahren betrachtete der RH als verlorenen Aufwand. Er bezweifelte die Verwendbarkeit von Teilergebnissen, da sich zwischenzeitlich die Planungen für die Gebäudenutzungen geändert hatten.



BMF BMLFUW BMVIT

Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

53.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH bereits anlässlich ihrer Gründung im Jahr 2005 per Gutachten weder als öffentlicher Auftraggeber noch als Sektorauftraggeber qualifiziert worden. Deshalb kamen die Vergaberichtlinien des ÖBB-Konzerns nicht zur Anwendung. Jetzt würden die konzerninternen Richtlinien für die Auftragsvergaben aber eingehalten werden.*

Die ÖBB-Infrastruktur AG betrachtete rd. 300.000 EUR als verlorenen Aufwand. Die Ergebnisse aus dem städtebaulichen Teil würden in Bebauungsplänen umgesetzt. Diesbezügliche Abstimmungen mit der Stadt Wien gestalteten sich positiv.

53.4 Der RH merkte an, dass das Bundesvergabeamt zur Frage des Auftraggebers anders entschieden hatte. Beschaffungen hätten demnach unter Einhaltung der Sektorenbestimmungen des Bundesvergabegesetzes zu erfolgen. Den verlorenen Aufwand von 300.000 EUR sah er bestätigt.

In diesem Zusammenhang verwies der RH auf seine grundsätzlichen Feststellungen zur Immobilienebahrung der ÖBB-Holding AG sowie einzelner ÖBB-Gesellschaften (Reihe Bund 2008/6).

Verwertung von Baufeldern

54.1 Die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG, vertreten durch die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH, hatte zur Zeit der Gebärungsüberprüfung folgende Baufelder verkauft:

- die Baufelder A.03, A.04 und P.03 um rd. 39,6 Mill. EUR sowie das Baufeld P.04 um rd. 24,5 Mill. EUR mit Vertrag vom 18. Dezember 2007 an eine Banken-Gruppe;
- das Baufeld A.05 um rd. 24,5 Mill. EUR mit Vertrag vom 11. Juni 2008 an eine Bauunternehmung.

Die Ermittlung des Kaufpreises erfolgte in beiden Fällen durch Verkehrswertgutachten vom 15. März 2006 bzw. 24. April 2007 mit Werten von rd. 37,8 Mill. EUR bzw. 47,9 Mill. EUR. In beiden Fällen hatte die Verkäuferin die Kosten für den Abbruch von Altanlagen und die Freimachung des Areals zu übernehmen. Die Banken-Gruppe sicherte zu, die Abbruchkosten des auf diesem Areal stehenden Aufnahmegebäudes des Südbahnhofs sowie einen Anteil der Abbruchkosten des

Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

auf dem Baufeld P.04 stehenden Postgebäudes jeweils inklusive einem Honorar von 4 % der Abbruchkosten zuzüglich USt zu tragen.

Den Developergewinn¹⁾ setzten beide Gutachten mit 12 % der Freimachungs- und Gesamterschließungskosten an. Nach Mitteilung der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH von Juni 2009 stellte dieser Wert nur die untere Bandbreite dar, weil in der Branche Werte zwischen 10 % und 20 % üblich wären.

¹⁾ Das ist der Unternehmergewinn eines Immobilienunternehmens. Er wurde im konkreten Fall in einem Prozentsatz der Freimachungs- und Gesamterschließungskosten festgesetzt.

- 54.2** Der RH hielt fest, dass der Großteil der Abbruch- und Freimachungskosten von der Verkäuferin zu tragen war. Dieser Aufwand wäre im Wertermittlungsverfahren nicht zu berücksichtigen gewesen.

Zum Developergewinn stellte er fest, dass der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH als Auftraggeberin des Gutachtens die Berechnungswerte und Annahmen seit 2006 bekannt gewesen seien.

Der RH erachtete daher die für die Baufelder A.03, A.04 und P.03 bzw. für die Baufelder P.04 und A.05 erzielten Kaufpreise von rd. 39,6 Mill. EUR bzw. rd. 49 Mill. EUR für die beiden Käufer als günstig. Für die Verkäuferin ergaben sich dadurch um insgesamt 4,4 Mill. EUR ungünstigere Verkaufspreise.

- 54.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sei im genannten Gutachten ein fiktiver Developergewinn von 12 % angenommen worden. Dieser Wert schwanke allerdings zwischen 10 und 20 %, wobei zu bedenken sei, dass damit das gesamte Verwertungs- und Errichtungsrisiko des zukünftigen Eigentümers abgedeckt werden müsse. Die erwähnten 12 % seien an der untersten Bandbreite angesiedelt. Bei einer Vergleichsrechnung mit einem Developergewinn von 20 % ergäben sich Grundstückswerte, die rd. 30 % unter dem erzielten Kaufpreis lägen. Der RH habe außerdem die seitens der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH gewählte Verwertungsstrategie, einen Key-Investor zur Attraktivierung der Standortqualität zu finden, positiv beurteilt.*



Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

54.4 Der RH hielt erneut fest, dass die genannten Gutachten die Basis für den Kaufpreis bildeten und die Annahmen zum Developergewinn der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH als Auftraggeberin seit 2006 bekannt gewesen sein mussten. Der im Rahmen der Gebarungüberprüfung im Jahr 2009 erfolgte Hinweis auf einen Wert von 20 % hatte offenbar keinen Niederschlag in den entsprechenden Gutachten gefunden. Letztlich könnten in der genannten Bandbreite Werte errechnet werden, die über oder unter dem erzielten Verkaufspreis lägen. Seine Kritik, Abbruch- und Freimachungskosten in der Bewertung zu berücksichtigen, diese aber auch durch die Verkäuferin tragen zu lassen, hielt der RH aufrecht.

Der RH stellte ferner klar, dass dadurch keinesfalls die Verwertungsstrategie der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH in Zweifel gezogen wird.

Liegenschafts Kaufvertrag Baufeld A.05

55.1 Mit Kaufvertrag vom 11. Juni 2008 erwarb die Bauunternehmung das Baufeld A.05 mit einer realisierbaren Bruttogeschoßfläche von 70.000 m² zu einem voraussichtlichen Kaufpreis von rd. 24,5 Mill. EUR. Der tatsächliche Kaufpreis sollte erst auf Grundlage der Bebauungsbestimmungen ermittelt werden¹⁾. Eine ausdrückliche Regelung, derzufolge die Käuferin ein Projekt mit zumindest 70.000 m² Bruttogeschoßfläche verfolgen bzw. in einem Verfahren zur Erlangung der Bebauungsbestimmungen beantragen muss, war im Kaufvertrag nicht enthalten. Nach Auffassung der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH ergäbe sich diese Tatsache jedoch aus dem Sinn des Vertrags, der die Einigung über einen vorläufigen Kaufpreis enthielt.

¹⁾ Rechtsgültige Bebauungsbestimmungen lagen zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung sowie zur Zeit der Gebarungüberprüfung noch nicht vor. Der tatsächliche Kaufpreis konnte daher, im Sinne des Vertrags, sowohl unter als auch über dem vorläufigen Verkaufspreis liegen.

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH änderte die Erlösplanung für das Baufeld A.05 mit 30. Oktober 2008 von 24,5 Mill. EUR auf 15,75 Mill. EUR bei einer realisierbaren Bruttogeschoßfläche von 45.000 m².

Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

55.2 Der RH merkte an, dass die geplanten Erlöse aus der Verwertung des Baufelds A.05 noch nicht sichergestellt waren. Er anerkannte zwar die kaufmännische Vorsicht in der Erlösplanung, bemängelte aber die unklare Vertragsgestaltung. Er empfahl der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH, der Käuferin eine Sachverhaltsdarstellung zur Klärung und Darstellung der Sichtweise zu übermitteln sowie die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, gegebenenfalls mit der Stadt Wien über einen Flächenausgleich zwischen dem Baufeld A.05 und anderen Flächen zu verhandeln, so dass die Bruttogeschoßfläche und die Erlöse für das Gesamtprojekt im Rahmen der Flächenwidmung sichergestellt werden können.

55.3 *Die ÖBB-Infrastruktur AG erwiderte, dass die Käuferin verpflichtet sei, die Projektentwicklung mit dem anzustrebenden Ziel von 70.000 m² durchzuführen und der Behörde einen entsprechenden Widmungsvorschlag zu unterbreiten. Nur für den Fall, dass seitens der Behörde eine Widmung mit geringerer Bebaubarkeit erlassen werde, würde sich der Kaufpreis entsprechend der erzielbaren Bruttogeschoßfläche verringern. Ein diesbezügliches Schreiben sei an den Investor ergangen.*

Der Empfehlung des RH hinsichtlich Verhandlungen über einen Flächenausgleich wurde bei Aktualisierung des Masterplans Folge geleistet. Die entsprechende Version wurde im Juni 2009 beschlossen.

Wertsteigerungen durch Verkehrsanbindung

56.1 Durch Anschluss der Grundstücke an ein APM-System erwartete die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH Steigerungen des Verkehrswerts der angrenzenden Liegenschaften um 7 bis 10 %. Sie plante daher, bei den Eigentümern der betreffenden Grundstücke Kostenbeteiligungen von insgesamt rd. 5 Mill. EUR einzufordern.

Berechnungen zu dieser Wertsteigerung lagen nicht vor. Die Verträge für die bereits verkauften Grundstücke enthielten keine Regelungen für diese Kostenbeteiligungen. Es war daher geplant, entsprechende Nachverhandlungen zu führen.

56.2 Der RH bemängelte das Fehlen solcher Berechnungen über zu erzielende Wertsteigerungen. Er beurteilte aber die Erfolgsaussichten von Nachverhandlungen bei bereits abgeschlossenen Verkäufen als gering. Seiner Ansicht nach war die Übernahme einer Kostenbeteiligung daher als unsicher einzustufen. Er empfahl der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH, bei künftigen Verkäufen vertragliche Regelungen über eine allfällige Kostenbeteiligung vorzusehen.



Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

- 56.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG seien auf der Basis der Erfahrung, dass Grundstücke mit direktem Anschluss an attraktive, städtische Massenverkehrsmittel deutlich mehr als 10 % höhere Grundstückspreise erzielen als Grundstücke ohne solche Verkehrsanbindungen, vorsichtige Annahmen getroffen worden.*

Die Empfehlung des RH werde bereits insoweit umgesetzt, als bei den laufenden Verhandlungen mit den Investoren zu den Baufeldern der InterCity (Baufelder A.02, P.01 und P.02) diese Kostenbeteiligung in die Verhandlungen einbezogen werde bzw. Basis der Ausschreibungsunterlagen zur Interessentensuche sei.

- 56.4** Der RH merkte an, dass für APM-Systeme kaum entsprechende Erfahrungswerte vorlagen. Die Umsetzung seiner Empfehlung nahm er positiv zur Kenntnis.

Kostenaufteilung

- 57.1** Die damalige ÖBB-Infrastruktur Bau AG und die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH vereinbarten einen Kostenschlüssel zur Aufteilung der Errichtungskosten des gemeinsam genutzten Gebäudes der Verkehrsstation bzw. des Handels- und Dienstleistungszentrums. Die einzelnen Kostenpositionen teilten sich entsprechend der Nutzung auf. Von den geplanten Errichtungskosten entfielen 61,4 % auf das Infrastrukturprojekt der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG und 38,6 % auf das Immobilienprojekt der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH.

Die Kosten der Außenanlagen und des Landschaftsbaus von rd. 4 Mill. EUR wurden im Kostenschlüssel zu 100 % dem Infrastrukturprojekt, die Außenbeleuchtung hingegen zu 60 % dem Infrastrukturprojekt und zu 40 % dem Immobilienprojekt zugerechnet.

- 57.2** Für den RH war die Zurechnung der Kosten der Außenanlagen und des Landschaftsbaus zum Infrastrukturprojekt nicht nachvollziehbar. Er empfahl der ÖBB-Infrastruktur AG, auch dafür den für die Außenbeleuchtung ermittelten Kostenschlüssel anzuwenden.
- 57.3** *Die ÖBB-Infrastruktur AG führte in ihrer Stellungnahme aus, dass die Kosten der Außenbeleuchtung für das Handels- und Dienstleistungszentrum über das normale Maß einer Beleuchtung eines Bahnhofsvorplatzes bzw. das behördlich geforderte Ausmaß hinausgingen. Außenanlagen und der Landschaftsbau wären hingegen eindeutig dem Infrastrukturprojekt zuzurechnen, da sie sich ausschließlich auf die*

Liegenschaftsentwicklung und –verwertung

Bahnhofsvorplätze beziehen würden. Ein Aufschnüren des „Gesamtpakets“ Kostenschlüssel hielt die ÖBB-Infrastruktur AG nicht für ratsam.

- 57.4** Der RH merkte an, dass der Kostenschlüssel die Basis für gänzlich unterschiedliche Finanzierungsformen zwischen Infrastruktur- und Immobilienprojekt darstellte und regte eine nachvollziehbare Dokumentation an.

Stadtplanung

Verfahrensdauer

- 58.1** Die durchschnittliche Verfahrensdauer von der Begutachtung durch den Fachbeirat bis zur Beschlussfassung eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplans im Wiener Gemeinderat betrug im Jahr 2006 9,3 Monate, im Jahr 2007 10,6 Monate und im Jahr 2008 9,0 Monate.

Das Verfahren für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan des Entwicklungsgebiets beim Hauptbahnhof Wien dauerte rund sieben Monate.

- 58.2** Nach Ansicht des RH belegte die kurze Verfahrensdauer bis zur Verordnung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans in Anbetracht der komplexen Aufgabenstellung die Qualität der Vorarbeiten u.a. in Form des Masterplans Hauptbahnhof Wien.

Verkehrserzeugung

- 59.1** (1) In den Berechnungen zur Verkehrserzeugung für das Städtebauvorhaben gingen die UVP-Antragstellerin (ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH) und die Behörde entsprechend den Zielwerten des Masterplans Verkehr 2003 der Stadt Wien für das Jahr 2020 von 25 % Motorisiertem Individualverkehr aus¹⁾. Verkehrsmengen und Stellplatzbedarf wurden nach diesen Vorgaben dimensioniert.

¹⁾ Verkehrsmittelwahl Wien gesamt (2006): Motorisierter Individualverkehr 34 %, öffentlicher Personennahverkehr 35 %, Rad 4 %, zu Fuß 27 %

In der Evaluierung des Masterplans Verkehr 2003 aus dem Jahr 2008 lag der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs im 10. und 11. Bezirk hingegen bei 36 %. Der Anteil des Nichtmotorisierten Individualverkehrs (Fußgänger und Radfahrer) lag bei 31 % und der Zielwert des Masterplans Verkehr 2003 für das Jahr 2020 bei 35 %.



Stadtplanung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

(2) Die Stadt Wien hingegen bezog sich u.a. auf eine, auch in den Umweltverträglichkeitserklärungen des Städtebau- und Straßenbauvorhabens als Quelle angeführte Studie, die den Berechnungen für den Nichtmotorisierten Individualverkehr für einen Großteil der Baufelder einen Wert von 20 % zugrunde legte.

59.2 Der RH empfahl der Stadt Wien, die Verkehrsmengen und den Stellplatzbedarf nach den aktuellen Evaluierungswerten zu bemessen. Da der Anteil des Nichtmotorisierten Individualverkehrs entsprechend der Evaluierung 2008 bereits deutlich über den Planwerten lag, empfahl er, entsprechende Kapazitäten für Radfahrer vorzusehen.

59.3 *Der Wiener Stadtsenat verwies in seiner Stellungnahme auf die unterschiedliche verkehrserzeugende Wirkung von Arbeits-, Pendler-, Einkaufs-, Besucher- und Lieferverkehren sowie auf den kompakten Stadtteil direkt an einem hochrangigen Knoten des öffentlichen Verkehrs. Es müsse dementsprechend ein niedrigerer Autoanteil angenommen werden als für die Gesamtbezirke 10 und 11, die auch periphere, locker besiedelte Bezirksteile einschließen. Die Verkehrsmengen und der Stellplatzbedarf seien daher nach aktuellen Werten bemessen worden.*

59.4 Der RH verkannte nicht die Wirkungen lockerer Besiedlungsdichte bzw. unterschiedlicher Verkehrsarten. Er verwies jedoch, abgesehen von den Lagen direkt an hochrangigen Knoten des öffentlichen Verkehrs, auf die überwiegende Wohn- und Gewerbenutzung des flächenmäßig größten Baufelds C, wo unterschiedliche Anteile am Motorisierten Individualverkehr zu erwarten waren. Seine Empfehlungen zum Radverkehr hielt er aufrecht.

Kfz-Stellplätze

60.1 (1) Im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan vom Dezember 2006 legte die Stadt Wien für die Baufelder nördlich der Verkehrsstation ein Stellplatzregulativ von 30 bzw. 60 % der Pflichtstellplätze fest. Bei der weiteren Ausarbeitung der Bebauungsbestimmungen schlug die Stadt Wien vor, das Stellplatzregulativ in Abhängigkeit von der Entfernung zur U-Bahn räumlich zu differenzieren. In Abweichung von den städtebaulichen Kenndaten des Masterplans schlug sie daher auch für den Teilbereich B eine entsprechende Vorgabe und ein Stellplatzregulativ von 30 % vor.

(2) Die Stadt Wien legte die Anzahl an Stellplätzen für Wohnungen im Bebauungsplan mit 100 % der Pflichtstellplätze fest. Diese Maßnahme diene der Vermeidung einer Umgehung des Stellplatzregulativs, das für Büro- und Geschäftsnutzungen vorgeschrieben wurde.

Stadtplanung

In den UVP-Bescheiden zum Straßen- und Städtebauvorhaben vom September 2008 verwies die UVP-Behörde auf die aus fachlicher Sicht wünschenswerten Hinweise der Sachverständigen, im Rahmen der Wohnbebauung eine Kfz-Stellplatzreduktion zu erreichen.

60.2 (1) Der RH anerkannte die Stellplatzüberlegungen der Stadt Wien für Büro- und Geschäftsnutzungen als nachvollziehbar und zweckmäßig. Er empfahl der Stadt Wien, auch bei der weiteren Ausarbeitung der Bebauungspläne, insbesondere für die Baufelder C.09 und C.13, die unmittelbar an einer geplanten U-Bahn-Station liegen, die Regulierung der Stellplatzzahl zu prüfen, die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen und gegebenenfalls ein niedrigeres Stellplatzregulativ als 60 % in Betracht zu ziehen.

(2) Der RH sah in der Begrenzung der Stellplätze für Wohnungen im Bebauungsplan mit 100 % der Pflichtstellplätze eine wirksame Maßnahme zur Vermeidung einer Umgehung des Stellplatzregulativs. Er empfahl der Stadt Wien jedoch im Sinne der Empfehlungen im UVP-Bescheid, analog zu Büro- und Geschäftsnutzungen für Wohnnutzungen mit guter öffentlicher Verkehrsanbindung zwecks Erhöhung der Wirkung des öffentlichen Verkehrs auch niedrigere Stellplatzregulative zu erwägen.

60.3 *Der Wiener Stadtsenat führte in seiner Stellungnahme aus, dass der Empfehlung des RH bezüglich eines niedrigeren Stellplatzregulativs als 60 % entsprochen werde. Dies sei bei weiteren Widmungen im Zentralbereich um den Bahnhof bereits vorgesehen.*

Zu den Wohngebäuden führte er aus, dass Stellplatzregulative in erster Linie auf den Zielverkehr und somit auf die Begrenzung der privaten Stellplätze bei Betrieben, Bürogebäuden und Einkaufszentren zielten. Bei Wohngebäuden wäre auch der Besitz eines PKW zu berücksichtigen und somit ausreichend Stellplätze auf den Wohngrundstücken eine Voraussetzung für die Entlastung der Straßen vom Ruhenden Verkehr.

Verkaufsfläche

61.1 Der im Dezember 2006 vom Wiener Gemeinderat beschlossene Flächenwidmungs- und Bebauungsplan setzte die Verkaufsfläche für das Handels- und Dienstleistungszentrum mit 20.000 m² fest. Dieser Wert wurde von der Stadt Wien als Vorgabe für weitere Planungsüberlegungen herangezogen. Auch die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen der UVP-Straßenbau bezog sich auf rd. 22.000 m². In der Erläuterung zum Flächenwidmungsplan vom Dezember 2006 äußerte die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH die Absicht, eine Verkaufsfläche von 40.000 m² bis 45.000 m² anzustreben.

Mit einer tolerierten Abweichung von 5 bis 10 % und gemeinsam mit „bahnaffinen“ Nutzungen, die nicht zur verkehrserzeugenden Verkaufsfläche des Einkaufszentrums zu zählen waren, ging die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH von einer Verkaufsfläche von insgesamt rd. 30.000 m² aus.

Im Jahr 2008 beschloss sie das Projekt „Erdkörper West“ unter dem Tragwerk Laxenburger Straße. Dabei handelte es sich um rd. 2.000 m² zusätzliche Verkaufsfläche, die unmittelbar an das Handels- und Dienstleistungszentrum angrenzten.

Ergänzend plante sie, in Teilen des Baufelds A.01 Handels- und Dienstleistungsbetriebe auf einer Fläche von etwa 10.000 m² anzusiedeln und eine in diesem Fall notwendige Änderung der Flächenwidmung zu erwirken. Der Vertrag über die Optimierung der Projektentwicklung und Verwertung des Handels- und Dienstleistungszentrums vom 6. Oktober 2008 enthielt die Verpflichtung des Auftragnehmers zur „politischen Lobbyarbeit“ hinsichtlich der Vergrößerung der Verkaufsfläche im Rahmen der Flächenwidmung für das Baufeld A.01.

61.2 Der RH empfahl der Stadt Wien, die ursprünglichen Planungsgrundlagen beizubehalten, da eine Erweiterung der Verkaufsfläche raumplanerische und verkehrliche Folgewirkungen nach sich ziehen und neben einer Widmungsänderung auch zu einer Neubewertung der Verkehrs- und Stellplatzberechnungen führen würde.

61.3 *Der Wiener Stadtsenat nahm die Empfehlung des RH zur Kenntnis.*

Die ÖBB-Infrastruktur AG nannte in ihrer Stellungnahme als wesentlichen Grund für die Erweiterung der Verkaufsfläche den erzielbaren Mehrwert, der sich bei Verkauf des Baufelds positiv auswirken würde. Sie sicherte zu, die raumplanerischen und verkehrlichen Folgewirkungen zu prüfen. Eine diesbezügliche Raumverträglichkeitsstudie sei bereits in Auftrag gegeben worden. Nach dem derzeitigen Stand der vorliegenden Untersuchungen scheine eine Erweiterung der Verkaufsfläche auf A.01 nicht nur möglich, sondern sinnvoll.

61.4 Der RH anerkannte die Bemühungen der ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH, den Wert der Verkaufsfläche zu erhöhen. Er wies jedoch erneut kritisch darauf hin, dass die angeführten Entwicklungen zu einer nachträglichen Verdoppelung der in der UVP-Strassenbau angegebenen Verkaufsfläche führen würden. Bei den weiteren Planungen wäre auf die Schwellenwerte und den Tatbestand der Änderungen gemäß § 3a UVP-Gesetz Bedacht zu nehmen, um ein weiteres Verfahren zu vermeiden.

Stadtplanung

Weltkulturerbe

62.1 Im Jahr 2001 erfolgte die Aufnahme des historischen Stadtzentrums von Wien in die Liste des Weltkulturerbes der UNESCO. Der nördliche Teil des Entwicklungsgebiets beim Hauptbahnhof Wien grenzte im Bereich der Kreuzung Wiedner Gürtel – Arsenalstraße an die Kernzone (Schloss Belvedere) dieses Weltkulturerbes an. Gemäß den Städtebaulichen Leitlinien Hochhäuser in Wien stellte das gegenständliche Areal keine Ausschlusszone für Hochhäuser dar.

In der Aufgabenstellung des Expertenverfahrens zum Masterplan Hauptbahnhof Wien wurde darauf hingewiesen, dass Hochhausstandorte innerhalb maßgeblicher Sichtwinkel auf ihre Stadtverträglichkeit zu prüfen seien. Entsprechend dem Gemeinderatsbeschluss vom Dezember 2004 war unabhängig von den Höhenangaben im Masterplan auf Basis der Städtebaulichen Leitlinien Hochhäuser in Wien eine Verträglichkeit des Projekts mit der Bedeutung des Belvedere als Teil des Weltkulturerbes sicherzustellen. Gemäß dem Gemeinderatsbeschluss erfolgte die Abstimmung der Hochhausplanungen mit den Anforderungen des Weltkulturerbes. Anhand von Visualisierungen wurde der Masterplan überprüft und in kritischen Bereichen abgeändert (z.B. Reduktion der Gebäudehöhen auf den Baufeldern P.02 und P.03 sowie Änderung der Baulinien auf den Baufeldern A.01 und A.02).

Im Jänner 2009 wurde nach Kritik durch das Weltkulturerbekomitee vom Juli 2008 ein 100 m hohes Gebäude seitlich der Sichtachse zwischen Unterem und Oberem Belvedere auf 88 m reduziert.

In der letzten Sitzung des UNESCO-Komitees vom Juni 2009 wurde diese Höhenreduktion positiv zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus empfahl das Komitee, bis Ende 2009 eine umfassende Sichtbarkeitsanalyse zu erstellen.

62.2 Der RH anerkannte die Bemühungen der Stadt Wien, die Planungen auf die Anforderungen des Weltkulturerbekomitees abzustimmen.



BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien

Umweltverträglichkeitsprüfung

Verfahren

63.1 (1) Zur Genehmigung des Hauptbahnhofs Wien waren drei Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen. Neben Verfahren für das Gleisprojekt sowie zur Errichtung der Straßen war erstmals auch eine UVP für ein Städtebauvorhaben erforderlich. Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH stellte im Dezember 2007 einen Antrag bei der Wiener Landesregierung auf Erteilung einer Genehmigung für das Städtebauvorhaben „Hauptbahnhof Wien“. Diese erteilte im September 2008 die Genehmigung per Bescheid. Gegen diesen wurde im Oktober 2008 Berufung eingebracht. Im Mai 2009 bestätigte der Umweltse-nat den Genehmigungsbescheid.

(2) Gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl. I Nr. 14/2005 (UVP-Gesetz 2000), war der Standort eines Vorhabens oder die Anbindung an den öffentlichen Verkehr für die UVP-Pflicht von Städtebauvorhaben irrelevant. Städtebauvorhaben mit einer Nutzfläche von mehr als 100.000 m² unterlagen der UVP-Pflicht, wenn sie insbesondere die Kriterien der einheitlichen Errichtung und Multifunktionalität aufwiesen.

63.2 (1) Der RH anerkannte, dass die Behörde das Verfahren mit hohem Koordinationsaufwand nachvollziehbar und innerhalb von rund neun Monaten zwischen Genehmigungsantrag und erstinstanzlichem Bescheid im Vergleich zu anderen Infrastrukturprojekten und im Hinblick auf die erstmalige Abwicklung eines derartigen Städtebauvorhabens zügig durchgeführt hatte. Er bemerkte allerdings, dass in vielen Punkten dieselben Umweltauswirkungen in allen drei UVP-Verfahren beurteilt wurden und kritisierte, dass entsprechende verfahrensvereinfachende Maßnahmen nicht oder nur teilweise umgesetzt werden konnten.

(2) Weiters stellte der RH kritisch fest, dass durch die gegenwärtige Gesetzeslage multifunktionale Vorhaben mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr einer UVP-Pflicht unterliegen, während gegebenenfalls für gleiche Vorhaben oder Entwicklungen ohne Nutzungsdurchmischung keine UVP erforderlich ist. Er bezweifelte die Zweckmäßigkeit auch im Hinblick auf Kosten- und Zeitargumente und empfahl dem BMLFUW zu prüfen, ob Städtebauvorhaben im geschlossenen Siedlungsgebiet mit definierten Erschließungsanteilen durch den öffentlichen Verkehr von einer UVP-Pflicht ausgenommen werden könnten.

63.3 *Der Wiener Stadtsenat teilte in seiner Stellungnahme die Bedenken des RH.*

Umweltverträglichkeitsprüfung

Die ÖBB-Infrastruktur AG stimmte den Anmerkungen des RH vollinhaltlich zu.

Das BMLFUW schloss sich der Empfehlung des RH nicht an und hielt in seiner Stellungnahme fest, dass für entsprechende Städtebauprojekte in Umsetzung der europäischen Richtlinien eine UVP-Pflicht vorzusehen sei, wenn bei ihnen aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standorts mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen sei. Dies könne auch bei Städtebauvorhaben unabhängig von ihrer Lage bzw. der Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht ausgeschlossen werden. Mit Bezug auf die europäische Judikatur hielt das BMLFUW fest, dass Städtebauvorhaben nicht aus der UVP-Pflicht ausgenommen werden können, weil sie in urbanen Gebieten lägen und dies die nationale Gesetzgebung vorsehe. Das BMLFUW wies weiters darauf hin, dass die mögliche Zulässigkeit einer Einzelfallprüfung mit einem höheren Aufwand behaftet sein könnte als das UVP-Verfahren selbst.

63.4 Der RH stimmte mit dem BMLFUW überein, dass Einzelfallprüfungen mit entsprechenden Feststellungsverfahren zu vermeiden sind. Der weiteren Argumentation des BMLFUW hielt er entgegen, dass seiner Ansicht nach die gegenwärtigen Regelungen für pauschale Ausnahmen von Städtebauvorhaben in Stadtgebieten aus der UVP-Pflicht u.a. deswegen als gemeinschaftsrechtswidrig beurteilt wurden, da sie zu undifferenziert sind. Er verwies darauf, dass Ausnahmen „innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete“ derzeit bereits bei verschiedenen UVP-Tatbeständen wie z.B. bestimmten Eisenbahnvorhaben, Beherbergungsbetrieben und Campingplätzen verwendet werden. Er empfahl dem BMLFUW zu prüfen, ob dies nicht ein taugliches Differenzierungskriterium darstellen könnte, noch dazu Städtebauvorhaben am Rande eines Stadtgebiets davon nicht berührt werden.

Worst-Case-Betrachtungen

64.1 Entsprechend den Vorgaben des BMLFUW sollte bei UVP-Verfahren die Bewertung der Umweltauswirkungen in einer Worst-Case-Betrachtung der Verkehrs- und Emissionssituation berücksichtigt werden, sofern künftige Nutzer zum Zeitpunkt der UVP noch nicht feststanden. Dies war bei gegenständlichem Verfahren der Fall.



Umweltverträglichkeitsprüfung

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrs-anbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

64.2 Der RH stellte fest, dass Worst-Case-Betrachtungen die Komplexität und den Planungsaufwand im Vergleich zu UVP-Verfahren, bei denen die Umweltauswirkungen von Anlagen präziser dargestellt werden können, erhöhten. Weiters merkte er an, dass es sich bei Städtebauvorhaben in der Regel bereits um belastete Gebiete im Sinne des UVP-Gesetzes 2000 handelte, bei denen eine Worst-Case-Betrachtung die Genehmigungsfähigkeit stark einschränkt. Der RH empfahl daher dem BMLFUW, Verkehrs- und Emissionsbetrachtungen keinen Worst Case, sondern einen realistischen Planfall zugrunde zu legen.

64.3 *Der Wiener Stadtsenat teilte die Bedenken des RH.*

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH stimmte den Anmerkungen des RH zu.

Das BMLFUW präzisierte, dass die Empfehlungen darauf abzielten, innerhalb der Bandbreite eines realistischen Szenarios den Planfall zu beschreiben und zu bewerten, der die höchsten Belastungen erwarten lasse. Dies werde im Rahmen der aufgrund der UVP-Gesetz-Novelle 2009 notwendigen Überarbeitung von Erläuterungen präzisiert werden.

Zudem habe die UVP-Gesetz-Novelle 2009 mittlerweile klargestellt, dass nicht alle möglichen Auswirkungen eines Vorhabens, sondern nur die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu beschreiben und zu bewerten wären.

Immissionsbelastung

65.1 Die Behörde nahm hinsichtlich der Luftschadstoffe auf das Schwellenwertkonzept Bezug¹⁾. Das Gesetz überließ es der Behörde, in Zusammenarbeit mit den lufthygienischen Sachverständigen eine angemessene Irrelevanzschwelle zu definieren und zu begründen. Die UVP-Behörde beurteilte das Städtebauvorhaben „Hauptbahnhof Wien“ aufgrund der Ausdehnung als linienförmige Emissionsquelle und stellte fest, dass die zu erwartenden Immissionszusatzbelastungen insgesamt unter 3 % des Immissionsgrenzwerts lagen. Das Projekt war demnach zu genehmigen.

¹⁾ Demnach muss eine Erheblichkeitsschwelle überschritten werden. Die Zusatzbelastung soll von der vorhandenen Vorbelastung messtechnisch unterschieden werden können. Für punktförmige Emissionsquellen werden Zusatzbelastungen von ≤ 1 % eines Langzeitgrenzwerts als irrelevant, für linienförmige Emissionsquellen (wie z.B. Straßen) Zusatzbelastungen von ≤ 3 % eines Langzeitgrenzwerts als irrelevant angesehen.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Gegen den UVP-Bescheid wurde im Oktober 2008 u.a. mit der Argumentation berufen, dass im gegenständlichen Fall eine punktförmige Emissionsquelle als maßgeblich heranzuziehen gewesen wäre und der Wert für die zu erwartenden Immissionszusatzbelastungen von insgesamt ≤ 1 % des Immissionsgrenzwerts überschritten wurde.

Ermittlungen im Rahmen des Berufungsverfahrens stellten fest, dass in diesem Fall Zusatzbelastungen von 1 % des jeweiligen, als Jahresmittelwert ausgedrückten Grenzwerts nicht überschritten wurden. Eine Klärung der punkt- oder linienförmigen Emissionsquellen erfolgte nicht.

65.2 Der RH verwies auf die Unsicherheit der gegenwärtigen Regelung auch im Hinblick auf künftige Verfahren. Er bemerkte, dass mit dem Argument der Punktlast Städtebauvorhaben im Sinne des UVP-Gesetzes 2000 in vorbelasteten, innerstädtischen Gebieten kaum zu realisieren wären. Er empfahl dem BMLFUW die Schaffung einer geregelten, standardisierten Vorgehensweise bzw. eine Evaluierung des Einsatzes der Irrelevanzkriterien in der UVP.

65.3 *Der Wiener Stadtsenat teilte in seiner Stellungnahme die Bedenken des RH.*

Die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH stimmte den Anmerkungen des RH zu.

Das BMLFUW führte in seiner Stellungnahme dazu aus, dass in den gesetzlichen Grundlagen, die u.a. die Luftqualitätsrichtlinie der EU umzusetzen hätten, auch deswegen kein Schwellenwert festgelegt worden sei, weil im Zuge der Vorbereitung kein fachlicher Konsens darüber erzielt werden konnte, ob ein zahlenmäßiger Wert generell festgelegt werden könne. Es verwies dazu auch auf die Beratungstätigkeit sowie auf die vom BMLFUW in Auftrag gegebenen Leitfäden, in dem Irrelevanzschwellen, insbesondere für verkehrserregende Vorhaben, aufgrund klarer und nachvollziehbarer Kriterien vorgeschlagen würden.

65.4 Der RH schloss sich der Analyse des BMLFUW an. Die Unsicherheit der Regelung hinsichtlich der Punktlast blieb nach Ansicht des RH – auch im Hinblick auf künftige Verfahren – aufrecht.



BMF BMLFUW BMVIT

Umweltverträglichkeitsprüfung

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Umsetzung und
Auflagen

- 66.1** Im September 2008 genehmigte die UVP-Behörde das Städtebauvorhaben Hauptbahnhof Wien. Der Bescheid schrieb zwei Projektmodifikationen und 27 Auflagen vor.

Im UVP-Verfahren wurden Vorgaben für eine Bebauung entwickelt, deren vollständige Realisierung über einen Zeitraum von mehreren Jahren geplant war. Innerhalb dieses Planungs- und Realisierungszeitraums konnten Anpassungen an aktuelle Entwicklungen vorgenommen werden, sofern sie die Projekteigenschaften als Ganzes nicht veränderten.

Die Kontrolle der Projektmodifikationen und Auflagen lag bei der UVP-Behörde. Eine Abnahmeprüfung im Sinne des UVP-Gesetzes 2000 entfiel bei Städtebauvorhaben. Ebenso war nicht festzulegen, wann und wie Nachkontrollen durchzuführen waren.

- 66.2** Der RH ging davon aus, dass innerhalb des Planungs- und Realisierungszeitraums der nächsten zehn Jahre Anpassungen an aktuelle Entwicklungen, z.B. hinsichtlich des Verkehrs, vorgenommen werden bzw. übliche Modifikationen in der Bauphase zu erwarten waren.

Der RH empfahl dem BMLFUW, die Umsetzungskontrolle der Auflagen zu planen bzw. eine bindende Wirkung des UVP-Bescheids für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren bzw. für die zuständigen Behörden sicherzustellen.

- 66.3** Die *ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH* stimmte den Anmerkungen des RH zu.

Das BMLFUW führte in seiner Stellungnahme aus, dass im Zuge der UVP-Gesetz-Novelle 2009 versucht worden sei, eine Bindungswirkung des UVP-Bescheids für nachfolgende Ausführungsvorhaben zu normieren; der Begutachtungsentwurf sei aber am Widerstand der Länder gescheitert. Es wies allerdings darauf hin, dass diese Behörden aufgrund des verfassungsrechtlichen Berücksichtigungsprinzips in ihren Genehmigungsverfahren auf den UVP-Bescheid Rücksicht zu nehmen hätten.

Zur Klarstellung, dass der UVP-Bescheid für Städtebauvorhaben im Zuge von Änderungen bei Ausführungsvorhaben nachträglich dieser neuen Situation angepasst werden könne, enthielte das UVP-Gesetz nunmehr eine ausdrückliche Regelung, so dass diesbezüglich die Empfehlung des RH bereits umgesetzt worden sei.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

67 Zusammenfassend hob der RH die folgenden Empfehlungen hervor:

Stadt Wien und
ÖBB-Infrastruktur AG

(1) Die Terminalsituation wäre besonders sorgfältig zu beobachten und auf Veränderungen rasch zu reagieren, weil zeitliche Verzögerungen mit erheblichen Kostensteigerungen verbunden sein können. (TZ 8)

(2) Bereits in frühen Projektstadien wäre auf möglichst vollständige und realistische Kostenschätzungen zu achten. (TZ 10, 14, 49)

(3) Bei künftigen Übereinkommen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und der Stadt Wien wäre für die Bemessung von Kostenbeiträgen das tatsächlich zur Realisierung kommende Projekt heranzuziehen. (TZ 19)

Stadt Wien

(4) Auf die künftige Kostenentwicklung der technischen und sozialen Infrastruktur für das Stadterweiterungsgebiet südlich des Bahnhofs wäre durch ein verstärktes Kostencontrolling besonderes Augenmerk zu legen. (TZ 14)

(5) Zwecks Verbesserung der Erreichbarkeit (kürzere Wegzeit, höherer Komfort) wären Varianten unter Kosten-Nutzen-Analysen zu erwägen. (TZ 29)

(6) Im Bereich der U1 wären entsprechende Reservekapazitäten vorzusehen und auch noch Überlegungen hinsichtlich weiterer Planungsvarianten anzustellen. (TZ 34)

(7) Es sollten klare Kosten- und Wirksamkeitskriterien definiert und den kommenden U-Bahn-Ausbauvorhaben zugrunde gelegt werden. (TZ 35)

(8) Es sollten zeitgerecht Überlegungen angestellt werden, wie die Netzkapazität vor allem in den stark belasteten Streckenabschnitten künftig gewährleistet werden kann. (TZ 38)

(9) Der Ausbau des U-Bahn-Netzes sollte im Sinne eines Gesamtkonzepts anhand von Kosten- und Wirksamkeitskriterien nochmals überdacht werden. (TZ 39)



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

(10) Verkehrsmengen und Stellplatzbedarf wären nach den aktuellen Evaluierungswerten für den Motorisierten Individualverkehr zu bemessen. Für den Radverkehr wären entsprechende Kapazitäten vorzusehen. (TZ 59)

(11) Insbesondere für Baufelder, die unmittelbar an einer geplanten U-Bahn-Station liegen, sollten die Regulierung der Stellplatzzahl geprüft, die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt und gegebenenfalls ein niedrigeres Stellplatzregulativ als 60 % in Betracht gezogen werden. Im Sinne der Empfehlungen im UVP-Bescheid wären für Wohnnutzungen mit guter öffentlicher Verkehrsanbindung auch niedrigere Stellplatzregulative als 100 % zu erwägen. (TZ 60)

(12) Die ursprünglichen Planungsgrundlagen hinsichtlich einer Verkaufsfläche von 20.000 m² wären beizubehalten. (TZ 61)

ÖBB-Infrastruktur AG

(13) Bei Beschlüssen von Zusatzprojekten und Erweiterungen bestehender Projekte im Rahmen des Gesamtprojekts Hauptbahnhof Wien wäre äußerst restriktiv vorzugehen. Deren Auswirkungen auf die bereits in Umsetzung begriffenen Projekte wären vor Beschlussfassung umfassend zu bewerten. (TZ 12)

(14) Künftig sollten bei Kostendarstellungen, wie im Halbjahresbericht oder wenn sie als Entscheidungsgrundlage für Investitionsbeschlüsse dienen, die geplanten Kosten auch mit ihren vorausvalorisierten Werten angegeben werden. (TZ 13)

(15) Die Risikopotenziale sollten durch eine zügige Umsetzung aller dazu erforderlichen Maßnahmen minimiert werden. (TZ 13)

(16) Es sollten künftig verstärkt Kontroll- und Steuerungsmaßnahmen ergriffen und mögliche Kosteneinsparungspotenziale bei den Infrastrukturprojekten gesucht werden. (TZ 13)

(17) Der Nutzen aus der Informationskampagne, welcher der Stadt Wien ebenso wie den anderen ÖBB-Gesellschaften zufließt, wäre zu bewerten und eine dem Nutzen entsprechende Kostenaufteilung zu vereinbaren. (TZ 16)

(18) Als Grundlage für Investitionsbeschlüsse wären neben den geschätzten Planungs- und Baukosten auch die voraussichtlichen Finanzierungskosten darzustellen. (TZ 18)

**Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen**

(19) Eine formale Vorgangsweise für die Kenntnisnahme der außerhalb des Rahmenplans zu finanzierenden Projekte durch das BMVIT und das BMF wäre festzulegen. (TZ 20)

(20) Die voraussichtlichen Finanzierungskosten sollten in künftige Wirtschaftlichkeitsberechnungen einfließen. (TZ 21)

(21) Aufgrund der Komplexität des Gesamtprojekts wäre auf die Festlegung klarer Projektabgrenzungen sowie angemessener und nachvollziehbarer Kostenzuordnungen besonderes Augenmerk zu legen. Die Einhaltung der festgelegten Projektabgrenzungen und Kostenzuordnungen wäre durch ein effizientes Projektkostencontrolling zu gewährleisten. (TZ 22)

(22) Bei der Übertragung der Bauvorhaben auf den Geschäftsbereich Neu- und Ausbau sollte bereits eine Projektstrukturierung vorliegen, die als Basis für Soll/Ist-Vergleiche herangezogen wird. Trotz der Komplexität des Gesamtprojekts wäre auf eine nachhaltige Projektstrukturierung zu achten. (TZ 23)

(23) Es sollte eine nach Projekten getrennte Darstellung von Kosten und Erlösen bzw. Kostenbeiträgen erfolgen, um eine klare Kostenübersicht und -verfolgung zu ermöglichen. (TZ 24)

(24) Die Begleitende Kontrolle sollte im Zuge der Bauabwicklung verstärkt auf die ordnungsgemäße Zuteilung der Kosten (insbesondere etwaiger Mehrkosten infolge von Forcierungsmaßnahmen) zum Rahmenplanprojekt bzw. zum Projekt des Absatzverbunds achten, um fehlerhafte Zuordnungen zu vermeiden und eine strikte Projekt-abgrenzung zu gewährleisten. (TZ 25)

(25) Eine Überprüfung der Zuordnung der Außenreinigungsanlagen sowie der Autoreisezuganlage sollte durchgeführt werden. Hinkünftig wäre auf eine strikte Trennung zwischen Infrastruktur und Absatz zu achten. (TZ 26)

(26) Für die Infobox wäre ein Finanzierungsübereinkommen vorzulegen. Die Finanzierung aus Mitteln des Rahmenplans wäre zu hinterfragen. Über Kostenbeiträge anderer Gesellschaften bzw. externer Sponsoren sollte verhandelt werden. (TZ 27)



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

ÖBB-Immobilien-
management Gesell-
schaft mbH

Bundesministerium
für Finanzen und
Bundesministerium
für Verkehr, Innovati-
on und Technologie

(27) Eine Aktualisierung sowie eine Vorausvalorisierung der Kostenschätzung für die Liegenschaftsentwicklung und -verwertung sollte durchgeführt werden, um einen Überblick über die zu erwartenden endgültigen Kosten der Immobilienverwertung sowie die Netto-Erlöse zu erhalten. (TZ 48)

(28) Der Vermögensabgang infolge des Ausscheidens von Buchwerten wäre der Höhe nach zum Zeitpunkt des Investitionsbeschlusses darzustellen. (TZ 50)

(29) Für die Kostenpositionen Außenanlagen und Landschaftsbau sollte derselbe Kostenschlüssel zur Anwendung kommen, wie für die Außenbeleuchtung. (TZ 57)

(30) Zur Erlösmaximierung wären auch eine Interessentensuche bzw. direkte Verkäufe frei finanzierter Wohnungen vorzusehen. (TZ 52)

(31) Die konzerninternen Richtlinien für die Auftragsvergaben wären einzuhalten. (TZ 53)

(32) Zur Sicherstellung der geplanten Erlöse aus der Verwertung des Baufelds A.05 sollte eine Sachverhaltsdarstellung an die Käuferin übermittelt werden. Mit der Stadt Wien wäre gegebenenfalls über einen Flächenausgleich zwischen dem Baufeld A.05 und anderen Flächen zu verhandeln. (TZ 55)

(33) Bei künftigen Verkäufen wären vertragliche Regelungen über eine Beteiligung an den Kosten eines allfällig errichteten APM vorzusehen. (TZ 56)

(34) Hinsichtlich einer allfälligen Kostentragung für eine fünfte Ausbauphase der U-Bahn wäre die Mittelbindung aufgrund der Schuldenrückzahlung für die vierte Ausbauphase zu berücksichtigen. Dabei sollte eine Änderung des Finanzierungsmodus – z.B. in Form eines geringeren Vorfinanzierungsrahmens – überlegt werden. Alternativ könnten eine Reduktion des Investitionsvolumens, eine Verschiebung des Baubeginns oder eine Priorisierung der Einzelvorhaben in Erwägung gezogen werden. (TZ 41)

(35) Inwieweit die für die Errichtung der U3 und U6 geschlossene Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG für den Bau der U2-Süd herangezogen werden kann, wäre zu klären. (TZ 42)

**Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen**

(36) Im Falle der Mitfinanzierung einer fünften Ausbauphase sollten Maßnahmen zur Schaffung einer neuen gesetzlichen Grundlage (z.B. eine neue Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG) eingeleitet werden. (TZ 42)

(37) Auch für den Fall, dass keine gesetzliche Verpflichtung besteht, wären künftig die Vorbelastungen und die Zahlungsverpflichtungen im Bundesvoranschlag und im Bundesrechnungsabschluss auszuweisen sowie eine Erfolgskontrolle im Sinne des Bundeshaushaltsgesetzes durchzuführen. (TZ 42)

(38) Das Verständigungsverfahren und der Informationsaustausch zwischen dem BMVIT und dem BMF hinsichtlich Budgetierung und Vollzug des U-Bahn-Bundesbeitrags wären zu verbessern. (TZ 42)

(39) Im Interesse der Planungssicherheit bezüglich der künftigen finanziellen Belastungen wäre eine aktuelle und umfassende Kostenschätzung für die U2-Süd zu erstellen. (TZ 44)

(40) Generell sollten Infrastrukturerrichtungskosten vertraglich genauer definiert und eine präzisere Vertragsgestaltung angestrebt werden. (TZ 44)

(41) Durch eine Zusatzvereinbarung zum Übereinkommen für die vierte Ausbauphase wären Kontrollrechte sicherzustellen. (TZ 45)

(42) Die Aufrechterhaltung der Mitfinanzierung von Fuhrparkkosten beim U-Bahn-Bau wäre aus budgetärer Sicht zu überprüfen. (TZ 46)

(43) In Anbetracht der beachtlichen Netzlänge nach Fertigstellung der vierten Ausbauphase sollte seitens des Bundes grundsätzlich überprüft werden, inwieweit er sich an einer neuerlichen Erweiterung des U-Bahn-Netzes finanziell beteiligen möchte. Für den Fall der Aufrechterhaltung einer Mitfinanzierung wären die Kompetenzen für eine inhaltliche Überprüfung innerhalb des Bundes zu klären, um bereits im Planungsprozess die Berücksichtigung der Bundesinteressen sicherstellen zu können. (TZ 47)



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

BMF BMLFUW BMVIT

Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung
Hauptbahnhof Wien

Bundesministerium
für Land- und Forst-
wirtschaft, Umwelt
und Wasserwirtschaft

(44) Angesichts des erheblichen Investitionsbedarfs für U-Bahn-Projekte und des teilweisen Auseinanderfallens von Aufgaben-, Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung wären bereits im Vorfeld insbesondere Kosten-Nutzen-Überlegungen und Untersuchungen über die verkehrliche Wirksamkeit – auch im Sinne eines Gesamtkonzepts für das U-Bahn-Netz im Zusammenspiel mit den Strecken und Knotenpunkten der ÖBB-Unternehmensgruppe im Raum Wien – anzustellen. Darüber hinaus sollte jeweils nach Fertigstellung einer U-Bahn-Linie oder eines Teilabschnitts der Nutzen des öffentlichen Mitteleinsatzes evaluiert werden. (TZ 47)

(45) Die Möglichkeit einer Ausnahme von Städtebauvorhaben im geschlossenen Siedlungsgebiet mit definierten Erschließungsanteilen durch den öffentlichen Verkehr von der UVP-Pflicht wäre zu prüfen. (TZ 63)

(46) Verkehrs- und Emissionsbetrachtungen wären in UVP-Verfahren kein Worst Case, sondern ein realistischer Planfall zu Grunde zu legen. (TZ 64)

(47) Die Anwendung der Irrelevanzkriterien in der UVP wäre zu evaluieren bzw. einer geregelten, standardisierten Vorgehensweise zu unterziehen. (TZ 65)

(48) Die Umsetzungskontrolle der Auflagen wäre zu planen bzw. eine bindende Wirkung des UVP-Bescheids für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren sicherzustellen. Weiters wäre auf eine Regelung der Änderungsmodalitäten genehmigter Städtebauvorhaben hinzuwirken. (TZ 66)





BMF BMLFUW BMVIT

ANHANG
Entscheidungsträger

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmungen

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Blau**druck





BMF BMLFUW BMVIT

ANHANG
Entscheidungsträger

Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender	Dr. Wolfgang REITHOFER (31. März 2004 bis 29. Mai 2007)
	Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER (seit 26. Juni 2007)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Dr. Siegfried DILLERSBERGER (31. März 2004 bis 11. Mai 2007)
	Dr. Johannes STROHMAYER (22. August 2005 bis 29. Mai 2007)
	Dr. Eduard SAXINGER (26. Juni 2007 bis 15. Juli 2009)
	Franz RAUCH (seit 31. März 2004)
	Wilhelm HABERZETTL (seit 31. März 2004)
	Dipl.-Ing. Herbert KASSER (seit 31. März 2008)

Vorstand

Sprecher des
Vorstandes

Mag. Martin HUBER
(1. November 2004 bis 22. April 2008)

[Dipl.-Ing. Peter KLUGAR](#)
(seit 1. Dezember 2007)

Mitglieder

Mag. Erich SÖLLINGER
(27. April 2004 bis 31. Oktober 2008)

Gustav POSCHALKO
(1. Dezember 2007 bis 31. März 2010)

[Mag. Josef HALBMAYR MBA](#)
(seit 1. November 2008)

[Ing. Franz SEISER](#)
(seit 1. April 2010)



BMF BMLFUW BMVIT

ANHANG
Entscheidungsträger

ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dr. Wolfgang REITHOFER
(31. Mai 2005 bis 29. Mai 2007)

Mag. Martin HUBER
(11. September 2007 bis 22. April 2008)

[Mag. Gilbert TRATTNER](#)
(seit 24. Juni 2008)

Stellvertreter des Vorsitzenden

Dr. Siegfried DILLERSBERGER
(31. Mai 2005 bis 18. April 2007)

Mag. Gilbert TRATTNER
(3. Mai 2007 bis 24. Juni 2008)

[Ing. Mag. \(FH\) Andreas MATTHÄ](#)
(seit 16. September 2008)

Vorstand

Mag. Michaela STEINACKER
(1. Jänner 2005 bis 30. Juni 2008)

[Dipl.-Ing. Claus STADLER](#)
(seit 1. Juni 2008)

[Birgit WAGNER](#)
(seit 1. Juli 2008)





BMF BMLFUW BMVIT

ANHANG
Entscheidungsträger

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

Aufsichtsrat

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

Dr. Eduard SAXINGER
(seit 26. Juni 2008)

Stellvertreter des
Vorsitzenden Ing. Mag. Rudolf FISCHER
(16. März 2005 bis 25. Mai 2007)

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

Dipl.–Ing. Peter KLUGAR
(seit 26. Juni 2008)

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

¹⁾ Mit Hauptversammlungsvchluss 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 Gesellschaften rückwirkend zum 1. Jänner 2009 verschmolzen. Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft wurde in ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft umbenannt.

Vorstand

Vorstandssprecher	Ing. Mag. (FH) Andreas MATTHÄ (seit 1. August 2008)
Mitglieder	Dipl.-Ing. Thomas TÜRINGER (16. März 2005 bis 18. Februar 2006)
	Dipl.-Ing. Dr. Alfred ZIMMERMANN (16. Februar 2006 bis 6. Dezember 2006)
	Mag. Gilbert TRATTNER (seit 16. März 2005)
	Dipl.-Ing. Dr. Georg-Michael VAVROVSKY (seit 16. März 2005)
	Dipl.-Ing. Herwig WILTBERGER (seit 1. August 2009)
	Mag. Arnold SCHIEFER (seit 1. August 2009)



Bericht des Rechnungshofes

**Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEG**



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	144
-----------------------	-----

BMLVS**Wirkungsbereich des Bundesministeriums für
Landesverteidigung und Sport****Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG**

Kurzfassung	147
-------------	-----

Prüfungsablauf und -gegenstand	152
--------------------------------	-----

Gründung der Gesellschaft	153
---------------------------	-----

Einbindung der BIG	156
--------------------	-----

Wirtschaftliche Lage	163
----------------------	-----

Personelle Angelegenheiten	165
----------------------------	-----

Auftragsvergaben	171
------------------	-----

Dokumentation	177
---------------	-----

Verwertungsprozess	178
--------------------	-----

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen	196
--	-----

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmung	199
--	-----

Abkürzungen



Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BIG	Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.
BM...	Bundesministerium...
BMF	für Finanzen
BMLV	für Landesverteidigung
BMLVS	für Landesverteidigung und Sport
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
EU	Europäische Union
EUR	Euro
gem.	gemäß
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
inkl.	inklusive
IT	Informationstechnologie
LGBI.	Landesgesetzblatt
m ²	Quadratmeter
Mill.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
NÖ	Niederösterreich
Nr.	Nummer
rd.	rund
RH	Rechnungshof
SIVBEG	Strategische Immobilien Verwertungs-, Beratungs- und Entwicklungsgesellschaft m.b.H.

Abkürzungen

TMW	Technisches Museum Wien
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
u.a.m.	und anderes mehr
USt	Umsatzsteuer
z.B.	zum Beispiel

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.



Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Landesverteidigung und Sport

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG

Die Errichtung der SIVBEG für die Abwicklung des Kasernenverkaufsprogramms erschien weder erforderlich noch zweckmäßig, weil der Bund mit der BIG bereits über eine Verwertungsgesellschaft für seine Immobilien verfügte. Die SIVBEG bediente sich auch des Know-hows und der Infrastruktur der BIG.

Die SIVBEG wurde 2005 gegründet und erzielte bis Ende Oktober 2008 aus dem Verkauf von 63 ehemaligen militärischen Liegenschaften einen Erlös von 88 Mill. EUR. Geplant war, bis 2013 insgesamt 146 Liegenschaften zu verwerten und 414 Mill. EUR zu erlösen. Nach Ansicht des RH ist die Erreichung dieses Ziels gefährdet.

Kurzfassung

Prüfungsziele

Ziele der Gebarungsüberprüfung waren, die Zweckmäßigkeit der Gründung sowie die Geschäftstätigkeit der SIVBEG hinsichtlich Transparenz, Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Effizienz zu beurteilen. Weiters überprüfte der RH, ob die SIVBEG den Auftrag, die militärisch nicht mehr erforderlichen Liegenschaften bestmöglich zu verwerten, erfüllen konnte, und inwieweit der in Aussicht genommene Finanzierungsbeitrag für die Bundesheerreform erzielt wurde. (TZ 1)

Errichtung der SIVBEG

Zur Auswahl der Organisationsform für die Liegenschaftsverwertungen analysierte ein Projektteam insgesamt 15 Organisations- und Rechtsformvarianten. Eingerichtet wurde schließlich eine eigene Gesellschaft mbH mit Beteiligung der BIG. (TZ 3)

Der Auftrag für die 2005 gegründete SIVBEG lautete, innerhalb von acht Jahren 146 ehemalige militärische Liegenschaften zu verkaufen. Der Erlös daraus sollte 414 Mill. EUR betragen und als Finanzierungsbeitrag zur Bundesheerreform 2010 verwendet werden. (TZ 2, 13)

Kurzfassung

Mit der Errichtung der SIVBEG entstand neben der bereits vorhandenen BIG eine weitere Verwertungsgesellschaft für Bundesimmobilien. Die SIVBEG war zudem in hohem Maß auf das Know-how und die Infrastruktur der BIG angewiesen und hatte dafür auch ein Entgelt zu zahlen. (TZ 3, 4, 5)

Entwicklung der SIVBEG

Das anlässlich der Errichtung der SIVBEG erstellte Unternehmenskonzept enthielt alle wesentlichen Rechtsgrundlagen, Verträge und erstellten Finanzplanungen. Die Geschäftsführer unterließen jedoch die erforderliche Weiterentwicklung des Unternehmenskonzepts trotz erheblicher Abweichung von den Planzielen. (TZ 11)

Das Beteiligungsmodell zwischen SIVBEG und BIG sah vor, dass die BIG im Wege der internen Leistungsverrechnung mindestens 4 Mill. EUR innerhalb von acht Jahren erhalten sollte. Das von der SIVBEG an die BIG zu zahlende Entgelt belief sich auf insgesamt 367.000 EUR pro Jahr. Aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen zahlte die SIVBEG von Anfang 2006 bis Ende September 2008 ein Erfolgshonorar von insgesamt 357.000 EUR an die BIG, obwohl diese in mehreren Fällen keinen unmittelbaren Beitrag zum Verkaufserfolg leistete. (TZ 6, 7, 8, 41)

Die Rahmenvereinbarung vom Juni 2006 regelte insbesondere die Art der Aufträge des BMLVS an die SIVBEG, die damit verbundenen Verfahrensschritte sowie die Höhe der Honorare. Eine Änderung der Rahmenvereinbarung im März 2008 führte zu einer Erhöhung des Honorars von 3 % auf 4,5 % des Verkaufserlöses ab Anfang 2008. (TZ 9)

Die Kosten der SIVBEG beliefen sich im Zeitraum von Oktober 2005 bis September 2008 auf rd. 4 Mill. EUR. Ende September 2008 betrug der Bilanzverlust 1,08 Mill. EUR. (TZ 14)

Zielerreichung

Die durchschnittliche Projektdauer lag wegen einer Vielzahl offener Fragen im Zusammenhang mit Denkmalschutz, Naturschutz, Flächenwidmung und fehlenden rechtlichen Voraussetzungen für die Verkäufe deutlich über dem Ziel von einem Jahr. Fehlende Ersatzbauten verzögerten die Aussiedlung der in den Verkaufsobjekten untergebrachten Truppenteile. (TZ 12, 29)

**Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEG**

Bis Ende Oktober 2008 verkaufte die SIVBEG 63 – zumeist wertmäßig kleinere – Immobilien um rd. 88 Mill. EUR. Verkaufsaufträge für weitere große Kasernen und die meisten Liegenschaften in Wien standen noch aus. Schwierigkeiten und Verzögerungen, wie sie bei den bisherigen Verwertungsfällen aufgetreten waren, gefährdeten das Ziel, bis 2013 insgesamt 146 Liegenschaften um 414 Mill. EUR zu veräußern. Die im Vergleich zum Finanzplan niedrigeren Umsätze konnte die SIVBEG nur zum Teil durch niedrigere Kosten insbesondere im Personalbereich ausgleichen. (TZ 12, 13)

Das BMLVS verabsäumte es, offene verkaufsrelevante Sachverhalte noch vor der Erteilung der Verwertungsaufträge an die SIVBEG zu klären. (TZ 31, 39, 40, 42, 43)

Verwertungsprozesse

Aufgabe der SIVBEG war, die militärisch nicht mehr erforderlichen Liegenschaften bestmöglich zu verwerten; dies umfasste neben dem Verkauf auch die Entwicklung von Liegenschaften. (TZ 5)

Tatsächlich beschränkte sich die SIVBEG auf den Verkauf von Liegenschaften. Sie erarbeitete für die von ihr zu verwertenden Liegenschaften keine Entwicklungsvarianten. Diese wären bei großen Liegenschaften oder schwierigen Rahmenbedingungen jedoch durchaus zweckmäßig gewesen. (TZ 13)

Die SIVBEG beauftragte Verkehrswertgutachten, ohne Vergleichsangebote einzuholen. Die Beauftragung der Gutachter erfolgte größtenteils mündlich. Das von der SIVBEG für Gutachter angewendete Honorarmodell sah meist höhere Entgelte vor, als das der BIG. Die Haftung der Gutachter war vertraglich nicht einheitlich geregelt. Die SIVBEG bevorzugte einzelne Gutachter. Die von der SIVBEG angeführte gleichmäßige Vergabe der Aufträge auf alle geeigneten Sachverständigen konnte der RH nicht nachvollziehen. Ein Makler wurde ohne Ausschreibung beauftragt. (TZ 21, 25)

Verhandlungen und Entscheidungen zur Vergabe der Maklerleistungen beim Verkauf der Auslandsliegenschaften waren nicht schriftlich dokumentiert. (TZ 24)

Bei der Verwertung von sechs Auslandsliegenschaften beauftragte die SIVBEG eine Rechtsanwaltskanzlei mit der rechtlichen Beratung, ohne deren Erbringung durch die Finanzprokuratur im Rahmen des bestehenden Beratungsvertrags zu prüfen. (TZ 26)

Kurzfassung

Liegenschaftsverkäufe

Der Verkauf der Berger Kaserne in Neusiedl erfolgte unstrukturiert, insbesondere weil die SIVBEG mit der für die Stadtentwicklung und Flächenwidmung zuständigen Gemeinde verspätet Kontakt aufnahm. Die Liegenschaft wurde nicht öffentlich feilgeboten. (TZ 32)

Beim Verkauf der Marc Aurel Kaserne in Hainburg fehlten Variantenbetrachtungen. Eine bestehende Verkaufszusage wurde nicht eingehalten, spätere rechtliche Auseinandersetzungen wurden bewusst in Kauf genommen. (TZ 35)

Beim zurückgestellten Verkauf der Liegenschaft Breitenseer Straße 116, Wien, ergaben sich infolge eines beauftragten Gutachtens und von der SIVBEG selbst erbrachter Leistungen für das BMLVS vermeidbare Kosten von rd. 23.000 EUR. (TZ 40)

Beim Verkauf des Ausbildungs- und Erholungsheims in Bad Mitterndorf bestand für den Interessenten eine günstige Möglichkeit, vom Kauf durch Zahlung eines Pönales zurückzutreten. Eine Schadenersatzforderung oder eine Klage auf Vertragserfüllung war nicht möglich. (TZ 34)

Dokumentation

Ein gesamtheitliches datenbankähnliches System, aus dem bspw. Informationen über den Stand der Verwertung, bestehende Termine, die Erlössituation oder eingebrachte Ressourcen zu entnehmen gewesen wären, bestand nicht. (TZ 27)

Eine strukturierte Ressourcenaufzeichnung und damit eine Grundlage für Controlling und Kostenverfolgung lag nicht vor. (TZ 27)

Personal

Der Bundesminister für Landesverteidigung bestellte für die Dauer des ersten Geschäftsjahres zwei interimistische Geschäftsführer. Ihre Jahresbruttobezüge waren unterschiedlich, obwohl bei deren Anstellung keine Geschäftsverteilung vorlag. Der Geschäftsführer mit dem niedrigeren Jahresbruttobezug verfügte über die für die SIVBEG erforderliche Konzession als Immobilienmakler. (TZ 15)

**Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEG**

Bei der Ausschreibung der Geschäftsführer war eine für die SIVBEG erforderliche Konzession als Immobilienmakler eine lediglich erwünschte, aber nicht ausdrücklich geforderte Voraussetzung der Bewerber. Abweichend von der Reihung einer Expertengruppe bestellte der Bundesminister für Landesverteidigung die beiden interimistischen Geschäftsführer zu Geschäftsführern der SIVBEG. Beide Geschäftsführer erhielten das gleiche jährliche Entgelt (Jahresbruttobezug). Die zwei Geschäftsführerposten konnten durch den Unternehmensbedarf nicht begründet werden. (TZ 16)

Der Aufsichtsrat beschloss den rückwirkenden Abschluss von Pensionskassenverträgen, obwohl die erkennbare wirtschaftliche Entwicklung der SIVBEG eine Erhöhung der Ausgaben für die Geschäftsführung nicht rechtfertigte. (TZ 12, 17)

Ein Geschäftsführer ging einer Nebenbeschäftigung bei der BIG Entwicklung und Verwertung nach, die insbesondere bei der Entwicklung von Liegenschaften zu Interessenskonflikten führen könnte. (TZ 16)

Die Geschäftsführung schloss mit den Mitarbeitern Zielvereinbarungen und vereinbarte Prämien bis zu einem Monatsgehalt, obwohl weder das Unternehmenskonzept der SIVBEG noch die Dienstverträge der Mitarbeiter einen variablen, erfolgs- bzw. leistungsabhängigen Gehaltsanteil vorsahen. (TZ 20)

Kenndaten der SIVBEG – Strategische Immobilien Verwertungs-, Beratungs- und Entwicklungsgesellschaft m.b.H.

Rechtsgrundlage	Bundesgesetz über die Errichtung einer Strategischen Immobilien Verwertungs-, Beratungs- und Entwicklungsgesellschaft m.b.H. (SIVBEG-Errichtungsgesetz), BGBl. I Nr. 92/2005 i.d.G.F.
Rechtsform	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Eigentümer	Republik Österreich vertreten durch BMLVS (55 %) und Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (45 %)
Stammkapital	35.000 EUR
Organe	Geschäftsführung, Aufsichtsrat, Generalversammlung
Unternehmensgegenstand	Verwertung von im Eigentum des Bundes und in der Verwaltung des BMLVS stehenden Liegenschaften über Auftrag des Bundesministers für Landesverteidigung im Namen und für Rechnung des Bundes nach wirtschaftlichen und marktorientierten Grundsätzen
Standort	Wien

Gebarung	2005	2006	2007	2008
	in 1.000 EUR			
Anlagevermögen	25	26	20	17
Umlaufvermögen	606	363	303	1.501
Eigenkapital	595 ¹⁾	62	80	1.091
Fremdkapital	36	327	243	427
Umsatzerlöse	4	994	892	2.357
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 240	- 533	- 354	1.078
Bilanzverlust (inkl. Verlustvortrag)	- 240	- 773	- 1.127	- 116
Eigenmittelquote (in %)	94,3	16,0	24,77	71,87
Erhaltene Mittel von BMLVS	800	-	204	-
Erhaltene Mittel von BIG	-	-	167	-
	Anzahl			
Mitarbeiter per 31. Dezember	4	8	8	8

¹⁾ Gesellschafterzuschuss durch BMLVS

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von September bis November 2008 die Gebarung der SIVBEG – Strategische Immobilien Verwertungs-, Beratungs- und Entwicklungsgesellschaft m.b.H. (SIVBEG).

(2) Ziele der Gebarungsüberprüfung waren, die Zweckmäßigkeit der Gründung sowie die Geschäftstätigkeit der SIVBEG hinsichtlich Transparenz, Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Effizienz zu beurteilen. Weiters überprüfte der RH, ob der Auftrag, die militärisch nicht mehr erforderlichen Liegenschaften optimal zu verwerten, erfüllt wurde, und

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG

inwieweit der in Aussicht genommene Finanzierungsbeitrag für die Bundesheerreform erzielt wurde.

Der RH überprüfte die Verkaufsverfahren von 34 Liegenschaften, die er nach deren Größe, dem erzielten Verkaufserlös, den gegebenen Problemstellungen und regionalen Gesichtspunkten ausgewählt hatte.

(3) Zu dem im Juli 2009 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die SIVBEG im August und im Oktober 2009 und das BMLVS im Oktober 2009 Stellung. Die Gegenäußerungen erstattete der RH im Dezember 2009.

Zur leichteren Lesbarkeit werden in diesem Berichtsbeitrag die Ressortbezeichnungen BMLV bzw. BMLVS einheitlich als BMLVS angeführt.

Gründung der Gesellschaft

Ausgangslage – Bundesheerreform 2010

- Die Bundesheerreformkommission verwies im Juni 2004 auf den Bedarf des Bundesheers an zusätzlichen budgetären Mitteln für die Verwirklichung der von ihr vorgeschlagenen Empfehlungen zur Reform des „Österreichischen Bundesheeres 2010“. Nach ihren Vorstellungen sollten diese Finanzmittel u.a. durch die Veräußerung von militärisch nicht mehr erforderlichen Liegenschaften des BMLVS aufgebracht werden. Die Bundesheerreformkommission schätzte deren Anteil auf bis zu 40 % aller Liegenschaften.

Der Empfehlung des Nationalen Sicherheitsrates folgend beschloss der Ministerrat im Mai 2005 eine neue Organisationsstruktur für das Bundesheer im Sinne des Berichts der Bundesheerreformkommission und im Juni 2005 die „grundsätzlichen Angelegenheiten der Garnisonierung“ gem. § 7 Abs. 1 Wehrgesetz 2001 (BGBl. I Nr. 146/2001 i.d.g.F.). Der Ministerratsbeschluss vom Juni 2005 legte – nach Abstimmung mit den Landeshauptleuten – jene militärischen Standorte fest, die über das Jahr 2010 hinaus weiterhin genutzt werden sollten.

Eine im Frühjahr 2005 im Auftrag des BMLVS durchgeführte Bewertung von 152 militärisch nicht mehr erforderlichen Liegenschaften ergab einen grob geschätzten Marktwert (OpenMarketValue) von 715 Mill. EUR. Von diesem nahm das BMLVS Abschlüsse vor und plante Nettoverkaufserlöse von insgesamt 621 Mill. EUR.

Im Ministerrat wurden im September 2008 die „Aktivstandorte“ aktualisiert und auf 146 Liegenschaften reduziert. Damit verringerte das BMLVS die Summe der zu erwartenden Verkaufserlöse auf 414 Mill. EUR. Die

Gründung der Gesellschaft

Organisations- und Rechtsformvarianten zur Verwertung der Liegenschaften

Differenz von rd. 300 Mill. EUR zum ursprünglich geschätzten Marktwert ergab sich u.a. auch durch den Wegfall einer Großkaserne mit einem geschätzten Erlös von 170 Mill. EUR sowie durch die Berücksichtigung von wertmindernden Faktoren, wie Widmungs- und Nutzungseinschränkungen, Kontamination u.a.m.

- 3.1** Um innerhalb weniger Jahre die nicht mehr militärisch erforderlichen und bis zum Verkauf im Eigentum des Bundes verbleibenden Liegenschaften zu bestmöglichen Erlösen verwerten bzw. gegebenenfalls entwickeln zu können, bedurfte es organisatorischer Vorkehrungen.

Zu diesem Zweck analysierte ein Projektteam – bestehend aus Experten des BMLVS und einem externen Berater – insgesamt 15 Organisations- und Rechtsformvarianten. Eine umfangreiche und detaillierte Studie stellte die Vor- und Nachteile der jeweiligen Varianten gegenüber.

Als Organisations- und Rechtsformvarianten standen u.a. der Aufbau einer eigenen Dienststelle im BMLVS, die Errichtung eines im 100 %igen Eigentum des Bundes stehenden ausgegliederten Rechtsträgers und die Auftragsvergabe an die zu 100 % im Eigentum des Bundes stehende Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (BIG) zur Diskussion. Die Entscheidung fiel letztendlich auf die Gesellschaftserrichtung mit der BIG als Minderheitspartner. Dadurch entstand zusätzlich zu der für die Verwertung von Bundesimmobilien bereits vorhandenen BIG die ebenfalls für die Verwertung von Bundesimmobilien zuständige SIVBEG, die zudem in hohem Maß auf das Know-how und die Infrastruktur der BIG angewiesen war und dafür ein Entgelt zu zahlen hatte.

Die Entscheidung erfolgte unter Zugrundelegung von elf Kriterien. Hauptkriterium für das BMLVS war die ausreichende Möglichkeit, seine strategischen Interessen wahrzunehmen. Daher schied es die Variante, die BIG mit der Verwertung der Liegenschaften zu beauftragen, aus, weil das BMLVS nach der Rechtslage weder im Aufsichtsrat noch in der Generalversammlung der BIG vertreten gewesen wäre und somit keine Weisungen hätte erteilen können.

- 3.2** Nach Ansicht des RH hätte sich das BMLVS bei der Verwertung der militärisch nicht mehr benötigten Liegenschaften auch der BIG bedienen und die beabsichtigte Einflussnahme auf den Verwertungsprozess erforderlichenfalls auch vertraglich absichern können. Die Errichtung der SIVBEG zusätzlich zu der für die Verwertung von Bundesimmobilien bereits vorhandenen BIG erschien ihm weder erforderlich noch



Gründung der Gesellschaft

BMLVS

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEG

zweckmäßig, zumal die SIVBEG auf das Know-how und die Infrastruktur der BIG angewiesen war und dafür ein Entgelt zu zahlen hatte.

SIVBEG-Errichtungsgesetz

4 Der Nationalrat beschloss im Juli 2005 – ohne Begutachtungs- und Stellungnahmeverfahren – das Bundesgesetz über die Errichtung einer Strategischen Immobilien Verwertungs-, Beratungs- und Entwicklungsgesellschaft mit beschränkter Haftung (SIVBEG-Errichtungsgesetz; BGBl. I Nr. 92/2005). Das SIVBEG-Errichtungsgesetz trat mit August 2005 in Kraft. Die Bestimmungen des Gesetzes ermöglichten sowohl die 100 %ige Eigentümerschaft des Bundes an der Gesellschaft als auch die Übertragung von Gesellschaftsanteilen an Gesellschafter, deren Anteile jedoch zu 100 % im Eigentum des Bundes stehen mussten. In der Begründung zum Gesetzesantrag war bereits die Übertragung eines Minderheitsanteils an die BIG enthalten. Die Erlöse abzüglich der Honorare und sonstigen Auslagen mussten zu 100 % für die Anschubfinanzierung zu den Reformmaßnahmen des BMLVS eingesetzt werden. Die Liegenschaften sollten innerhalb von acht Jahren, d.h. bis 2013, verwertet werden. Die Aufgabenerfüllung der SIVBEG endet mit der Verwertung der letzten entbehrlich gewordenen Liegenschaft.

Aufgaben der
SIVBEG – Unternehmensgegenstand

5.1 Die SIVBEG hatte vor allem folgende Aufgaben:

- Verwertung von im Eigentum des Bundes und in der Verwaltung des BMLVS stehender Liegenschaften über Auftrag des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport nach wirtschaftlichen und marktorientierten Grundsätzen,
- Beauftragung Dritter mit Erstellung von Gutachten und Studien wie insbesondere Machbarkeits- und Verwertungsstudien für Nutzungsänderungen und Raumordnungsmaßnahmen und
- Öffentlichkeitsarbeit in den Standortgemeinden und -regionen insbesondere über Projektpläne und Möglichkeiten der Konversion („Nutzbarmachung von militärischen Arealen und Objekten für zivile Zwecke“).

Das Unternehmenskonzept legte fest, dass Liegenschaften im erforderlichen Ausmaß zu entwickeln waren, sofern dies für eine bestmögliche Verwertung notwendig war.

Zur Auswahl von Verwertungsvarianten hielt der Aufsichtsrat in seiner ersten Sitzung vom November 2005 fest, dass die Kompetenz für

die Bildung von Paketen oder nur Teilverkäufen aus Liegenschaften ebenso wie die Wahl des Verwertungsverfahrens ausschließlich bei der Geschäftsführung lag. Verwertungsvorschläge waren jedenfalls mit dem BMLVS abzustimmen.

- 5.2** Nach Ansicht des RH kann die Entwicklung von Liegenschaften unterschiedliche Ausprägungen haben. Diese reichen von ersten Vorbereitungen, wie Widmungsänderungen oder Grundstücksteilungen, bis hin zur Gründung von Projektgesellschaften und der Herstellung von schlüsselfertigen Anlagen.

Einbindung der BIG

Syndikatsvertrag
zwischen BMLVS und
BIG

- 6** Der im Oktober 2005 zwischen dem BMLVS und der BIG abgeschlossene Syndikatsvertrag regelte, dass die BIG 45 % der Gesellschaftsanteile an der SIVBEG erwerben sollte.

Das BMLVS verpflichtete sich gegenüber der BIG, bei der Verwertung militärisch nicht mehr erforderlicher Liegenschaften ausschließlich die SIVBEG zu beauftragen. Für den Verkauf der Liegenschaft erhielt die SIVBEG ein Basishonorar von mindestens 3 % des Nettoverkaufspreises. Zusätzlich stand der SIVBEG ein Erfolgshonorar zu, welches sich an einem vom Bewertungsteam festzulegenden Basiswert (TZ 10) orientierte. Ab 2006 hatte die BIG Anspruch auf dieses Erfolgshonorar, und zwar unter dem Titel „erfolgreiche Marketingmaßnahmen“.

Die Vertragspartner vereinbarten, für die Dauer der Beteiligung der BIG an der SIVBEG zwei Geschäftsführer einzusetzen, wobei der BIG das Vorschlagsrecht für einen der beiden Geschäftsführer zustand. Ein weiteres Nominierungsrecht hatte die BIG für den Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden.

Der Syndikatsvertrag regelte auch die Leistungen, welche die BIG für die SIVBEG zu erbringen hatte.

Leistungserbringung
durch die BIG

- 7.1** Die Leistungen der BIG für die SIVBEG umfassten Personalverrechnung, rechtliche Betreuung, Finanz- und Rechnungswesen, bautechnische Unterstützung und Beratung, bewertungstechnische Unterstützung und Beratung, IT-Support sowie Marketing. Dafür hatte die SIVBEG insgesamt 367.240 EUR pro Jahr für die Jahre 2006 bis 2012 jeweils im Nachhinein bis zum 31. Dezember jeden Jahres zu bezahlen.



Einbindung der BIG

BMLVS

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG

Die Eigentümer beabsichtigten bereits vor der Gründung der SIVBEG, dass die BIG im Wege der Internen Leistungsverrechnung über 4 Mill. EUR in acht Jahren verdienen sollte.

Für die einzelnen Leistungen waren pro Jahr folgende Pauschalbeträge zu zahlen, wobei die tatsächlichen Leistungen der BIG nicht dokumentiert waren:

• Personalverrechnung	14.820 EUR
• Recht	14.820 EUR
• Finanzen und Rechnungswesen	167.600 EUR
• Bautechnische Unterstützung und Beratung	20.000 EUR
• Bewertungstechnische Unterstützung und Beratung	20.000 EUR
• IT	20.000 EUR
• Marketing	110.000 EUR

Zusätzlich waren 63.072 EUR für die Bereitstellung von Büroräumlichkeiten im Gesamtausmaß von rd. 450 m² Nutzfläche zu bezahlen. Nach der Übersiedlung der SIVBEG in ein kleineres Büro mit 233 m² ab 1. Jänner 2008 betrug die Miete 34.642 EUR pro Jahr. Dieser Betrag erhöhte sich durch die vertraglich vereinbarte Anpassung jährlich um 3 %.

7.2 Die Angemessenheit der Pauschalbeträge war für den RH nicht nachvollziehbar.

Der RH regte daher an, die Angemessenheit der Pauschalbeträge anhand der tatsächlich erbrachten Leistung zu überprüfen und in Hinkunft in den Verträgen anstelle von Pauschalsätzen eine Abrechnung nach tatsächlich erbrachten Leistungen zu vereinbaren.

Erfolgshonorar für die
BIG

8.1 Der BIG stand ein Erfolgshonorar in Höhe von 7 % jenes Teiles des Nettoverkaufspreises zu, der den Basiswert um mehr als 4 % übersteigt. In den Jahren 2006 bis 2008 betrug dieses Erfolgshonorar in Summe 356.900 EUR. Die SIVBEG verbuchte diese Zahlungen als Entgelt für Marketingmaßnahmen der BIG.

Das Erfolgshonorar stand der BIG auch ohne unmittelbare Mitwirkung am Verkauf zu.

Einbindung der BIG

Beispielhaft werden in der folgenden Tabelle drei Liegenschaftsverkäufe dargestellt, bei denen der vom Bewertungsteam festgelegte Basiswert deutlich überboten wurde:

Liegenschaft	Kaufpreis	Basiswert	SIVBEG Provision 3 % bzw. 4,5 %	BIG Erfolgs- honorar in EUR	Provision netto	Provision brutto	Kaufpreis abzüglich Provision
Dellach	1.810.000	350.000	54.300	101.220	155.520	186.624	1.623.376
Prag	1.040.000	650.000	46.800	25.480	72.280	86.736	953.264
Stadlhofteich	800.000	132.000	24.000	46.390	70.390	84.468	715.532

Für den Verkauf der Liegenschaft Dellach (TZ 41), bei der die Käuferin den Basiswert von 350.000 EUR um 1,46 Mill. EUR überbot, erhielt die BIG ein Erfolgshonorar in Höhe von 101.220 EUR, obwohl sie an diesem Verkauf nicht unmittelbar mitwirkte.

Auch für den Verkauf der Liegenschaft in Prag (TZ 30) erhielt die BIG ein Erfolgshonorar von 25.480 EUR, obwohl sie an der Transaktion nicht mitwirkte.

Bei der Liegenschaft Stadlhofteich (Oberösterreich) war das Erfolgshonorar der BIG mit 46.390 EUR deutlich höher als die Provision für die SIVBEG.

8.2 Das zusätzliche Erfolgshonorar sollte nach Ansicht des RH als Leistungsanreiz der SIVBEG zustehen und nicht an die BIG abgeführt werden, wenn die BIG zum Erfolg keinen unmittelbaren Beitrag leistet. Er empfahl daher dem BMLVS, eine Änderung des mit der BIG bestehenden Syndikatsvertrags anzustreben, nach der Erfolgshonorare für hohe Verkaufspreise dem zufließen, der an dem Erfolg tatsächlich maßgeblich mitgewirkt hat.

8.3 *Laut Stellungnahme der SIVBEG sei dem Mitarbeiter der BIG, der die SIVBEG rechtlich betreute, die Prokura in der SIVBEG verliehen worden, um den das „Auslandliegenschaften-Paket“ abwickelnden Geschäftsführer zu unterstützen. Dieser Mitarbeiter habe mehrere hundert Arbeitsstunden hierfür aufgewandt und den Geschäftsführer der SIVBEG zweimal zu Vertragsabschlüssen ins Ausland begleitet.*



Einbindung der BIG

BMLVS

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG

Rahmenvereinbarung zwischen BMLVS und SIVBEG

8.4 Der RH entgegnete, dass die Unterstützung der Geschäftsführung der SIVBEG bei der Abwicklung des „Auslandsliegenschaften-Pakets“ durch einen Mitarbeiter der BIG keine ausreichende Begründung für ein Erfolgshonorar der BIG bei anderen Liegenschaftsverkäufen sei. Die Leistungen der BIG für die SIVBEG wären ohnehin durch die vereinbarten Pauschalbeträge abgegolten worden.

9 Die Rahmenvereinbarung vom Juni 2006 regelte insbesondere die Art der Aufträge des BMLVS an die SIVBEG, die damit verbundenen Verfahrensschritte und das Honorar. Mit einer Änderung der Rahmenvereinbarung im März 2008 wurde das Honorar ab Anfang 2008 von 3 % auf 4,5 % des Verkaufserlöses erhöht.

Die Verwertung einer beauftragten Liegenschaft hatte grundsätzlich im Wege einer öffentlichen Feilbietung zu erfolgen. Von dieser Feilbietung konnte die SIVBEG absehen, wenn eine Gebietskörperschaft öffentliches Interesse an einer Liegenschaft bekundete. Eine Veräußerung unter einem vom Bewertungsteam festgelegten Mindestverkaufspreis war jedenfalls unzulässig. Diese Vorgangsweise entsprach dem Leitfaden der Europäischen Kommission betreffend Verkäufe von Liegenschaften¹⁾.

¹⁾ Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand (97/C 209/03)

Zwischen November 2005 und März 2008 erhielt die SIVBEG acht Sammelaufträge, die jeweils eine Reihe von Liegenschaften zur Verwertung umfassten. Das BMLVS beauftragte bisher die SIVBEG mit der Verwertung von 126 von insgesamt 146 zu verwertenden Liegenschaften, insbesondere von Kasernen, Übungsplätzen und diversen Gebäuden. Bis Ende Oktober 2008 verkaufte die SIVBEG 63 Liegenschaften; Verwertungsaufträge für fünf Liegenschaften stellte das BMLVS zurück bzw. ruhend. Bei den verbleibenden 58 Liegenschaften war die Verkaufsreife infolge ungeklärter Vorfragen noch nicht gegeben oder aber die Interessentensuche noch im Gange.

Zusätzlich erhielt die SIVBEG noch zwei Planungsaufträge und vier sonstige Aufträge. Dabei handelte es sich z.B. um die Erarbeitung von Nutzungsvorschlägen, Machbarkeitsstudien und Gutachten sowie von diversen Analysen, jedoch ohne konkreten Verwertungsauftrag.

Bewertungsteam

10.1 Nach der Geschäftsordnung vom April 2006 bestand das Bewertungsteam aus sieben stimmberechtigten Mitgliedern. Das BMLVS ent-

Einbindung der BIG

sandte zwei, das BMF einen und die BIG drei Vertreter. Das siebente Mitglied – zugleich Vorsitzende des Bewertungsteams – war eine unabhängige, externe Expertin. Jeder Gesellschafter durfte zu den Sitzungen einen Experten als Berater beiziehen. Das BMLVS bediente sich eines Vertreters der Finanzprokuratur, der gleichzeitig auch gerichtlich beedeter Sachverständiger für Immobilien war. Die Geschäftsführer der SIVBEG nahmen an den Sitzungen ohne Stimmrecht teil.

Das Bewertungsteam war für die Beratung über den Mindestverkaufspreis der zu veräußernden Liegenschaften zuständig, wobei die Festlegung des Mindestverkaufspreises einstimmig durch die Vertreter des BMLVS und des BMF im Bewertungsteam zu erfolgen hatte. Diesen oblag auch die Auswahl von Verwertungsvarianten. Weiters hatte das Bewertungsteam den für das Erfolgshonorar maßgeblichen Basiswert festzulegen. Basis dafür war ein von der SIVBEG in Auftrag gegebenes Verkehrswertgutachten und eine darauf aufbauende Stellungnahme der Geschäftsführer. Diese sollte gegebenenfalls auch die Vorschläge für Verwertungsvarianten enthalten.

Zwischen Mai 2006 und September 2008 trat das Bewertungsteam insgesamt zwölf Mal zusammen und legte Mindestverkaufspreise für 85 Liegenschaften fest. Bei einzelnen Verwertungsfällen lagen bereits vor Gründung der SIVBEG vom BMF erstellte Bewertungen vor, die auch die Grundlage für die Verwertung bildeten.

10.2 Der RH hielt die Beratungen in einer Expertenrunde auf der Grundlage eines Sachverständigengutachtens und die darauf aufbauende Festsetzung der Mindestverkaufspreise durch die Vertreter des Bundes für grundsätzlich geeignet, um in Verbindung mit einer nachfolgenden öffentlichen Feilbietung einen bestmöglichen Verkaufserlös für die Liegenschaften zu erzielen.

Unternehmens-
konzept

11.1 Das Unternehmenskonzept dokumentierte den gemeinsamen Willen der beiden Gesellschafter der SIVBEG. Es enthielt alle wesentlichen Bestandteile der die SIVBEG betreffenden Rechtsgrundlagen, Verträge und Finanzplanungen. Die Geschäftsführer sollten dieses Unternehmenskonzept ein Mal jährlich überarbeiten und laufend weiterentwickeln.

Die Geschäftsführer überarbeiteten bzw. änderten das Unternehmenskonzept nicht, obwohl sie bspw. mit den Mitarbeitern variable Gehaltsbestandteile vereinbarten, die im Unternehmenskonzept nicht vorgesehen waren.



Einbindung der BIG

BMLVS

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG

Das Unternehmenskonzept der SIVBEG sah eine Personalausstattung von etwa 15 Personen vor, die sich am Aufgabenumfang zu orientieren hatte.

- 11.2** Der RH beurteilte das Unternehmenskonzept grundsätzlich als umfassende und geeignete Grundlage, kritisierte jedoch, dass eine Weiterentwicklung und Fortschreibung trotz erheblicher Abweichung von den Planzielen unterblieb.

Der RH empfahl der SIVBEG, das Unternehmenskonzept laufend weiterzuentwickeln und die Änderungen schriftlich festzuhalten.

- 11.3** Die SIVBEG teilte mit, dass die Geschäftsführung das Unternehmenskonzept aufgrund der Empfehlung des RH überarbeitet habe. Insbesondere sei die Vereinbarung von variablen Gehaltsbestandteilen mit Mitarbeitern in das Unternehmenskonzept aufgenommen worden.

Abweichungen vom Finanzplan

- 12.1** Nachstehende Tabelle stellt einen Vergleich der Plan- und Ist-Zahlen dar:

	2005		2006		2007		2008	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
	in Mill. EUR							
Verkaufserlöse gesamt	8,6	0	51	28,5	85	24,3	90	48,8
	in %							
Provisionssatz	3	3	3	3	3	3	3	4,5
	in 1.000 EUR							
Provisionsumsatzerlöse	258	4	1.530	994	2.550	892	2.700	2.357
Personalaufwand	81	85	892	668	1.227	534	1.258	507
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 48	- 240	- 870	- 533	- 275	- 354	- 174	1.078
Bilanzgewinn/-verlust	- 50	- 240	- 920	- 773	- 1.197	- 1.127	- 1.373	- 116

Einbindung der BIG

Die Prognosen für die Verkaufserlöse laut Finanzplan stellten sich als zu optimistisch heraus, die Gründe hierfür waren:

- Die ersten Aufträge umfassten mehrere kleinere und wenige große Liegenschaften. Verkaufsaufträge für die großen Kasernen erfolgten erst zu einem späteren Zeitpunkt. Der Verkauf der Liegenschaften in Wien sollte erst in der letzten Tranche beauftragt werden.
- Die durchschnittliche Projektdauer lag wegen einer Reihe von Problemen im Zusammenhang mit Denkmalschutz, Naturschutz, öffentlichem Interesse, Flächenwidmung und fehlenden rechtlichen Voraussetzungen für die Verkäufe über dem Ziel von einem Jahr.
- Fehlende Ersatzbauten verzögerten die Aussiedlung der in den Verkaufsobjekten untergebrachten Truppenteile.
- Bei einigen Immobilien war die Nachfrage gering.

Die im Vergleich zum Finanzplan niedrigeren Umsätze konnte die SIVBEG nur zum Teil durch niedrigere Kosten, insbesondere im Personalbereich, ausgleichen. Statt der ursprünglich geplanten 15 Mitarbeiter waren nur acht Mitarbeiter angestellt. Die Personalkosten betrug nur die Hälfte der vorgesehenen 1,2 Mill. EUR. Auch die Kosten für Büroräumlichkeiten und sonstige Kosten lagen unter den Planzahlen. Trotz der niedrigeren Kosten konnte die SIVBEG bis 2007 kein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT) erwirtschaften.

Die tatsächlichen Provisionserlöse für die SIVBEG erreichten nie die geplante Höhe. Nur durch die im Jahr 2008 erhöhte Provision von 4,5 % statt ursprünglich 3 % des Verkaufserlöses konnte die SIVBEG im Jahr 2008 einen Umsatz von 2,357 Mill. EUR und damit ein positives EGT erreichen. Für das Jahr 2009 budgetierte die Geschäftsführung der SIVBEG Erlöse aus Provisionen von nur mehr 1,1 Mill. EUR und ein negatives EGT in Höhe von 408.000 EUR. Die Geschäftsführung begründete dies mit Verzögerungen und Schwierigkeiten bei bestehenden Aufträgen sowie zu wenigen Verkaufsaufträgen.

- 12.2** Der RH empfahl dem BMLVS, durch rechtzeitige und ausreichende Auftragserteilung eine Kapazitätsauslastung der SIVBEG sicherzustellen.

Wirtschaftliche Lage

zu überprüfen. Dabei wäre auch zu berücksichtigen, ob und durch wen künftig eine Entwicklung von zu verwertenden Liegenschaften erfolgen soll.

(2) Der RH kritisierte die Unterlassung von Alternativvorschlägen durch die SIVBEG vor allem bei den Liegenschaften mit einer langen Verwertungsdauer bzw. Liegenschaften, deren Größe einen Verkauf als Ganzes erschwerte.

Die bisherige Vorgangsweise bei der Verwertung erachtete der RH als nur für kleinere Liegenschaften geeignet. Aufgrund des zunehmenden Anteils von großen Verwertungsobjekten wäre ein Schwergewicht auf die Entwicklung von Liegenschaften zu legen, um die Zielvorgaben erreichen zu können.

Der RH gab zu bedenken, dass beim Verkauf einer entwickelten Liegenschaft in Teilen mehr Interessenten gezielt angesprochen werden könnten, z.B. Wohnbauträger für Bauland-Wohngebiet und Betriebe für Bauland-Gewerbegebiet. Dies hätte zur Folge, dass sich der Interessent neben dem für seine Zwecke geeigneten Liegenschaftsteil nicht auch um die Verwertung des für ihn ungeeigneten Liegenschaftsteils kümmern müsste.

Der RH empfahl daher der SIVBEG, Entwicklungsvarianten vor allem bei jenen Liegenschaften zu erarbeiten, bei denen wegen der großen Flächen oder schwierigen Rahmenbedingungen ein langes Verkaufsverfahren zu erwarten ist bzw. ein Verkauf der gesamten Liegenschaft an einen einzigen Käufer nach den Erfahrungen unwahrscheinlich erscheint.

13.3 *Laut Stellungnahme der SIVBEG habe sie vor allem, um in den ersten Jahren Erlöse zu erzielen, bei Liegenschaftsverkäufen eine Gesamtverwertung bevorzugt. Diese habe sich bisher bei den meisten Großliegenschaften bewährt, da der gewünschte Erlös erzielt wurde. Ob durch eine Projektentwicklung oder Teilverkäufe ein Mehrerlös erzielbar wäre, könne nur spekulativ betrachtet werden. Die SIVBEG habe bei Überlegungen für die Projektentwicklung ihr Augenmerk insbesondere auf den finanziellen Mehraufwand, die Personalressourcen und das Projektrisiko gerichtet.*

Aufwands- und Ertragssituation

14.1 Ende September 2008 betrug der Bilanzverlust 1,08 Mill. EUR.

Die Aufwendungen der SIVBEG beliefen sich im Zeitraum von Oktober 2005 bis September 2008 auf rd. 4 Mill. EUR. Dabei sind Perso-

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG

nalaufwendungen, Abschreibungen und sonstiger betrieblicher Aufwand berücksichtigt. Bei einem Volumen der Liegenschaftsverkäufe bis September 2008 in Höhe von 87,93 Mill. EUR ergaben sich damit Kosten in Höhe von 4,55 % der gesamten Verkaufserlöse.

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass im Aufwand auch Gutachterhonorare in Höhe von rd. 323.000 EUR inkludiert sind. Die SIVBEG beauftragte diese Gutachten zur Feststellung des Verkehrswerts bzw. gemeinen Werts gem. § 64 (3) Bundeshaushaltsgesetz (BHG).

- 14.2** Der RH stellte bezüglich der angefallenen Aufwendungen Einsparungspotenziale fest und verwies in diesem Zusammenhang auf die Kritik betreffend das Erfolgshonorar für die BIG (TZ 8) sowie den Aufwand für Geschäftsführung (TZ 16) und Gutachten (TZ 22).

Personelle Angelegenheiten

Bestellung der
interimistischen
Geschäftsführung

- 15.1** Das SIVBEG-Errichtungsgesetz ermächtigte den damaligen Bundesminister für Landesverteidigung, für die Dauer des ersten Geschäftsjahres einen oder zwei interimistische Geschäftsführer für die neue Gesellschaft zu bestellen. Das Stellenbesetzungsgesetz (BGBl. I Nr. 26/1998) war dabei nicht anzuwenden, weil es im SIVBEG-Errichtungsgesetz explizit ausgenommen war. Mit Wirkung vom 5. Oktober 2005 erfolgte die Bestellung von zwei interimistischen Geschäftsführern durch den damaligen Bundesminister.

Die Jahresbruttobezüge der Geschäftsführer waren unterschiedlich hoch. Der Aufsichtsrat konnte dem Geschäftsführer mit dem niedrigeren Jahresbruttobezug eine zusätzliche leistungs- und erfolgsorientierte Prämie von höchstens 30 % des Jahresbruttobezugs gewähren; dem Geschäftsführer mit dem höheren Jahresbruttobezug eine Prämie von höchstens 15 % des Jahresbruttobezugs. Der Geschäftsführer mit dem niedrigeren Jahresbruttobezug verfügte über die für die SIVBEG erforderliche Konzession als Immobilienmakler.

- 15.2** Der RH wies darauf hin, dass die Geschäftsführer unterschiedliche Jahresbruttobezüge erhielten, obwohl bei deren Anstellung keine Geschäftsverteilung vorlag und der Geschäftsführer mit dem niedrigeren Jahresbruttobezug die für die SIVBEG erforderliche Konzession als Immobilienmakler hatte. Die unterschiedlichen Jahresbruttobezüge der Geschäftsführer waren für den RH sachlich nicht nachvollziehbar. Das Vier-Augen-Prinzip hätte auch durch einen Prokuristen in geeigneter Weise sichergestellt werden können.

Personelle Angelegenheiten

15.3 *Laut Stellungnahme der SIVBEG sei die Gewährleistung des Vier-Augen-Prinzips durch nur einen Geschäftsführer und einen Prokuristen nicht möglich, da bei Vorhandensein nur eines Geschäftsführers dieser nach § 18 Abs. 3 GmbH-Gesetz zwingend allein vertretungsbefugt sein müsse. Die Beschränkung der Vertretungsmacht des einzigen Geschäftsführers nur gemeinsam mit einem Prokuristen wäre explizit unzulässig.*

15.4 Der RH erwiderte, das Vier-Augen-Prinzip wäre als Einrichtung der (internen) Kontrolle zu sehen. Weiters verwies er auf den Gesetzgeber, der auch die Bestellung nur eines Geschäftsführers ermöglicht hatte. Die Alternative nur eines Geschäftsführers enthielt auch der Gesellschaftsvertrag der SIVBEG.

Bestellung von zwei
Geschäftsführern

16.1 (1) Das BMLVS schrieb im Jahr 2006 vor Ablauf des ersten Geschäftsjahres die Stellen der Geschäftsführung der SIVBEG öffentlich aus.

Neben den beiden interimistischen Geschäftsführern der SIVBEG bewarben sich neun Personen um die ausgeschriebenen Positionen. Eine dreiköpfige Expertengruppe des BMLVS nahm eine Reihung der Bewerber anhand von 14 Kriterien vor. Mit gleicher Punkteanzahl beurteilte sie einen der beiden interimistischen Geschäftsführer und einen anderen Bewerber als am besten geeignet. Der andere interimistische Geschäftsführer der SIVBEG war unmittelbar dahinter gereiht. Von diesen drei Bewerbern hatten nur die auf dem ersten Platz gereihten zwei Bewerber die laut Ausschreibung erwünschte Konzessionsprüfung, die auch eines der 14 Bewertungskriterien war.

Abweichend von der Reihung der Expertengruppe bestellte der damalige Bundesminister für Landesverteidigung die beiden interimistischen Geschäftsführer zu Geschäftsführern der SIVBEG.

Die Anstellungsverträge der Geschäftsführer mit 5. Oktober 2006 waren auf fünf Jahre befristet. Beide Geschäftsführer erhielten das gleiche jährliche Entgelt (Jahresbruttobezug). Dieses lag für den einen Geschäftsführer um 5 % über seinem bisherigen Entgelt, für den anderen Geschäftsführer um 11,5 % darunter. Abweichend von der Vertragschablonenverordnung war das Entgelt am Ende eines jeden Monats auszuzahlen.

Zusätzlich zum Jahresbruttobezug konnte der Aufsichtsrat jedem Geschäftsführer eine leistungs- und erfolgsorientierte Prämie von höchstens 30 % des Jahresbruttobezugs gewähren.

(2) In der außerordentlichen Generalversammlung der SIVBEG vom 7. Dezember 2007 erklärte der Vertreter der Gesellschafterin BIG, dass bei der BIG Entwicklung und Verwertung (BIG E&V) ein gewerberechtl. Geschäftsführer gesucht werde. Besetzt werden könnte diese Stelle mit jenem Geschäftsführer der SIVBEG, der über eine Konzession als Immobilienmakler verfüge. Der Vertreter des Gesellschafters BMLVS äußerte sich inhaltlich nicht, sondern verwies darauf, dass der Aufsichtsrat eine Nebenbeschäftigung des Geschäftsführers genehmigen müsse.

In der Sitzung des Aufsichtsrats der SIVBEG am 20. Dezember 2007 stellte der Vertreter der Gesellschafterin BIG unter dem Tagesordnungspunkt „Allfälliges“ den Antrag, dem Geschäftsführer der SIVBEG die Übernahme einer Nebentätigkeit in der BIG, nämlich die Leitung des Verwertungsbereichs der BIG in der BIG E&V, zu genehmigen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats nahmen diese Vorgangsweise zustimmend zur Kenntnis.

Der Geschäftsführer der SIVBEG begann am 15. Jänner 2008 sein zusätzliches Dienstverhältnis bei der BIG E&V. Es umfasste eine regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit von 20 Stunden. Das dafür vereinbarte monatliche Bruttogehalt lag erheblich unter jenem für die Geschäftsführung der SIVBEG.

16.2 (1) Der RH bemängelte, dass

- die Bestellung von zwei Geschäftsführern nicht dem Unternehmensbedarf (z.B. Geschäftsumfang des Unternehmens, Personalausstattung, Auslagerung von Leistungen an die BIG) entsprach und
- in der Ausschreibung die Konzession als Immobilienmakler lediglich erwünscht, aber nicht ausdrücklich gefordert war, obwohl diese für die gewerbliche Tätigkeit der SIVBEG erforderlich war.

Der RH empfahl dem BMLVS, die Anzahl der Geschäftsführer entsprechend dem Unternehmensbedarf festzulegen. Das Vier-Augen-Prinzip wäre in geeigneter Weise sicherzustellen. Eventuell erforderliche Änderungen des Syndikatsvertrags wären anzustreben.

Weiters empfahl der RH dem BMLVS, bei der Ausschreibung von Geschäftsführerpositionen die für die gewerbliche Tätigkeit einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung erforderliche Konzession als unabdingbar voranzusetzen.

Personelle Angelegenheiten

(2) Der RH wies darauf hin, dass die Nebenbeschäftigung eines Geschäftsführers bei der BIG E&V zu Interessenskonflikten führen könnte, insbesondere bei der Entwicklung von Liegenschaften. Die tatsächliche zeitliche Mehrbelastung durch die Nebenbeschäftigung war für den RH nicht feststellbar, weil der Geschäftsführer keine Zeitaufzeichnungen führte.

16.3 *Laut Stellungnahme der SIVBEG stelle die Nebenbeschäftigung ihres Geschäftsführers bei der BIG E&V keinen Interessenskonflikt dar, da sich diese auf den Verkauf von BIG-Liegenschaften beschränke und keine Projektentwicklung stattfände.*

16.4 Der RH erachtete durch die Nebenbeschäftigung des Geschäftsführers mehrere Interessenskonflikte für möglich, bspw. bei der Überprüfung der Angemessenheit der von der BIG verrechneten Kosten.

Pensionskassen-
verträge für
Geschäftsführer

17.1 Der Aufsichtsrat beschloss am 15. Juni 2007, einen Pensionskassenvertrag für die beiden Geschäftsführer abzuschließen. Der diesbezügliche Gesellschafterbeschluss erfolgte am 28. September 2007. Am gleichen Tag wurden die Anstellungsverträge der Geschäftsführer vom 5. Oktober 2006 mittels „Sideletter“ um eine Altersvorsorge bei einer Pensionskasse in der Höhe von je 8.887 EUR per Kalenderjahr ab 1. Oktober 2006, begrenzt auf die Vertragsdauer als Geschäftsführer, ergänzt.

17.2 Der RH kritisierte, dass

- die Pensionskassenregelung nicht im Anstellungsvertrag vom 5. Oktober 2006 vereinbart worden war, obwohl sie laut Angabe der geprüften Stelle Gegenstand der Vertragsverhandlungen war,
- der Pensionskassenvertrag rückwirkend abgeschlossen wurde.

Der RH empfahl dem Aufsichtsrat der SIVBEG, das Ergebnis von Vertragsverhandlungen bereits in den Anstellungsverträgen vollständig festzuschreiben.

Zielvorgaben,
Zielvereinbarungen

18.1 Nach den Anstellungsverträgen konnte den Geschäftsführern eine leistungs- und erfolgsorientierte Prämie von bis zu höchstens 30 % des Jahresbruttobezugs gewährt werden. Die Zuerkennung erfolgte über Beschluss des Aufsichtsrats und war von der Erreichung unternehmerischer und organisatorischer Ziele abhängig, die der Aufsichtsrat im Vorhinein festzulegen hatte.



Personelle Angelegenheiten

**Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEG**

Für das Jahr 2005 legte die SIVBEG dem RH eine „Prämienvereinbarung“ mit den beiden Geschäftsführern samt Zielkriterien vor. Dieses Schriftstück war allerdings nicht datiert und von keinem Vertragspartner unterschrieben. Erfolgskriterium war der „Aufbau des Unternehmens“.

Für das Jahr 2006 schloss der Aufsichtsrat mit den Geschäftsführern Zielvereinbarungen.

Die für das Jahr 2007 beabsichtigten Zielvereinbarungen scheiterten an den unterschiedlichen Vorstellungen von Aufsichtsrat und Geschäftsführung hinsichtlich der Erreichbarkeit der Ziele.

Für das Jahr 2008 gab der Aufsichtsrat die Ziele für die Geschäftsführer vor.

18.2 Der RH wies darauf hin, dass die Anstellungsverträge lediglich Zielvorgaben und keine Zielvereinbarungen vorsahen. Er stellte fest, dass die Zielvorgabe eine einseitige Ausübung des Leistungsbestimmungsrechts durch den Arbeitgeber zur Konkretisierung des Arbeitsvertrags ist, hingegen mit einer bonuswirksamen Zielvereinbarung die Erreichung bestimmter Leistungsziele innerhalb eines festgelegten Zeitraums zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer (freiwillig) vereinbart wird. Wegen der sich daraus ergebenden unterschiedlichen arbeitsrechtlichen Konsequenzen (z.B. Bonuszahlung bzw. Schadenersatz bei vom Dienstgeber schuldhaft unterlassener Zielvereinbarung oder vom Dienstgeber verhinderter Zielerreichung) empfahl der RH der SIVBEG, auf eine klare Begriffstrennung zwischen Zielvorgabe und Zielvereinbarung zu achten.

18.3 *Das BMLVS sagte eine künftige Begriffstrennung zwischen Zielvorgabe und Zielvereinbarung zu.*

Prämienzahlungen an die Geschäftsführer

19.1 Für das dreimonatige Rumpfgeschäftsjahr 2005 erhielten die beiden Geschäftsführer trotz Fehlens einer unterschriebenen schriftlichen Zielvereinbarung bzw. Zielvorgabe des Aufsichtsrats die vertraglich höchstmögliche Prämie, nachdem der Aufsichtsrat im April 2006 festgestellt hatte, dass die Voraussetzungen zur Gewährung der Prämien für das Jahr 2005 formal erfüllt waren. Die Prämien der beiden Geschäftsführer waren mit insgesamt 9.870 EUR mehr als doppelt so hoch wie die Umsatzerlöse der SIVBEG im Rumpfgeschäftsjahr 2005.

Personelle Angelegenheiten

Für das Geschäftsjahr 2006 ermittelte der Aufsichtsrat im Juni 2007 einen Zielerreichungsgrad von 91 %, woraus sich für die beiden Geschäftsführer Prämien von insgesamt 38.717 EUR ergaben.

Obwohl die zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführern beabsichtigte Zielvereinbarung für das Geschäftsjahr 2007 nicht zustande gekommen war, beschloss der Aufsichtsrat im April 2008 Prämien für die Geschäftsführer von insgesamt 7.000 EUR.

- 19.2** Der RH kritisierte, dass für die Auszahlung von Prämien keine schriftlich festgelegten bzw. objektiv nachvollziehbaren Zielvorgaben bestanden und Zielvereinbarungen für das Jahr 2007 nicht zustande gekommen waren.

Der RH empfahl dem Aufsichtsrat der SIVBEG, bei der Gestaltung der Geschäftsführerbezüge auf tatsächliche Leistungsanreize zu achten. Bonifikationen erachtete er nur dann als gerechtfertigt, wenn das der Höhe des Grundbezugs entsprechende Kerngeschäft überschritten wird.

Zielerreichungsprämien für Mitarbeiter

- 20.1** Obwohl weder das Unternehmenskonzept der SIVBEG noch die Dienstverträge der Mitarbeiter einen variablen, erfolgs- bzw. leistungsabhängigen Gehaltsanteil vorsahen, schloss die Geschäftsführung mit den Mitarbeitern Zielvereinbarungen. Bei Erfüllung aller Zielsetzungen war dem Mitarbeiter eine Prämie von einem Monatsgehalt auszuzahlen. Bei einem Erfüllungsgrad unter 50 % gebührte dem Mitarbeiter keine Prämie.

Als Prämien für die Zielerreichung 2006 erhielten sechs Mitarbeiter insgesamt 15.980 EUR, für die Zielerreichung 2007 drei Mitarbeiter insgesamt 8.556 EUR.

- 20.2** Der RH anerkannte die Bemühung der SIVBEG um eine leistungsorientierte Entlohnung. Er empfahl jedoch der SIVBEG, mit den Mitarbeitern nur dann Zielvereinbarungen und damit verbundene Prämienvereinbarungen zu schließen, wenn das entweder im Unternehmenskonzept oder in den Dienstverträgen der Mitarbeiter vorgesehen ist. Weiters wies er auf die arbeitsrechtliche Problematik von Zielvereinbarungen hin. (TZ 18)

- 20.3** *Die SIVBEG teilte mit, sie sei der Empfehlung des RH nachgekommen und habe die Zielerreichungsprämien für Mitarbeiter in das Unternehmenskonzept aufgenommen.*

**Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEG****Auftragsvergaben**Vergabe der
Gutachten

21.1 Die SIVBEG beauftragte Verkehrswertgutachten¹⁾ ohne Einholung von Vergleichsangeboten. Sie begründete dies damit, dass nur einige Sachverständige über die einschlägige Erfahrung und das notwendige Detailwissen verfügten, um Sonderimmobilien wie Kasernen und Truppenübungsplätze bewerten zu können. Die Beauftragung der Gutachten erfolgte größtenteils mündlich und in den restlichen Fällen per E-Mail. Nach dem Syndikatsvertrag zwischen der Republik Österreich (BMLVS) und der BIG vom 5. Oktober 2005 waren Rechtsgeschäfte, aus denen die Gesellschaft im Einzelfall mit mehr als 3.500 EUR verpflichtet wurde, von der Geschäftsführung zu unterzeichnen.

¹⁾ Die Verkehrswertgutachten stellten die Grundlage für die Festlegung eines Mindestverkaufspreises bei den Sitzungen des Bewertungsteams dar.

Nach einer entsprechenden Empfehlung des RH wies die Geschäftsführung der SIVBEG noch während der Gebarungsüberprüfung alle Mitarbeiter an, hinkünftig die Beauftragung von Gutachten und anderen Leistungen ausschließlich schriftlich durchzuführen und von der Geschäftsführung unterfertigen zu lassen.

21.2 Der RH kritisierte, dass die SIVBEG keine Vergleichsangebote bei den Vergaben von Gutachterleistungen einholte; dadurch war deren Preisangemessenheit nicht sichergestellt. Auch die mündliche Beauftragung von Gutachtern widersprach der Regelung im Syndikatsvertrag.

Der RH empfahl der SIVBEG, Gutachten schriftlich zu beauftragen und Vergleichsangebote einzuholen. Mit der Anweisung der Geschäftsführung vom November 2008, Gutachten hinkünftig schriftlich zu beauftragen, setzte die SIVBEG bereits einen ersten Schritt zur Umsetzung der Empfehlung des RH.

21.3 *Laut Stellungnahme der SIVBEG habe sie eine einheitliche Honorarregelung, der sich alle Gutachter zu unterwerfen hätten. Die Honorarsätze lägen deutlich unter den sonst branchenüblichen Werthonoraren des Gebührenanspruchsgesetzes. Dementsprechend sei die Vergabe nach dem Kriterium der einschlägigen Erfahrung mit den jeweiligen Besonderheiten bzw. der Lage der Liegenschaften erfolgt.*

21.4 Der RH erwiderte, dass Abschläge vom Gebührenanspruchsgesetz branchenüblich wären, wie auch die von der BIG vereinbarten Honorare zeigten.

Auftragsvergaben

Auftragsbedingungen der Gutachten

22.1 (1) Für zwischen Oktober 2005 und Mai 2007 beauftragte Verkehrswertgutachten vereinbarte die SIVBEG mit den Gutachtern die Honorarhöhe individuell. Ab Juni 2007 wurde ein Honorarmodell angewendet, welches die SIVBEG gemeinsam mit jenem Gutachter erarbeitet hatte, der rd. 26 % aller zwischen Oktober 2005 und September 2008 beauftragten Verkehrswertgutachten erstellt hatte. Dieses Honorarmodell sah von der Höhe des Auftrags abhängige Abschläge vom Gebührenanspruchsgesetz (BGBl. I Nr. 136/1975 i.d.g.F.) vor. Laut Auskunft erhielt die BIG seit dem Jahr 2001 bei der Vergabe von Verkehrswertgutachten meist einen höheren Abschlag vom Gebührenanspruchsgesetz als im Honorarmodell der SIVBEG geregelt.

(2) Die SIVBEG legte eine Struktur und einen Mindestinhalt für die Gutachten fest und gab diese den Sachverständigen vor. Einheitliche Vorgaben für die Haftung der Sachverständigen gab es nicht. Mit einem Gutachter vereinbarte die SIVBEG eine Haftung bei grober Fahrlässigkeit bis zur fünffachen Höhe des Honorars für den betreffenden Auftrag. Mit den anderen Sachverständigen schloss die SIVBEG keine schriftlichen Vereinbarungen bezüglich der Haftung ab.

Im Jänner 2009 teilte die SIVBEG dem RH mit, dass eine neue Rahmenvereinbarung mit den Sachverständigen in Ausarbeitung sei.

22.2 (1) Der RH bemängelte, dass das Honorarmodell für die Verkehrswertgutachten gemeinsam mit jenem Gutachter erarbeitet wurde, den die SIVBEG am häufigsten mit der Erstellung von Verkehrswertgutachten beauftragte.

Er empfahl der SIVBEG, hinkünftig eigene Modelle zur Honorierung von Verkehrswertgutachten nur dann anzuwenden, wenn sie für die SIVBEG günstiger als die von der BIG angewandte und bereits erprobte Vorgangsweise sind.

(2) Der RH empfahl der SIVBEG, die Haftung für alle für sie tätigen Gutachter einheitlich zu regeln. Mit der in Ausarbeitung befindlichen Rahmenvereinbarung mit den Sachverständigen setzte die SIVBEG bereits einen ersten Schritt zur Umsetzung der Empfehlung des RH.

22.3 *Laut Stellungnahme der SIVBEG hätten sich die ausverhandelten Honorarsätze bei Liegenschaften mit einem Verkehrswert bis 7 Mill. EUR in einer ähnlichen Größenordnung wie bei der BIG bewegt. Bei einem höheren Verkehrswert stiegen die Abschläge progressiv und lägen teilweise deutlich über jenen der BIG.*



Auftragsvergaben

BMLVS

**Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEG**

Laut Stellungnahme des BMLVS seien die Geschäftsführer der SIVBEG durch die Gesellschafter aufgefordert worden, einen neuen verbesserten Modus zur Heranziehung von Gutachtern bzw. bei der Vergabe von Maklerleistungen auszuarbeiten und anzuwenden.

22.4 Der RH wies die SIVBEG darauf hin, dass ein Großteil der beauftragten Gutachten Liegenschaften mit einem Verkehrswert unter 7 Mill. EUR betrafen und in diesen Fällen die von der BIG erzielten Abschläge vom Gebührenanspruchsgesetz höher waren als bei der SIVBEG.

Volumen der Aufträge
und Rotationsprinzip

23.1 Für zwischen Oktober 2005 und September 2008 eingeholte Gutachten wendete die SIVBEG insgesamt 322.629 EUR auf. Sie vergab die Aufträge an insgesamt zehn Sachverständige, wobei zwei von diesen Sachverständigen wertmäßig rd. 50 % der Aufträge erhielten. Laut eigener Darstellung beabsichtigte die SIVBEG, die Aufträge gleichmäßig auf alle geeigneten Sachverständigen zu verteilen.

23.2 Der RH kritisierte die offensichtliche Bevorzugung einzelner Gutachter. Die von der SIVBEG angeführte gleichmäßige Vergabe der Aufträge an alle geeigneten Sachverständigen konnte der RH nicht nachvollziehen.

Der RH empfahl der SIVBEG eine dem Rotationsprinzip folgende Beauftragung der Gutachterleistungen.

23.3 *Laut Stellungnahme der SIVBEG habe sie das Rotationsprinzip eingehalten und auf eine möglichst gleichmäßige Auftragsverteilung geachtet. Der RH habe zum Stichtag 30. September 2008 lediglich die bereits bezahlten, nicht jedoch die beauftragten aber noch nicht abgerechneten Gutachten berücksichtigt. Würde man auch diese berücksichtigen, sähe die Verteilung anders aus.*

Laut Stellungnahme des BMLVS seien die Geschäftsführer der SIVBEG durch die Gesellschafter aufgefordert worden, einen neuen, verbesserten Modus zur Heranziehung von Gutachtern auszuarbeiten und anzuwenden.

23.4 Der RH hielt der SIVBEG entgegen, dass er für seine Beurteilung der Auftragsvergaben einen Zeitraum von annähernd drei Jahren berücksichtigt habe. Die Berücksichtigung der am Ende dieses Zeitraums zwar bereits beauftragten, aber noch nicht abgerechneten Gutachten hätte die Aussage des RH sogar bestätigt, weil sich laut den von der SIVBEG nachträglich mit Stichtag November 2008 übermittelten Beträ-

Auftragsvergaben

gen die Aufträge an die beiden Sachverständigen wertmäßig auf 51 % der gesamten Aufträge beliefen.

Beziehung eines externen Maklers

24.1 Das BMLVS beauftragte die SIVBEG im Jahr 2007 mit dem Verkauf von sechs Auslandsliegenschaften. In der Aufsichtsratssitzung der SIVBEG vom September 2007 berichtete die Geschäftsführung, dass die Mitarbeiter der SIVBEG ihrer Ansicht nach nicht über die erforderlichen Markt- und Sprachkenntnisse verfügten, um diese Verkäufe selbst durchzuführen. Sie hatte daher mit einigen Maklern Gespräche geführt und danach einen Maklervertrag mit einer international tätigen Gesellschaft, die laut Protokoll des Aufsichtsrats über Sitze in den betroffenen Ländern verfügte, ausverhandelt. Das beauftragte Maklerbüro hatte jedoch nur an drei der sechs Standorte, an denen Immobilien verkauft werden sollten, ein eigenes Büro und nahm an den anderen drei Standorten die Mitarbeit eines ortsansässigen Maklers in Anspruch.

Über die laut Geschäftsführung der SIVBEG erfolgte Abfrage verschiedener Makler existierte lediglich eine E-Mail, in der die SIVBEG Kontakt mit dem später beauftragten Maklerbüro aufnahm. Nach Auskunft der SIVBEG hatte die Kontaktaufnahme mit verschiedenen anderen Maklern mündlich auf diversen Veranstaltungen stattgefunden; eine Dokumentation hierüber fehlte.

24.2 Der RH kritisierte, dass über die von der SIVBEG angeführten Gespräche mit den verschiedenen Maklern keine schriftlichen Unterlagen vorlagen. Die Entscheidung für das beauftragte Maklerbüro war daher für den RH nicht nachvollziehbar.

Er empfahl der SIVBEG, in Zukunft alle Verhandlungen zur Vergabe von Maklerleistungen schriftlich festzuhalten und den Entscheidungsprozess nachvollziehbar zu dokumentieren.

Nach Ansicht des RH zeigte die Beziehung externer Makler für den Verkauf von Auslandsliegenschaften eine Möglichkeit für das BMLVS auf, ohne direkte Beziehung der SIVBEG Verkaufsprozesse durchzuführen.

24.3 *Laut Mitteilung der SIVBEG habe sie vor der Auftragsvergabe an den Makler Marktstudien durchgeführt. Wegen des administrativen Aufwands wäre es unumgänglich gewesen, für die Vorbereitung und Durchführung des Verkaufsprozesses lediglich einen Auftragnehmer zu finden. Da entgegen der internationalen Usancen die Käufer der Liegenschaften die Provisionszahlungen zu übernehmen hatten und der beauftragte*

Makler von der SIVBEG keine Gegenleistung für seine Leistungen erhielt, sei laut SIVBEG nur der beauftragte Makler bereit gewesen, das Risiko eventueller Ausfälle von bzw. den Aufwand nicht deckender Provisionszahlungen zu übernehmen.

Laut Stellungnahme des BMLVS seien die Geschäftsführer der SIVBEG aufgefordert worden, einen neuen, verbesserten Modus bei der Vergabe von Maklerleistungen auszuarbeiten und anzuwenden.

24.4 Der RH wies die SIVBEG darauf hin, dass die von der SIVBEG angeführten Marktstudien nicht dokumentiert waren und auch keine (schriftliche) vergleichende Gegenüberstellung der unterschiedlichen Konditionen der Makler vorlag.

Rechtliche Beurteilung der Vergabe an den Makler

25.1 Im Vertrag zwischen der SIVBEG und dem Makler war festgehalten, dass die SIVBEG dem Makler keine Provisionen für die von diesem vermittelten Liegenschaftsverkäufe zu bezahlen hatte; diese waren von den Käufern der Liegenschaften zu tragen. Aus diesem Grund vertrat die SIVBEG die Ansicht, dass die Vergabe nicht dem Vergaberecht unterlag und daher eine Direktvergabe zulässig war. Im Jänner 2009 teilte die SIVBEG dem RH mit, dass sie aufgrund von ihr durchgeführter Marktstudien nur mit einem Unternehmen ein Verhandlungsverfahren durchführen konnte. Schriftliche Unterlagen hierzu legte die SIVBEG trotz ergänzender Anfrage des RH nicht vor.

25.2 Der RH bemängelte die nicht dem Bundesvergabegesetz 2006 (BGBl. I Nr. 17/2006 i.d.g.F.) entsprechende Vorgangsweise der SIVBEG bei der Vergabe von entgeltlichen Leistungen. Der RH vertrat die Ansicht, dass das Vergaberecht anzuwenden war, weil ein entgeltlicher Auftrag vorlag, d.h. ein Auftrag, bei dem der Auftragnehmer für seine Leistung eine Vergütung erhielt. Dass der Auftragnehmer das Entgelt direkt vom Auftraggeber erhalten musste, ließ sich nach Ansicht des RH aus dem Wortlaut des § 6 Bundesvergabegesetz nicht ableiten.

Der RH regte an, künftig vor derartigen Vergaben die Anwendbarkeit des Bundesvergabegesetzes zu prüfen.

25.3 Die SIVBEG merkte an, die Beauftragung eines Maklers wäre die Vergabe einer nicht prioritären Dienstleistung gemäß Bundesvergabegesetz.

Laut Stellungnahme des BMLVS seien die Geschäftsführer von den Gesellschaftern aufgefordert worden, einen neuen verbesserten Modus bei der Vergabe von Maklerleistungen auszuarbeiten und anzuwenden.

Auftragsvergaben

25.4 Der RH nahm die Aufforderung der Gesellschafter an die Geschäftsführer der SIVBEG zur Kenntnis.

Rechtliche Beratung

26.1 Die SIVBEG beauftragte im Oktober 2007 eine Rechtsanwaltskanzlei mit der rechtlichen Beratung bei der Verwertung der sechs Auslandsliegenschaften. Sie begründete dies mit der gebotenen „zügigen und bestmöglichen“ Abwicklung der Aufträge.

Obwohl mit der Finanzprokurator ein Rahmenvertrag über rechtliche Beratung bestand, zog sie diese nicht in Erwägung. Der Beratungsvertrag zwischen SIVBEG und Finanzprokurator enthielt wesentlich günstigere Stundensätze als jener Vertrag, welcher mit dem Rechtsanwaltsbüro abgeschlossen wurde.

Im zwischen der SIVBEG und der Rechtsanwaltskanzlei abgeschlossenen Vertrag wurde das für die Beratung beim Verkauf der sechs Auslandsliegenschaften anfallende Honorar auf 35.000 EUR geschätzt. Die Kanzlei stellte der SIVBEG ein Gesamthonorar in Höhe von rd. 97.000 EUR in Rechnung. Die SIVBEG begründete diese Kostensteigerung mit von der Rechtsanwaltskanzlei erbrachten Zusatzleistungen – wie z.B. der Übersetzung der Kaufverträge –, zu welchen sie diese beauftragt hatte.

26.2 Der RH beanstandete, dass die SIVBEG nicht bei der Finanzprokurator nachgefragt hatte, ob sie diese rechtliche Beratung beim Verkauf der sechs Auslandsliegenschaften durchführen könnte. Er empfahl, vor dem Zukauf von Leistungen zur Rechtsberatung deren Erbringung durch die Finanzprokurator im Rahmen des bestehenden Beratungsvertrags zu prüfen.

Weiters bemängelte der RH die Steigerung des geschätzten Honorars um rd. 177 % auf rd. 97.000 EUR. Nach Auffassung des RH hätten die angeführten Zusatzleistungen vor der Auftragserteilung bekannt sein müssen.

26.3 *Laut Mitteilung der SIVBEG sah sich diese zur zügigen und bestmöglichen Abwicklung veranlasst, die Unterstützung von international tätigen Großkanzleien in Anspruch zu nehmen. Im Vordergrund wäre hierbei die Garantie einer raschen Bearbeitung aller Fälle auch in ausländischen Rechtsordnungen durch die Einbettung solcher Kanzleien in Netzwerke von internationalen Anwaltsfirmen gestanden, wovon die Finanzprokurator nicht verfügte.*

Beim Verkauf der Auslandsliegenschaften habe sich die SIVBEG für die beauftragte Kanzlei wegen der positiven Erfahrung mit der Kanzlei aus zahlreichen Transaktionen mit der BIG und der Bereitschaft des Auftragnehmers entschieden, die volle Haftung für die sachkundige Durchführung zu übernehmen und diese mit einer Versicherungsdeckung bis 10 Mill. EUR pro Liegenschaft zu hinterlegen.

Bei der Beauftragung der Kanzlei wäre für die SIVBEG noch nicht abschätzbar gewesen, in welchem Umfang Zusatzleistungen anfallen würden.

- 26.4** Der RH hielt fest, dass von der SIVBEG vor dem Zukauf von Leistungen zur rechtlichen Beratung deren Erbringen durch die Finanzprokuratorur zu prüfen sei. Nur dadurch könne im jeweiligen Einzelfall eine zweckmäßige Entscheidung getroffen werden.

Dokumentation

- 27.1** Aufzeichnungen über den Stand der Verwertungen sowie die Erfüllung der einzelnen Aufträge führte die Geschäftsführung in Form von Excel-Tabellen. Ein gesamtheitliches datenbankähnliches System, aus dem bspw. Informationen über den Stand der Verwertung, bestehende Termine, die Erlössituation oder eingebrachte Ressourcen zu entnehmen gewesen wären, bestand nicht.

Die Mitarbeiter führten Aufzeichnungen über ihre Ressourcen freiwillig. Vorgaben des Unternehmens bestanden nicht. Damit konnte die Zuordnung zu einzelnen Verwertungsfällen oder Tätigkeiten nicht nachvollzogen werden. Bei der Stornierung von Verwertungsaufträgen verrechnete die SIVBEG zwar ihre zeitlichen Aufwendungen, gesicherte Grundlagen bezüglich der Rahmenvereinbarung bestanden dafür jedoch nicht.

- 27.2** Der RH empfahl der SIVBEG,
- alle für die laufende Tätigkeit erforderlichen Informationen unter Zugrundelegung von Kosten-Nutzen-Überlegungen in Form einer Datenbank verfügbar zu machen, um Grundlagen für die Steuerung der Prozesse zu schaffen,
 - die strukturierte Erfassung der zeitlichen Ressourcen für alle Mitarbeiter, einschließlich der Geschäftsführer, als unverzichtbare Grundlage für Controlling und Kostenverfolgung sicherzustellen und

Dokumentation

- die Verrechnung des Kostenersatzes an das BMLVS für ruhend gestellte bzw. abgebrochene Verkaufsaufträge vertragskonform vorzunehmen.

27.3 *Laut Stellungnahme der SIVBEG fänden Überlegungen zur Einführung eines Datenbanksystems statt. Den eingeholten Angeboten sei jedoch aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht näher getreten worden. Der Aufwandsersatz bei Rücknahme oder Abbruch eines Verwertungsauftrags werde vereinbarungskonform verrechnet. Dabei könnten für den Ersatz des Personalaufwands künftig die Aufzeichnungen des Stundenaufwands in einem Datenbanksystem berücksichtigt werden.*

27.4 Die Absicht, sich durch Einführung eines Datenbanksystems Informationen zur Steuerung der Geschäftsprozesse nutzbar zu machen, nahm der RH positiv zur Kenntnis.

Verwertungsprozess

Standardablauf für Liegenschaftsverwertungen

28 Nachdem die SIVBEG vom BMLVS den Verwertungsauftrag erhalten und die Unterlagen übernommen hatte, befasste sie sich mit den Voraussetzungen für eine Veräußerung und nahm Gespräche mit den zuständigen Gebietskörperschaften auf.

In der Folge beauftragte sie ein Verkehrswertgutachten und legte dies dem Bewertungsteam vor. Nachdem dieses den Mindestverkaufspreis festgelegt hatte, erfolgten die Erstellung einer Verkaufsmappe und die öffentliche Ankündigung des Verkaufs. Dazu bot die SIVBEG die Liegenschaft auf der eigenen Homepage an, schaltete Inserate in Tages- und Fachzeitungen und kontaktierte Vormerkkunden. Die Verkaufsunterlagen konnten von der Homepage heruntergeladen werden oder wurden per Post übermittelt.

Bei mehreren termingerecht eingelangten Angeboten setzte die SIVBEG zumeist eine finale Verkaufsverhandlung an, in deren Rahmen sie den Meistbieter ermittelte. Die Unterfertigung des Kaufvertrags erfolgte vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats, die dieser bei seiner nächsten Sitzung nach dem Einlangen des Kaufpreises erteilte.

Verwertungsprobleme

29.1 Bei den vom RH überprüften Liegenschaften ergaben sich Probleme, die eine Veräußerung maßgeblich erschwerten, verzögerten oder überhaupt unmöglich machten. Verwertungsprobleme bestanden insbesondere im Zusammenhang mit

- Denkmalschutz: Struber Kaserne (TZ 33) und Rainer Kaserne (TZ 42) in Salzburg
- Verkehrskonzepten: Trollmann Kaserne in Steyr (TZ 37)
- Flächenwidmung: Aichelburg Kaserne in Wolfsberg
- Kontamination: Struber Kaserne (TZ 33) in Salzburg und Liegenschaft in Berlin (TZ 31)
- klärungsbedürftigen Rechtsfragen: See Kaserne in Oggau (TZ 36) und Hermann Kaserne in Altenmarkt bei Leibnitz (TZ 39)
- Naturschutz: Garnisonsübungsplatz Völtendorf (TZ 38)
- Ersatzbauten: Magdeburg Kaserne in Klosterneuburg (TZ 43) und Rainer Kaserne in Salzburg (TZ 42).

Beim Verkauf der Aichelburg Kaserne in Wolfsberg legte die Gemeinde ursprünglich ein Kaufangebot in Höhe von rd. 35 % des gutachterlich abgesicherten Mindestverkaufspreises. Als für die Flächenwidmung zuständige Gebietskörperschaft teilte sie im August 2006 der SIVBEG mit, dass sie Anträgen dritter Personen oder anderer Körperschaften auf Umwidmung des Kasernenareals keine Zustimmung erteilen würde. Bis Mai 2009 konnte hinsichtlich der Widmungsänderung noch kein Konsens herbeigeführt werden.

Das BMLVS verabsäumte es, offene verkaufsrelevante Sachverhalte noch vor der Erteilung der Verwertungsaufträge an die SIVBEG zu klären. (TZ 31, 39, 40, 42, 43)

Zwischen dem BMLVS und der SIVBEG fehlte eine Vereinbarung über die Zuständigkeit für die Klärung der bereits bekannten oder im Zuge des Verwertungsprozesses auftretenden Verwertungsprobleme. Dies führte zu Doppelgleisigkeiten und Kompetenzkonflikten.

Die SIVBEG verfügte mangels einer entsprechenden Ermächtigung kaum über einen Verhandlungsspielraum zur Problemlösung, so dass sowohl die Eigentümerin selbst als auch rechtsberatende Stellen in die Vorgänge laufend eingebunden werden mussten.

- 29.2** Der RH kritisierte, dass ein systematischer Lösungsansatz fehlte. Er beurteilte die gewählte Vorgangsweise als generell nicht geeignet, eine bestmögliche Verwertung der Liegenschaften sicherzustellen.

Verwertungsprozess

Der RH empfahl dem BMLVS, verkaufsrelevante Sachverhalte künftig noch vor der Erteilung der Verwertungsaufträge zu klären und mit der SIVBEG Lösungsstrategien mit klaren Verantwortlichkeiten festzulegen.

Residenz, Prag

30.1 (1) Der Verkauf der Liegenschaft in Prag erfolgte aufgrund der Beauftragung vom Mai 2007. Im selben Monat ließ die Österreichische Botschaft in Prag (Botschaft) ein Verkehrswertgutachten erstellen. Da die Botschaft den Verkehrswert von 575.000 EUR im Gutachten als gering einschätzte, gab sie zwei weitere Gutachten in Auftrag. Diese wiesen Verkehrswerte von 1,08 Mill. EUR bzw. 1,18 Mill. EUR auf.

Ohne die Residenz, die sich auf dem in Prager Bestlage gelegenen Grundstück befand, von innen gesehen zu haben, schätzte der von der SIVBEG beauftragte Makler das Objekt auf 650.000 EUR. Der Makler hielt die Verkehrswerte der beiden zusätzlich in Auftrag gegebenen Gutachten für zu hoch, ohne dies im Detail zu begründen.

Das Bewertungsteam legte im September 2007 den Mindestverkaufspreis mit 650.000 EUR fest und folgte damit der Empfehlung des Maklers. Danach wurde die Liegenschaft vom Makler ausgeschrieben. Bis zum Ende der Anbotsfrist Mitte Jänner 2008 langten drei Kaufangebote ein. Anfang Februar 2008 fand in Prag eine Verkaufsverhandlung statt, zu welcher die drei Bieter eingeladen wurden. Das beste Angebot und damit der Verkaufspreis der Liegenschaft betrug 1,04 Mill. EUR.

(2) Obwohl die Maklerleistungen vom Käufer abgegolten wurden, erhielt der Makler von der SIVBEG ein Erfolgshonorar von 3.900 EUR, weil der vom Bewertungsteam festgelegte Mindestverkaufspreis überschritten wurde. Eine schriftliche Vereinbarung fehlte.

Die BIG bekam aufgrund vertraglicher Regelungen zusätzlich ein über ihre schriftlich vereinbarte Provision hinausgehendes Erfolgshonorar von 25.480 EUR.

30.2 (1) Der RH kritisierte, dass die SIVBEG die Einschätzung des Maklers nicht hinterfragt hatte. Nach Ansicht des RH wäre dies bei Vorliegen von drei Gutachten und dem von der Botschaft angefertigten Vermerk angebracht gewesen. Insbesondere erachtete der RH das dem Makler ausbezahlte Erfolgshonorar als nicht gerechtfertigt, weil die Überschreitung des Mindestverkaufspreises nur aufgrund der nachvollziehbar sehr geringen Einschätzung des Maklers zustande gekommen war und eine schriftliche vertragliche Grundlage fehlte.



Verwertungsprozess

BMLVS

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG

(2) Für den RH war sachlich nicht nachvollziehbar, dass der BIG vertraglich ein Erfolgshonorar zugestanden wurde, obwohl sie im Verkaufsprozess operativ nicht mitwirkte.

30.3 Die SIVBEG merkte an, dass die Kaufangebote zwischen 700.000 EUR und 980.000 EUR lagen und erst im Rahmen der Verkaufsverhandlung mit den Bietern auf 1,04 Mill. EUR hochlizitiert wurden. Sie vermutete, dass bei einem vorgegebenen Mindestverkaufspreis von 1 Mill. EUR wahrscheinlich kein Angebot gelegt worden wäre.

30.4 Der RH erwiderte, dass bei Vorliegen von Verkehrswertgutachten über 1,08 Mill. EUR und 1,18 Mill. EUR die Werteinschätzung von 650.000 EUR, die der von der SIVBEG beauftragte Makler abgab, zu hinterfragen gewesen wäre.

Liegenschaft, Berlin

31.1 Im September 2007 erhielt die SIVBEG den Auftrag zum Verkauf der Liegenschaft in Berlin. Die Republik Österreich hatte das Grundstück in Berlin Grunewald im Jahr 2004 um rd. 780.000 EUR angekauft, um eine Residenz für den Verteidigungsattaché zu errichten; sie wendete bis Herbst 2006 für die Planung des Neubaus durch das BMLVS rd. 159.000 EUR auf.

Da der Ankauf des Grundstücks im Jahr 2004 um 780.000 EUR erfolgt war, empfahl der Makler – ohne Einholung eines Verkehrswertgutachtens – einen Verkaufspreis von 800.000 EUR, den das Bewertungsteam bestätigte. Erst nach Beginn der Ausschreibung der Liegenschaft übermittelte das BMLVS Gutachten zu einer möglichen Kontamination der Liegenschaft an die SIVBEG. Dies führte zu einer Verunsicherung von Kaufinteressenten, welchen die SIVBEG diese Gutachten nachträglich zugesandt hatte. Bis zum Ende der Anbotsfrist Mitte Jänner 2008 langte nur ein gültiges Kaufangebot ein. Das Grundstück wurde an diesen Bieter, der Eigentümer des Nachbargrundstücks war, um 810.000 EUR verkauft.

31.2 Der RH kritisierte, dass das BMLVS die Informationen zu einer bestehenden Kontamination der SIVBEG erst nach Beginn der Ausschreibung bekannt gegeben hatte, obwohl entsprechende Unterlagen im BMLVS vorlagen.

Der RH empfahl dem BMLVS, der SIVBEG alle für den Verkauf maßgeblichen Unterlagen zeitgerecht zur Verfügung zu stellen.

Verwertungsprozess

Berger Kaserne,
Neusiedl am See

32.1 (1) Erste Bemühungen zur Veräußerung der Berger Kaserne stellte das Heeres-Bau- und Vermessungsamt als Eigentümerversreter bereits im Jahr 2004 an. Die gesamte im Osten der Bezirkshauptstadt Neusiedl am See gelegene Fläche umfasste rd. 120.000 m². Etwa ein Drittel der Liegenschaft war als „Bauland-Mischgebiet“ gewidmet, auf dem sich der denkmalgeschützte, historisch bedeutende Kasernenhaupttrakt befand. Die restlichen Freiflächen mit dem militärischen Übungsgelände und den Sporteinrichtungen wiesen eine Widmung als „Grünland-Festplatz“ auf. Ein im Mai 2004 vom BMF erstelltes Gutachten ergab einen Verkehrswert von 8,6 Mill. EUR. Im Sommer 2005 erfolgte eine öffentliche Feilbietung auf der Homepage. Weiters wurden rd. 50 vorgemerkte Interessenten direkt angeschrieben. Bei Ablauf der Anbotsfrist Ende August lagen vier Interessenbekundungen bzw. Angebote mit einschränkenden Bedingungen vor. Im Sinne der Bedingungen der Verkäuferin lagen keine verbindlichen Angebote vor.

(2) Anfang November 2005 erhielt die SIVBEG den Auftrag zur Verwertung der Berger Kaserne. Einen Monat später führte die SIVBEG mit den vier bekannten Interessenten ein Informationsgespräch und lud sie nochmals ein, bis Anfang 2006 eine verbindliche Erklärung samt Bonitätsnachweis vorzulegen. Zu diesem Termin lag nur ein Angebot mit dem geforderten Mindestverkaufspreis von 8,6 Mill. EUR vor, bei dem jedoch die geforderte Finanzierungszusage fehlte und auch später trotz Urgezen und Nachfrist nicht beigebracht wurde. Gegen Ende Jänner 2006 teilte die SIVBEG der Eigentümerin die Erfolglosigkeit des Verwertungsversuchs mit.

(3) Im Februar 2006 erstellte die SIVBEG eine Bebauungsstudie und zeigte darin die Entwicklungsmöglichkeiten des Areals auf. Bei der Vorstellung der Studie wurden mit der Gemeinde erstmals verschiedene Details und Nachnutzungsmöglichkeiten erörtert.

(4) Der Vorschlag der SIVBEG, den Verkaufspreis wegen der fehlenden Nachfrage zu senken, lehnten BMLVS und BMF ab, stimmten jedoch einem von der Umwidmung und Bebauungsdichte abhängigen Kaufpreis zu. Anfang März 2006 erhielt die SIVBEG vom BMLVS die Weisung, von einer öffentlichen Bekanntmachung der abgeänderten Verkaufsbedingungen Abstand zu nehmen und wegen der Dringlichkeit der Verwertung nur die ursprünglichen Angebotsleger zu informieren. Die SIVBEG verkaufte die Kaserne im Oktober 2006 an eine Bietergemeinschaft um 8,6 Mill. EUR, wovon 6,1 Mill. EUR sofort, der Rest in Abhängigkeit von der Umwidmung nach Abschluss des Verfahrens fällig waren.

Da die erzielbare Nutzfläche aufgrund der Widmungsänderung vermindert war, betrug diese Restzahlung 1,7 Mill. EUR; damit ergab sich ein Gesamterlös einschließlich der Wertsicherung von rd. 7,9 Mill. EUR.

32.2 (1) Der RH bemängelte insbesondere die verspätete Kontaktaufnahme mit der für die Stadtentwicklung und Flächenwidmung zuständigen Gemeinde. Er vertrat die Ansicht, dass ohne eine Abklärung der Entwicklungspotenziale einer Liegenschaft für eine Verwertung nur ungünstige Voraussetzungen gegeben sind.

(2) Durch den Verzicht auf ein weiteres öffentliches Verkaufsangebot nach dem ersten erfolglosen Verwertungsversuch verwehrt sich die Verkäuferin nach Ansicht des RH die Möglichkeit, eine größere Anzahl von Interessenten anzusprechen.

Er empfahl der SIVBEG, trotz der Kontaktaufnahmen mit Vormerkkunden und der Veröffentlichung auf ihrer Homepage, auf eine mehrfache und ausreichende Feilbietung in Printmedien nicht zu verzichten.

(3) Nach Ansicht des RH stellte die Vereinbarung von Nachbesserungsklauseln ein taugliches Instrument dar, um den Ertrag einer sich im Nachhinein ergebenden Wertsteigerung entsprechend dem Umwidmungsrisiko angemessen zwischen Verkäufer und Käufer zu teilen.

Er empfahl jedoch der SIVBEG, künftig auf die Übertragung der in Kaufverträgen bedungenen Nachbesserungsklauseln auf Rechtsnachfolger zu achten.

Struber Kaserne,
Salzburg

33.1 (1) Das BMLVS hatte bereits im Jahr 1994 versucht, die Struber Kaserne zu veräußern. Die 1994 und 1995 eingeholten Bescheide des Bundesdenkmalamts stellten weder für die gesamte Anlage noch für einzelne Bauwerke eine Schutzwürdigkeit fest. Nach einer öffentlichen Interessentensuche stimmte der Hauptausschuss des Nationalrates im März 1996 einem Verkauf der Liegenschaft um rd. 21,06 Mill. EUR zu. Das Geschäft kam jedoch nicht zustande.

Im Jahr 2004 setzte das BMLVS neue Aktivitäten zum Verkauf der Liegenschaft. Die Heeresverwaltung trat an die Stadt Salzburg heran und ersuchte, ein Umnutzungsverfahren in die Wege zu leiten. Der Stadtse-nat beschloss im September 2004 für die Umstrukturierung der Struber Kaserne die Umwidmung von 36.000 m² auf „Bauland Erweitertes Wohngebiet“ und von 17.250 m² auf „Bauland Gewerbegebiet“, die restlichen Flächen sollten als Grünland der Erholung dienen.

Verwertungsprozess

(2) Das BMLVS beauftragte im Dezember 2005 die SIVBEG mit der Verwertung der ehemaligen Struber Kaserne. Das Grundstück wies eine Fläche von rd. 70.000 m² auf.

Im Juni 2006 lag ein von der SIVBEG mündlich beauftragtes Gutachten vor, das unter Berücksichtigung der von der Stadt Salzburg vorgegebenen Nachwidmung einen Verkehrswert von 15,28 Mill. EUR auswies. Das Bewertungsteam legte im darauf folgenden Monat den Mindestverkaufspreis mit 15,5 Mill. EUR fest. Insgesamt langten vier Angebote ein, die jedoch alle einschränkende Bedingungen betreffend Widmung, Verkehrserschließung oder Kontamination enthielten. Zwei der Angebote lagen weit unter dem verbindlichen Mindestverkaufspreis. Somit entsprach keines der Angebote den vorgegebenen Bedingungen. In der Folge verhandelte die SIVBEG mit drei Bietern, der vierte Bieter erklärte definitiv, sein Angebot nicht nachbessern zu wollen.

Wegen des Kontaminationsrisikos sowie diesbezüglicher Untersuchungen kam es zu weiteren Verzögerungen. Schlussendlich wurde der Kaufvertrag durch eine Vereinbarung zur Teilung des Kontaminationsrisikos und ein Rückabwicklungsrecht ergänzt. Im Februar 2007 erfolgte eine vertragliche Einigung mit dem Bestbieter, der Kaufpreis wurde mit 15,51 Mill. EUR festgelegt. Um die Transparenz des Verfahrens sicherzustellen, übermittelte die SIVBEG den letztgültigen Vertragsinhalt auch den anderen drei Bietern mit der Aufforderung, auf der Basis dieser abgeänderten Bedingungen ein neues Angebot innerhalb einer Frist von zwei Wochen vorzulegen. Weitere Angebote langten jedoch nicht ein.

(3) Im März 2007 teilte das Bundesdenkmalamt mit, dass infolge einer Neubeurteilung der Wehrmachtsarchitektur in Erwägung gezogen würde, die in den Jahren 1939 bis 1940 erbaute Panzerhalle mit einer Grundfläche von rd. 7.700 m² unter Denkmalschutz zu stellen. Der Käufer reagierte auf das nunmehr gegebene Risiko, im Falle der Denkmalschutzklärung rd. 15.000 m² Nutzfläche im Gewerbegebiet zu verlieren, und forderte eine Kaufpreisminderung von 4,99 Mill. EUR. Anfang Oktober 2007 kam es zur Unterfertigung des Kaufvertrags, wobei in einem Zusatz verschiedene Szenarien hinsichtlich Abbruch, Verbringung oder Unterschutzstellung der ehemaligen Panzerhalle geregelt wurden. Fast ein Jahr nach der Aufnahme des Verfahrens nahm das Bundesdenkmalamt von einer Unterschutzstellung Abstand.

Dadurch erlöste die SIVBEG den unverminderten Kaufpreis von 15,63 Mill. EUR einschließlich angefallener Zinsen.



Verwertungsprozess

BMLVS

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG

Ausbildungs- und Erholungsheim, Bad Mitterndorf

33.2 Der RH anerkannte die Bemühungen der SIVBEG zur Verwertung der ehemaligen Struber Kaserne in Salzburg. Die SIVBEG war nach umfassender Publikation des geplanten Verkaufs bemüht, ein regelförmiges und transparentes Verfahren sicherzustellen. Der RH beurteilte die Vorgaben des hohen Mindestverkaufspreises und die durch Kontamination und Denkmalschutz gegebenen Probleme als besonders schwierig. Dennoch war es der SIVBEG gelungen, durch flexibles Handeln und eine auf die Problematik eingehende Vertragsgestaltung ein positives Ergebnis zu erzielen.

34.1 Der Verwertungsauftrag für die 5.600 m² große und bebaute Liegenschaft in Bad Mitterndorf erfolgte im Dezember 2005. Das Heim sollte bis Ende 2006 verkauft sein. Das BMF ermittelte Ende 2004 einen Verkehrswert von 570.000 EUR, der zugleich den Mindestverkaufspreis ergab. Nach einer Verkaufsanzeige und der Kontaktaufnahme mit Vormerkkunden meldete sich ein Kaufinteressent, der ein verbindliches Kaufangebot über 575.000 EUR legte. Das Vorhaben des Kaufinteressenten zur Errichtung eines Appartementgebäudes scheiterte jedoch am Zweitwohnsitzverbot in Bad Mitterndorf gemäß Steiermärkischem Grundverkehrsgesetz¹⁾ (LGBl. 134/1993 i.d.g.F.). Nach Zahlung eines 3 %igen Pönales von 20.700 EUR trat der Käufer im August 2006 vom Kauf zurück.

¹⁾ Gemäß § 14 Steiermärkisches Grundverkehrsgesetz gilt Bad Mitterndorf als Vorbehaltsgemeinde, in der eine Beschränkungszone für Zweitwohnsitze gem. § 23 Abs. 5a des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes festgelegt ist.

Daraufhin reduzierte das Bewertungsteam im September 2007 den Mindestverkaufspreis auf 370.000 EUR. Ein anderer Kaufinteressent legte im November 2007 ein Angebot über 375.000 EUR. Wegen Nichtbezahlung des Kaufpreises innerhalb einer gesetzten Nachfrist stellte die SIVBEG dem Anbotleger im Februar 2008 ein Pönale von 13.500 EUR (inkl. 20 % USt) in Rechnung.

34.2 Der RH empfahl der SIVBEG im Hinblick auf die für einen Meistbietenden günstige Kaufrücktrittsmöglichkeit durch Bezahlung eines Pönales von 3 % des Meistgebots, die Regelung des Pönales zu überdenken. Als Alternativen sollte sie bspw. eine Erhöhung des Pönales, die Geltendmachung eines Schadenersatzes in Höhe der Differenz zwischen Best- und Zweitbieter oder eine Klage auf Erfüllung des Vertrags in Erwägung ziehen.

Verwertungsprozess

Marc Aurel Kaserne,
Hainburg an der
Donau

34.3 *Laut Stellungnahme der SIVBEG habe sie die Bedingungen für den Rücktritt vom Angebot bereits mit Jahresbeginn 2009 überarbeitet. Bei Rücktritt schulde der Bieter nunmehr der SIVBEG eine Maklergebühr. Schadenersatzansprüche der Republik Österreich gegenüber dem Bieter blieben davon unberührt.*

35.1 (1) Im Dezember 2005 betraute das BMLVS die SIVBEG mit der Verwertung der Marc Aurel Kaserne in Hainburg an der Donau. Das gesamte Areal von rd. 112.000 m² setzte sich aus drei Teilen zusammen:

- die Kaserne mit rd. 63.000 m² mit Widmung „Bauland Sondergebiet Kaserne“,
- der „Exerzierplatz“ mit rd. 41.000 m² mit Widmung „Grünland Sportstätte“,
- der Parkplatz mit rd. 8.400 m² mit Widmung „Bauland Wohngebiet“.

Nach Vorbereitungsarbeiten und Kontaktaufnahme mit der Gemeinde erstellte die SIVBEG für das Kasernenareal eine Bebauungsstudie und beauftragte mündlich ein Verkehrswertgutachten für die oben genannten Teile. Das im Juni 2006 vorgelegte Gutachten wies einen Gesamtwert von 1,62 Mill. EUR für die Liegenschaften aus. Im Juli 2006 bestätigte das Bewertungsteam den vom Gutachter festgesetzten Wert als Mindestverkaufspreis. Eine Erörterung von Varianten hinsichtlich des Verkaufs von Teilflächen erfolgte nicht, obwohl die Gemeinde im April 2006 ein öffentliches Interesse am Exerzierplatz bekundet und eine Verbauung dieser Fläche auch für die Zukunft ausgeschlossen hatte.

In der weiteren Folge schaltete die SIVBEG Inserate in einer Tageszeitung sowie einem Wirtschaftsmagazin und legte den Mindestverkaufspreis mit 1,65 Mill. EUR fest. Darüber hinaus veröffentlichte sie das Angebot auf ihrer Homepage und nahm mit fast 300 Vormerkkunden Kontakt auf. Bis zum vorgegebenen Termin Ende Oktober 2006 langte jedoch kein einziges Angebot ein. Alternative Überlegungen hinsichtlich der Verwertung erfolgten auch zu diesem Zeitpunkt nicht.

Im März 2007 schaltete die SIVBEG ein Inserat zum Verkauf der Kaserne in einer slowakischen Tageszeitung, danach folgten im November und Dezember 2007 Einschaltungen in österreichischen Wirtschafts- und Tageszeitungen. Abgabefristen für Angebote waren dabei nicht vorgesehen.

Im Februar 2008 langten mehrere Anfragen betreffend Teilflächen ein, die sich einerseits auf den Parkplatz, andererseits auf den Wegfall der nicht verbaubaren und als finanzielle Belastung gesehenen Freifläche bezogen. Weiters langten zwei Angebote mit dem geforderten Mindestverkaufspreis von 1,65 Mill. EUR ein. Die SIVBEG lud beide Interessenten zu einer Meistbieterermittlung ein, bei der diese ihre Angebote nachbessern konnten. Den Zuschlag erhielt der Bestbieter mit 1,7 Mill. EUR.

Im Juni 2008 wurde der Kaufvertrag gefertigt. Nach Anmerkung einer Rangordnung für den beabsichtigten Verkauf übermittelte die SIVBEG per Post die Vertragsunterlagen zur Beglaubigung an ihren Notar. Die Schriftstücke langten dort jedoch angeblich nicht ein, obwohl die Postsendung ordnungsgemäß vom Notar übernommen worden war. Der Verbleib der Dokumente konnte nicht geklärt werden. Der im April 2008 hinterlegte Kaufpreis in Höhe von 1,7 Mill. EUR blieb auf einem Treuhandkonto. Bemühungen der SIVBEG zur weiteren Abwicklung des Geschäfts blieben zunächst erfolglos. Anfang Juni 2009 erhielt die SIVBEG nach Übergabe neu erstellter Unterlagen den Kaufpreis.

(2) Seit dem Jahr 1983 bestand ein Pachtvertrag über eine Teilfläche des Parkplatzes im Ausmaß von 230 m². Im September 2002 stimmte das Militärkommando NÖ der Veräußerung dieser Fläche an die Pächterin zu. Im Dezember 2004 stimmte auch das BMF dem Verkauf zu. Das BMLVS teilte dies im Dezember 2005, also ein Jahr später, der Käuferin mit und ersuchte, die Erstellung eines Teilungsplans in Auftrag zu geben.

Anfang 2006 übergab das BMLVS die liegenschaftsbezogenen Unterlagen an die SIVBEG, darunter auch jene, die diesen Teilverkauf betrafen. Eine entsprechende Vermessungsurkunde zur Liegenschaftsteilung lag im Juni 2006 auf. Im Jänner 2008 fragte die SIVBEG nochmals beim Heeres-Bau- und Vermessungsamt an, ob der Verkauf der Teilfläche nunmehr umgesetzt werden solle und erhielt eine diesbezügliche Freigabe.

Im März 2008 verkaufte die SIVBEG das gesamte Kasernenareal, samt dem Liegenschaftsteilstück, dessen Verkauf an die Pächterin bereits mehr als drei Jahre zuvor bewilligt worden war. Zeitgleich erging auch der achte Verwertungsauftrag des BMLVS an die SIVBEG, der u.a. den Verkauf der Teilfläche an die Pächterin enthielt. Erst im Nachhinein intervenierten sowohl SIVBEG als auch Heeres-Bau- und Vermessungsamt bei der neuen Eigentümerin der gesamten Liegenschaft bezüglich einer Weitergabe der Teilfläche entsprechend der ursprünglichen Verkaufszusage.

Verwertungsprozess

Im April 2008 stellte die Pächterin der Teilliegenschaft Ansprüche gegen die Republik Österreich in Aussicht, weil entgegen der Zusage die Teilfläche noch immer nicht verkauft war. Bevor der Aufsichtsrat den Kasernenverkauf genehmigte, informierten ihn die Geschäftsführer, dass eine Vereinbarung mit der neuen Eigentümerin des gesamten Areals hinsichtlich der Weitergabe der Teilfläche bestünde. Eine diesbezügliche verbindliche schriftliche Absichtserklärung der neuen Eigentümerin lag allerdings bei der SIVBEG nicht auf, eine Anpassung des Kaufvertrags oder die Abfassung eines Sideletters unterblieb. Die Abwicklung des Teilverkaufs war Ende 2008 noch offen.

35.2 (1) Der RH kritisierte das Fehlen von Variantenbetrachtungen für die Verwertung. Gerade die auch im Gutachten gesondert ausgewiesenen Teilgebiete mit unterschiedlichen Widmungen und Entwicklungspotenzialen hätten nach Ansicht des RH eine diesbezügliche Prüfung spätestens nach dem ersten erfolglosen Verwertungsversuch erforderlich gemacht. Dafür sprachen auch die im Verlauf der Verwertung einlangenden Anfragen zu Teilflächen.

(2) Der RH beanstandete weiters die schleppende Umsetzung der mehrere Jahre bestehenden Verkaufszusage für eine Teilfläche, die auch von der SIVBEG zu vertreten war. Diese hatte einerseits aufgrund der übergebenen Unterlagen vom genehmigten Teilverkauf ab Anfang 2006 Kenntnis, andererseits war ihr auch die fehlende Erledigung bekannt, weil sie den laufenden Pachtvertrag in die Verkaufsmappe aufgenommen hatte.

35.3 (1) *Die SIVBEG führte erklärend aus, dass die Gemeinde mit einer gemeindenahen Privatstiftung den Garnisonsübungsplatz erworben hatte und somit in direkter Konkurrenz zur Entwicklung der Kaserne stand. Dementsprechend sei die Kooperationsgemeinschaft der Gemeinde über Widmungszusagen gering. Es wäre daher notwendig gewesen, die Kaserne gemeinsam mit dem anschließenden Exerzierplatz, welcher von der Gemeinde laufend genutzt würde, zu veräußern, um dem zukünftigen Erwerber ein Verhandlungspotenzial mit der Gemeinde zu geben.*

(2) *Laut Mitteilung der SIVBEG habe der Direktverkauf der Teilfläche von 230 m² an die Pächterin nicht dem Transparenz- und Gleichbehandlungsprinzip entsprochen und auch den Verkauf der Gesamtliegenschaft gefährdet. Sie habe daher aus dringenden wirtschaftlichen Gründen empfohlen, dem bereits vorliegenden Kaufangebot für die Gesamtliegenschaft näher zu treten. Nach der verbindlichen Verkaufszusage sei sie ersucht worden, eine Lösung zum Verkauf der Teilfläche mit dem Käufer der Gesamtliegenschaft herbeizuführen.*



Verwertungsprozess

BMLVS

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG

35.4 (1) Da die Gemeinde für alle Liegenschaften außer der Kaserne Interesse gezeigt und diese auch erworben hatte, vertrat der RH die Ansicht, dass auch für eine Widmungsänderung des Kasernenareals eine Gesprächsbasis zu finden gewesen wäre. Das von der SIVBEG behauptete Verhandlungspotenzial des Käufers des Exerzierplatzes vermochte der RH nicht zu erkennen, weil die Gemeinde auf diesen Flächen in den letzten Jahren keine Veranstaltungen durchgeführt hatte. Die „laufende“ Nutzung des Exerzierplatzes beschränkte sich nach Auskunft der Stadtgemeinde Hainburg auf eine jährliche Sonnwendfeier der Feuerwehrjugend und wenige, in der Zahl abnehmende Veranstaltungen von Wanderschaustellern.

(2) Der RH konnte infolge des Vorliegens einer schriftlichen Verkaufszusage und der noch im Jänner 2008, also vor dem achten Verwertungsauftrag erfolgenden Anweisung zur Umsetzung des Teilverkaufs keinen Entscheidungsspielraum für die SIVBEG erkennen. Er vertrat weiters die Ansicht, dass die Teilfläche von 230 m², gemessen an der zum Verkauf stehenden Gesamtfläche des Kasernenareals samt Exerzierplatz von 112.000 m², keinen entscheidungsrelevanten Stellenwert hatte.

See Kaserne, Oggau

36.1 Bei der Verwertung der in der Gemeinde Oggau (Burgenland) am Westufer des Neusiedlersees gelegenen See Kaserne kam es zu besonderen Erschwernissen, weil im Kaufvertrag vom April 1939 zwischen dem österreichischen Bundesschatz (Heeresverwaltung) und dem damaligen Verkäufer, der Urbarialgemeinde Oggau¹⁾, ein Wiederkaufsrecht vereinbart worden war. Das Wiederkaufsrecht sah vor, dass das Grundstück bei Wegfall der staatlichen Nutzung und nach Abtrag aller auf ihm errichteten Bauten gegen Rückgabe des Kaufgeldes von ursprünglich 2.556 Reichsmark (11.452 EUR valorisiert) wieder von der Urbarialgemeinde übernommen werden könne. Für die Baufreimachung war mit Abbruchkosten von rd. 250.000 EUR zu rechnen, wodurch sich ein negativer Verkaufserlös von rd. 239.000 EUR ergeben hätte. Der Gutachter ermittelte für das Grundstück einen Verkehrswert von 513.000 EUR, der auch den Mindestverkaufspreis darstellte.

¹⁾ Die Urbarialgemeinde ist keine Gemeinde im Sinne einer Körperschaft des öffentlichen Rechts, sondern eine im Burgenland übliche Ausformung einer Agrargemeinschaft. Demnach sind deren Mitglieder in Oggau ansässige Landwirte, die einem Verein ähnlich, gemeinsame Flächen bewirtschaften.

Die SIVBEG verhandelte rund ein Jahr mit der Urbarialgemeinde, die schließlich einer Ablöse des Wiederkaufsrechts um 200.000 EUR zustimmte. Nach einer öffentlichen Feilbietung langten sieben Kauf-

Verwertungsprozess

angebote ein. Vier der Interessenten gaben im Rahmen der Bestbieterermittlung weitere Angebote ab, den Zuschlag erhielt der Bestbieter mit 695.000 EUR.

Obwohl im gegenständlichen Fall die Zustimmung des Aufsichtsrats bereits mit 28. September 2007 vorlag, enthielt der am 8. Oktober 2007 bzw. 30. Oktober 2007 gefertigte Kaufvertrag noch eine aufschiebende Bedingung. Die für die Grundbucheintragung benötigte Bestätigung stellte die SIVBEG erst nach Urgenz Mitte März 2008 aus, der Beschluss des Bezirksgerichts erfolgte Anfang Mai 2008.

- 36.2** Der RH anerkannte die Bemühungen der SIVBEG, eine Verwertung durch die Ablösung des für die Urbargemeinde bestehenden Wiederkaufsrechts zu ermöglichen.

Er bemängelte jedoch die fehlende Flexibilität bei der Abfassung des Kaufvertrags. Obwohl die Zustimmung des Aufsichtsrats bereits vorlag, enthielt der Kaufvertrag noch immer eine aufschiebende Klausel, was vermeidbare Erschwernisse und Verzögerungen für den Käufer nach sich zog.

Trollmann Kaserne,
Steyr

- 37.1** Im November 2005 erhielt die SIVBEG den Auftrag zur Verwertung des 58.200 m² großen Areals der ehemaligen Trollmann Kaserne in Steyr bis Jänner 2006.

Für die Stadt Steyr war die Entwicklung der inmitten des städtischen Siedlungsraums gelegenen Liegenschaft untrennbar mit einer Verbesserung der Verkehrssituation verbunden. Daher forderte die Stadt Steyr wiederholt eine kostenlose Abtretung einer 5.940 m² großen Teilfläche der Kasernenliegenschaft, um die zum Grundstück führende Bundesstraße kreuzungsfrei anbinden zu können.

Die Stadt Steyr konfrontierte auch potenzielle Grundstücksinteressenten mit dieser Forderung, was die Verkaufsbemühungen der SIVBEG zusätzlich erschwerte.

Die SIVBEG verkaufte die Liegenschaft im Jänner 2008 zum Mindestverkaufspreis von 7,75 Mill. EUR an einen Investor.

- 37.2** Der RH hielt fest, dass die Verwertungsfrist von zwei Monaten für den Verkauf einer Liegenschaft dieser Größe unrealistisch war.



Verwertungsprozess

BMLVS

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEGGarnisonsübungsplatz
Völtendorf (Nieder-
österreich)

- 38** Im Juni 2006 beauftragte das BMLVS die SIVBEG mit der Verwertung des Garnisonsübungsplatzes in Völtendorf bis Ende 2006.

Im August 2006 beantragte eine Forschungsgemeinschaft für regionale Faunistik und angewandten Naturschutz, den Garnisonsübungsplatz zum Naturdenkmal zu erklären. Das Ziel war der Erhalt von Urzeitkreb- sen und seltenen Libellen, deren Lebensraum erst durch eine Panzer- straße geschaffen wurde. Die landschaftsverändernde Rolle der Panzer- straße sollte von Wisenten, einer Büffelart, übernommen werden. Das BMLVS sprach sich in seiner Stellungnahme vom April 2007 für eine Abwei- sung des Antrags aus. Das Verfahren wurde im Jänner 2008 ausge- setzt, zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH im Novem- ber 2008 lagen noch keine Ergebnisse vor.

Hermann Kaserne,
Altenmarkt bei
Leibnitz

- 39.1** Im Juni 2006 beauftragte das BMLVS die SIVBEG mit der Verwertung des Areals der ehemaligen Hermann Kaserne in Leibnitz. Die Liegen- schaft verfügte über eine Fläche von 80.033 m² (Kasernenareal) zuzüg- lich 3.885 m² Parkplatz.

Der größte Teil des Kasernenareals befand sich auf einem Grundstück, das die Gemeinde Leibnitz der Republik Österreich im Jahr 1959 mittels Schenkungsvertrag unter der Auflage überlassen hatte, dass auf die- sem Grundstück eine Kasernenanlage zur Unterbringung einer größe- ren Einheit des Bundesheeres, mindestens aber einer Kompanie (damals rd. 200 Mann), errichtet und betrieben wird.

Anlässlich des geplanten Verkaufs ergab sich die Rechtsfrage, ob diese Klausel als bereits erfüllte Auflage oder als auflösende Bedingung zu interpretieren wäre.

Mit Schreiben vom März 2007 teilte das BMLVS der SIVBEG mit, dass der Verwertungsauftrag „ruhend“ gestellt wäre. Nach Klärung der offenen Fragen mit der Gemeinde Leibnitz sollte die Verwertung wie- der aufgenommen werden.

- 39.2** Der RH bemängelte, dass das BMLVS die rechtliche Bedeutung der Rückgabeverpflichtung laut Schenkungsvertrag vor Auftragserteilung an die SIVBEG nicht hinreichend geklärt hatte.

Der RH empfahl dem BMLVS, verkaufsrelevante Sachverhalte künftig vor Erteilung der Verwertungsaufträge zu klären.

Verwertungsprozess

Liegenschaft, Breitenseer Straße 116, Wien

40.1 Das BMLVS beauftragte die SIVBEG im August 2007, einen Verwertungsvorschlag für einen Teil der Liegenschaft Breitenseer Straße 116 zu erarbeiten. Die SIVBEG hatte eine Liegenschaftsbewertung einzuholen sowie einen strukturierten Verwertungsvorschlag unter Bedachtnahme auf den mit dem Technischen Museum Wien (TMW) abgeschlossenen Mietvertrag für Teile des Gebäudes abzugeben. Die SIVBEG beauftragte einen Sachverständigen mündlich mit der Erstellung eines Verkehrswertgutachtens. Dieser legte im November 2007 sein Gutachten vor und stellte der SIVBEG dafür 14.000 EUR in Rechnung. Laut dem Gutachten betrug der Verkehrswert der Liegenschaft je nach Bewertungsvariante (mit und ohne Berücksichtigung von Bestandsverhältnissen und unter Berücksichtigung eines Wohnbauprojekts) zwischen 1,40 Mill. EUR und 8,12 Mill. EUR. Die SIVBEG erstellte einen strukturierten Verwertungsvorschlag und legte diesen dem BMLVS vor.

Anfang März 2008 beauftragte das BMLVS die SIVBEG mit dem Verkauf einer Teilfläche der Liegenschaft Breitenseer Straße 116. Das Bewertungsteam der SIVBEG erkundigte sich im Juni 2008, ob bereits die Kosten der Absiedlung inklusive der Ablöse der sehr günstigen Miete des TMW erhoben worden waren. Auf Anfrage des BMLVS schätzte das TMW im Juli 2008 die mit einer Absiedlung und Anmietung eines neuen Lagers verbundenen Kosten auf mehr als 14 Mill. EUR.

Aus dem Vortrag des BMLVS an den Ministerrat vom September 2008 ging hervor, dass die Liegenschaft Breitenseer Straße 116 noch über das Jahr 2010 hinaus militärisch genutzt werden wird. Daraufhin stellte die SIVBEG ihre Verkaufsbemühungen ein und verrechnete dem BMLVS rd. 23.000 EUR für die ihr entstandenen Aufwendungen inklusive des in Auftrag gegebenen Verkehrswertgutachtens.

40.2 Der RH kritisierte, dass das BMLVS nicht die Kosten erhoben hatte, die mit einer Absiedlung des TMW inklusive der Ablöse der sehr günstigen Miete verbunden gewesen wären, bevor es den Verwertungs- bzw. Planungsauftrag an die SIVBEG vergab. Aufgrund der vom TMW angegebenen Kosten von mehr als 14 Mill. EUR für die Absiedlung und Anmietung eines neuen Lagers wäre deutlich geworden, dass eine Absiedlung des TMW auf Kosten des BMLVS nicht wirtschaftlich gewesen wäre, weil die Kosten weit über einem erzielbaren Veräußerungserlös der Liegenschaft lagen. Die von der SIVBEG an das BMLVS weiterverrechneten Kosten in Höhe von rd. 23.000 EUR hätten auf diese Weise vermieden werden können.



Verwertungsprozess

Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEG

Wasserübungsplatz,
Dellach am Wörther-
see

- 41.1** Ein Gutachter schätzte den Verkehrswert der rd. 13.800 m² großen Liegenschaft, wovon 1.300 m² direkt am Wörthersee lagen, auf 282.000 EUR. Das Bewertungsteam setzte den Mindestverkaufspreis mit 320.000 EUR fest.

Im Oktober 2006 nahmen zwölf Interessenten an der finalen Verkaufsverhandlung teil. Dabei erzielte die SIVBEG einen Verkaufspreis von 1,81 Mill. EUR. Wegen der Überschreitung des Mindestverkaufspreises um fast 1,5 Mill. EUR erhielt die BIG aufgrund vertraglicher Regelung ein Erfolgshonorar von 101.220 EUR.

- 41.2** Der RH verwies kritisch auf das Erfolgshonorar der BIG, weil dem Honorar von 101.220 EUR kein entsprechender Beitrag zum Verkaufserfolg gegenüberstand.

Der RH empfahl dem BMLVS, eine Änderung des mit der BIG bestehenden Syndikatsvertrags anzustreben, damit Erfolgshonorare für hohe Verkaufspreise jener Gesellschaft zufließen, die an dem Erfolg tatsächlich maßgeblich mitgewirkt hat.

Rainer Kaserne, Elsbethen bei Salzburg

- 42.1** (1) Im Oktober 2006 erhielt die SIVBEG den Auftrag zur Verwertung der Rainer Kaserne in Elsbethen bei Salzburg. Die Kaserne war 1939 im Auftrag der Deutschen Wehrmacht errichtet worden und stellte laut Bundesdenkmalamt die einzige weitgehend authentisch erhaltene Reiterkaserne im Bundesland dar. In ersten Gesprächen beabsichtigte das Bundesdenkmalamt, den Denkmalschutz auf die gesamte Kaserne auszuweiten, wobei mit Ausnahme einiger später errichteter bzw. untergeordneter Gebäude der gesamte Objektbestand betroffen war.

Eine im Juli 2007 über Auftrag der SIVBEG vorgelegte Studie enthielt eine Grobkalkulation des Verkaufserlöses, wobei mehrere Varianten betrachtet wurden. Bei der ersten Variante, die nur den Denkmalschutz der Außenfassade bei den drei im Einfahrtsbereich gelegenen Gebäuden berücksichtigte und rd. 80 % der Grundstücksfläche als möglichen Bauplatz bewertete, ermittelte der Gutachter für die Gesamtfläche einen Verwertungserlös von rd. 29,1 Mill. EUR. Hingegen ergab sich bei dem vom Bundesdenkmalamt angestrebten umfassenden Denkmalschutz ein Erlös von lediglich 5,8 Mill. EUR. Von der Gesamtfläche mit rd. 180.000 m² verblieb bei dieser Variante eine Nutzfläche von weniger als 50.000 m². Je nach Möglichkeit der künftigen Nutzung der Liegenschaft war daher mit einer Erlösdifferenz von mehr als 23 Mill. EUR zu rechnen. Im November 2008 waren die Gespräche hinsichtlich des Denkmalschutzes noch nicht abgeschlossen und ein Ergebnis nicht absehbar.

Verwertungsprozess

(2) Im Jahr 2001 war die Heeressanitätsanstalt der Rainer Kaserne generalsaniert und ein Operationsaal eingebaut worden. Die Aufwendungen hierfür beliefen sich auf rd. 650.000 EUR. Im November 2008 bestand der an die SIVBEG erteilte Verwertungsauftrag für die Rainer Kaserne zwar bereits seit mehr als zwei Jahren, für die erforderliche Übersiedelung der Heeressanitätsanstalt in die Schwarzenberg Kaserne Salzburg war aber noch immer kein Termin bekannt. Ebenso lagen keine Planungsergebnisse für die erforderlichen Ersatzbauten vor.

42.2 Der RH hielt fest, dass ohne eine konkrete Klärung der Vorfragen, wie bspw. des Denkmalschutzes und der Verfügbarkeit der Liegenschaft, Verwertungsprozesse nicht plan- und durchführbar sind.

Magdeburg Kaserne,
Klosterneuburg

43.1 Den Auftrag zur Verwertung der Magdeburg Kaserne in Klosterneuburg erhielt die SIVBEG im Mai 2007. Der Verkauf sollte bis Mai 2009 abgeschlossen werden. Auf Anfrage des Bürgermeisters teilte das BMLVS im April 2008 mit, dass aufgrund der zwischenzeitlichen Entwicklungen der ursprünglich vorgesehene Schließungszeitpunkt nicht bestätigt werden könnte. Voraussetzung wäre der Ausbau des neuen Standorts in Bruckneudorf sowie die Schaffung einer Ersatz-Infrastruktur in Brunn am Gebirge.

In einem weiteren Schreiben vom August 2008 informierte das BMLVS, dass mit einer Schließung der Kaserne nicht vor 2010/2011 zu rechnen sei.

43.2 Der RH verwies darauf, dass ohne eine konkrete Klärung der Vorfragen, wie bspw. der Verfügbarkeit der Ersatzbauten, Verwertungsprozesse nicht plan- und durchführbar sind.

Enrich Kaserne,
Kufstein

44.1 Nach Ausschreibung der Enrich Kaserne in Kufstein fand im September 2008 eine Verkaufsverhandlung mit sechs Bietern statt. Nach Erteilung des Zuschlags und der Überweisung des Kaufpreises von 8,62 Mill. EUR gaben zwei nicht zum Zug gekommene Interessenten ein gemeinsames Angebot über 8,82 Mill. EUR ab. Der Aufsichtsrat berücksichtigte dieses um 200.000 EUR höhere, aber nach Abschluss der Meistbieterermittlung gelegte Angebot nicht, um die Gefahr von Schadenersatzansprüchen sowie eine Aufweichung des Verfahrens auszuschließen.

44.2 Der RH anerkannte, dass die SIVBEG durch die gewählte Vorgangsweise dem europarechtlichen Transparenz- und Gleichheitsgebot ent-



Verwertungsprozess

BMLVS

**Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe
durch die SIVBEG**

sprach, wonach die Veräußerung an den Meistbietenden aus dem Verfahren erfolgen muss.

Eugen Kaserne,
Innsbruck

- 45.1** Im März 2008 beauftragte das BMLVS die SIVBEG mit der Veräußerung einer 26.302 m² großen Fläche der Eugen Kaserne in Innsbruck. Die Stadtgemeinde Innsbruck hatte ein Vorkaufsrecht für eine rd. 11.000 m² große Teilfläche. Demnach war die Stadtgemeinde Innsbruck berechtigt, mit 90 % des von einem Dritten angebotenen Preises in das Angebot einzutreten. Auf Basis eines Verkehrswertgutachtens setzte das Bewertungsteam im Juni 2008 den Mindestverkaufspreis mit 13,08 Mill. EUR fest.

Im Zusammenhang mit ihrer Bewerbung für die „1. Olympischen Jugend Winterspiele 2012“ benötigte die Stadtgemeinde Innsbruck eine Liegenschaft für den Bau des Olympischen Dorfes. Daher meldete sie für den Kauf der Gesamtliegenschaft öffentliches Interesse an. Das Österreichische Olympische Comité unterstützte dieses Ansuchen im März 2008 durch ein Schreiben an den Bundesminister für Landesverteidigung und Sport. Nach Prüfung durch die Finanzprokurator anerkannten im Juni 2008 die SIVBEG, das BMF und das BMLVS dieses öffentliche Interesse und verzichteten auf eine öffentliche Feilbietung. In einem Schreiben vom September 2008 erklärte das BMLVS seine Unterstützung für die Bewerbung um die „1. Olympischen Jugend Winterspiele 2012“ durch den Verkauf der Liegenschaft zum Mindestverkaufspreis von 13,08 Mill. EUR.

Im Dezember 2008 – nach Zuschlagserteilung für Innsbruck für die „1. Olympischen Jugend Winterspiele 2012“ – erfolgte die Gegenzeichnung des im November 2008 durch die Stadtgemeinde Innsbruck unterfertigten Kaufvertrags. Der Kaufvertrag enthielt eine Nachbesserungsklausel für den Fall einer höheren Nutzfläche.

Wie bei den letzten beiden Olympischen Winterspielen 1964 und 1976 beabsichtigte die Stadtgemeinde Innsbruck, die Baulichkeiten einer Nachnutzung im Rahmen des sozialen Wohnbaus zuzuführen.

- 45.2** Die Begründung des öffentlichen Interesses des BMLVS als Eigentümerin und des BMF sah der RH als gegeben an. Der Verwertungsvorgang entsprach dem von der EU-Kommission vorgegebenen Leitfa-den¹⁾.

¹⁾ Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand, ABl. 1997 C 209/3

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

46 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

BMLVS

(1) Ehestmöglich – spätestens aber anlässlich des Auslaufens der Verträge mit den beiden Geschäftsführern im Jahr 2011 – wäre die Zweckmäßigkeit der SIVBEG auf Grundlage der seit ihrer Gründung gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen zu überprüfen. Dabei wäre auch zu berücksichtigen, ob und durch wen künftig auch eine Entwicklung von zu verwertenden Liegenschaften erfolgen soll. (TZ 13)

(2) Durch rechtzeitige und ausreichende Auftragserteilung wäre eine Kapazitätsauslastung der SIVBEG sicherzustellen. (TZ 12)

(3) Verkaufsrelevante Sachverhalte wären künftig vor Erteilung der Verwertungsaufträge zu klären. (TZ 29, 39)

(4) Der SIVBEG wären alle für die Verwertung einer Liegenschaft maßgeblichen Unterlagen zeitgerecht zur Verfügung zu stellen. (TZ 31)

(5) Eine Änderung des mit der BIG bestehenden Syndikatsvertrags wäre anzustreben, damit Erfolgshonorare für hohe Verkaufspreise jener Gesellschaft zufließen, die an dem Erfolg tatsächlich maßgeblich mitgewirkt hat. (TZ 8, 41)

(6) Bei der Ausschreibung von Geschäftsführerpositionen sollte die für die gewerbliche Tätigkeit einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung erforderliche Konzession eine unabdingbare Voraussetzung sein. (TZ 16)

(7) Die Anzahl der Geschäftsführer sollte entsprechend dem Unternehmensbedarf (z.B. Geschäftsumfang des Unternehmens, Personalausstattung, Auslagerung von Leistungen an die BIG) festgelegt werden. Sollte danach nur ein Geschäftsführer erforderlich sein, wäre das Vier-Augen-Prinzip in geeigneter Weise sicherzustellen. Eventuell erforderliche diesbezügliche Änderungen des Syndikatsvertrags wären anzustreben. (TZ 16)

SIVBEG

(8) Das Unternehmenskonzept wäre laufend weiter zu entwickeln und fortzuschreiben sowie die Änderungen wären zu dokumentieren. (TZ 11)

(9) Entwicklungsvarianten wären vor allem bei jenen Liegenschaften zu erarbeiten, bei denen wegen der großen Flächen oder schwierigen Rahmenbedingungen ein langes Verkaufsverfahren zu erwarten ist bzw. ein Verkauf der gesamten Liegenschaft an einen einzigen Käufer nach den Erfahrungen unwahrscheinlich erscheint. (TZ 13)

(10) Trotz der Kontaktaufnahmen mit Vormerkkunden und der Veröffentlichung auf ihrer Homepage sollte die SIVBEG auf eine mehrfache und ausreichende Feilbietung in Printmedien nicht verzichten. (TZ 32)

(11) Es wäre auf die Übertragung der in Kaufverträgen bedungenen Nachbesserungsklauseln auf Rechtsnachfolger zu achten. (TZ 32)

(12) Es wären Gutachten schriftlich zu beauftragen und Vergleichsangebote einzuholen. (TZ 21)

(13) Eigene Modelle zur Honorierung von Verkehrswertgutachten sollte die SIVBEG nur dann anwenden, wenn sie günstiger sind als die von der BIG bereits angewandte und erprobte Vorgangsweise. (TZ 22)

(14) Die Haftung wäre für alle Gutachter einheitlich zu regeln. (TZ 22)

(15) Die Beauftragung von Gutachterleistungen sollte nach dem Rotationsprinzip erfolgen. (TZ 23)

(16) Verhandlungen zur Vergabe von Maklerleistungen wären schriftlich festzuhalten und der Entscheidungsprozess nachvollziehbar zu dokumentieren. (TZ 24)

(17) Vor dem Zukauf von Leistungen zur Rechtsberatung sollte deren Erbringung durch die Finanzprokurator im Rahmen des bestehenden Beratungsvertrags geprüft werden. (TZ 26)

(18) Wegen der für einen Meistbietenden günstigen Möglichkeit des Rücktritts von einem Kauf durch Bezahlung eines Pönales von 3 % des Meistgebots wäre die Regelung des Pönales zu überdenken. Als Alternativen sollte die SIVBEG eine Erhöhung des Pönales, die Geltendmachung eines Schadenersatzes oder eine Klage auf Erfüllung des Vertrags in Erwägung ziehen. (TZ 34)

Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

(19) Alle für die laufende Tätigkeit erforderlichen Informationen wären in Form einer Datenbank verfügbar zu machen, um Grundlagen für die Steuerung der Prozesse zu schaffen. (TZ 27)

(20) Als Grundlage für Controlling und Kostenverfolgung wären die zeitlichen Ressourcen aller Mitarbeiter strukturiert zu erfassen. (TZ 27)

(21) Die Verrechnung des Kostenersatzes an das BMLVS für ruhend gestellte bzw. abgebrochene Verkaufsaufträge wäre vertragskonform vorzunehmen. (TZ 27)

(22) Die Geschäftsführung sollte mit den Mitarbeitern nur dann Zielvereinbarungen und damit verbundene Prämienvereinbarungen schließen, wenn das entweder im Unternehmenskonzept oder in den Dienstverträgen der Mitarbeiter vorgesehen ist. (TZ 20)

(23) Vom Aufsichtsrat der SIVBEG wäre das Ergebnis der Vertragsverhandlungen in den Anstellungsverträgen vollständig festzuschreiben. (TZ 17)

(24) Der Aufsichtsrat der SIVBEG sollte bei der Gestaltung der Geschäftsführerbezüge auf tatsächliche Leistungsanreize achten. (TZ 19)

(25) Auf eine klare Begriffstrennung zwischen Zielvorgabe und Zielvereinbarung wäre wegen der sich daraus ergebenden unterschiedlichen arbeitsrechtlichen Konsequenzen zu achten. (TZ 18)



BMLVS

ANHANG
Entscheidungsträger

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmung

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Blau**druck



**BMLVS****ANHANG**
Entscheidungsträger**SIVBEG – Strategische Immobilien Verwertungs-,
Beratungs- und Entwicklungsgesellschaft m.b.H.****Aufsichtsrat**

Vorsitzender Christian SWITAK
(von 5. Oktober 2005 bis 8. März 2007)

Stefan KAMMERHOFER
(seit 8. März 2007)

Stellvertreter des
Vorsitzenden Dipl.-Ing. Christoph STADLHUBER
(seit 5. Oktober 2005)

Geschäftsführung Mag. Adolf LEITNER
(seit 5. Oktober 2005)

Stephan WENINGER
(seit 5. Oktober 2005)





Bericht des Rechnungshofes

Polizei–Notruf



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	206
-----------------------	-----

BMI**Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Inneres****Polizei-Notruf**

Kurzfassung	207
-------------	-----

Prüfungsablauf und -gegenstand	212
--------------------------------	-----

Glossar	213
---------	-----

Organisation und Aufgaben der Leitstellen	214
---	-----

Einsatz- und Krisenkoordinationscenter im BMI	220
---	-----

Projekt Einsatzleitsystem Bundesländer (außer Wien)	220
---	-----

Verwendung der Notrufnummern	223
------------------------------	-----

Einsatzzeiten	226
---------------	-----

Dokumentation	228
---------------	-----

Einsatzzeiten und Einsatzsteuerung in Wien	230
--	-----

Leitstellenpersonal	238
---------------------	-----

Infrastruktur der Leitstellen	242
-------------------------------	-----

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen	245
--	-----

Abkürzungen



Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMI	Bundesministerium für Inneres
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
etc.	et cetera
EUR	Euro
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
insb.	insbesondere
IT	Informationstechnologie
km ²	Quadratkilometer
Mill.	Million(en)
Nr.	Nummer
PC	Personalcomputer
rd.	rund
RH	Rechnungshof
TZ	Textzahl(en)
z.B.	zum Beispiel
Zl.	Zahl

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Inneres

Polizei–Notruf

Österreichweit waren 105 Polizei–Leitstellen für die Notrufbearbeitung eingerichtet. Mit Ausnahme von Wien und Vorarlberg bestand aber kein Einsatzleitsystem. Ein bereits seit zehn Jahren im BMI laufendes Projekt zur Einführung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems in den Bundesländern scheiterte.

Die geringe Anzahl der in den Bezirksleitstellen der übrigen Bundesländer eingegangenen Notrufe rechtfertigte nicht den damit verbundenen personellen und technischen Aufwand.

Das BMI verfügte österreichweit über keine Kenntnis der Wartezeiten bis zur Notrufannahme und der Anfahrtszeiten der Einsatzkräfte zum Einsatzort.

Kurzfassung

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der organisatorischen Rahmenbedingungen der Polizei–Leitstellen/Leitzentralen, der Dokumentation, des Personaleinsatzes und der Infrastruktur sowie die Erhebung und Darstellung der Zeitspannen vom Einlangen des Notrufs bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte vor Ort (Einsatzzeiten). (TZ 1)

Organisation und Aufgaben

In Österreich sind auf Ebene der politischen Bezirke 105 Leitstellen – einschließlich Wien – für 100 Sicherheitsbehörden für die Entgegennahme von polizeilichen Notrufen und die Entsendung der Einsatzkräfte zuständig. In bestimmten Fällen waren auch die Landesleitzentralen in den acht Bundesländern – ausgenommen Wien – mit der Notrufbearbeitung betraut. (TZ 4, 5, 6)

In Wien langten – ausschließlich bei der Landesleitzentrale – rd. 40 % aller Notrufe Österreichs ein. Rund 60 % dieser Notrufe verteilten sich auf 96 Leitstellen in den Bundesländern außerhalb Wiens. (TZ 6)

Kurzfassung

In den Bundesländern Burgenland, Niederösterreich und Steiermark waren die Leitstellen in den Landeshauptstädten mit den Landesleitzentralen nicht, in Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg in unterschiedlichem Ausmaß zusammengelegt. Nur in Vorarlberg waren alle Leitstellenbediensteten sowohl für die Aufgaben der Bezirksleitstelle als auch der Landesleitzentrale zuständig. (TZ 7)

In den Bundesländern Burgenland, Kärnten, Oberösterreich und Tirol erhielten auch die Landesleitzentralen täglich Informationen über die verfügbaren Einsatzkräfte. In Niederösterreich, Salzburg und der Steiermark gab es diese Informationen nicht. In Wien und Vorarlberg waren diese aus dem Einsatzleitsystem ersichtlich. (TZ 8)

Projekt Einsatzleitsystem Bundesländer (außer Wien)

Ein bereits seit zehn Jahren laufendes Projekt zur Installation eines Einsatzleitsystems in den Bundesländern scheiterte. Bisher stand nur in Vorarlberg ein Einsatzleitsystem zur Verfügung. Die Gesamtkosten von 622.000 EUR lagen Ende 2007 rd. 22 % über dem ursprünglich projektierten Betrag von 508.000 EUR. Aufgrund einer Klage bestand ein weiteres Kostenrisiko von 212.000 EUR. (TZ 11)

Anzahl der Notrufe

Die Notrufnummern der Polizei in Österreich wurden nach Daten der Telekom Austria AG insgesamt rd. 2,4 Mill.-mal jährlich angewählt. Notrufauswertungen der Polizei – soweit verfügbar – ergaben um bis zu 60 % höhere Zahlen. (TZ 12)

Lediglich rd. 20 % bis 25 % der Notrufe führten zu Polizeieinsätzen. Häufig erfolgte auch eine missbräuchliche Inanspruchnahme über Mobiltelefone ohne betriebsbereite SIM-Karte. (TZ 13, 14)

Standortermittlungen

In Notfällen, z.B. Selbstmordankündigung, waren die Sicherheitsbehörden berechtigt, die Standortdaten der Mobiltelefone von den Telekommunikationsbetreibern zu verlangen. Außerhalb der Geschäftszeiten erfolgte die Beantwortung nicht, wie im Gesetz festgelegt, unverzüglich, sondern konnte bis zu einer halben Stunde dauern. (TZ 15)

Einsatzzeiten

Maßgeblich für die Einsatzzeit waren die Wartezeit am Telefon bis zur Entgegennahme des Notrufs durch die Leitstelle (Reaktionszeit) sowie der Zeitraum von der Alarmierung bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte am Einsatzort (Interventionszeit). (TZ 16)

Das BMI verfügte weder über Kenntnisse zu Reaktions- und Interventionszeiten der Polizei noch über sonstige Kennzahlen zu den Einsätzen. Es hatte auch keine Ziele hinsichtlich der Einsatzzeiten formuliert oder Vorgaben für Prioritätensetzungen erteilt. (TZ 17)

Aufgrund der fehlenden strukturierten Dokumentation konnte auch der RH keine aussagekräftigen Kennzahlen – abgesehen von Wien – ermitteln. Lediglich Tirol hatte im Zeitraum 2003/2004 eine Erhebung durchgeführt und festgestellt, dass die durchschnittlichen Interventionszeiten der Sektorstreifen für die einzelnen Bezirke zwischen zehn und 15 Minuten betragen. (TZ 18, 19)

Dokumentation von Notrufen und Einsätzen

Die Notrufdokumentationen boten – mit Ausnahme von Wien, wo ein anderes System im Einsatz stand – nur unzureichende Auswertungs- bzw. Analysemöglichkeiten; die Wartezeiten der Anrufer wurden nicht aufgezeichnet. (TZ 21)

Mangels zentraler Vorgaben dokumentierten die Leitstellen die Einsätze auf verschiedenste Art und Weise. Der Ablauf der Einsätze war zwar im Einzelnen inhaltlich nachvollziehbar, es waren aber keine vergleichbaren Aussagen oder statistischen Informationen zu gewinnen. (TZ 22)

Einsatzzeiten und –steuerung in Wien

Rund 74 % der Notrufe wurden innerhalb von weniger als zehn Sekunden entgegengenommen. Nahezu zwei Prozent der Anrufer mussten allerdings eine Wartezeit von mehr als einer Minute in Kauf nehmen. (TZ 23)

Kurzfassung

Der RH errechnete aus Daten des Einsatzleitsystems durchschnittliche Interventionszeiten für Wien von rd. vier Minuten. Dieser Wert war nur eingeschränkt aussagekräftig, weil der Zeitpunkt des Eintreffens am Einsatzort nur in weniger als der Hälfte der Fälle erfasst wurde. (TZ 24)

Bei rd. acht Prozent der Einsätze war mangels freier Verfügbarkeit von Polizeikräften keine sofortige Entsendung zum Einsatzort möglich. Die Einsatzsteuerung nach Prioritäten verhinderte, dass davon dringliche Notfälle betroffen waren. (TZ 25)

Die Verfügbarkeit von Polizeikräften war in den einzelnen Wiener Bezirken unterschiedlich; in einzelnen Bezirken waren in bis zu 16 % der Fälle Einsatzkräfte nicht sofort verfügbar. Es traten auch deutliche tageszeitliche Spitzen auf, vor allem zwischen 17.00 und 20.00 Uhr. (TZ 26, 27)

Aus dem Einsatzleitsystem in Wien ließ sich ein zuverlässiges Bild über die Einsätze der Exekutive gewinnen. Der überwiegende Teil der Führungskräfte des Landespolizeikommandos Wien nutzte diese einsatzstatistischen Daten allerdings nicht oder nur unzureichend. (TZ 28, 29)

Über eine einfache Auswertungsmöglichkeit der Daten aus dem Einsatzleitsystem hinaus gab es keine Verknüpfung mit anderen Applikationen, die eine vertiefte Analyse und dadurch eine Erstellung zeitechter Lagebilder ermöglicht hätte. (TZ 29)

Leitstellenpersonal

In den Bezirksleitstellen und den meisten Stadtleitstellen versahen Exekutivbedienstete neben ihren sonstigen polizeilichen Tätigkeiten auch Leitstellentätigkeit. Österreichweit standen wegen der vorgegebenen Mindestbesetzung zumindest 180 Exekutivbedienstete pro Tag deshalb für den Außendienst nicht zur Verfügung. Aufgrund der geringen Anzahl der eingehenden Notrufe war der Personaleinsatz unverhältnismäßig. (TZ 30)

Für die Auswahl von Exekutivbediensteten für die Landesleitzentralen und Stadtleitstellen gab es kein bundesweit geltendes Anforderungsprofil. Eine speziell auf Leitstellenbedienstete zugeschnittene Aus- bzw. Fortbildung wurde nicht angeboten. (TZ 31)

Bei Leitstellen, deren Bedienstete ausschließlich Leitstellentätigkeit versahen, kamen zwei unterschiedliche Dienstplanarten – Gruppendienstsystem oder Wechseldienstsystem – zur Anwendung. Unabhängig von der Wahl des Dienstzeitsystems bestanden große Unterschiede bei den Mehrdienstleistungen. (TZ 32)

Die Dienstplanerstellung erfolgte händisch. Ein EDV–Programm stand dafür nicht zur Verfügung. (TZ 32)

Im Vergleich zu Leitstellenbediensteten, die auch Außendienst versahen, bezogen ständig in Leitstellen eingesetzte Exekutivbedienstete aufgrund der Innendiensttätigkeit eine geringere Gefahrenzulage. Vor allem die Landesleitzentrale Wien hatte wegen der niedrigeren Entlohnung immer wieder Probleme, Personal für die Leitstellentätigkeit zu finden. (TZ 33)

Infrastruktur der Leitstellen

Rund 90 % der Notrufserver waren bereits sieben Jahre alt. Aufgrund der gegebenen Notrufbelastung in den Bezirken war eine Auslastung für die im Dauerbetrieb stehenden Notrufserver nicht gegeben. Das BMI konnte für den in Hinkunft notwendigen Austausch der veralteten Serverlandschaft kein Konzept vorlegen. (TZ 34)

In Bezirksleitstellen wurde bei der Ausstattung und Arbeitsplatzgestaltung auf Arbeitsabläufe einer Leitstelle kaum Rücksicht genommen. (TZ 35)

Kenndaten zum Polizeinotruf

Rechtsgrundlagen	Sicherheitspolizeigesetz, BGBl. I Nr. 566/1991 i.d.g.F. Telekommunikationsgesetz, BGBl. I Nr. 70/2003 i.d.g.F. Entscheidung des Europäischen Rates zur Einführung einer einheitlichen europäischen Notrufnummer, ABl. Nr. L 217/1991			
Anzahl der Leitstellen	105			
<i>davon Landesleitzentralen</i>	9			
Anzahl Notrufe	2006	2007	2008	2009
	2.373.964	2.387.968	2.444.630	2.531.127
Personal ¹⁾				
Bezirks-/Stadtleitstellen	Mindestbesetzung zwei Exekutivbedienstete			
Landesleitzentralen				
systemisiert	249	249	252	252
<i>davon in Wien</i>	96	96	96	96
tatsächlich	243	247	253	260
<i>davon in Wien</i>	91	92	91	92

¹⁾ jeweils zum Stichtag 1. Jänner

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte von April bis Juli 2009 die Gebarung des BMI hinsichtlich der Einsatzzeiten und Leitzentralen. Erhebungen erfolgten auch bei den Landespolizeikommanden und ausgewählten Bezirks- bzw. Stadtpolizeikommanden.

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der organisatorischen Rahmenbedingungen der Polizei-Leitstellen/Leitzentralen, der Dokumentation, des Personaleinsatzes und der Infrastruktur sowie die Erhebung und Darstellung der Zeitspannen vom Einlangen des Notrufs bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte vor Ort (Einsatzzeiten).

Zu dem im Oktober 2009 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das BMI im Jänner 2010 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Februar 2010.

Glossar

2 Nachstehend werden wesentliche Begriffe betreffend Notrufsystem und Leitstellen kurz erläutert:

Bezirks- bzw. Stadtleitstelle

hat neben ihrer sonstigen Tätigkeit die Notrufe 133 und 112 entgegenzunehmen, die Einsätze zu veranlassen und zu koordinieren.

Einsatzleitsystem

eine Software zur Unterstützung der Notruf- und Einsatzbearbeiter. Sie zeigt aktuelle Einsätze und verfügbare Einsatzkräfte an und dokumentiert Notrufe und Einsätze.

Einsatzzeit

Zeitdauer vom Einlangen des Notrufs in der Leitstelle bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte am Einsatzort.

Notrufnummer 112

einheitliche europäische Notrufnummer, dient zur Meldung einer akuten oder unmittelbar drohenden Gefahr für Leben, körperliche Unversehrtheit, Umwelt oder Vermögen im Rahmen der polizeilichen Aufgaben wie auch der Aufgaben des Feuerwehr- und Rettungsdienstes.¹⁾ Wird in Österreich ausschließlich von der Polizei entgegengenommen.

¹⁾ § 19 Abs. 1 der Kommunikationsparameter-, Entgelt- und Mehrwertdienstverordnung 2009, BGBl. II Nr. 212/2009; Entscheidung des Rates vom 29. Juli 1991 zur Einführung einer einheitlichen europäischen Notrufnummer, ABl. Nr. L 217/1991

Notrufnummer 133

dient zur Meldung einer akuten oder unmittelbar drohenden Gefahr für Leben, körperliche Unversehrtheit, Umwelt oder Vermögen im Rahmen der polizeilichen Aufgaben.²⁾

²⁾ § 19 Abs. 4 der Kommunikationsparameter-, Entgelt- und Mehrwertdienstverordnung 2009, BGBl. II Nr. 212/2009

Glossar

Landesleitzentrale

übernimmt in den Bundesländern – ausgenommen Wien – neben der Leitungs-, Koordinierungs- und Unterstützungsfunktion bei überregionalen Einsätzen in bestimmten Fällen auch die Notrufbearbeitung. In Wien erfolgt diese ausschließlich durch die Landesleitzentrale.

Sektorstreifen

die zu bestimmten vorgegebenen Zeiten (z.B. Nachtstunden, Wochenenden, am Tag, wenn der Exekutivdienst durch die Polizeiinspektion allein nicht sichergestellt werden kann) für den Zuständigkeitsbereich mehrerer Polizeiinspektionen durchzuführende Streifentätigkeit.

Organisation und Aufgaben der Leitstellen

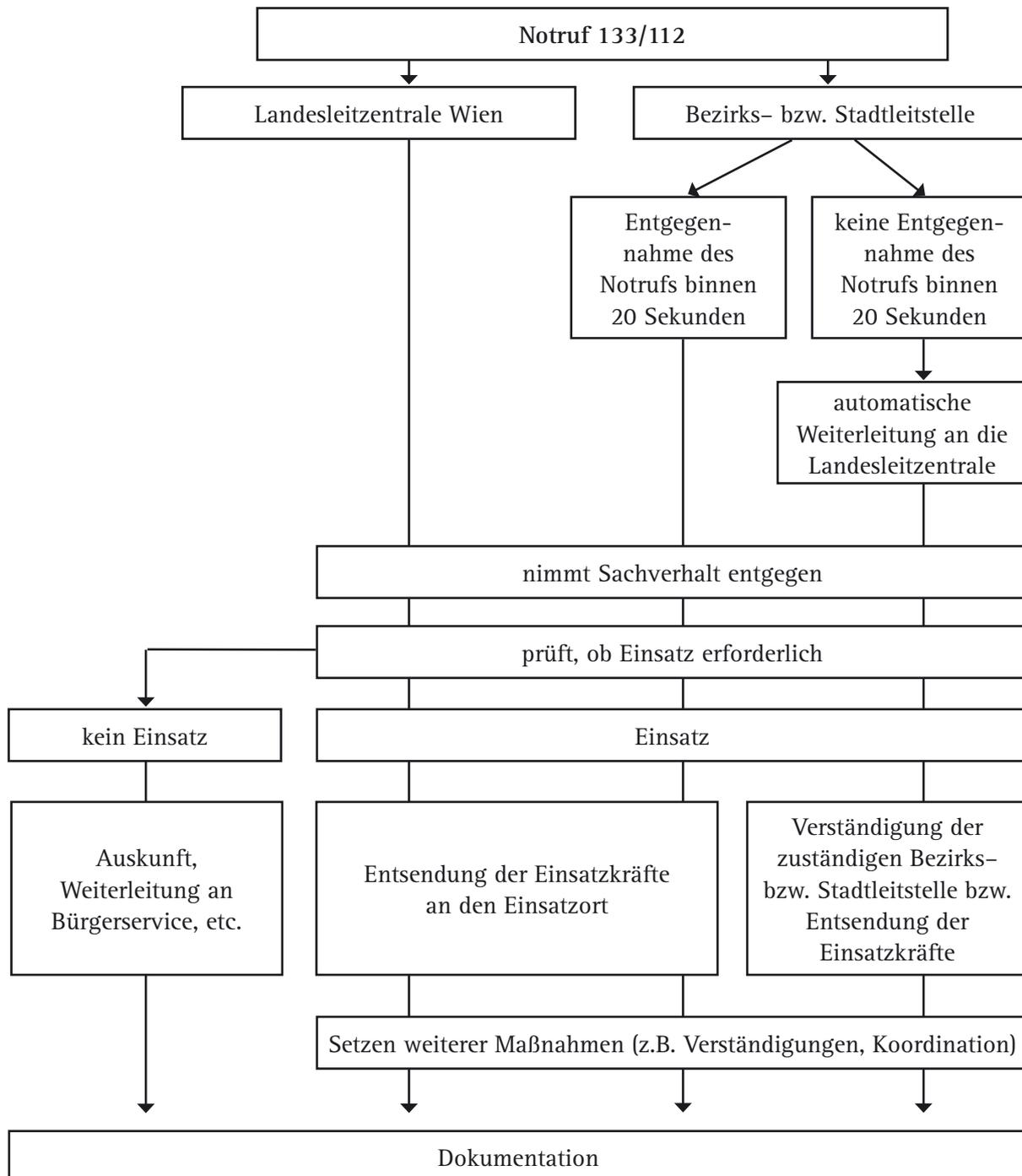
Allgemeines

- 3 Das Sicherheitspolizeigesetz legt fest, dass Leitstellen für den polizeilichen Streifendienst einzurichten sind. Diese müssen für Notrufe rund um die Uhr erreichbar sein.

Das BMI hat sicherzustellen, dass bei der Entgegennahme von Notrufen keine nennenswerten Wartezeiten auftreten und dass Notrufe, die nicht in den Zuständigkeitsbereich der Polizei fallen, an die zuständige Leitstelle (Feuerwehr, Rettung) weitergeleitet werden.¹⁾

¹⁾ § 21 Abs. 1 der Kommunikationsparameter-, Entgelt- und Mehrwertdienstverordnung 2009, BGBl. II Nr. 212/2009

Das folgende Diagramm stellt den grundsätzlichen Ablauf der Notrufbearbeitung durch die Leitstellen dar.



Organisation und Aufgaben der Leitstellen

Bezirks- bzw. Stadtleitstellen

- 4 Erlässe des BMI (Organisations- und Geschäftsordnung der Bezirks-/ Stadtpolizeikommanden und die Exekutivdienstrichtlinien) konkretisieren die Bestimmung des Sicherheitspolizeigesetzes. Danach legt das BMI den Betrieb und den Standort von Bezirks- bzw. Stadtleitstellen fest. Besteht für mehrere Behördenbereiche – z.B. durch Zusammenlegung von Bezirks- und Stadtpolizeikommando – ein gemeinsames Kommando, so ist nur eine Leitstelle vorzusehen.¹⁾

¹⁾ Für die Bezirke Eisenstadt-Stadt, Eisenstadt-Umgebung und Rust, Krems-Land und Krems-Stadt sowie Amstetten und Waidhofen/Ybbs ist jeweils ein gemeinsames Kommando eingerichtet, das jeweils eine gemeinsame Leitstelle führt.

Bezirks- bzw. Stadtleitstellen bestehen am Sitz eines Bezirks- bzw. Stadtpolizeikommandos und werden grundsätzlich von der am gleichen Standort befindlichen Polizeiinspektion personell besetzt.

Neben der Entgegennahme von Notrufen und der Entsendung der Einsatzkräfte haben die Leitstellen insbesondere folgende Aufgaben wahrzunehmen:

- die Zusammenarbeit mit Hilfs- und Rettungsdiensten;
- die Dokumentation relevanter Sachverhalte;
- das Führen tagesaktueller Übersichten über die im Bezirk/in der Stadt Dienst verrichtenden Bediensteten, über Streifen sowie den Aufenthalt von Streifenbesetzungen auf Dienststellen.

Landesleitzentralen

- 5 In acht Landesleitzentralen – ausgenommen Wien – langten Notrufe erst ein, wenn die Notrufleitungen in den Bezirks- bzw. Stadtleitstellen besetzt waren bzw. der Notruf dort nicht innerhalb von 20 Sekunden entgegengenommen wurde (so genannter Überlauf). Die Bediensteten der Landesleitzentralen nahmen die Notrufinformationen entgegen und gaben sie entweder an die örtlich zuständigen Leitstellen weiter oder disponierten die Einsatzkräfte selbst.

In Wien nahm ausschließlich die Landesleitzentrale Notrufe entgegen und disponierte die Einsatzkräfte.

Anzahl und Verteilung der Leitstellen

Darüber hinaus hatten die Landesleitzentralen insbesondere Leitungs-, Koordinierungs- und Unterstützungsfunktionen bei Einsätzen, die über den örtlichen Zuständigkeitsbereich von Bezirks- bzw. Stadtpolizeikommanden hinausgingen; dies galt insbesondere in Alarm- und Großfahndungsfällen und umfasste auch die erforderliche Ablaufdokumentation.

- 6.1** In Österreich waren auf Ebene der politischen Bezirke 105 Leitstellen (inklusive Landesleitzentralen) für 100 Sicherheitsbehörden (Bezirksverwaltungsbehörden und Bundespolizeidirektionen (BPD)) eingerichtet.

Für den Zuständigkeitsbereich der BPD Wien mit rd. 415 km² und 1,68 Mill. Einwohnern war eine Leitstelle eingerichtet, bei der rd. 40 % aller Notrufe Österreichs einlangten.

Die politischen Bezirke in den übrigen Bundesländern sind sowohl hinsichtlich ihrer Größe, Anzahl der Gemeinden, der Bevölkerungsdichte, aber auch hinsichtlich ihrer topographischen Ausrichtung sehr unterschiedlich. So umfasst der flächenmäßig größte Bezirk Liezen rd. 3.300 km² und rd. 81.000 Einwohner. Der kleinste Bezirk Steyr-Stadt mit einer eigenen Stadtleitstelle hat rd. 27 km² und rd. 38.700 Einwohner.

Auch die Anzahl der Bezirke und somit der Leitstellen in den einzelnen Bundesländern ist unterschiedlich. So hat Niederösterreich 25 politische Bezirke bei einer Gesamtfläche von rd. 19.000 km², das Burgenland mit rd. 4.000 km² neun Bezirke; Vorarlberg mit rd. 2.600 km² vier politische Bezirke.

Rund 60 % der Notrufe verteilten sich auf 96 Leitstellen in den Bundesländern außerhalb Wiens. Die Anzahl der Notrufe in den nach geografischen und organisatorischen Gesichtspunkten eingerichteten Leitstellen variierte stark. Die Bandbreite schwankte im Jahr 2008 von 274 Notrufen täglich in Graz bis zu neun Notrufen täglich in Hermagor.

- 6.2** Der RH empfahl dem BMI, so wie in Wien auch in den anderen Bundesländern eine zentrale Leitstelle einzurichten, die alle Notrufe dieses Bundeslandes entgegennimmt und Einsatzkräfte entsendet. Die Möglichkeit einer koordinierten Einsatzführung auf Bezirksebene bliebe davon unberührt.

Organisation und Aufgaben der Leitstellen

Aufbauend auf dieser organisatorischen Maßnahme wäre eine entsprechende technische Ausstattung der Leitstelle – Einsatzleitsystem, Digitalfunk – vorzusehen.

6.3 *Das BMI nahm zur Empfehlung der Zentralisierung der Leitstellen nicht Stellung. Hinsichtlich der technischen Ausstattung sei es bestrebt, auf Basis des neuen TETRA-Digitalfunknetzes sukzessive ein bundesweit einheitliches Einsatzleitsystem einzuführen.*

6.4 Der RH entgegnete, dass vor Implementierung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems die Leitstellenstruktur definiert werden müsse. Er bekräftigte daher seine Empfehlung, eine zentrale Leitstelle pro Bundesland einzurichten.

Der RH wies darauf hin, dass das BMI die Umsetzung mehrerer Empfehlungen des RH mit der Einführung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems verknüpfte, ohne jedoch eine Aussage über den konkreten Zeitplan zur Umsetzung eines solchen Systems zu treffen.

Erfolgte Zusammenlegungen

7.1 Die Zusammenlegung der Landesleitzentrale Vorarlberg mit der Bezirksleitstelle Bregenz erfolgte bereits mit 1. Juni 2004 aufgrund einer Initiative des damaligen Landesgendarmeriekommandos.

Auch im Rahmen des Reformprozesses zur Zusammenlegung der Wachkörper gab es Überlegungen, die Landesleitzentrale und die Stadt- bzw. Bezirksleitstelle der jeweiligen Landeshauptstadt zusammenzufassen, um den Einsatz von Personalressourcen und der technischen Ausstattung in einer Einheit zu optimieren.

Zur Zeit der Überprüfung durch den RH waren bereits in den Bundesländern Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg die Leitstellen mit der Landesleitzentrale zusammengelegt.

Die Zusammenlegung erfolgte in diesen Bundesländern jedoch unterschiedlich. In den Bundesländern Salzburg, Tirol und Vorarlberg waren die Leitstellen im selben Raum untergebracht, in Oberösterreich in angrenzenden Räumlichkeiten und in Kärnten noch örtlich getrennt. In diesen Bundesländern waren die Leitstellenbediensteten in einer Organisationseinheit des Landespolizeikommandos zusammengeführt. Nur in Vorarlberg waren darüber hinaus alle Leitstellenbediensteten sowohl für die Aufgaben der Bezirksleitstelle als auch der Landesleitzentrale zuständig.



Organisation und Aufgaben der Leitstellen



Polizei-Notruf

Im Burgenland, in Niederösterreich und in der Steiermark waren die Stadtleitstellen noch vollständig von den jeweiligen Landesleitzentralen getrennt.

- 7.2** Der RH bewertete die Zusammenlegung der Leitstellen in den Landeshauptstädten als ersten Schritt in Richtung Nutzung von Synergien sowohl im Bereich des Personals als auch der Infrastruktur.

Der RH empfahl, bei den bereits erfolgten Zusammenlegungen eine wechselseitige Wahrnehmung der Aufgaben nach dem Muster von Vorarlberg anzustreben.

- 7.3** *Laut Stellungnahme des BMI sei die räumliche und organisatorische Zusammenlegung der restlichen Stadtleitstellen mit den Landesleitzentralen in den Landeshauptstädten auch aus ökonomischen Gründen vom weiteren Ausbau des Digitalfunks und der Implementierung des Einsatzleitsystems abhängig. Eine wechselseitige Aufgabenwahrnehmung in den räumlich bereits zusammengeführten Landesleitzentralen werde angestrebt.*

Einsatzkräfte-
übersicht

- 8.1** Erforderte ein in einer Leitstelle eingehender Notruf den Einsatz von Polizeikräften, so hatte die Leitstelle die Einsatzkräfte der örtlich zuständigen Polizeiinspektion zu verständigen bzw. den Einsatz von Sektorstreifen selbst zu veranlassen.

Über die zur Verfügung stehenden Einsatzkräfte für den Tag- bzw. den Nachtdienst wurden die Leitstellen von den in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Polizeiinspektionen täglich informiert.

In Wien und Vorarlberg wurden die verfügbaren Einsatzkräfte im Einsatzleitsystem erfasst. Auch im Burgenland, in Kärnten, Oberösterreich und Tirol erhielten die Landesleitzentralen Informationen über die täglich verfügbaren Einsatzkräfte. Im Burgenland erfolgte die Meldung der landesweit verfügbaren Einsatzkräfte IT-unterstützt (so genannter Kräftenmonitor), in Oberösterreich über das elektronische Einsatzprotokollsystem.

- 8.2** Der RH beurteilte die Meldung der Einsatzkräfte auch an die Landesleitzentralen als Grundlage für erforderliche Steuerungsmaßnahmen als zweckmäßig.

Organisation und Aufgaben der Leitstellen

Er bewertete auch die im Burgenland gewählte Vorgangsweise positiv, weil damit nicht nur die im Außendienst verfügbaren Einsatzkräfte, sondern darüber hinaus auch die im Innendienst verfügbaren Exekutivbeamten ersichtlich waren. Diese könnten erforderlichenfalls auch für Einsätze herangezogen werden (Einsatzreserve).

Der RH empfahl, die täglich verfügbaren Einsatzkräfte in allen Bundesländern den Landesleitzentralen IT-unterstützt zu melden, weil diese auch Notrufe entgegennehmen und Einsatzkräfte disponieren.

8.3 *Laut Stellungnahme des BMI werde geprüft, ob eine elektronische Kräfteübersicht im Rahmen der geplanten elektronischen Dienstdokumentation hergestellt werden könne. Die elektronische Kräfteübersicht werde jedenfalls auch im Rahmen des geplanten Einsatzleitsystems gewährleistet sein.*

Einsatz- und Krisenkoordinationscenter im BMI

9.1 Für Sondersituationen wie Krisen- und Katastrophenfälle, die eine österreichweite Koordination erfordern, richtete das BMI mit 1. Dezember 2005 das Einsatz- und Krisenkoordinationscenter ein. Als zentrale Informations-, Kommunikations- und Koordinationsplattform ist dieses direkt dem Generaldirektor für die öffentliche Sicherheit unterstellt. Auf operativer Ebene hat es unter anderem auch die Aufgabe, den bundesländerübergreifenden Ressourceneinsatz und die Einsatzdispositionen von Polizeikräften wahrzunehmen.

9.2 Die Einrichtung des Einsatz- und Krisenkoordinationscenters erfüllte die Funktion einer übergreifenden Koordinations- und Leitungsplattform.

Projekt Einsatzleitsystem Bundesländer (außer Wien)

10 Das Einsatzleitsystem bietet einen Überblick zu aktuellen Einsätzen und verfügbaren Einsatzkräften. Ein Geoinformationssystem stellt ferner Informationen zum Einsatzort, zu den Einsatzkräftestandorten und möglichen Anfahrtswegen zur Verfügung. Notrufe und Einsätze werden im Einsatzleitsystem dokumentiert.

Einsatzleitsysteme werden von Blaulichtorganisationen wie Polizei, Feuerwehr und Rettung als Planungs-, Überwachungs- und Auskunftssysteme zur sicheren Entscheidungsfindung der Einsatzbearbeiter eingesetzt. In der Landesleitzentrale Wien ist bereits seit dem Jahr 1994 ein Einsatzleitsystem in Betrieb.



11.1 Das BMI führte bereits 1999 eine Ausschreibung betreffend ein Einsatzleitsystem in den Bundesländern durch. Nach Einspruch eines Bieters hob das Bundesvergabeamt die Zuschlagsentscheidung auf. Im darauf folgenden Jahr wiederholte das BMI die Ausschreibung. Geplant war die Ausstattung der 13 Bundespolizeidirektionen¹⁾ mit einem Einsatzleitsystem zur Abdeckung ihres jeweiligen städtischen Bereichs.

¹⁾ Eisenstadt, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Leoben, Linz, Salzburg, St. Pölten, Steyr, Schwechat, Villach, Wels und Wiener Neustadt

Der Bieterkreis war auf Unternehmen mit Referenzen im Bereich Einsatzleitsystem, speziell im Bereich der Exekutive, eingeschränkt worden. Aufgrund nicht entsprechender Referenzen wurden zwei Unternehmen nicht zur Anbotsabgabe zugelassen. Den Zuschlag bekam in Folge ein Unternehmen, das zwar im Bereich Rettungswesen und Kliniken bereits ein Einsatzleitsystem installiert hatte, aber noch nicht für die Exekutive tätig gewesen war.

Der Zeitplan sah vor, dass zunächst bis 2001 ein Pilotprojekt bei der BPD Graz realisiert wird. Bei positiver Abnahme sollte die Umsetzung für die übrigen Bundespolizeidirektionen im Laufe der Jahre 2001 und 2002 erfolgen. Aufgrund von Problemen mit dem Unternehmen erfolgte erst 2003 eine bedingte Abnahme des Pilotprojekts bei der BPD Graz. In Folge kam es zu weiteren Verzögerungen, unter anderem bedingt durch die Eröffnung des Konkursverfahrens über das ausgewählte Unternehmen.

Im Zuge der Wachkörperzusammenlegung setzte das BMI mit dem Nachfolgeunternehmen das Projekt im Jahr 2005 neu auf. Anstelle der 13 Standorte für das Einsatzleitsystem in den Bundespolizeidirektionen sollten nur mehr acht Standorte²⁾ – inklusive abgesetzter Einsatzleitsystem-Terminals auf Bezirksebene – eingerichtet werden. Diese hätten entgegen den ursprünglichen Planungen das gesamte jeweilige Bundesland abzudecken. Das BMI wählte Vorarlberg als Pilotprojekt aus.

²⁾ Landespolizeikommanden in Graz, Klagenfurt, Eisenstadt, St. Pölten, Linz, Salzburg, Innsbruck und Bregenz

Mit eineinhalbjähriger Verspätung fand 2007 die Abnahme des Einsatzleitsystems in Vorarlberg statt. Nachdem Ende 2008 das Einsatzleitsystem in Graz außer Betrieb genommen worden war, stand zur Zeit der Überprüfung neben Wien nur in Vorarlberg ein funktionierendes Einsatzleitsystem zur Verfügung.

Projekt Einsatzleitsystem Bundesländer (außer Wien)

Für das Einsatzleitsystem „Bundesländer“ war im Jahr 2001 für die Anschaffung und Installation der Systeme ein Betrag von rd. 508.000 EUR projektiert. Bis Ende 2007 betrug die Gesamtkosten des Projekts bereits rd. 622.000 EUR; im Jahr 2009 klagte das Unternehmen das BMI auf weitere rd. 212.000 EUR.

Das BMI hatte kein realisierungsreifes Konzept zur weiteren Umsetzung des Einsatzleitsystems in den Bundesländern.

- 11.2** Der RH bewertete folgende Faktoren als maßgeblich für das Scheitern des Projekts Einsatzleitsystem „Bundesländer“: Vergabe an ein Unternehmen ohne Erfahrung im Exekutivbereich, mangelndes Projektmanagement sowie geänderte Anforderungen durch die Wachkörperzusammenlegung.

Er empfahl dem BMI, in einem ersten Schritt die Leitstellenstruktur festzulegen (siehe TZ 6). Darauf aufbauend sollte ein anforderungsgerechtes und bundesweit einheitliches Einsatzleitsystem aufgesetzt werden. Der Digitalfunk wäre zu integrieren, um damit eine möglichst permanente Einsatzkräfteübersicht mittels GPS (Global Positioning System) zu haben.

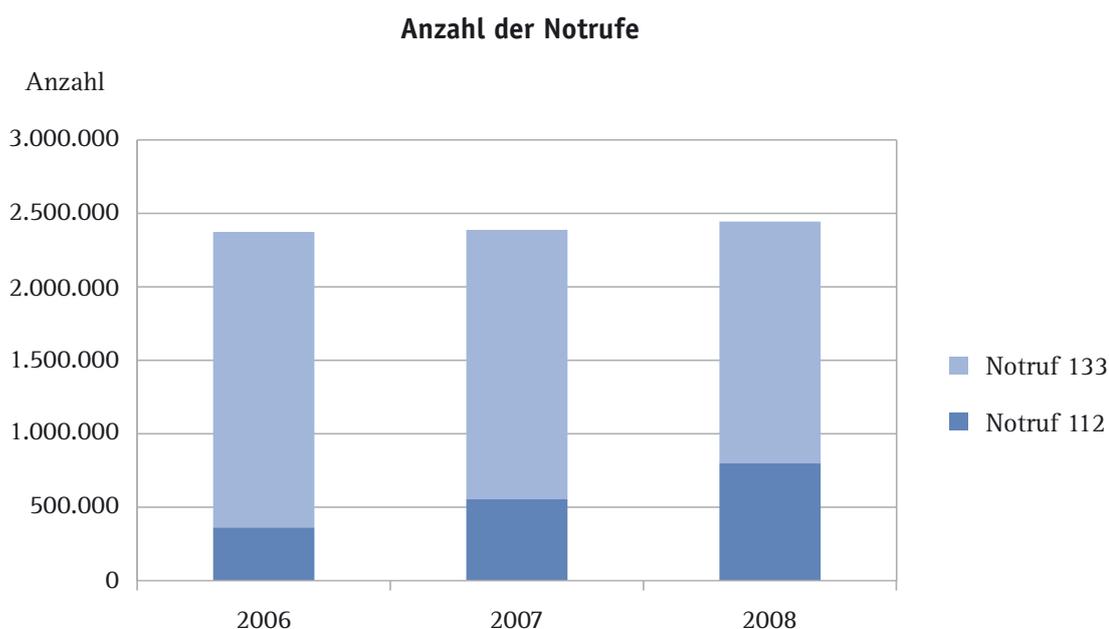
Für eine erfolgreiche Projektabwicklung empfahl der RH dem BMI, Aufgaben und Verantwortungsbereiche im Projektmanagement eindeutig festzulegen sowie diese auch wahrzunehmen. Dabei sollte ein Lenkungsausschuss eingesetzt werden, der Projektfortschritte überwacht, Planabweichungen ermittelt, diese im Rahmen von regelmäßigen Sitzungen bespricht und die erforderlichen Entscheidungen trifft.

- 11.3** *Laut Stellungnahme des BMI werde es bei der Ausschreibung und Implementierung eines neuen österreichweiten Einsatzleitsystems die vom RH vorgeschlagenen Maßnahmen und die im Vorprojekt gewonnenen Erkenntnisse berücksichtigen.*

Verwendung der Notrufnummern

Anzahl Notrufe

12.1 Die von der Telekom Austria AG übermittelten Zahlen betreffend die Inanspruchnahme der Notrufnummern 133 und 112 zeigten für Österreich insgesamt einen Anstieg zwischen 2006 und 2008 von rd. 2,37 auf rd. 2,44 Millionen, wovon jeweils knapp mehr als 40 % der Notrufe auf Wien entfielen:



Bundesweite Zahlen über den Eingang von Notrufen bei den Leitstellen waren mit vertretbarem Aufwand nicht ermittelbar (siehe auch TZ 21). Dort, wo dem RH Daten unmittelbar aus den Notrufdokumentationsanlagen zugänglich waren (Wien) bzw. wo eine laufende – händisch auf Basis täglicher Auswertungen erstellte – Statistik geführt wurde (z.B. Graz), lagen diese Zahlen über jenen der Telekom (2008 in Wien um rd. 11 %, in Graz um rd. 60 %).

12.2 Der RH empfahl dem BMI, die Abweichungen zwischen den aus den Notrufdokumentationen der Polizei ermittelten Notrufzahlen und den Zahlen der Telekom zu klären.

Verwendung der Notrufnummern

12.3 *Laut Stellungnahme des BMI seien die Differenzen auf intern übergebene Notrufe anderer Polizeieinsatzleitstellen, weitergegebene Notrufe anderer Hilfs- und Rettungsorganisationen und technische Alarmer, die in den Statistiken der Telekom nicht enthalten sind, zurückzuführen. Außerdem ergebe sich eine gewisse Ungenauigkeit durch Überlappungszonen der Ortsnetzkennzahlen, die nicht mit den Grenzen der politischen Bezirke übereinstimmen.*

Anteil echter Notrufe

13.1 Aus Daten der Bundesländer Wien und Vorarlberg ging hervor, dass regelmäßig nur rd. 20 % bis 25 % der Anrufe bei den Notrufnummern der Polizei zu Einsätzen führten.

Die BPD Wien hatte im Mai 2009 eine Bürgerhotline zur Abwicklung von Anfragen, Beschwerden, Auskunftserteilungen etc. eingerichtet. Durch die Tätigkeit dieser Servicestelle, wie auch durch die unmittelbare Weiterleitung derartiger, bei der Landesleitzentrale einlangender Anrufe, sollten die Notrufsachbearbeiter deutlich entlastet werden.

13.2 Der RH empfahl dem BMI, verstärkt über die Voraussetzungen zur Inanspruchnahme des Notrufs zu informieren.

13.3 *Das BMI verwies in seiner Stellungnahme auf die regionale Servicenummer 059133 und die auf der Homepage des BMI sowie auf den regionalen Polizeihomepages zur Verfügung stehenden Informationen. Es sei bemüht, die Anregungen des RH zur verstärkten Information in Zukunft vermehrt zu berücksichtigen.*

Mobiltelefone ohne betriebsbereite SIM-Karte

14.1 Rund 972.000 (rd. 20 %) der zwischen März 2005 und April 2009 bei der Landesleitzentrale der BPD Wien dokumentierten rd. 4,8 Mill. Notrufe erfolgten durch eine missbräuchliche Inanspruchnahme der polizeilichen Notrufnummern über Mobiltelefone ohne betriebsbereite SIM-Karte.

In Deutschland wurde mittels Verordnung¹⁾ festgelegt, dass Notrufverbindungen von Mobiltelefonen ab 1. Juli 2009 nur mehr mit betriebsbereiter Mobilfunkkarte zulässig sind.

¹⁾ Verordnung über Notrufverbindungen vom 6. März 2009



Verwendung der Notrufnummern



Polizei-Notruf

- 14.2** Der RH empfahl dem BMI, eine Sperre der Notruffunktion ohne betriebsbereite SIM-Karte – analog zur deutschen Regelung – auch für Österreich zu überlegen, um damit die Sachbearbeiter in den Leitstellen zu entlasten und die Telefonleitungen nicht durch missbräuchliche Notrufe zu blockieren.
- 14.3** *Laut Stellungnahme des BMI sei derzeit die Sperre des Notrufs ohne betriebsbereite SIM-Karte deshalb nicht vorgesehen, da – ungeachtet auftretender unsachgemäßer Nutzungen – insbesondere hilfsbedürftigen Menschen sowie Zeugen von Straftaten jedenfalls ein derartiger Zugang zum Notruf ermöglicht werden solle.*
- 14.4** Der RH anerkannte die Argumentation des BMI. Er empfahl dem BMI jedoch weiterhin, die in Deutschland mit der dortigen Neuregelung gemachten Erfahrungen zu verfolgen und auf dieser Basis seine Entscheidung – nach Ablauf eines angemessenen Beobachtungszeitraums – zu überprüfen.

Standortermittlungen

- 15.1** Leitstellenbedienstete sind oft auch mit Notfällen, z.B. Selbstmordankündigungen, konfrontiert, bei denen die Anrufer keine Auskunft über ihren Standort geben können oder wollen.

Der Standort des Anrufers wird bei Anrufen von einem Mobiltelefon den Leitstellen von den Telekommunikationsbetreibern nicht automatisch übermittelt. Bei Notfällen ist die Sicherheitsbehörde berechtigt, die Übermittlung der Standortdaten von den Telekommunikationsbetreibern mit Begründung zu verlangen. Diese sind verpflichtet, die Anfragen unverzüglich zu beantworten.

Nach Auskunft der Landespolizeikommanden erfolgte während der Geschäftszeiten die Beantwortung in der Regel innerhalb weniger Minuten. In den Nachtstunden bzw. an Wochenenden und Feiertagen konnte diese auch bis zu einer halben Stunde dauern.

- 15.2** Im Hinblick auf die im Sicherheitspolizeigesetz normierte Gefahrenabwehr und Hilfeleistung in Notfällen ist eine unverzügliche Beantwortung von Standortanfragen unbedingt erforderlich. Der RH empfahl dem BMI daher, an die Telekommunikationsbetreiber heranzutreten, um eine solche auch außerhalb der Geschäftszeiten sicherzustellen.

- 15.3** *Laut Stellungnahme des BMI sei ein Projekt unter Einbindung der Rundfunk & Telekom Regulierungs-GmbH und der österreichischen Mobilfunknetzbetreiber gestartet worden. Derzeit werde eine automatisierte Schnittstelle für die Datenübermittlung von den Leitstellen zu den Mobilfunkbetreibern spezifiziert.*

Einsatzzeiten

Allgemeines

- 16** Maßgeblich für die Einsatzzeit waren zum einen die Reaktionszeit auf eingehende Notrufe (Wartezeit der Anrufer, bis der Notruf durch den Sachbearbeiter einer Leitstelle entgegengenommen wird) und zum anderen die eigentlichen Interventionszeiten der Polizei (Zeitraum von der Alarmierung bis zum Eintreffen der polizeilichen Einsatzkräfte am Einsatzort).

Kennzahlen zu Einsatzzeiten

- 17.1** Das BMI kannte weder die Reaktionszeiten oder die Interventionszeiten der Polizei noch verfügte es über sonstige Kennzahlen zu den Einsätzen (z.B. Anzahl der Einsätze, Einsatzgründe, regionale Belastungsverteilung, eingesetzte Mittel, Einsatzmittelmangel, Gesamteinsatzdauer). Daher konnten die Personalressourcen auch nicht darauf aufbauend gesteuert werden. Das BMI formulierte auch keine Ziele hinsichtlich der Einsatzzeiten der Polizei oder erteilte Vorgaben für Prioritätensetzungen bei gleichzeitig anfallenden Einsätzen.

- 17.2** Nach Ansicht des RH sollte das BMI dem Thema Einsatzzeiten größere Bedeutung beimessen, da ein schnelles polizeiliches Eingreifen einen wesentlichen Faktor für eine erfolgreiche sicherheitspolizeiliche Arbeit sowie für die Zufriedenheit der Bürger mit der Polizei darstellt.

Er empfahl daher dem BMI die Entwicklung eines Konzepts zur systematischen Ermittlung aussagekräftiger Leistungskennzahlen betreffend Einsätze und Einsatzzeiten. Diese sollten auch als Basis für eine verbesserte Ressourcensteuerung verwendet werden.

- 17.3** *Laut Stellungnahme des BMI könnten in Zukunft mit der Implementierung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems auch homogene Analysemöglichkeiten in Bezug auf steuerungsrelevante Daten sichergestellt werden. Bezüglich der Entwicklung eines Konzepts betreffend Leistungskennzahlen gab das BMI keine Stellungnahme ab.*

- 17.4** Der RH bekräftigte seine Empfehlung zur Entwicklung eines solchen Konzepts.



Einsatzzeiten



Polizei-Notruf

Wartezeit bei
Notrufen

- 18.1** Kennzahlen zu den Wartezeiten der Anrufer konnten – abgesehen von Wien – auch im Rahmen der Gebarungsüberprüfung durch den RH nicht ermittelt werden, weil die in den Bundesländern verwendeten Notrufdokumentationen diese nicht erfassten. Lange Wartezeiten sollten dadurch verhindert werden, dass die nicht innerhalb von 20 Sekunden durch die Bezirks- bzw. Stadtleitstellen übernommenen Notrufe automatisch an die Landesleitzentrale weitergeleitet wurden. Es waren allerdings keine Daten vorhanden, wie viele Anrufe dies betraf.
- 18.2** Der RH empfahl dem BMI, die Wartezeiten bei Notrufen künftig bundesweit zu erfassen. Dadurch sollten zentrale Auswertungen und interne Vergleiche ermöglicht werden.
- 18.3** *Laut Stellungnahme des BMI könne eine einheitliche Notrufdokumentation im Rahmen der Implementierung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems sichergestellt werden.*

Anfahrtszeiten der
Einsatzkräfte
(Interventionszeiten)

- 19.1** Auch Kennzahlen über die Interventionszeiten waren außerhalb Wiens mangels strukturierter Datenerfassung in den Leitstellen nicht zu ermitteln. Lediglich im Bundesland Tirol waren zwischen 1. Juli 2003 und 30. September 2004 die Interventionszeiten der Sektorstreifen vollständig erhoben worden. Daraus ging hervor, dass die durchschnittlichen Interventionszeiten in den einzelnen Bezirken zwischen zehn und 15 Minuten betragen.

Das Einsatzleitsystem Vorarlberg sah zwar umfassende Auswertungsmöglichkeiten vor, Interventionszeiten konnten allerdings nicht ausgewertet werden, da die Zeit des Eintreffens am Einsatzort nicht erfasst wurde.

- 19.2** Der RH sah die einheitliche Gestaltung der Notruf- und Einsatzdokumentation durch das BMI als wesentliche Voraussetzung, um vergleichbare Kennzahlen zu gewinnen (siehe TZ 21 und 22).

Der RH empfahl dem BMI, die standardisierte und vollständige Zeiterfassung der Einsätze sicherzustellen. Bei der Gestaltung der Auswerte- und Analyseinstrumente eines künftigen Einsatzleitsystems sollten die Erfahrungen aus Wien genutzt werden.

- 19.3** *Laut Stellungnahme des BMI könne eine standardisierte und vollständige Zeiterfassung im Rahmen der Implementierung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems sichergestellt werden.*

Dokumentation

Allgemeines

- 20** Die Dokumentation der bei den Leitstellen einlangenden Notrufe und der darauf basierenden Einsätze erfolgte voneinander getrennt.

Dokumentation der Notrufe

- 21.1** Für Wien sowie für das übrige Bundesgebiet bestanden zwei unterschiedliche Anlagen zur Notrufdokumentation. Beide Systeme erfassen Anrufzeit, Telefonnummer des Anrufers und die Gesprächsdauer. Die Gespräche selbst wurden ebenfalls aufgezeichnet und archiviert.

Die Dokumentationsanlage in Wien zeichnete auch die Wartezeiten der Anrufer (Reaktionszeiten) auf. Ein selbst entwickeltes Abfrageinstrument ermöglichte den berechtigten Nutzern standardisierte Abfragen und statistische Auswertungen nach verschiedenen Kriterien.

Die im übrigen Bundesgebiet eingesetzten Arbeitsplatzdokumentationen enthielten keine Informationen über die Wartezeiten der Anrufer. Die Daten zu den Notrufen waren nur auf Ebene der Leitstellen gespeichert; leitstellenübergreifende Abfragen waren nicht vorgesehen. Dezentral standen standardisierte Suchmöglichkeiten nur eingeschränkt zur Verfügung. Eine statistische Auswertbarkeit bestand nicht.

Die Notrufdokumentationsanlagen waren dazu geeignet, eingelangte Anrufe gezielt zu suchen und wieder abzurufen. Die grundlegenden Informations- bzw. Kontrollbedürfnisse konnten damit erfüllt werden. Die Möglichkeiten für Auswertungen und Analysen waren allerdings – mit Ausnahme von Wien – unzureichend.

- 21.2** Der RH empfahl dem BMI, auch bei den Notrufdokumentationen in den Bundesländern die technischen und organisatorischen Voraussetzungen für zentrale und umfassende Auswertungen zu schaffen, um damit systematisch Kennzahlen errechnen und Daten für Steuerungszwecke gewinnen zu können.

- 21.3** *Laut Stellungnahme des BMI könne in Zukunft empfehlungskonform mit der Implementierung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems eine einheitliche Gestaltung der Notrufdokumentation und entsprechend homogene Analysemöglichkeiten im gesamten Bundesgebiet sichergestellt werden.*

Dokumentation der Einsätze

22.1 Das BMI hatte keine zentralen Vorgaben für eine strukturierte Dokumentation von Einsätzen bei den Leitstellen erteilt. In den Bundesländern bestanden einzelne Anweisungen durch die Landespolizeikommanden.

Die Dokumentation bei den Leitstellen erfolgte daher auf verschiedenste Art und Weise (einzelne Zettel, handschriftliche Protokollbücher, automationsunterstützte Führung in Word- oder Excel-Listen, Nutzung der Funktionen eines Einsatzprotokollierungssystems, Einsatzleitsystem). Weiters unterschieden sich auch Inhalt, Umfang und Qualität der erfassten Daten.

Eine strukturierte Dokumentation mit der Möglichkeit, automationsunterstützt statistisch auszuwerten und darauf basierend Aussagen zu treffen, bestand nur in Verbindung mit der Verwendung eines Einsatzleitsystems (Wien und Vorarlberg). Allerdings waren auch dort die Möglichkeiten – abhängig von Systematik und Vollständigkeit der Datenerfassung – eingeschränkt.

22.2 Mit den bestehenden Dokumentationen war der Ablauf der Einsätze zwar im Einzelfall inhaltlich nachvollziehbar, es waren aber keine vergleichbaren allgemeinen Aussagen oder statistischen Informationen zu gewinnen. Entsprechende Auswertungen hätten eine aufwendige händische Bearbeitung aufgezeichneter Daten erfordert.

Der RH empfahl dem BMI, einheitliche Richtlinien für die Dokumentation von Einsätzen bei den Leitstellen sowie eine einheitliche Struktur der zu erfassenden Daten zu erstellen.

Darauf aufbauend wäre für eine konsequente und vollständige Erfassung der Daten zu sorgen, um die Grundlage zur Ermittlung vergleichbarer Kennzahlen zu erhalten.

22.3 *Das BMI nahm zur Empfehlung nicht konkret Stellung, sondern verwies lediglich auf die geplante Einführung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems.*

22.4 Der RH verwies auf die dringliche Notwendigkeit einer bundesweit einheitlichen Einsatzdokumentation unabhängig von der zeitlich unbestimmten Einführung eines Einsatzleitsystems.

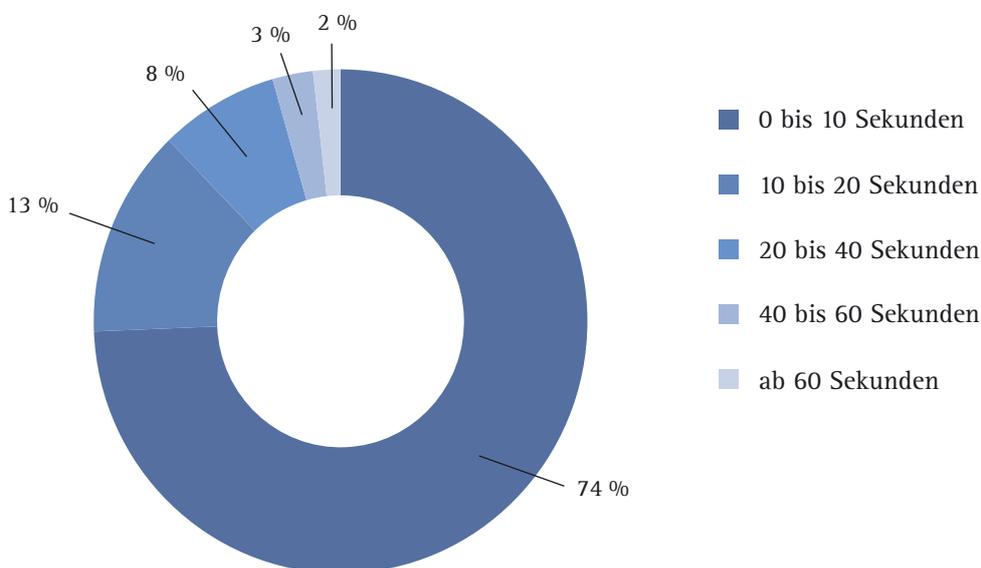
Einsatzzeiten und Einsatzsteuerung in Wien

Reaktionszeiten

23.1 In den Jahren 2006 bis erstes Halbjahr 2009 nahmen die Leitstellenbediensteten in Wien Notrufe durchschnittlich innerhalb von weniger als zehn Sekunden entgegen. Tageszeitlich bedingt schwankten die durchschnittlichen Wartezeiten zwischen acht und 14 Sekunden.

Die Anrufer hatten teilweise – wie folgende Grafik zeigt – auch sehr lange Wartezeiten in Kauf zu nehmen. In fast zwei Prozent der Anrufe betrug sie mehr als eine Minute.

Wartezeit Notrufentgegennahme



23.2 Der RH empfahl dem Landespolizeikommando Wien, regelmäßig Notrufe mit übermäßig langen Wartezeiten zu überprüfen, die zugrunde liegenden Ursachen zu analysieren und gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen zu setzen.

23.3 Laut Stellungnahme des BMI werde das Landespolizeikommando Wien künftig verstärkt Auswertungen und Analysen der Notrufe vornehmen und Auffälligkeiten einer gezielten Überprüfung unterziehen.



Einsatzzeiten und Einsatzsteuerung in Wien



Polizei-Notruf

Interventionszeiten **24.1** Auf der Basis von Daten aus dem Einsatzleitsystem errechnete der RH für die Jahre 2006 bis erstes Halbjahr 2009 durchschnittliche Interventionszeiten von rd. vier Minuten.

Allerdings war lediglich vollständig dokumentiert, wann der Einsatz angeordnet und wann er beendet wurde. In den Jahren 2006 bis 2008 war bei rd. 53 % bis 59 % der Einsätze die Eintreffzeit nicht dokumentiert; im ersten Halbjahr 2009 konnte dieser Wert auf rd. 44 % gesenkt werden.

Die vom RH errechneten Interventionszeiten waren daher nur bedingt aussagekräftig. Zuverlässige Zahlen ließen sich nur für die Gesamtdauer der Einsätze (Zeit der Alarmierung der Polizeikräfte bis Einsatzende) ermitteln.

Seit Mai 2009 ist bei Verwendung des Datenfunks das Eintreffen am Einsatzort zu dokumentieren.

24.2 Der RH empfahl dem Landespolizeikommando Wien, die verpflichtende und zeitechte Erfassung der relevanten Einsatzdaten (insb. des Eintreffens am Einsatzort) sicherzustellen. Durch den Einsatz des Datenfunks sollte dies künftig ohne zusätzlichen Zeitaufwand möglich sein.

24.3 *Laut Stellungnahme des BMI sei durch die mittlerweile erfolgte Einbindung des Digitalfunks in das Einsatzleitsystem die Übertragung von Statusmeldungen per Tastendruck am Funkgerät möglich. Somit könne der Status der Einsatzkräfte laufend aktualisiert werden.*

**Entsendung von
Polizeikräften zum
Einsatzort („Einsatz-
mangel“)**

Anzahl der Fälle von Einsatzmangel

25.1 In das Einsatzleitsystem Wien waren Einsatzgründe mit hinterlegter Einsatztaktik integriert und jeweils einer von neun Prioritätsstufen zugeordnet. Damit sollte sichergestellt werden, dass dringende Einsatzfälle rasch mit ausreichenden Einsatzkräften bedient werden.

Angeforderte Einsätze, bei denen mangels freier Verfügbarkeit eine sofortige Entsendung von Polizeikräften zum Einsatzort nicht möglich war, wurden im Einsatzleitsystem Wien als „Einsatzmangel“ erfasst.

Einsatzzeiten und Einsatzsteuerung in Wien

Die Anzahl dieser Fälle war zwischen 2006 und 2008 von 23.449 auf 30.217 gestiegen. Die Daten des ersten Halbjahres ließen für 2009 eine weitere Steigerung erwarten. Insgesamt machten diese Fälle rund acht Prozent aller angeforderten Einsätze aus.

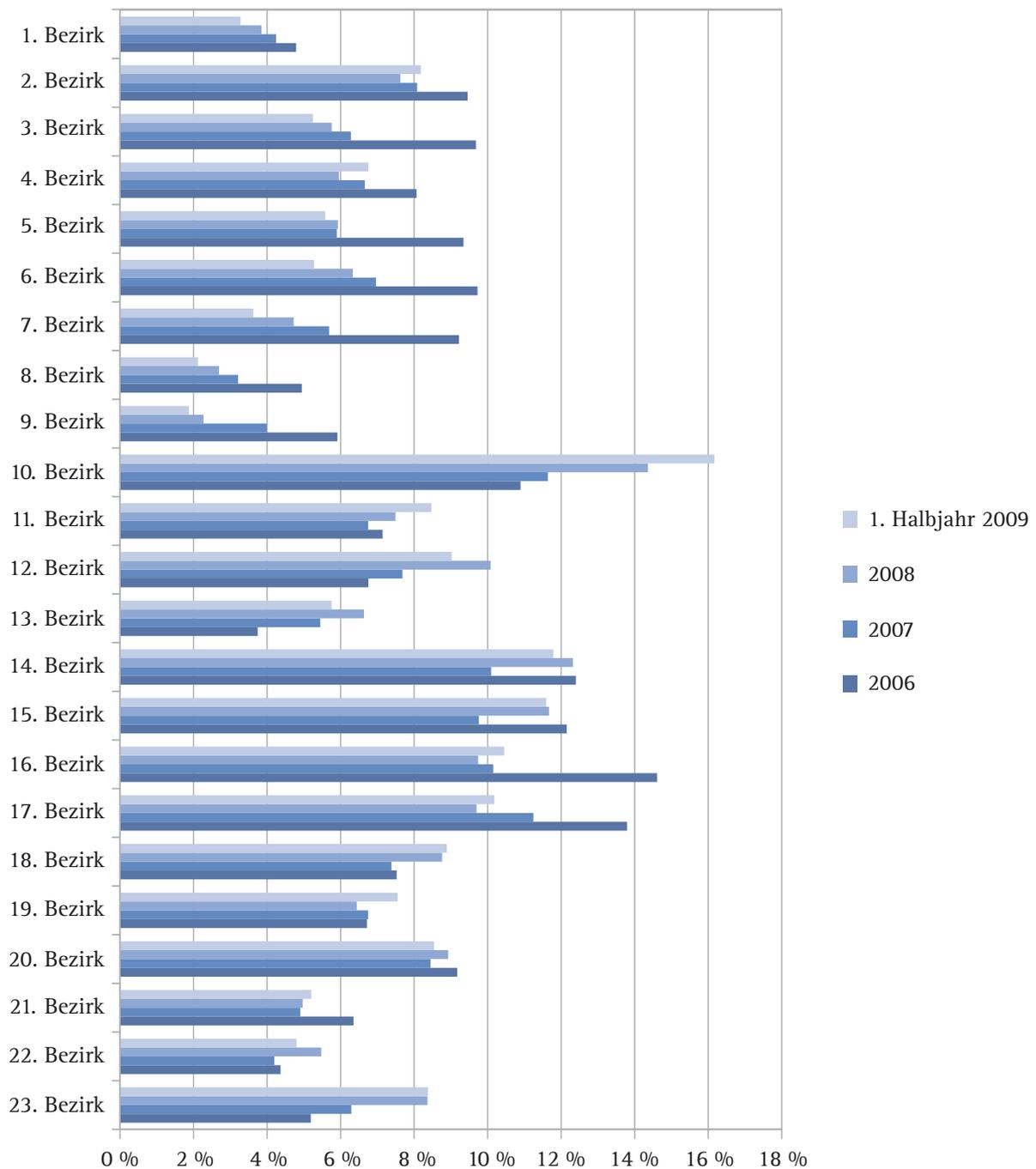
Die überwiegende Zahl der Einsätze betraf fünf von insgesamt 155 Einsatzgründen, und zwar waren dies „Lärmerregung“, „Verparkung im Halteverbot“, „bereits abgelaufener Einbruchsdiebstahl“, „Streitschlichtung“ und „Verkehrsunfall mit Sachschaden“.

- 25.2** Durch die Einsatzsteuerung nach Prioritäten wurde verhindert, dass dringliche Notfälle von einem Einsatzmittelmangel betroffen waren. Aufgrund des Anstiegs der Gesamtzahl an Fällen von Einsatzmittelmangel empfahl der RH aber dennoch, Maßnahmen zu deren Senkung zu setzen (siehe auch Folgepunkte).

Einsatzmittelmangel nach Bezirken

26.1 Der Anteil der Fälle mit Einsatzmittelmangel entwickelte sich in den einzelnen Bezirken Wiens wie folgt:

Einsatzmittelmangel nach Bezirken



Einsatzzeiten und Einsatzsteuerung in Wien

Die Grafik zeigt deutliche Unterschiede in den einzelnen Bezirken. Insbesondere im 10. Bezirk war das Ausmaß des Einsatzmittelmangels seit 2006 stark angestiegen, der Anteil an den Einsätzen insgesamt erreichte im ersten Halbjahr 2009 bereits 16,2 %.

Aus weiteren Auswertungen ließen sich auch Unterschiede bei der durchschnittlichen Gesamteinsatzdauer in den einzelnen Bezirken sowie bei der Belastung der regionalen polizeilichen Einsatzkräfte erkennen. Beispielsweise lagen im 10. Bezirk sowohl die Einsatzdauer als auch die Anzahl der Einsätze je Sektorstreife deutlich über dem Durchschnitt für Wien.

- 26.2** Aus Sicht des RH waren Anzahl und Dauer der Einsätze die wesentlichen Ursachen für das gehäufte Entstehen von Einsatzmittelmangel.

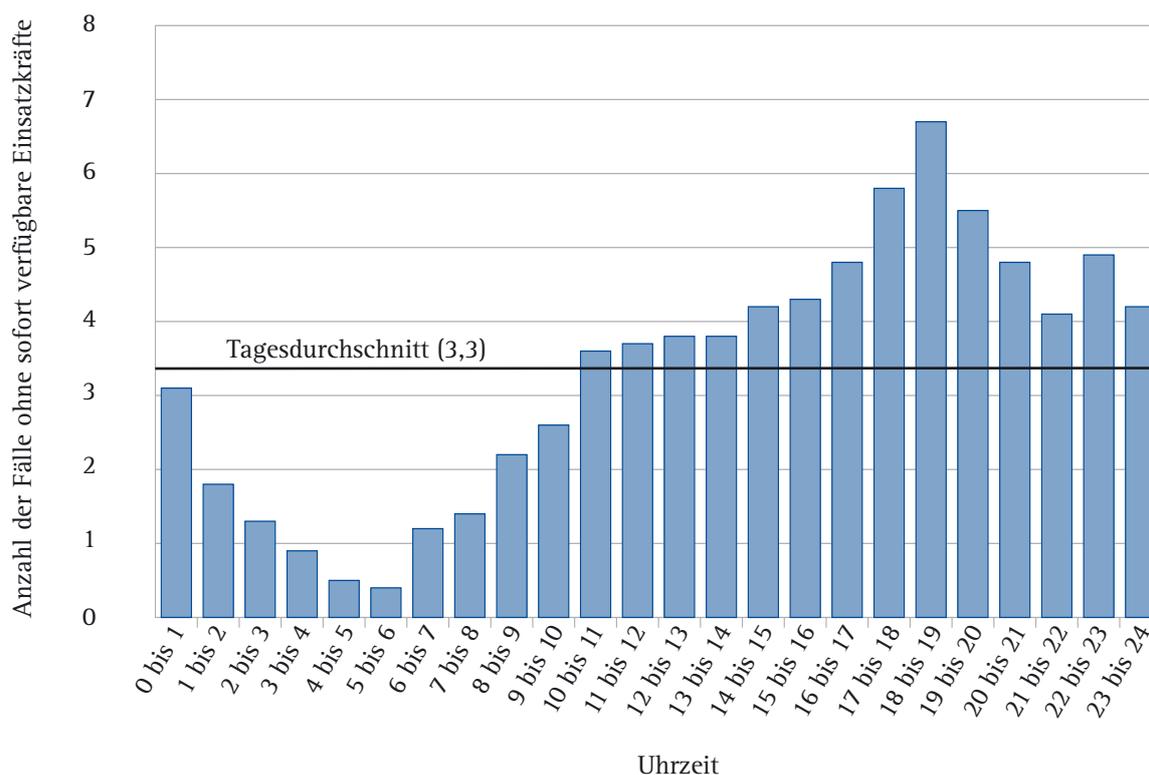
Der RH empfahl dem Landespolizeikommando Wien, die Entwicklungen in den Bezirken bzw. Stadtpolizeikommanden laufend zu beobachten. Gegebenenfalls wären rasch Maßnahmen zur optimierten örtlichen Verteilung der polizeilichen Einsatzkräfte sowie zur Reduzierung der Einsatzdauer zu setzen.

- 26.3** *Laut Stellungnahme des BMI werde das Landespolizeikommando Wien zur Prüfung diesbezüglicher Optimierungsmöglichkeiten angehalten werden.*

Tageszeitliche Verteilung des Einsatzmittelmangels

27.1 Die durchschnittliche Anzahl an Fällen von Einsatzmittelmangel über den Tag verteilt stellte sich bezogen auf den Zeitraum 2008 und erstes Halbjahr 2009 wie folgt dar:

Einsatzmittelmangel je Stunde 2008/2009



Die Anzahl der Fälle von Einsatzmittelmangel stieg im Zeitraum 17.00 bis 20.00 Uhr deutlich an und lag zwischen 18.00 und 19.00 Uhr mit 6,7 Fällen rund doppelt so hoch wie im Tagesschnitt von 3,3. Demgegenüber verlief die Gesamtanzahl der Einsätze über den Tag (außerhalb der Nachtstunden) gleichmäßig.

27.2 Der RH empfahl dem Landespolizeikommando Wien, organisatorische Maßnahmen im Hinblick auf die zeitliche Verteilung bzw. Steuerung der Einsatzkräftebereitstellung zu treffen. Damit sollten Spitzenzeiten künftig besser abgedeckt werden.

Einsatzzeiten und Einsatzsteuerung in Wien

27.3 *Laut Stellungnahme des BMI werde das Landespolizeikommando Wien zur Prüfung diesbezüglicher Optimierungsmöglichkeiten angehalten werden.*

Einsatzstatistik

28.1 Das Landespolizeikommando Wien führte eine laufende Einsatzstatistik, welche Grundinformationen über die Gesamtzahl von Notrufen und Einsätzen beinhaltete.

Um die im Einsatzleitsystem dokumentierten Einsätze flexibel auswerten zu können, wurden darüber hinaus ausgewählte Daten zeitnah in ein selbst erarbeitetes Auswertetool („Einsatzleitsystem-Statistik“) eingespielt. Dieses ermöglichte Auswertungen und Analysen nach verschiedenen Kriterien (z.B. Einsatzkräfte, Bezirke, Einsatzmittelmangel, Einsatzgründe, zeitliche und örtliche Verteilung). Die Aufbereitung erfolgte sowohl zahlenmäßig (Tabellen) als auch in Form von Diagrammen und Grafiken.

Mit den Funktionalitäten der Einsatzleitsystem-Statistik ließ sich ein zuverlässiges Bild über die exekutive Einsatzlage (aber nur sehr eingeschränkt über die Kriminalitätsslage) gewinnen. Die Entscheidungsträger konnten auf ihre Bedürfnisse ausgerichtete Auswertungen vornehmen.

Das Landespolizeikommando Wien erfasste zwecks Nachweises der Nichtverfügbarkeit der betreffenden Streifen auch „interne Einsätze“ (z.B. Botenfahrten, Tanken, Wagenwäsche) unter einem eigenen Stichwort im Einsatzleitsystem. Deren Anteil an den gesamten Einsätzen lag im Jahr 2008 bei 11 % und im ersten Halbjahr 2009 bei 8 %.

28.2 Um Aussagen bezogen auf die tatsächlichen Einsätze zu erhalten, empfahl der RH dem Landespolizeikommando Wien, bei Auswertungen des Einsatzleitsystems und der Ermittlung von Kennzahlen die für die Beurteilung der Einsatzlage nicht relevanten „internen Einsätze“ herauszurechnen.

28.3 *Laut Stellungnahme des BMI werde die Empfehlung des RH aufgenommen.*

Nutzung einsatz-
statistischer Daten

29.1 Die Daten der Einsatzleitsystem–Statistik ermöglichten eine sofortige Reaktion im Anlassfall sowie eine Analyse von Entwicklungen und die Feststellung von Trends (bei bestimmten Einsatzhäufungen, bspw. Raubdelikten). Sie waren aufgrund ihrer hohen Aktualität für Führungskräfte – insb. leitende Polizeibeamte des Landespolizeikommandos und der Stadtpolizeikommanden – von besonderer Bedeutung.

Der RH stellte auf Grundlage einer Auswertung fest, dass der überwiegende Teil der Führungskräfte des Landespolizeikommandos Wien einsatzstatistische Daten überhaupt nicht oder im Jahresdurchschnitt seltener als einmal pro Woche nutzte.

Über die Auswertungsmöglichkeit der Daten aus dem Einsatzleitsystem hinaus gab es keine Verknüpfung mit anderen Applikationen (bspw. Kriminalitätslageberichte des Bundeskriminalamts, der Landeskriminalämter und kriminalgeografische Auswertungen). Dies würde eine vertiefte Analyse und dadurch die Erstellung zeitechter Lagebilder ermöglichen. Darauf basierend wäre für Führungskräfte eine effiziente Steuerung der Einsatzressourcen möglich.

Im Rahmen eines derartigen Analysetools könnte eine automationsunterstützt generierte Verständigungsmöglichkeit von Führungs- und Einsatzkräften geschaffen werden. Dadurch wären sofortige polizeitaktische Maßnahmen bei Deliktshäufungen an Kriminalitätsschwerpunkten – bspw. Taschendiebstähle an so genannten hot spots – möglich.

29.2 Der RH empfahl daher dem Landespolizeikommando Wien, die vorhandenen einsatzstatistischen Daten zu nutzen und Anforderungen und Vorgaben für ein entsprechendes Analysewerkzeug zu erarbeiten sowie Schnittstellen zu definieren. Die Umsetzung wäre durch zusätzliche Programmierung in der Einsatzleitsystem–Statistik möglich.

29.3 *Laut Stellungnahme des BMI stehe die Schaffung der Voraussetzungen für ein derartiges Analyseinstrument in ursächlichem Zusammenhang mit der Umsetzung des bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems. Das BMI werde prüfen, inwieweit zwischenzeitlich für den Bereich des Landespolizeikommandos Wien eine kostengünstige Übergangslösung ermöglicht werden könne.*

Leitstellenpersonal

Personaleinsatz

30.1 In den Landesleitzentralen und in fünf Stadtleitstellen wurden Exekutivbedienstete ausschließlich für Leitstellentätigkeit eingesetzt. Der Personaleinsatz war auf Basis systemisierter Planstellen vorgegeben. Die Diensterteilung erfolgte aufgrund von Erfahrungswerten. Kennzahlen zur Steuerung von Personalressourcen existierten nicht (siehe TZ 17).

Demgegenüber versahen Exekutivbedienstete in den Bezirksleitstellen und in acht der 13 Stadtleitstellen neben ihrer sonstigen polizeilichen Tätigkeit nach einem Rotationsprinzip auch Leitstellentätigkeit. Nach den Exekutivdienststrichtlinien¹⁾ des BMI war eine Bezirks- bzw. Stadtleitstelle mit mindestens zwei Exekutivbediensteten zu besetzen. Österreichweit standen dadurch zumindest 180 Personen pro Tag für den exekutiven Außendienst nicht zur Verfügung.

¹⁾ BMI-0A1000/0253-II/1/2005

Der RH veranlasste beim BMI eine Auswertung der Notrufe einzelner Bezirke für das Jahr 2008. In Folge wird die durchschnittliche Notrufbelastung ausgewählter Bezirksleitstellen pro Tag dargestellt:

Anzahl eingehender Notrufe in ausgewählten Bezirksleitstellen

Bezirke	Anzahl der Notrufe	Notrufe/Leitstellenbediensteten ²⁾
St. Johann im Pongau	47	24
Kitzbühel	34	17
Neusiedl am See	19	10
Tamsweg	11	6
Hermagor	9	5

²⁾ gerundet

30.2 Der RH kritisierte, dass die Bindung von Personalressourcen in keinem Verhältnis zur durchschnittlichen Notrufbelastung stand. Wie bereits unter TZ 13 dargestellt, führten darüber hinaus lediglich rd. 20 % bis 25 % der Notrufe zu Polizeieinsätzen. Er verkannte dabei nicht das über Notrufannahme und -bearbeitung hinausgehende Aufgabengebiet von Bezirks- bzw. Stadtleitstellen.



Leitstellenpersonal



Polizei–Notruf

Nach Ansicht des RH entsprach die durch die Exekutivdienststrichtlinien vorgegebene starre Besetzung der Bezirks- bzw. Stadtleitstellen nicht dem tatsächlich erforderlichen Personalbedarf. Die in den Bezirks- bzw. Stadtleitstellen Dienst versiehenden Exekutivbeamten könnten für andere exekutive Tätigkeiten – z.B. Streifendienste – eingesetzt werden. Darüber hinaus wäre auch eine Professionalisierung in der Aufgabenwahrnehmung der zentralen Leitstelle zu erreichen, weil ständig mit dieser Aufgabe betraute Bedienstete im Einsatz wären.

Er empfahl daher dem BMI, in Übereinstimmung mit einer neuen Notruforganisation (siehe TZ 6) die Voraussetzungen für einen optimalen Personaleinsatz zu schaffen. Frei werdende Ressourcen sollten dem exekutiven Außendienst zugeführt werden.

30.3 *Laut Stellungnahme des BMI werde die Empfehlung des RH im Rahmen der sukzessiven Einrichtung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems entsprechend den regionalen Erfordernissen berücksichtigt werden; dies insbesondere im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der weiterhin erforderlichen Besetzungsdienste für die sicherheitsdienstliche Grundversorgung.*

30.4 Der RH betonte, dass unabhängig von der Implementierung eines Einsatzleitsystems der Personaleinsatz optimiert werden könnte. Er verwies auf seine Kritik hinsichtlich der Bindung von Personalressourcen in Bezirks- bzw. Stadtleitstellen.

Personalauswahl und Fortbildung

31.1 Für die Auswahl von Exekutivbediensteten für Landesleitzentralen und Stadtleitstellen gab es bis auf das Erfordernis exekutiver Außendienstenerfahrung kein bundesweit geltendes Anforderungsprofil. Je nach Bundesland waren unterschiedliche Kriterien, wie z.B. Stressbelastbarkeit, Koordinierungsvermögen, Teamfähigkeit und Interesse an Technik, maßgeblich.

Das BMI bot im Rahmen der Sicherheitsakademie neben allgemeinen Seminaren zur Fach- und Sozialkompetenz keine speziell auf Leitstellenbedienstete zugeschnittene Aus- bzw. Fortbildung an. Die Teilnahme an Seminaren der Sicherheitsakademie war in den Bundesländern unterschiedlich stark ausgeprägt.

Leitstellenpersonal

Einzelne Landespolizeikommanden hielten verstärkt interne Schulungen zu bestimmten Themen ab. So führte das Landespolizeikommando Wien z.B. Supervisionsseminare und Englischschulungen durch; im Jahr 2009 nahmen alle 92 Mitarbeiter der Landesleitzentrale an arbeitsplatzbezogenen Schulungen teil. Wesentliche Inhalte waren der Umgang mit Anrufern, Wortwahl, Sprechtechnik und die Verarbeitung von Stresssituationen.

- 31.2** Der RH empfahl dem BMI, bei der Notruf- und Einsatzbearbeitung ein bundesweit gleich hohes Niveau zu schaffen. Auch im Hinblick auf eine Änderung der Leitstellenstruktur und Einführung eines Einsatzleitsystems wäre für die Auswahl von Leitstellenbediensteten ein einheitliches Anforderungsprofil zu erstellen.

Um einen möglichst hohen Grad an Professionalisierung sicherzustellen, sollte das Fortbildungsprogramm auf die spezifische Tätigkeit in Leitstellen abgestimmt werden. Da in Österreich bereits rd. 33 % der Notrufe über die Notrufnummer 112 einlangten, sollten jedenfalls Fremdsprachenschulungen in das Bildungsprogramm aufgenommen werden. Damit würde man auch der Forderung der Europäischen Kommission nach Mehrsprachigkeit bei der Notrufbearbeitung Folge leisten.

Der RH hob die vom Landespolizeikommando Wien für Leitstellenbedienstete angebotenen Englisch-, Kommunikations- und Supervisionsseminare als positiv hervor.

- 31.3** *Laut Stellungnahme des BMI sei mit der Implementierung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems die Definition eines standardisierten Anforderungsprofils und die Ausarbeitung eines umfassenden Schulungsprogramms geplant.*

Dienstzeitmodelle

- 32.1** In Leitstellen, deren Bedienstete ausschließlich Leitstellentätigkeit versahen, wurden zwei unterschiedliche Dienstplanarten angewendet. Während Leitstellenbedienstete der Landesleitzentrale Wien ihren Dienst in einem Gruppendienstsystem verrichteten, waren die Mitarbeiter der übrigen Landesleitzentralen und Stadtleitstellen¹⁾ in den Bundesländern in einem Wechseldienstsystem.

¹⁾ Ausnahmen bestanden bei einzelnen Stadtleitstellen, wo ein Gruppendienstsystem vorgesehen war.

Im Wechseldienstsystem war der Dienstplan monatlich im Vorhinein zu erstellen; dies erfolgte in allen Leitstellen händisch. Ein EDV-Programm stand dafür nicht zur Verfügung.

Zusätzlich zu den monatlich zu leistenden Plandienststunden hatte jeder Bedienstete im Wechseldienst 28 Journaldienststunden¹⁾ zu leisten. Grundsätzlich waren Wochenenden zwar dienstfrei zu halten, aus zwingenden dienstlichen Gründen konnte ein Plandienstwochenende (ohne Zusatzvergütungen) vorgesehen werden. Eine Einteilung an einem weiteren Wochenende war nur im Rahmen von Mehrdienstleistung möglich.

¹⁾ Eine Aliquotierung bei Abwesenheit ist vorgesehen.

Der RH erhob die Mehrdienstleistungen (Überstunden- und Journaldienste) aller Landesleitzentralen und ausgewählter Stadtleitstellen für das Jahr 2008. Ein Vergleich zeigte, dass unabhängig von der Wahl des Dienstzeitsystems in den Bundesländern große Unterschiede bestanden.

Die niedrigste durchschnittliche Mehrdienstbelastung bestand in der Landesleitzentrale Burgenland mit rd. 32 Stunden pro Monat und Mitarbeiter; in Oberösterreich leisteten die Mitarbeiter rd. 53 Stunden Mehrdienst pro Monat. Zusätzlich erbrachten weitere Bedienstete des Landespolizeikommandos Journaldienststunden für die Landesleitzentralen. Dadurch ergab sich für einen Mitarbeiter der Landesleitzentrale bzw. Stadtleitstelle eine fiktive Mehrdienstbelastung von rd. 73 Stunden pro Monat. In Wien – der einzigen Landesleitzentrale mit einem Gruppendienstsystem – lag dieser Wert bei rd. 33 Stunden.

32.2 Der RH empfahl dem BMI zu überprüfen, ob die beiden zur Verfügung stehenden Dienstzeitsysteme eine flexible und vor allem bedarfsgerechte Dienstplanung ermöglichen. Dabei wäre jedenfalls die Wochenendregelung im Wechseldienstsystem – derzeit nur ein Plandienstwochenende – zu berücksichtigen, um die höhere Notrufbelastung an Wochenenden in der Nacht besser abdecken zu können.

Weiters empfahl er dem BMI zu erheben, worauf die großen Unterschiede bei der Mehrdienstbelastung zurückzuführen sind. Darauf aufbauend sollte der Personaleinsatz in den Leitstellen evaluiert und wenn notwendig angepasst werden.

Hinsichtlich der Dienstplanerstellung empfahl der RH dem BMI, zur Reduzierung des administrativen Aufwands ein EDV-Programm zu verwenden.

Leitstellenpersonal

32.3 *Laut Stellungnahme des BMI werde mit der Implementierung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems neben der Evaluierung und Neudefinition des Personaleinsatzes auch die jeweils geeignete Dienstplanart unter Berücksichtigung der Mehrdienstbelastung eingesetzt werden.*

Der Empfehlung des RH hinsichtlich Dienstplanerstellung werde mit der derzeit in Entwicklung stehenden Applikation für die „elektronische Personaleinsatzplanung“ nachgekommen werden können.

32.4 Der RH bekräftigte seine Empfehlungen hinsichtlich der flexiblen und bedarfsgerechten Dienstplanung sowie der unterschiedlichen Mehrdienstbelastung, weil diese in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der Einführung eines Einsatzleitsystems stehen.

Entlohnung der Leitstellenbediensteten

33.1 Ständig in Leitstellen eingesetzte Exekutivbedienstete haben ein vielfältiges Aufgabengebiet, das hohe Anforderungen an sie stellt. Diese bezogen im Vergleich zu Leitstellenbediensteten, die auch Außendienst versahen, aufgrund der ausschließlichen Innendiensttätigkeit eine geringere Gefahrenzulage. Vor allem die Landesleitzentrale Wien hatte wegen der niedrigeren Entlohnung immer wieder Probleme, Personal für die Leitstellentätigkeit zu finden.

33.2 Der RH empfahl dem BMI, für ständig in Leitstellen eingesetzte Bedienstete eine den Anforderungen entsprechende Entlohnung vorzusehen.

33.3 *Laut Stellungnahme des BMI werde mit der Implementierung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems auch eine mögliche bewertungs- bzw. eine damit einhergehende besoldungsmäßige Einstufung geprüft werden.*

33.4 Der RH wies darauf hin, dass auch diese Empfehlung in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der Einführung eines bundesweit einheitlichen Einsatzleitsystems stand. Die derzeit bestehende besoldungsrechtliche Ungleichbehandlung von Leitstellenbediensteten bedarf einer umgehenden Lösung.

Infrastruktur der Leitstellen

Technische Ausstattung

34.1 Aufgrund der dezentralen Notruforganisation ist jeder Bezirk mit einem eigenen Notrufserver ausgestattet. Über die Telefonanlage werden Notrufe an den Notrufserver geleitet, der diese an die zuständigen Stellen weiterleitet und aufzeichnet.



Infrastruktur der Leitstellen



Polizei-Notruf

Von den 104 derzeit in Verwendung stehenden Notrufservern wurden 94 im Jahr 2002 installiert. Diese waren daher zum Zeitpunkt der Überprüfung bereits sieben Jahre alt. Aufgrund der gegebenen Notrufbelastung (siehe TZ 30) war für die im Dauerbetrieb stehenden Notrufserver eine Auslastung vielfach nicht gegeben.

Seit Juli 2007 stellt der Softwarehersteller für das Betriebssystem der 94 Notrufserver einen eingeschränkten Support bereit. Dadurch werden nur mehr Sicherheitsupdates zur Verfügung gestellt, die als kritisch oder wichtig bewertet werden. Mit Auslaufen des Supports im Juli 2010 werden keine Sicherheitsupdates mehr angeboten.

Das BMI konnte für den in Hinkunft notwendigen Austausch der veralteten Serverlandschaft kein Konzept vorlegen.

- 34.2** Der RH war der Ansicht, dass die im Jahr 2002 installierten Notrufserver einschließlich des Betriebssystems aufgrund ihres Alters störungsanfälliger waren. In Verbindung mit sinkender Zuverlässigkeit könnte dies zu einem Sicherheitsrisiko führen. Er verkannte dabei nicht, dass ein Notfallkonzept für Ausfälle im Notrufsystem existierte.

Der RH vermisste beim BMI im Hinblick auf das Alter der Notrufserver sowie der geringen Auslastung ein Hardwarekonzept. Er empfahl dem BMI, umgehend ein Konzept für eine Neustrukturierung und -anschaffung der Server zu erarbeiten. Eine Redimensionierung der Serveraufstellung sollte vorgenommen werden, um Hardware-, Software- und Wartungskosten zu senken.

Wie in TZ 6 empfohlen, wäre dies mit der Neuorganisation der Notrufbearbeitung abzustimmen.

- 34.3** *Laut Stellungnahme des BMI werde die Empfehlung des RH grundsätzlich aufgenommen. Ein entsprechendes Konzept werde 2010 in Angriff genommen.*

Arbeitsplatzgestaltung

- 35.1** Die Richtlinien für Arbeitsstätten des BMI¹⁾ sahen für Polizeiinspektionen mit Leitstellenfunktion (Bezirksleitstellen) ein Raum- und Funktionskonzept vor. Demzufolge sollte ein zusätzliches Büro in der Größe bis zu 25 m² vorgesehen werden. Die Ausstattung war mit Drehsesseln, einem Tisch und sonstiger für den Dienstbetrieb erforderlicher Hilfsmittel festgelegt. Darüber hinausgehende Vorgaben gab es nicht.

¹⁾ Erlass vom 12. November 2007, Zl.: BMI-OA1520/0069-II/1/d/2007

Infrastruktur der Leitstellen

Der RH stellte bei der Überprüfung zufällig ausgewählter Bezirksleitstellen fest, dass bei der Ausstattung und Arbeitsplatzgestaltung auf Arbeitsabläufe einer Leitstelle kaum Rücksicht genommen wurde. Notrufapparate, Funkgeräte und PCs waren nicht auf einem Arbeitstisch konzentriert. Zum Teil musste nach der Entgegennahme eines Notrufs der Arbeitsplatz gewechselt werden, um Einsatzkräfte mittels Funk an den Einsatzort beordern zu können.

Für die Ausstattung und Einrichtung von Landesleitzentralen und Stadtleitstellen gab es keine Vorgaben. Bei der Zusammenlegung von Landesleitzentralen und Stadtleitstellen orientierte sich die Raumplanung in erster Linie an bestehenden baulichen Gegebenheiten. In die Planung der Einrichtung und Ausstattung wurden das Leitstellenpersonal, Arbeitsmediziner und Sicherheitsfachkräfte eingebunden.

Zur Umsetzung der Zusammenlegung erwog das Landespolizeikommando Steiermark wegen des erhöhten Raumbedarfs einen Neubau. Das Landespolizeikommando Oberösterreich erstellte aufgrund der Erfahrungen nach der Zusammenlegung ein Erweiterungs- und Neugestaltungskonzept.

- 35.2** Der RH beurteilte die Arbeitsplatzgestaltung von Bezirksleitstellen als nicht anforderungsgerecht. Er empfahl dem BMI, zur effizienten Durchführung von Arbeitsprozessen die Arbeitsplätze bedienergerecht zu gestalten.

Der RH erachtete die Einbindung von Bediensteten, Arbeitsmedizinern und Sicherheitsfachkräften bei der Neugestaltung von Leitzentralen als positiv.

Hinsichtlich der möglichen Neuerrichtung in Graz und der Erweiterung in Linz empfahl er dem BMI, organisatorische und technische Überlegungen – Notrufstruktur, Einsatzleitsystem, Digitalfunk – mit einzubeziehen.

- 35.3** *Laut Stellungnahme des BMI werde der Empfehlung des RH nachgekommen. Die Arbeitsplätze auf den Bezirksleitstellen würden im Rahmen von Neuerrichtungen und Renovierungen laufend adaptiert und modernisiert werden. Die Empfehlung des RH hinsichtlich Graz und Linz werde bei der Planung und Neuerrichtung der Leitstellen berücksichtigt.*

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

36 Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor:

BMI

(1) Wie in Wien sollte auch in den anderen Bundesländern eine zentrale Leitstelle eingerichtet werden, die alle Notrufe dieses Bundeslandes entgegennimmt und Einsatzkräfte entsendet. (TZ 6)

(2) Es sollte bei den bereits erfolgten Zusammenlegungen eine wechselseitige Wahrnehmung der Aufgaben der Leitstelle und der Landesleitzentrale nach dem Muster von Vorarlberg angestrebt werden. (TZ 7)

(3) Es wären in allen Bundesländern den Landesleitzentralen die täglich verfügbaren Einsatzkräfte IT-unterstützt zu melden. (TZ 8)

(4) Aufbauend auf die Festlegung einer Leitstellenstruktur sollte ein anforderungsgerechtes und bundesweit einheitliches Einsatzleitsystem aufgesetzt werden. Der Digitalfunk wäre zu integrieren, um damit eine möglichst permanente Einsatzkräfteübersicht mittels GPS zu haben. (TZ 11)

(5) Für eine erfolgreiche Projektabwicklung sollten Aufgaben und Verantwortungsbereiche im Projektmanagement eindeutig festgelegt sowie diese auch wahrgenommen werden. Dabei sollte ein Lenkungsausschuss eingesetzt werden, der Projektfortschritte überwacht, Planabweichungen ermittelt, diese im Rahmen von regelmäßigen Sitzungen bespricht und die erforderlichen Entscheidungen trifft. (TZ 11)

(6) Die Abweichungen zwischen den aus den Notrufdokumentationen der Polizei ermittelten Notrufzahlen und den Zahlen der Telekom wären zu klären. (TZ 12)

(7) Die Öffentlichkeit sollte verstärkt über die Voraussetzungen zur Inanspruchnahme des Notrufs informiert werden. (TZ 13)

(8) Eine Sperre der Notruffunktion ohne betriebsbereite SIM-Karte sollte – unter Berücksichtigung der Erfahrungen in Deutschland – auch für Österreich überlegt werden, um damit Sachbearbeiter in den Leitstellen zu entlasten und die Telefonleitungen nicht durch missbräuchliche Notrufe zu blockieren. (TZ 14)

**Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen**

(9) Es sollte an die Telekommunikationsbetreiber herangetreten werden, um eine unverzügliche Beantwortung von Standortanfragen auch außerhalb der Geschäftszeiten sicherzustellen. (TZ 15)

(10) Es sollte ein Konzept zur systematischen Ermittlung aussagekräftiger Leistungskennzahlen betreffend Einsätze und Einsatzzeiten entwickelt werden. Diese sollten auch als Basis für eine verbesserte Ressourcensteuerung verwendet werden. (TZ 17)

(11) Die Wartezeiten bei Notrufen sollten künftig bundesweit erfasst werden. Dadurch sollten zentrale Auswertungen und interne Vergleiche ermöglicht werden. (TZ 18)

(12) Es sollten auch in den Bundesländern die technischen und organisatorischen Voraussetzungen für zentrale und umfassende Auswertungen der Notrufdokumentationen geschaffen werden, um damit systematisch Kennzahlen zu errechnen und Daten für Steuerungszwecke gewinnen zu können. (TZ 21)

(13) Es sollten einheitliche Richtlinien für die Dokumentation von Einsätzen bei den Leitstellen sowie eine einheitliche Struktur der zu erfassenden Daten erstellt werden. Darauf aufbauend wäre für eine konsequente und vollständige Erfassung der Daten zu sorgen, um die Grundlage zur Ermittlung vergleichbarer Kennzahlen zu erhalten. (TZ 22)

(14) Es wäre eine standardisierte und vollständige Zeiterfassung der Einsätze sicherzustellen. Bei der Gestaltung der Auswerte- und Analyseinstrumente eines künftigen Einsatzleitsystems sollten die Erfahrungen aus Wien genutzt werden. (TZ 19)

(15) In Übereinstimmung mit einer neuen Notruforganisation sollten die Voraussetzungen für einen optimalen Personaleinsatz geschaffen werden. Frei werdende Ressourcen sollten dem exekutiven Außendienst zugeführt werden. (TZ 30)

(16) Bundesweit sollte bei der Notruf- und Einsatzbearbeitung ein gleich hohes Niveau geschaffen werden. Für die Auswahl von Leitstellenbediensteten wäre ein einheitliches Anforderungsprofil zu erstellen. Das Fortbildungsprogramm sollte auf die spezifische Tätigkeit in Leitstellen abgestimmt werden; Fremdsprachenschulungen wären in das Bildungsprogramm aufzunehmen. (TZ 31)

(17) Es wäre zu überprüfen, ob die beiden zur Verfügung stehenden Dienstzeitsysteme eine flexible und vor allem bedarfsgerechte Dienstplanung ermöglichen. (TZ 32)

(18) Es wäre zu erheben, worauf die großen Unterschiede bei der Mehrdienstbelastung zurückzuführen sind. Darauf aufbauend sollte der Personaleinsatz in den Leitstellen evaluiert und wenn notwendig angepasst werden. (TZ 32)

(19) Für die Dienstplanerstellung sollte zur Reduzierung des administrativen Aufwands ein EDV-Programm verwendet werden. (TZ 32)

(20) Für ständig in Leitstellen eingesetzte Bedienstete sollte eine den Anforderungen entsprechende Entlohnung vorgesehen werden. (TZ 33)

(21) Es wäre umgehend ein Konzept für eine Neustrukturierung und –anschaffung der Notrufserver zu erarbeiten. Eine Redimensionierung der Serveraufstellung sollte vorgenommen werden, um Hardware-, Software- und Wartungskosten zu senken. Dies wäre mit der Neuorganisation der Notrufbearbeitung abzustimmen. (TZ 34)

(22) Zur effizienten Durchführung von Arbeitsprozessen in Bezirksleitstellen wären die Arbeitsplätze bedienergerecht zu gestalten. (TZ 35)

(23) Bei einer möglichen Neuerrichtung der Leitstelle in Graz und Erweiterung der Leitstelle in Linz sollten organisatorische und technische Überlegungen – Notrufstruktur, Einsatzleitsystem, Digitalfunk – miteinbezogen werden. (TZ 35)

Landespolizei-
kommando Wien

(24) Es sollten regelmäßig Notrufe mit übermäßig langen Wartezeiten überprüft, die zugrunde liegenden Ursachen analysiert und gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen gesetzt werden. (TZ 23)

(25) Die verpflichtende und zeitechte Erfassung der relevanten Einsatzdaten (insb. des Eintreffens am Einsatzort) im Einsatzleitsystem wäre sicherzustellen. (TZ 24)

(26) Die Entwicklungen in den Bezirken bzw. Stadtpolizeikommanden sollten laufend beobachtet werden. Gegebenenfalls wären rasch Maßnahmen zur optimierten örtlichen Verteilung der polizeilichen Einsatzkräfte sowie zur Reduzierung der Einsatzdauer zu setzen. (TZ 26)

Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

(27) Es sollten auch organisatorische Maßnahmen im Hinblick auf die zeitliche Verteilung bzw. Steuerung der Einsatzkräftebereitstellung getroffen werden, um Spitzenzeiten künftig besser abzudecken. (TZ 27)

(28) Bei Auswertungen des Einsatzleitsystems und der Ermittlung von Kennzahlen sollten die für die Beurteilung der Einsatzlage nicht relevanten „internen Einsätze“ herausgerechnet werden. (TZ 28)

(29) Es sollten die vorhandenen einsatzstatistischen Daten genutzt sowie Anforderungen und Vorgaben für ein Analysewerkzeug erarbeitet sowie Schnittstellen definiert werden. Die Umsetzung wäre durch zusätzliche Programmierung in der Einsatzleitsystem-Statistik möglich. (TZ 29)



Bericht des Rechnungshofes

Labortarife bei ausgewählten Kranken- versicherungsträgern



Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	252
Abkürzungsverzeichnis	253

BMG

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit

Labortarife bei ausgewählten Krankenversicherungsträgern

Kurzfassung	255
Prüfungsablauf und –gegenstand	259
Glossar	260
Vertragspartner und Laborausgaben	262
Ursachen der unterschiedlichen Laborausgaben	263
Preiseffekte	266
Laborgemeinschaften	277
Rahmenbedingungen	278
Mengeneffekte	281
Vertragspartnerwesen	287
Benchmarking	290
Ausblick	291
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen	291

Abbildungen



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Labora Ausgaben je Anspruchsberechtigten im Jahr 2008	262
Abbildung 2:	Labora Ausgaben je Anspruchsberechtigten im Jahr 2008 – regionale Betrachtung (in EUR)	263
Abbildung 3:	Preise und Mengen für Laborausgaben in der Steiermark	264
Abbildung 4:	Laborleistungen der StGKK zu unterschiedlichen Tarifen bzw. Preisen je Anspruchsberechtigten	268
Abbildung 5:	Tarife und Preise für „Großes Blutbild“ bzw. „Komplettes Blutbild“ der Vertragspartner in der Steiermark im Jahr 2008	273
Abbildung 6:	Tarife und Preise für „TSH“ der Vertragspartner in der Steiermark im Jahr 2008	274
Abbildung 7:	Altersverteilung der Anspruchsberechtigten der BVA, der SVA und der StGKK	283
Abbildung 8:	Anzahl der Laborleistungen je Anspruchsberechtigten der StGKK	284

Abkürzungen

Abkürzungsverzeichnis

BMG bzw.	Bundesministerium für Gesundheit beziehungsweise
EUR	Euro
IT	Informationstechnologie
Mill.	Million(en)
rd. RH	rund Rechnungshof
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.



Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit

Labortarife bei ausgewählten Kranken- versicherungsträgern

Die Laborausgaben je Anspruchsberechtigten waren bei der Sozialversicherungsanstalt der gewerblichen Wirtschaft um rd. 70 % und bei der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter um rd. 100 % höher als bei der Steiermärkischen Gebietskrankenkasse. Ursache dafür waren vor allem stark überhöhte Labortarife und ungenügende Honorardegressionen. Für gleiche Leistungen bestanden sogar innerhalb eines Bundeslandes zwischen den einzelnen Anbietern erhebliche Preisunterschiede; bei den beiden umsatzstärksten Laborleistungen betragen sie jeweils rd. 400 %. Ohne Zustimmung der Ärztekammer waren Tarifsenkungen jedoch nicht möglich.

Kurzfassung

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungüberprüfung war der Vergleich der Labortarife und –ausgaben der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter (BVA), der Sozialversicherungsanstalt der gewerblichen Wirtschaft (SVA) und der Steiermärkischen Gebietskrankenkasse (StGKK). (TZ 1)

Der RH analysierte dazu Laborleistungen von Fachärzten für medizinische und chemische Labordiagnostik, aber auch von Allgemeinmedizinern und Allgemeinen Fachärzten, von Laborinstituten (Ambulatorien für Labormedizin) und von einer eigenen Einrichtung der StGKK. (TZ 3, 12)

Gesamtergebnis

Die SVA hatte die bei weitem höchsten Labortarife der drei Krankenversicherungsträger. (TZ 7, 9)

Kurzfassung

Die Laborausgaben je Anspruchsberechtigten waren jedoch bei der BVA am höchsten; die Anspruchsberechtigten der SVA gingen seltener zum Arzt. Bei der BVA waren die Laborausgaben je Anspruchsberechtigten um rd. 100 % und bei der SVA waren sie um rd. 70 % höher als bei der StGKK. (TZ 4, 13)

Bei den bundesweit tätigen Sondersversicherungsträgern BVA und SVA lagen die Laborausgaben und die Laborleistungen je Anspruchsberechtigten in der Steiermark um rd. 10 % unter dem Bundeschnitt dieser Träger. (TZ 4)

Preiseffekte

Insgesamt lagen die durchschnittlichen Ausgaben je Laborleistung in der Steiermark bei der SVA um rd. 90 % und bei der BVA um rd. 50 % über jenen der StGKK. (TZ 5)

Der Unterschied der Preise der umsatz- und frequenzstärksten Leistungen der SVA und der BVA zum Tarif der StGKK lag dagegen bei 30 % (SVA) bzw. 6 % (BVA). (TZ 7)

Diese Differenz zwischen Tarifen und Preisen war auf Honorardegressionen (Mengenrabatte) zurückzuführen. Insgesamt erzielte die StGKK dadurch eine Kostenersparnis von rd. 40 % oder rd. 9,25 Mill. EUR. Die SVA hatte für jede Leistung zwei Tarife, der niedrigere Tarif kam für jene Ärzte oder Laborgemeinschaften zur Anwendung, die im Vorjahr mehr als 11.000 Laborparameter abgerechnet hatten. Dies führte jedoch nur zu Einsparungen von rd. 2,22 Mill. EUR oder rd. 9 % des Laborhonorarvolumens der Ärzte. Die BVA hatte keine entsprechenden Vereinbarungen getroffen. (TZ 8)

Der Unterschied zwischen den Tarifen der Krankenversicherungsträger war nicht bei jeder einzelnen Laborposition gleich hoch; Kalkulationsgrundlagen für diese Unterschiede lagen nicht vor. (TZ 7)

Anbieter der Laborleistungen

Die Auswahl des Vertragspartners, der die Laborleistung erbrachte, erfolgte größtenteils nicht durch den Patienten, sondern durch den zuweisenden Arzt; die Krankenversicherungsträger hatten darauf keinen Einfluss. (TZ 10)

Zwischen den einzelnen Anbietern bestanden für gleiche Leistungen erhebliche Tarif- bzw. Preisunterschiede: So lag im Jahr 2008 die Bandbreite der Tarife bzw. Preise für die Laborposition „Großes Blutbild“ zwischen 2,26 EUR bei Instituten in der Steiermark (für alle drei Krankenversicherungsträger) und 13,04 EUR bei Ärzten der SVA sowie jene für die Laborposition „TSH“ (Laborparameter der Schilddrüsendiagnostik) zwischen 3,02 EUR bei einem Institut (für BVA, SVA und StGKK) und 15,04 EUR für Laborfachärzte der SVA. Bei den beiden umsatzstärksten Laborpositionen betrug der Preisunterschied somit jeweils rd. 400 %. (TZ 9)

In Einzelfällen verrechneten Ärzte sogar Privatpatienten für Laboruntersuchungen geringere Honorare als die Vertragsärzte den Krankenversicherungsträgern. (TZ 9)

Die Leistungserbringung in Laborgemeinschaften war ungenügend geregelt. Die wirtschaftlichen Vorteile eines solchen Zusammenschlusses wurden nur bei der SVA an den Krankenversicherungsträger weitergegeben. (TZ 11)

Tarife

Die Rahmenbedingungen für die Verhandlungen der Tarife und die finanzielle Lage der Krankenversicherungsträger waren unterschiedlich. Die Verhandlungen über die Tarife sind aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen für alle ärztlichen Fachgruppen gemeinsam zu führen. Die SVA und die BVA verhandeln den Gesamtvertrag mit der Österreichischen Ärztekammer, die StGKK verhandelt ihn mit der Ärztekammer für die Steiermark. (TZ 12)

Ebenso waren die finanziellen Rahmenbedingungen der drei Krankenversicherungsträger sehr unterschiedlich. Obwohl die BVA und die SVA bemüht waren, die historisch hohen Labortarife zu senken, gelang dies in den Verhandlungen nicht ausreichend. (TZ 12)

Die Verträge mit Laborinstituten schlossen die SVA und die BVA gemeinsam mit der jeweiligen Gebietskrankenkasse ab. Diese Tarife waren daher für alle drei Krankenversicherungsträger gleich und in der Regel deutlich niedriger als jene für Ärzte. (TZ 12)

Für die Verrechnung von Laborleistungen der eigenen Einrichtung der StGKK gab es keine Verträge. (TZ 12)

Kurzfassung

Mengeneffekte

Die Anzahl der in Rechnung gestellten Laborleistungen je Anspruchsberechtigten war in der Steiermark bei der BVA um rd. 15 % höher als bei der StGKK, bei der SVA jedoch um rd. 20 % niedriger. (TZ 13)

Die einzelnen Leistungen wurden unterschiedlich oft erbracht: So lag z.B. die Anzahl der Blutzuckermessungen je Anspruchsberechtigten bei der BVA um 20 % unter jener der StGKK, die Messungen von Blutfettwerten lagen dagegen um 37 % darüber. (TZ 14) Für eine umfassende Analyse der Unterschiede in der Inanspruchnahme der Laborleistungen fehlten Daten (insbesondere standardisierte Diagnosen). (TZ 16)

Der RH stellte fest, dass die Krankenversicherungsträger Maßnahmen zur Mengensteuerung, wie z.B. Preisgestaltung, Blocktarife, Verrechnungsbeschränkungen und Behandlungspfade, sehr unterschiedlich einsetzten. (TZ 14)

Im Zuge des Reformpoolprojekts „Präoperative Befundung“ wurde ermittelt, dass bei den untersuchten Fällen durch Vermeidung von medizinisch nicht erforderlichen Untersuchungen und Doppelbefunden bei Laborleistungen ein Einsparungspotenzial von über 70 % bestand. (TZ 15)

Im Zuge der Vertragspartnerabrechnung bzw. -kontrolle war eine IT-gestützte Analyse des Zuweiserverhaltens nur eingeschränkt möglich. (TZ 16, 17)

Unterschiedliche Definitionen der einzelnen Laborleistungen, die Abgrenzungen zu anderen Fachgruppen, die Zuordnung von Institutsleistungen und die Bewertung der Leistungen der eigenen Einrichtung erschwerten ein trägerübergreifendes Benchmarking. (TZ 18)

Labortarife bei ausgewählten Krankenversicherungsträgern

Kenndaten zu den Labortarifen bei ausgewählten Krankenversicherungsträgern

	Versicherungs- anstalt öffentlich Bediensteter (BVA)	Sozialversicherungs- anstalt der gewerblichen Wirtschaft (SVA)	Steiermärkische Gebietskranken- kasse (StGKK)
	in Mill. EUR		
Versicherungsleistungen in der Krankenversicherung ¹⁾	1.330,06	766,14	1.283,77
Ausgaben für ärztliche Hilfe und gleichgestellte Leistungen ¹⁾	354,88	230,25	331,60
Ausgaben für Laborleistungen	37,17	27,62	22,65
<i>davon</i>			
<i>Laborfachärzte²⁾</i>	19,14	14,15	5,44
<i>sonstige Ärzte²⁾</i>	13,54	10,78	8,31
<i>Institute³⁾</i>	4,49	2,69	5,10
<i>eigene Einrichtung⁴⁾</i>	-	-	3,80
		Anzahl	
Anspruchsberechtigte ⁵⁾	736.614	654.468	890.961

Quellen:

- 1) Erfolgsrechnung 2008
- 2) Daten aus VPAB-NOVA (Vertragspartnerabrechnungsprogramm bundesweiter Krankenversicherungsträger); StGKK aus FOKO (Gesamtkostenrechnung ärztlicher Tätigkeit; Anwender: alle Kranken- und Sondersicherungsträger, eingerichtet durch die Oberösterreichische Gebietskrankenkasse)
- 3) Daten aus FOKO
- 4) Leistungsaufstellung 2008 des Labors der eigenen Einrichtung der StGKK
- 5) Anspruchsberechtigendatenbank des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von Mai bis Juli 2009 die Gebarung der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter (BVA), der Sozialversicherungsanstalt der gewerblichen Wirtschaft (SVA) und der Steiermärkischen Gebietskrankenkasse (StGKK).

Ziel der Gebarungsüberprüfung war der Vergleich der Labortarife und -ausgaben dieser drei Krankenversicherungsträger.

Die Analyse der bundesweit tätigen Sondersicherungsträger BVA und SVA wurde zur Berücksichtigung von regionalen Besonderheiten durch gesonderte Betrachtung der Steiermark für alle drei Krankenversicherungsträger ergänzt.

Prüfungsablauf und –gegenstand

Da der RH bei seiner Analyse mit exakten Zahlen rechnet, die Darstellung von Kennzahlen je Anspruchsberechtigten hingegen teilweise auf eine Kommastelle gerundet erfolgte, können Rundungsdifferenzen auftreten.

Zu dem im November 2009 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die überprüften Stellen, der Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger (Hauptverband) und das BMG zwischen Dezember 2009 und Februar 2010 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im März 2010.

Glossar

2 Zunächst werden im Bericht verwendete Begriffe erläutert:

Anspruchsberechtigter

Person, die zu einem bestimmten Zeitpunkt Anspruch auf Leistungen aus der Krankenversicherung hat (Versicherte und Angehörige)

durchschnittliche Ausgaben je Laborleistung

Gesamtausgaben für Laborleistungen bezogen auf die Gesamtanzahl der abgerechneten Laborleistungen eines Versicherungsträgers (entspricht einem Durchschnittspreis über alle Laborleistungen)

Laborparameter

abgerechnete Laborleistungsposition laut Honorarordnung

Kostentreiber

einzelne Leistungen, die aufgrund ihrer hohen Frequenz (Menge) und/oder ihres hohen Preises einen Großteil der Gesamtkosten verursachen

Musterkatalog Labor

Der Musterkatalog Labor 2006 enthält die Laborpositionen und die dafür kalkulierten Tarife. Er wurde im Auftrag des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger vom Kompetenzzentrum der Wiener Gebietskrankenkasse, Abteilung Behandlungsökonomie und Verrechnung, erstellt.

Negativliste

Die Negativliste des Musterkatalogs Labor enthält „Leistungen, die nicht mehr zeitgemäß, obsolet, keine Laborleistungen, medizinisch nicht notwendig sind, keine medizinische Aussage haben“.

Preis

Ausgaben eines bestimmten Krankenversicherungsträgers für eine Laborleistung bezogen auf die Anzahl dieser Laborleistung; im Gegensatz zu den Tarifen sind dabei Ausgabenbegrenzungen berücksichtigt

Tarif

Wertansätze (in EUR) laut Honorarordnung

Stufendiagnostik

Bei der Stufendiagnostik werden stufenweise in Abhängigkeit vom Vorergebnis weitere Analysen durchgeführt. Ziel ist ein rationeller und diagnostisch effizienter Einsatz von Laboruntersuchungen.

Zuweiser

Laborleistungen bei Laborfachärzten und Instituten werden aufgrund einer Zuweisung erbracht: Der zuweisende Arzt (Zuweiser) ordnet eine konkret definierte Behandlung (z.B. Laboruntersuchung) bei einem anderen Leistungserbringer (z.B. Vertragsarzt für medizinische und chemische Labordiagnostik) an.

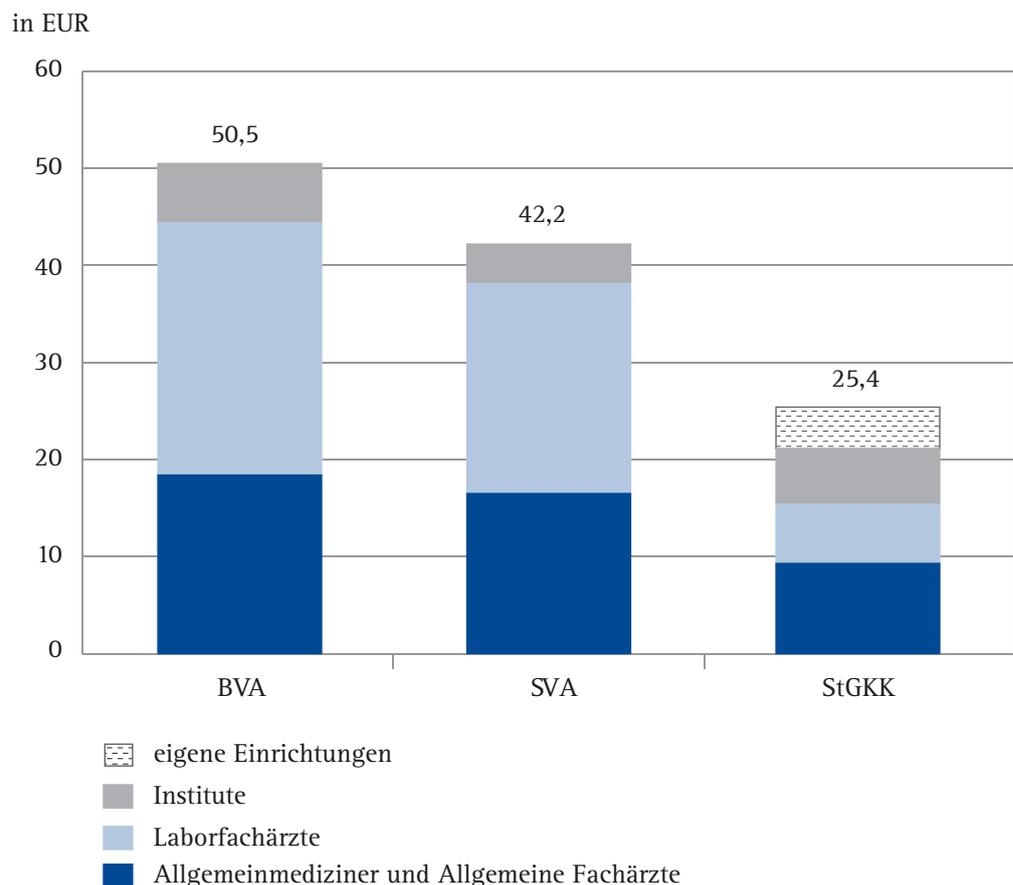
Vertragspartner und Laborausgaben

3.1 Laborleistungen wurden von Fachärzten für medizinische und chemische Labordiagnostik, aber auch von Allgemeinmedizinern und Allgemeinen Fachärzten, von Laborinstituten (Ambulatorien für Labormedizin) und in eigenen Einrichtungen der Krankenversicherungsträger erbracht.

Im Jahr 2008 betragen die Ausgaben für Laborleistungen bei der BVA rd. 37,17 Mill. EUR, bei der SVA rd. 27,62 Mill. EUR und bei der StGKK rd. 22,65 Mill. EUR. Ihr Anteil an den gesamten Kosten für ärztliche Hilfe und gleichgestellte Leistungen bewegte sich in einer Bandbreite von rd. 7 % (StGKK) bis 12 % (SVA).

Bezogen auf die Zahl der Anspruchsberechtigten ermittelte der RH folgende Kopfquoten:

Abbildung 1: Laborausgaben je Anspruchsberechtigten im Jahr 2008



Labortarife bei ausgewählten Krankenversicherungsträgern

- 3.2 Der RH wies darauf hin, dass die Laborausgaben je Anspruchsberechtigten bei der BVA um rd. 100 % und bei der SVA um rd. 70 % höher waren als bei der StGKK.

In der folgenden Analyse führte der RH die Unterschiede bei den Laborausgaben der drei Krankenversicherungsträger auf Preis- und Mengeneffekte zurück.

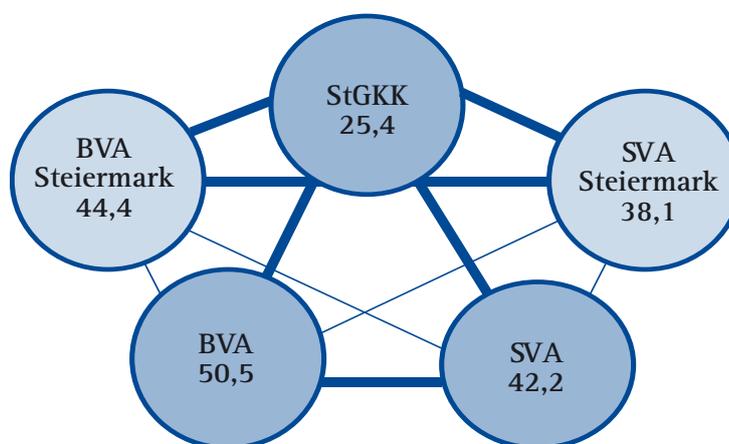
Ursachen der unterschiedlichen Laborausgaben

Regionale
Betrachtung

- 4.1 Ein Vergleich der Laborausgaben je Anspruchsberechtigten der bundesweit tätigen Sondersversicherungsträger BVA und SVA mit jenen der nur in der Steiermark tätigen StGKK ergab erhebliche regionale Unterschiede.

Die folgende Grafik zeigt, dass die Laborausgaben der BVA und der SVA in der Steiermark um rd. 10 % unter dem Bundesschnitt dieser Träger lagen.

Abbildung 2: Laborausgaben je Anspruchsberechtigten im Jahr 2008 – regionale Betrachtung (in EUR)



Ursachen der unterschiedlichen Laborausgaben

4.2 Für diesen Unterschied war vor allem die Anzahl der verrechneten Laborleistungen ausschlaggebend: Je Anspruchsberechtigten lag sie sowohl bei der SVA als auch bei der BVA um rd. 10 % unter dem Bundesschnitt.

Zwischen den verschiedenen Leistungsanbietern (Ärzte, Institute, eigene Einrichtungen) waren Leistungen, Ausgaben je Leistung und Umsatzanteile regional unterschiedlich. Im Fall der Steiermark ergab sich jedoch über alle Anbieter hinweg für die durchschnittlichen Ausgaben je Leistung ein gleich hoher Wert wie im Bundesschnitt.

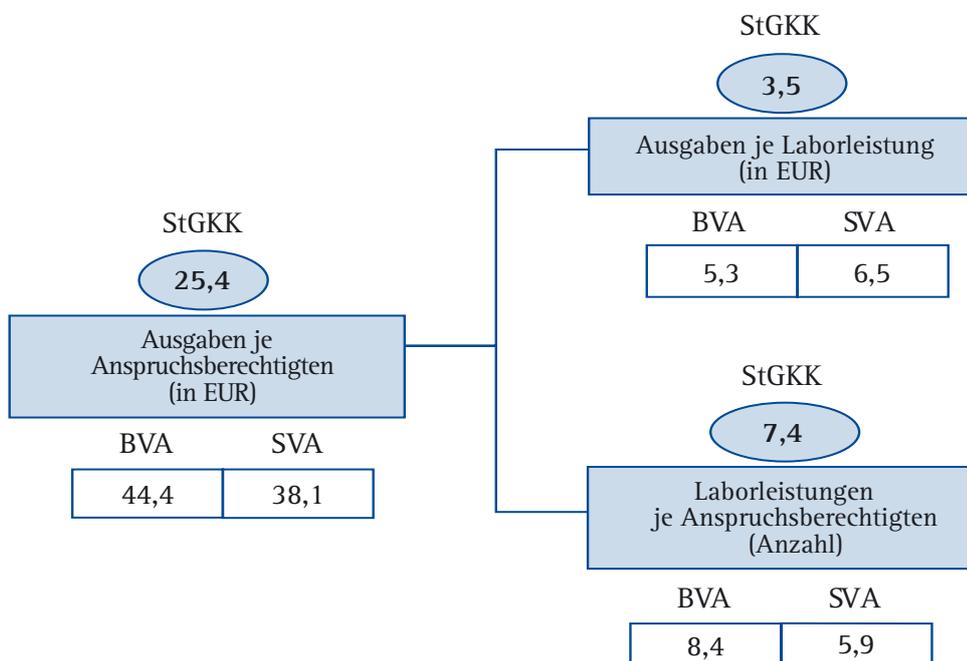
Nach Ansicht des RH zeigt die Analyse einerseits die Bedeutung der regionalen Unterschiede, macht aber andererseits auch deutlich, dass die trägerspezifischen Unterschiede durchaus unabhängig von den Regionaleffekten erkennbar sind.

In der Folge beziehen sich die Detailanalysen des RH zur besseren Vergleichbarkeit auf die Steiermark.

Unterscheidung von Preis- und Mengeneffekten

5.1 Die Laborausgaben je Anspruchsberechtigten der StGKK in Höhe von 25,4 EUR entstanden für durchschnittlich 7,4 Laborleistungen je Anspruchsberechtigten. Der durchschnittliche Preis der einzelnen Leistung lag bei 3,5 EUR.

Abbildung 3: Preise und Mengen für Laborausgaben in der Steiermark





Ursachen der unterschiedlichen
Laborausgaben

Labortarife bei ausgewählten
Krankenversicherungsträgern

In der Steiermark hatte die BVA um rd. 50 %, die SVA sogar um rd. 90 % höhere Ausgaben je Laborleistung als die StGKK. Dagegen war die Anzahl der Laborleistungen je Anspruchsberechtigten bei der SVA um rd. 20 % niedriger, bei der BVA dagegen um rd. 15 % höher als bei der StGKK.

5.2 Der RH wies darauf hin, dass somit

- die BVA sowohl bei der Anzahl der Leistungen als auch bei den Preisen je Leistung über der StGKK lag,
- die SVA zwar die bei weitem höchsten Preise für die in Anspruch genommenen Leistungen bezahlte, aber aufgrund der geringeren Anzahl dieser Leistungen je Anspruchsberechtigten geringere Kosten je Anspruchsberechtigten auswies als die BVA und
- die StGKK die niedrigsten Preise je Leistung, aber eine höhere Anzahl von Leistungen aufwies als die SVA.

Quantifizierung der
Unterschiede

6.1 Um die aufgezeigten Unterschiede in den Preisen je Leistung anschaulicher zu machen, bewertete sie der RH mit den Mengen der jeweiligen Träger.

6.2 Unter Heranziehung der Preise der StGKK würde die BVA in der Steiermark um rd. 1,85 Mill. EUR¹⁾ weniger für Laborleistungen bezahlen. Umgelegt auf die Gesamtzahl der Anspruchsberechtigten²⁾ bundesweit ergäben sich – ohne Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten (z.B. unterschiedliche Anbieter- und Versichertenstruktur) in den anderen Bundesländern – rechnerische Minderausgaben von rd. 11,28 Mill. EUR.

¹⁾ um 15 EUR je Anspruchsberechtigten weniger bei 120.789 Anspruchsberechtigten in der Steiermark

²⁾ bundesweit 736.614 Anspruchsberechtigte der BVA

Ursachen der unterschiedlichen Laborausgaben

Die SVA würde unter Heranziehung der Preise der StGKK in der Steiermark um rd. 1,60 Mill. EUR¹⁾ weniger für Laborleistungen bezahlen. Umgelegt auf die Gesamtzahl der Anspruchsberechtigten²⁾ bundesweit ergäben sich – ebenfalls ohne Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten in den anderen Bundesländern – rechnerische Minderausgaben von rd. 11,68 Mill. EUR.

¹⁾ um 18 EUR je Anspruchsberechtigten weniger bei 90.788 Anspruchsberechtigten in der Steiermark

²⁾ bundesweit 654.468 Anspruchsberechtigte der SVA

6.3 *Laut Stellungnahme der SVA sei es ihr bisher nicht gelungen, die historisch hohen Labortarife zugunsten einer Zuwendungsmedizin zu senken. Sie verwies auf die mit 31. Dezember 2009 erfolgte Gesamtvertragskündigung durch die Ärztekammer, die eine längerfristige Angleichung der Tarife der SVA an jene der Gebietskrankenkassen nicht mittragen wollte.*

6.4 Der RH wies nochmals auf die der SVA im Vergleich zu einer Gebietskrankenkasse entstandenen Mehrkosten im Laborbereich hin, die nicht durch Mehrleistungen an Anspruchsberechtigte der SVA bedingt waren. Überhöhte Tarife für Laborleistungen können auch von der Ärztekammer nicht dauerhaft vertreten werden.

Preiseffekte

Gesamtsicht

7.1 (1) Die Relation der Tarife einzelner Leistungen untereinander folgte bei den Krankenversicherungsträgern nicht ein und derselben Logik. So war bei der BVA der Tarif einiger Laborleistungen (z.B. großes Blutbild, Blutzuckerwert HbA1c) wesentlich höher, der Tarif anderer Laborleistungen (z.B. Triglyceride oder das Schilddrüsenhormon TSH) hingegen niedriger als bei der StGKK.

(2) Der RH wählte für seine Analyse der Kostentreiber rd. 50 Leistungen aus, die rd. 70 % der Laborausgaben der drei Krankenversicherungsträger verursachten. Diese Leistungen machten rd. 80 % der Frequenzen aus.



Preiseffekte

BMG

**Labortarife bei ausgewählten
Krankenversicherungsträgern**

Er bewertete für diese Leistungen die Mengen der StGKK mit folgenden Tarifen bzw. Preisen:

- Tarife des Musterkatalogs Labor¹⁾,
- Preise²⁾ der StGKK,
- Tarife laut Honorarordnung der StGKK,
- Tarife der BVA sowie
- Preise³⁾ der SVA.

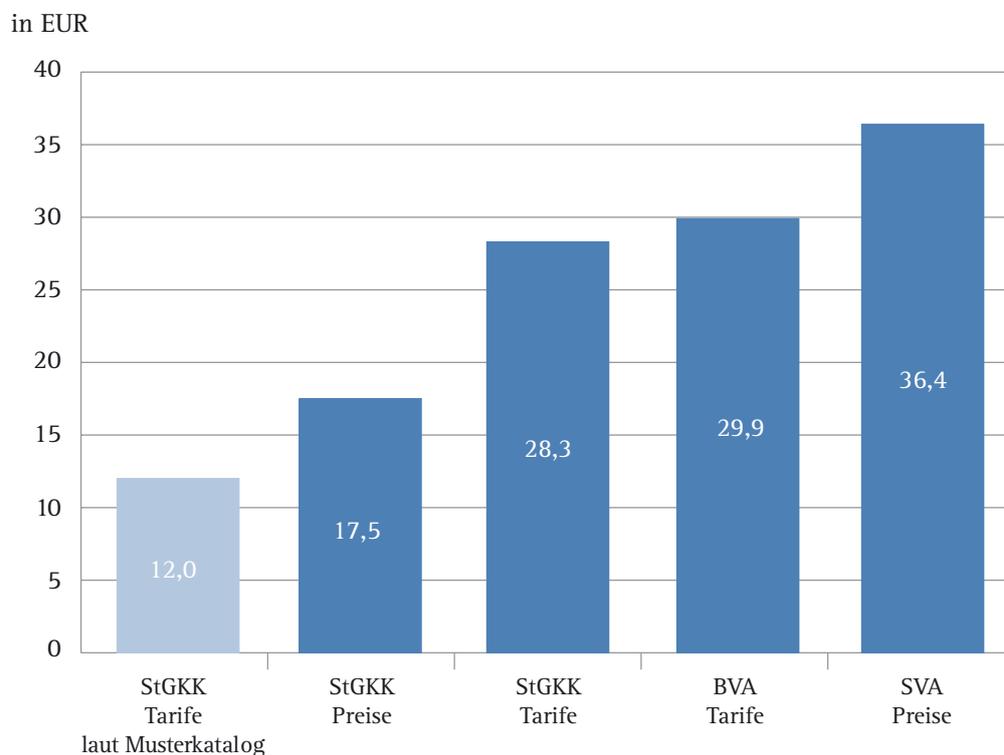
¹⁾ Der Musterkatalog Labor wurde im Jahr 2006 von der Wiener Gebietskrankenkasse – ohne Einvernehmen mit der Ärztekammer – erarbeitet und kalkulierte die Kosten der Laboruntersuchungen auf Basis der Vollkosten einer angenommenen Musterordination eines Facharztes bzw. eines Instituts für medizinische und chemische Labordiagnostik mit einer Größe von 400.000 abgerechneten Laborparametern pro Jahr.

²⁾ Durchschnittspreis der StGKK über alle Anbieter nach Anwendung von Honorardeggressionen

³⁾ Durchschnittspreis der SVA über alle Anbieter nach Anwendung von Honorardeggressionen

Preiseffekte

Abbildung 4: Laborleistungen der StGKK zu unterschiedlichen Tarifen bzw. Preisen je Anspruchsberechtigten



Wie die Grafik zeigt, variierten die Ausgaben je Anspruchsberechtigten zwischen rd. 36 EUR (Preise der SVA) und rd. 18 EUR (Preise der StGKK) bzw. rd. 12 EUR (Tarife laut Musterkatalog Labor).

7.2 Der RH wies auf folgende Preis- und Tarifunterschiede hin:

- Die SVA hatte das bei weitem höchste Preisniveau der drei Krankenversicherungsträger: Die Preise der SVA lagen um rd. 30 % über den Tarifen der StGKK und waren sogar doppelt so hoch wie die Preise der StGKK nach Wirkung der Honorardegressionen.
- Das Tarifniveau der BVA lag zwar nicht wesentlich (6 %) über dem Tarifniveau der StGKK, aber mit rd. 70 % wesentlich über den durchschnittlichen Preisen aller Anbieter der StGKK.

- Selbst der Träger mit dem niedrigsten Preisniveau (StGKK) lag um rd. 50 % über den kalkulierten Tarifen des Musterkatalogs. Dabei ist hervorzuheben, dass jeder Laborfacharzt in der Steiermark für die StGKK mehr Laborleistungen erbringt, als bei der Kalkulation des Musterkatalogs zugrunde gelegt wurde.

Diese Analyse zeigt die Notwendigkeit einer abgestimmten Kalkulationsgrundlage für die Tarife. Sie zeigt aber auch die Bedeutung einer degressiven Tarifgestaltung, die bei der StGKK zu wesentlich günstigeren Preisen führte. Der RH empfahl daher den Krankenversicherungsträgern, die Tarifhöhe einzelner Laborleistungen grundsätzlich im Hinblick auf kalkulierte Kosten zu vereinbaren.

7.3 *Laut Stellungnahme des BMG habe es auf die Tarife keinen Einfluss. Diese seien dem Gesetz entsprechend – innerhalb bestimmter Rahmenbedingungen und dem Grundsatz der Selbstverwaltung der Sozialversicherungsträger folgend – allein von den Versicherungsträgern bzw. vom Hauptverband und ihren Vertragspartnern in privatrechtlichen Verträgen nach den Prinzipien des freien Markts auszuhandeln.*

Die StGKK sagte in ihrer Stellungnahme zu, bei den Laborverhandlungen mit der Ärztekammer die Tarifrelationen stärker zu beachten.

Laut Stellungnahme der BVA sei dem Postulat, Tarife auf Basis gemeinsam kalkulierter Kosten festzulegen, angesichts der aktuellen, bekannt politisch determinierten Tarifkataloge aller Krankenversicherungsträger äußerst schwierig zum Durchbruch zu verhelfen.

Der Hauptverband teilte die Ansicht der BVA und führte weiters aus, dass die Ärztekammer „höhere Tarife in manchen Zusammenhängen als Quersubventionierung angeblich zu niedriger Tarife in anderen Bereichen“ betrachte. Einseitige Veränderungen seien daher äußerst schwierig, wenn nicht überhaupt unmöglich, wie die jüngste SVA-Gesamtvertragskündigung durch die Ärztekammer zeige.

Zu den Preisunterschieden wies der Hauptverband darauf hin, dass der Musterkatalog Labor bei den Laborinstituten weitgehend umgesetzt worden sei. Bei den vom Gesamtvertrag umfassten Vertragsärzten habe eine Anpassung des Tarifniveaus mangels Zustimmung der Ärztekammer nicht erreicht werden können.

Preiseffekte

Laut Hauptverband seien sogar die unter den Sonderversicherungsträgern liegenden niedrigeren Labortarife der Gebietskrankenkassen wirtschaftlich zu hoch und müssten gesenkt werden, weil im Laborbereich technischer Fortschritt und verbesserte Möglichkeiten der Logistik kostengünstige Entwicklungen ausgelöst hätten.

- 7.4** Der RH anerkannte die Bemühungen der Krankenversicherungsträger und des Hauptverbandes um Kalkulationsgrundlagen für die Tarife von Laborleistungen.

Selbst wenn, wie die BVA anführte, die Tarifkataloge politisch determiniert sein sollten, hätte die Tarifhöhe der einzelnen Leistungen in einem realen Bezug zu den Kosten der Leistungserbringung zu stehen.

Der RH verkannte nicht die Herausforderungen, Tarifsenkungen und Honorarbegrenzungen im Verhandlungswege mit der Ärztekammer durchzusetzen. Dennoch schienen ihm derart große Tarifunterschiede für gleiche technische Leistungen dauerhaft nicht argumentierbar.

Ausgabenbegrenzungen

- 8.1** Der Gesetzgeber sieht vor, dass die Honorierung grundsätzlich durch Einzelleistungshonorare erfolgt und die Gesamtverträge eine Begrenzung der Ausgaben der Krankenversicherungsträger für ärztliche Hilfe enthalten sollen. Die SVA und die StGKK konnten im Laborbereich degressive Honorierungsmodelle vereinbaren:

- Bei der SVA kam ein um 12 % niedrigerer Tarif zur Anwendung, wenn ein Arzt oder eine Laborgemeinschaft im letzten Jahr mehr als 11.000 Laborparameter abgerechnet hatte.
- Die StGKK sah für Laborfachärzte ein an der Honorarsumme orientiertes Degressionsmodell vor. Die erbrachten Laboruntersuchungen wurden im Jahr 2008 bis zu einer Honorarsumme von rd. 1,4 Mill. EUR mit den in der Honorarordnung enthaltenen Tarifen vergütet, Leistungen mit einer Honorarsumme zwischen 1,4 Mill. EUR und 1,8 Mill. EUR wurden mit 40 % der Tarife abgerechnet, darüber hinausgehende Leistungen wurden mit 25 % der Honorarsätze vergütet.¹⁾

¹⁾ Leistungen im Rahmen von Mutter-Kind-Pass-Untersuchungen wurden davon abweichend immer mit vollen Honorarsätzen vergütet und nicht in die abgestufte Honorierung einbezogen.

**Labortarife bei ausgewählten
Krankenversicherungsträgern**

Für Allgemeinmediziner und Fachärzte für Innere Medizin wurde bei der StGKK pro Behandlungsfall eine bestimmte Anzahl von Punkten zum vollen Punktwert, dann mit einem um 50 % verringerten Punktwert und schließlich jeder weitere Punkt mit einem Wert, der 25 % des Volltarifs entsprach, abgerechnet.¹⁾

¹⁾ Bei Allgemeinmedizinern: 10 Punkte zu 0,1565 EUR, 10 Punkte zu 0,0782 EUR und jeder weitere Punkt zu 0,0391 EUR. Die Fachärzte für Innere Medizin hatten 70 Punkte zum vollen Tarif und 20 Punkte zum Hälftetarif pro Behandlungsfall zur Verfügung, jeder weitere Punkt wurde mit einem Viertel des Tarifs vergütet.

- In der Honorarordnung der BVA waren keine mengendegressiven Regelungen festgelegt.

8.2 Der RH errechnete für das Jahr 2008 folgende Auswirkungen:

- Bei den Laborfachärzten der StGKK verringerte sich die ausbezahlte Gesamthonorarsumme um rd. 49 % gegenüber dem Betrag, der bei voller Tarifabgeltung hätte bezahlt werden müssen.

Bei den Allgemeinmedizinern und bei den sonstigen Fachärzten betrug der Degressionseffekt rund ein Drittel der Gesamthonorarsumme.

Insgesamt erzielte die StGKK durch die abgestufte Tarifgestaltung eine Verringerung der Gesamthonorarsumme um rd. 40 %; die Einsparung betrug rd. 9,25 Mill. EUR.

- Durch die hohe Anzahl an abgerechneten Laborparametern kam bei der SVA überwiegend der niedrigere Punktwert zur Verrechnung. Dies führte zu einer Kostenersparnis von rd. 2,22 Mill. EUR; das waren rd. 9 % der gesamten ärztlichen Laborhonorare.

Der RH wies im Hinblick auf die Kostenvorteile bei großen Untersuchungsmengen auf die Bedeutung einer abgestuften Tarifgestaltung hin. Er empfahl den Sondersicherungsträgern, bei technischen Fächern ähnlich wirksame Degressionsmodelle wie bei den Gebietskrankenkassen zu vereinbaren, um an der Fixkostendegression der Anbieter teilhaben zu können.

8.3 *Der Hauptverband und die SVA teilten die Ansicht des RH, dass eine degressive Tarifgestaltung zu wesentlich günstigeren Preisen führen würde. Allerdings habe die Ärztekammer hiezu gegenüber der SVA bisher keine Bereitschaft gezeigt.*

Preiseffekte

Laut den Stellungnahmen des Hauptverbandes und der BVA habe die Ärztekammer der BVA ihre Bereitschaft zu einer grundlegenden Neuordnung des Leistungsbereichs zugesichert. Die BVA strebe ein degressives Honorierungsmodell unter Berücksichtigung der jeweiligen Produktionsbedingungen an.

- 8.4** Der RH sah unter der gegebenen Anbieterstruktur in der Vereinbarung von wirksamen Degressionsmodellen einen wesentlichen Faktor zur Senkung der hohen Laborausgaben.

Ausgewählte Laborpositionen

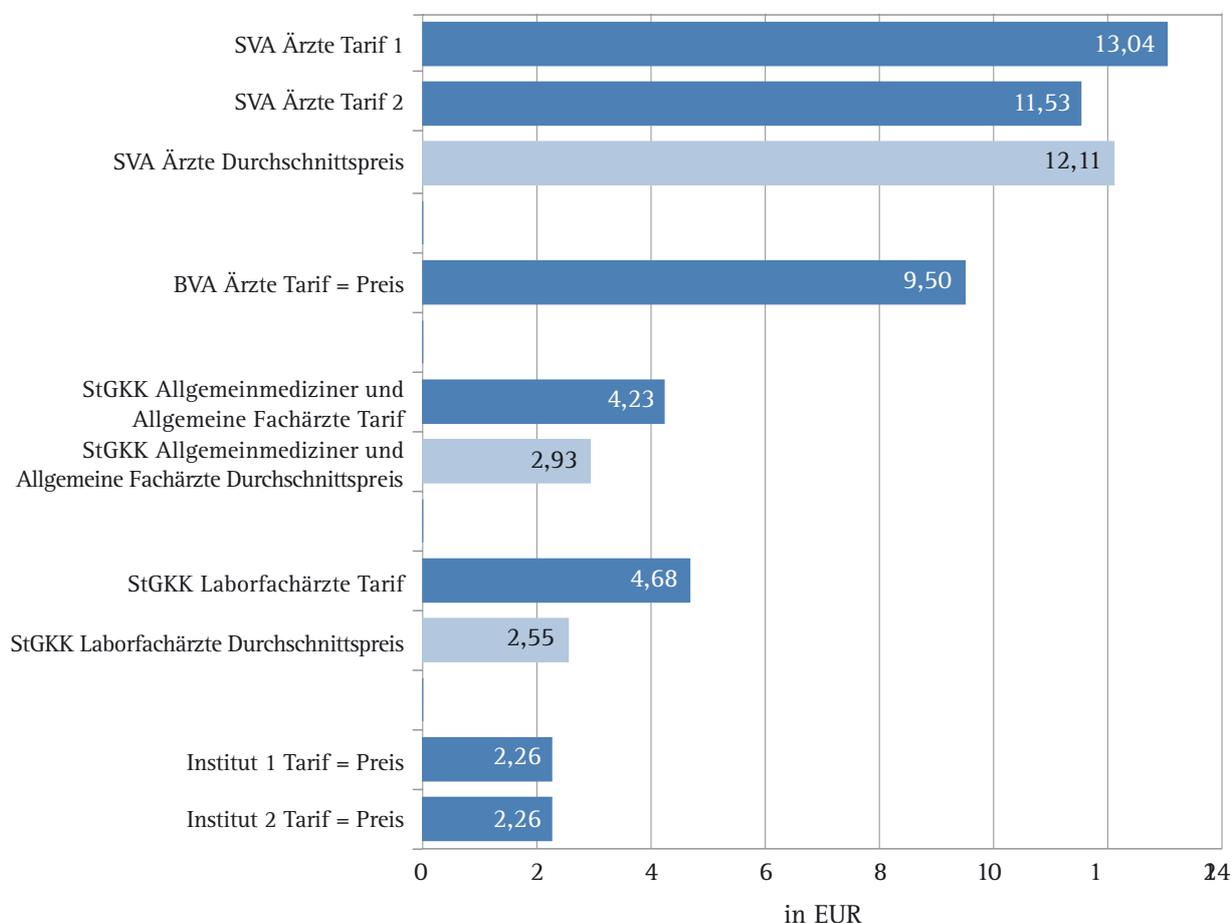
- 9.1** Der RH stellte anhand der beiden umsatzstärksten Laborpositionen „Großes Blutbild“ und „TSH“ (Schilddrüsenhormon) die unterschiedlichen Tarife der verschiedenen Vertragspartner der drei Krankenversicherungsträger bzw. die Preise der verschiedenen Vertragspartner in der Steiermark dar.

(1) Die Laborleistung „Großes Blutbild“ der SVA und der BVA entsprach weitgehend der Position „Komplettes Blutbild“ der StGKK. Bei der StGKK war jedoch in der Honorarordnung der Ärzte die Bestimmung des Laborparameters „Hämatokrit“ nicht enthalten. Der Einzeltarif für die Hämatokritbestimmung betrug bei Allgemeinmedizinerinnen und Internisten 1,88 EUR, bei den Laborfachärztinnen 2,13 EUR. Allerdings rechneten Ärzte nur in 30 % der Fälle die Position „Hämatokrit“ zusätzlich zum kompletten Blutbild ab.

Bei den Instituten war die Bestimmung von Hämatokrit bei allen Trägern in der Position „Komplettes Blutbild“ enthalten.

Im Jahr 2008 stellten sich die Tarife und Preise der Laborleistung „Großes Blutbild“ bzw. „Komplettes Blutbild“ bei den verschiedenen Vertragspartnern der drei Krankenversicherungsträger in der Steiermark wie folgt dar:

Abbildung 5: Tarife und Preise für „Großes Blutbild“ bzw. „Komplettes Blutbild“ der Vertragspartner in der Steiermark im Jahr 2008



Die Bandbreite der Tarife lag somit zwischen 2,26 EUR bei Instituten in der Steiermark (für alle drei Krankenversicherungsträger) und 13,04 EUR bei Ärzten der SVA¹⁾.

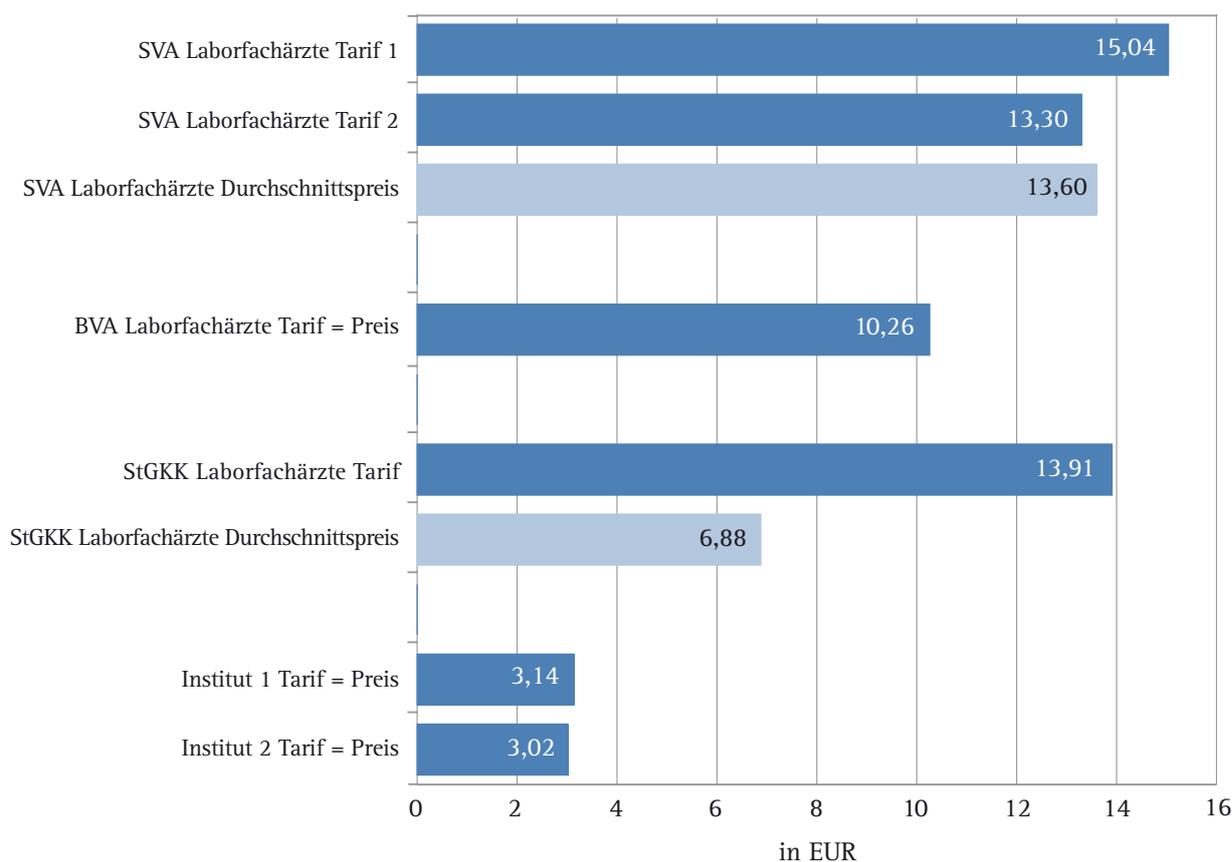
¹⁾ Der höhere Tarif der SVA kam für jene Ärzte zur Anwendung, die im Vorjahr weniger als 11.000 Laborparameter abgerechnet hatten.

In einigen Fällen waren sogar Privathonorare (bei Wahlärzten) für ein komplettes Blutbild (2,69 EUR bis 4,17 EUR) niedriger als die Preise der Vertragsärzte der Krankenversicherungsträger.

Preiseffekte

(2) Die Laborleistung „TSH“ ist ein Laborparameter der Schilddrüsen-diagnostik. Bei allen drei Versicherungsträgern konnte diese Leistung laut Honorarordnung nur von Laborfachärzten verrechnet werden. Im Jahr 2008 stellten sich die unterschiedlichen Tarife und Preise für die Laborleistung „TSH“ bei den verschiedenen Vertragspartnern der drei Krankenversicherungsträger in der Steiermark wie folgt dar:

Abbildung 6: Tarife und Preise für „TSH“ der Vertragspartner in der Steiermark im Jahr 2008



Die Bandbreite der Tarife für die Untersuchung des Schilddrüsenhormons „TSH“ lag zwischen 3,02 EUR bei einem Institut (für BVA, SVA und StGKK) und 15,04 EUR für Laborfachärzte der SVA¹⁾.

¹⁾ Der höhere Tarif der SVA kam für jene Ärzte zur Anwendung, die im Vorjahr weniger als 11.000 Laborparameter abgerechnet hatten.

In Einzelfällen waren sogar Privathonorare (bei Wahlärzten) für eine „TSH“-Untersuchung (2,28 EUR bis 12,25 EUR) niedriger als die Preise der Vertragsärzte der Krankenversicherungsträger.

- 9.2 Der RH wies darauf hin, dass die Preisunterschiede bei den beiden umsatzstärksten Laborpositionen „Großes Blutbild“ und „TSH“ jeweils rd. 400 % betragen. Nach Ansicht des RH bestand keine sachliche Rechtfertigung für derart große Preisunterschiede für gleiche Leistungen.

Der RH empfahl den Krankenversicherungsträgern, die aufgezeigten Preisunterschiede zwischen den Anbietern zur Vereinbarung von Tarifsenkungen für Laborleistungen zu nutzen, wobei sie sich an den Kosten einer effizienten Anbieterstruktur orientieren sollen.

- 9.3 *Der Hauptverband und die StGKK führten die aufgezeigten Preisunterschiede zwischen den Anbietern auf die historische Entwicklung und die Rahmenbedingungen zurück: Mit den Instituten hätten weitestgehend die Tarife des Musterkatalogs vereinbart werden können. Die im Gesamtvertrag mit den niedergelassenen Ärzten geregelten Labortarife seien aufgrund der gegebenen Gesamtvertragsituation nicht isoliert zu verhandeln und somit Tarifsenkungen weit schwerer zu erreichen.*

Laut Stellungnahme der SVA sei die Ärztekammer zu keinen substantiellen Tarifsenkungen im Laborbereich bereit. Bei den Laborinstituten hingegen sei die Empfehlung des RH verwirklicht, weil die Sonderversicherungsträger die im jeweiligen Bundesland geltenden Tarife der Gebietskrankenkasse weitgehend übernommen hätten.

Die BVA möchte gemäß ihrer Stellungnahme die nunmehr bestätigten Tarifniveaunterschiede für Verhandlungen nutzen. Die Frage der Orientierung an einer effizienten Anbieterstruktur betrachte sie auch unter dem Aspekt, dass niedergelassene Nicht-Laborfachärzte Laborleistungen unter anderen Produktionsbedingungen erbringen und eine undifferenzierte einheitliche Tarifierung angesichts der versorgungsrelevanten Rolle der betroffenen Ärzte nicht im Interesse der Versicherten wäre.

Laut Stellungnahme des Hauptverbandes lasse sich der Umstand, dass Privathonorare teilweise unter den Preisen für Vertragsärzte lagen, für die StGKK mit der Orientierung einiger Wahlärzte an den Satzungstarifen für die Kostenerstattung erklären, um die Selbstbehalte für ihre Patienten in Grenzen zu halten.

Preiseffekte

- 9.4** Der RH hielt seine Kritik aufrecht, dass die großen Tarifunterschiede im Laborbereich für gleiche Laborleistungen nicht gerechtfertigt sind. Insbesondere erachtete es der RH als nicht gerechtfertigt, dass von einzelnen Ärzten Privatpatienten günstigere Labortarife angeboten wurden als den Krankenversicherungsträgern.

Die vom RH aufgezeigten Preisunterschiede sollten zur Vereinbarung von Tarifsenkungen im Laborbereich genutzt werden.

Auswahl des Leistungserbringers

- 10.1** Die Auswahl des Vertragspartners, der die Laborleistung erbrachte, erfolgte größtenteils nicht durch den Patienten, sondern durch den zuweisenden Arzt; die Krankenversicherungsträger hatten darauf keinen Einfluss.

Der RH ermittelte bei der SVA, dass im Jahr 2008 österreichweit nur bei rd. 10 % der abgerechneten Laborfälle eine Blutabnahme aus der Vene durch den Laborfacharzt verrechnet wurde. In Wien war dieser Anteil mit rd. 20 % höher. Eine Auswertung der StGKK ergab für die Steiermark einen Wert unter 3 %. Es „wanderte“ somit das Blut und nicht der Patient.

- 10.2** Angesichts der großen Tarifunterschiede der verschiedenen Vertragspartner und der Tatsache, dass praktisch der Zuweiser den Vertragspartner auswählte, empfahl der RH den Krankenversicherungsträgern, gemeinsam mit den Vertragspartnern Modelle zu entwickeln, um die zuweisenden Ärzte zu ökonomischeren Zuweisungen anzuhalten.

- 10.3** *Laut den Stellungnahmen des Hauptverbandes und der BVA böten die aktuellen gesamtvertraglichen Bestimmungen keine Ansatzpunkte für eine durchsetzbare Gestaltung der Zuweisungsverpflichtung jenseits des allgemeinen Postulats der Ökonomie im Umfang der veranlassten Leistungen. Sie stimmten jedoch dem RH zu, dass das Bemühen um eine Dämpfung der Folgekostenentwicklung auch den Bereich Laboruntersuchungen zu umfassen habe.*

Der Hauptverband und die StGKK hoben in ihren Stellungnahmen die seit Jahren von der StGKK diesbezüglich durchgeführten umfangreichen Maßnahmen hervor. Unter Einbeziehung der Ärztekammer werde auch weiterhin daran gearbeitet, dass bei Laborzuweisungen auch ökonomische Überlegungen vermehrt Beachtung finden.

Laut Stellungnahme der SVA werde sie die Empfehlung des RH bei ihren künftigen Strategieüberlegungen zur Kostenreduktion im Bereich Laborleistungen berücksichtigen.

Labortarife bei ausgewählten Krankenversicherungsträgern

Laborgemeinschaften

10.4 Der RH bestärkte die Krankenversicherungsträger darin, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um dem Zuweiser ein Bewusstsein für die Folgekosten zu vermitteln.

11.1 Das ärztliche Berufsrecht ermöglicht freiberuflich tätigen Ärzten die Zusammenarbeit in so genannten Ordinations- und Apparategemeinschaften, wobei die Eigenverantwortlichkeit jedes Teilnehmers gewahrt sein muss. Apparategemeinschaften sind Gemeinschaften von Ärzten, die unter Beibehaltung ihrer eigenen Praxis und ihrer eigenen Räume medizinisch-technische Geräte gemeinsam nutzen. Ein Beispiel dafür wären die Laborgemeinschaften.

Die Honorarordnung der SVA enthielt eine Bestimmung, dass Ärzte die Teilnahme an einer Laborgemeinschaft melden müssen und ihre Umsätze für die Anwendbarkeit des (größenabhängigen¹⁾) niedrigeren Tarifs zusammenszurechnen sind. Die Kassenabrechnung der Laborleistungen erfolgt durch jeden einzelnen Arzt für seine Patienten.

¹⁾ ab 11.000 Parametern

Im Jahr 2008 meldeten österreichweit rd. 30 % aller Ärzte, die Laborleistungen abrechneten, eine Mitgliedschaft in einer Laborgemeinschaft an die SVA. In einigen Bundesländern war dieser Anteil mehr als doppelt so hoch; in der Steiermark beispielsweise waren rund zwei Drittel aller Ärzte in Laborgemeinschaften organisiert.

Die BVA und die StGKK hatten keine Regelungen für Laborgemeinschaften.

11.2 Der RH stellte fest, dass die Erbringung von Laborleistungen in so genannten Laborgemeinschaften, z.B. im Hinblick auf Leistungsumfang, Teilnehmer, Verantwortlichkeiten, Qualität, personelle und technische Ausstattung am Ort der Leistungserbringung, ungenügend geregelt war.

Der RH empfahl den Krankenversicherungsträgern, im Hinblick auf das Bestehen von Laborgemeinschaften die Rahmenbedingungen für deren Leistungserbringung zu regeln und sicherzustellen, dass die wirtschaftlichen Vorteile eines solchen Zusammenschlusses durch niedrigere Tarife zumindest teilweise auch an die Krankenversicherungsträger weitergegeben werden.

Laborgemeinschaften

11.3 *Laut den Stellungnahmen des Hauptverbandes und der StGKK habe die StGKK mit der Ärztekammer für Steiermark nunmehr vereinbart, dass die Laborgemeinschaften einer gesamtvertraglichen Regelung zugeführt würden.*

Die BVA wolle gemäß ihrer Stellungnahme in ihrem angestrebten Honorierungsmodell explizit auf die Laborgemeinschaften Bezug nehmen. Auch die Rahmenbedingungen für die Leistungserbringung wären konkret zu definieren.

Laut den Stellungnahmen des Hauptverbandes und der SVA wolle die SVA der Empfehlung des RH durch eine Überprüfung der Meldepflichtung und die Festlegung der Rahmenbedingungen für eine Leistungserbringung in Laborgemeinschaften entsprechen.

**Rahmen-
bedingungen**

12.1 (1) Die finanziellen Rahmenbedingungen der drei Krankenversicherungsträger waren durchaus unterschiedlich. So betragen die Beitragseinnahmen je Versicherten im Jahr 2008 bei der BVA 2.458 EUR, bei der StGKK 1.643 EUR und bei der SVA 1.478 EUR.¹⁾ Das Reinvermögen der BVA und der SVA war positiv; die StGKK hatte eine ungedeckte allgemeine Rücklage von 248,80 Mill. EUR.

¹⁾ Quelle: Finanzstatistik 2008 des Hauptverbandes

(2) Die großen Tarifunterschiede zwischen Sondersicherungsträgern und Gebietskrankenkassen bestanden bereits seit langem. Bereits im Jahr 1965 bezahlten die BVA und die SVA für einige Positionen rund das Doppelte bis das Dreifache des Tarifs der StGKK.

(3) Die rechtlichen Rahmenbedingungen waren je nach Leistungsanbieter unterschiedlich. Der Gesetzgeber sieht vor, dass die Rechtsbeziehungen zwischen den Krankenversicherungsträgern und den freiberuflich tätigen Ärzten privatrechtlich durch Gesamtverträge geregelt werden. Im Gesamtvertrag werden u.a. der Stellenplan, die Rechte und Pflichten der Vertragsärzte, die Vergütung sowie die Sicherstellung einer wirtschaftlichen Behandlungs- und Verschreibweise geregelt.

Die Vereinbarungen über die Vergütung der ärztlichen Leistungen sind in Honorarordnungen zusammenzufassen; diese bilden einen Bestandteil der Gesamtverträge. Neben Grundsätzen über die Verrechnung regeln die Honorarordnungen den Leistungskatalog und die Tarife, die Bewertung der ärztlichen Leistungen erfolgt in Punkten¹⁾ oder in Eurobeträgen.

¹⁾ Labortarife: Der Geldwert des einzelnen Punkts errechnet sich durch Multiplikation mit dem für den Abschnitt Labor für einen bestimmten Zeitraum festgelegten Punktwert.

Der Gesamtvertrag wird für alle ärztlichen Fachgruppen gemeinsam abgeschlossen. Die bundesweiten Krankenversicherungsträger BVA und SVA verhandeln den Gesamtvertrag mit der Österreichischen Ärztekammer, die StGKK verhandeln ihn mit der Ärztekammer für die Steiermark. Der formelle Abschluss erfolgt durch den Hauptverband.

(4) Laborinstitute sind aus rechtlicher Sicht Krankenanstalten in der Betriebsform eines selbständigen Ambulatoriums. Mit diesen Instituten schlossen die Krankenversicherungsträger Einzelverträge mit individuellen Leistungen und Tarifen ab. Hinsichtlich des Vertragsinhalts und der Vertragsverhandlungen folgten die bundesweiten Krankenversicherungsträger (z.B. SVA und BVA) grundsätzlich der jeweiligen Gebietskrankenkasse. Die Tarife waren daher gleich und in der Regel deutlich niedriger als bei den Ärzten.

(5) Die StGKK betrieb im Fachärzteezentrum Graz im Rahmen einer eigenen Einrichtung Ambulatorien, in denen Leistungen aus verschiedenen Facharztdisziplinen erbracht wurden, darunter auch ein medizinisch-diagnostisches Laboratorium.

Die StGKK bewertete die Laborleistungen, die dort für die eigenen Anspruchsberechtigten erbracht wurden, mit den Tarifen für externe Vertragspartner. Tarifdegressionen kamen nicht zur Anwendung.

Auch die Anspruchsberechtigten der BVA und der SVA nahmen Leistungen des Labors der StGKK in Anspruch. Beide Versicherungsanstalten zahlten dafür, was ihnen die StGKK in Rechnung stellte; Verträge gab es keine.

- 12.2** Der RH wies darauf hin, dass die BVA mit den höchsten Beitragseinnahmen je Anspruchsberechtigten auch die höchsten Laborausgaben je Anspruchsberechtigten und die StGKK wesentlich niedrigere Beitragseinnahmen sowie wesentlich niedrigere Laborausgaben hatte. Die SVA dagegen hatte zwar im Jahr 2008 die niedrigsten Beitragseinnahmen, aber die höchsten Tarife.

Rahmenbedingungen

Die Kosten der Versorgung mit Laborleistungen waren von einer gesamtvertraglichen Einigung der Krankenversicherungsträger mit der jeweils zuständigen Ärztekammer abhängig. Trotz der bisherigen Verhandlungsbemühungen der BVA und der SVA gelang es nicht, die hohen Tarife zu senken. Aufgrund der starken Wirkung der Degressionsregelungen der StGKK ist bei einer Mengenausweitung sogar mit einer Erhöhung des Unterschieds zu rechnen.

Der RH empfahl den Krankenversicherungsträgern zu evaluieren, ob eine Änderung der gesamtvertraglichen Rahmenbedingungen, wie z.B. die Möglichkeit eines gesonderten Abschlusses für die technischen Fächer, eine Absenkung des Preisniveaus erleichtern würde.

Weiters sollte die StGKK die Bewertung der Laborleistungen der eigenen Einrichtung evaluieren und mit den anderen Krankenversicherungsträgern über die Verrechnung der Leistungen schriftliche Vereinbarungen treffen.

12.3 *Der Hauptverband und die SVA wiesen in ihren Stellungnahmen auf das derzeit geltende Prinzip des Gesamtvertrags hin, das keine gesetzliche Grundlage für den Abschluss von gesonderten Verträgen für technische Fächer böte. Hiezu müsste der Gesetzgeber die Krankenversicherungsträger in die Lage versetzen; diesbezügliche Initiativen der Sozialversicherung hätten seitens der Österreichischen Ärztekammer in der Vergangenheit keine Bereitschaft gefunden.*

Die BVA sah in fachgebiets- bzw. leistungsbereichsselektiven Abschlüssen nicht zwingend einen allgemeinen strategischen Vorteil für die Krankenversicherungsträger, weil diese Möglichkeit dann auch den Ärztekammern offenstünde. Bei Kündigung der Laborfachärzte bloß von einem Sonderversicherungsträger könne wegen der geringen Patientenzahl kaum Handlungsdruck auf Ärzte ausgeübt werden. Bei Teilkündigung des Laborleistungsbereichs wäre eher eine Stärkung der Solidarität der Fachgebiete zu erwarten, weil bei der BVA mehr als 40 % der Laboraufwendungen von einer Vielzahl von Fachgebieten erbracht würden und dann Gegenmaßnahmen, wie die Kündigung von versorgungspolitisch sensiblen Bereichen, zu befürchten wären. Bei Kündigung aller Träger befürchtete die BVA die Entstehung einer oligopolen oder monopolen Leistungsanbieterstruktur, wodurch letztlich wirtschaftliche Vorteile nicht langfristig lukrierbar wären.



Rahmenbedingungen

BMG

**Labortarife bei ausgewählten
Krankenversicherungsträgern**

Der Hauptverband und die StGKK vertraten die Ansicht, dass eine Teilkündigungsmöglichkeit zwar bei Fachärzten für Labormedizin das Preisniveau absenken würde, dies beträfe aber bei der StGKK nur rund ein Drittel des Laborgesamtvolumens. Das restliche Laborvolumen falle hingegen bei Allgemeinmedizinerinnen und Internisten an. Bezüglich der Laborleistungen ihrer eigenen Einrichtung sagte die StGKK die Umsetzung der Empfehlungen des RH zu.

Laut Stellungnahme des BMG könnten sich die Vertragspartner der Versicherungsträger der berechtigten Forderung einer ausgeglichenen Tarifgestaltung letztlich nicht entziehen.

- 12.4** Der RH schloss sich der Meinung des BMG an, dass eine derart unausgeglichene Tarifgestaltung dauerhaft nicht zu rechtfertigen sei, und hielt seine Empfehlung aufrecht, entweder im Verhandlungswege Tarifenkungen im Laborbereich zu erzielen oder eine Änderung der Rahmenbedingungen anzustreben.

Mengeneffekte

Gesamtbetrachtung

- 13.1** Die Anzahl der in Rechnung gestellten Laborleistungen je Anspruchsberechtigten war in der Steiermark bei der BVA um rd. 15 % höher, bei der SVA jedoch um rd. 20 % niedriger als bei der StGKK.
- 13.2** Der RH untersuchte das Zuweiserverhalten. Dabei ermittelte er zur Analyse der Mengenunterschiede aus dem vorhandenen Datenmaterial, aus wie vielen Arztfällen wie viele Laborfälle entstanden und wie viele Laborleistungen je Laborfall verrechnet wurden. Dabei ergaben sich folgende Unterschiede:
- Die Anspruchsberechtigten der SVA gingen deutlich seltener (um 40 %), jene der BVA etwas seltener (um 20 %) zum Arzt als die Anspruchsberechtigten der StGKK.
 - Die Häufigkeit, mit der ein Fall bei einem Allgemeinmediziner oder einem Allgemeinen Facharzt zu einem Laborfall führte („Überweisungsquote“), war bei der SVA annähernd gleich wie bei der StGKK, bei der BVA um 17 % höher als bei der StGKK.
 - Im Rahmen eines Laborfalls wurden bei den Sonderversicherungsträgern rd. 20 % mehr Laborleistungen verrechnet als bei der StGKK.

Mengeneffekte

- Somit ergab sich insgesamt bei der SVA eine um 20 % geringere und bei der BVA eine um 15 % höhere Anzahl an Laborleistungen je Anspruchsberechtigten.

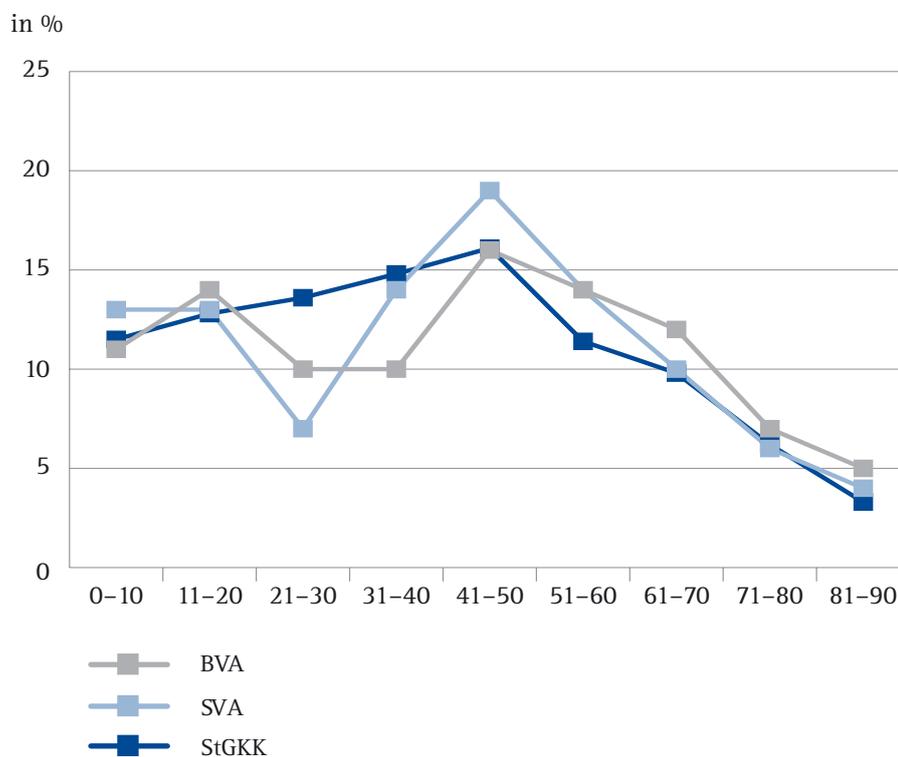
Im Zuge der Gebarungsüberprüfung äußerten die überprüften Stellen verschiedene Hypothesen zu diesen Unterschieden (z.B. den Gesundheitszustand der Anspruchsberechtigten, die Selbstbehalte bei der SVA und der BVA¹⁾, den Verdienstentgang bei Krankheit, die Einstellung zur eigenen Gesundheit und die Notwendigkeit, eine krankheitsbedingte Arbeitsunfähigkeit einem Dienstgeber nachzuweisen).

¹⁾ Im Gegensatz zur StGKK haben die Versicherten der BVA und der SVA einen Kostenbeitrag von 20 % zu leisten.

Es bestand jedoch keine gesicherte Datenlage (z.B. Aufzeichnungen über den Gesundheitszustand der Anspruchsberechtigten anhand standardisierter Diagnosen), um diese Hypothesen verifizieren zu können.

Der RH analysierte die Inanspruchnahme von Laborleistungen bei der SVA, der BVA und der StGKK in Abhängigkeit der jeweiligen Altersstruktur. Die folgende Grafik zeigt die Altersverteilung der Anspruchsberechtigten zwischen 0 und 90 Jahren. Dabei zeigte sich insbesondere, dass der Anteil der über 60-Jährigen bei der BVA höher war als bei den übrigen Versicherungsträgern.

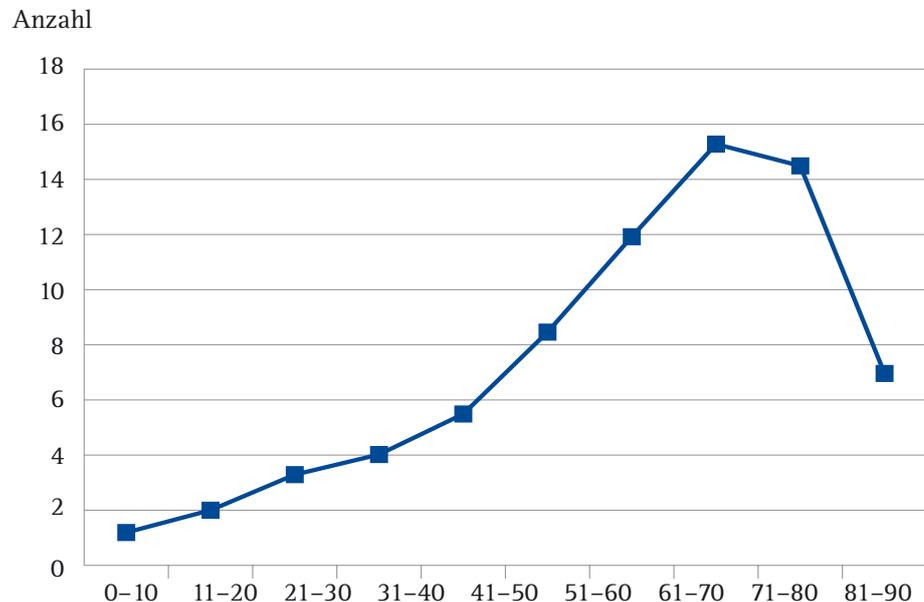
Abbildung 7: Altersverteilung der Anspruchsberechtigten der BVA, der SVA und der StGKK



Die folgende Grafik zeigt, dass die Inanspruchnahme von Laborleistungen bis etwa zum 80. Lebensjahr stark anstieg. Während z.B. ein 30-jähriger Anspruchsberechtigter der StGKK durchschnittlich rund drei Laborleistungen im Jahr in Anspruch nahm, waren es bei einem 80-Jährigen rd. 15 Laborleistungen. Danach nahm die Inanspruchnahme wieder ab.

Mengeneffekte

Abbildung 8: Anzahl der Laborleistungen je Anspruchsberechtigten der StGKK



Der RH wies darauf hin, dass die Inanspruchnahme ärztlicher Leistungen zwischen den Anspruchsberechtigten der BVA, der SVA und der StGKK sehr unterschiedlich war. Er kritisierte, dass die gegenwärtige Datenlage weder eine Identifikation der Ursachen der Unterschiede noch eine Bewertung erlaubt.

Nach Ansicht des RH bot die Altersstruktur eine Erklärung für die höheren Laborleistungen je Anspruchsberechtigten bei der BVA gegenüber der StGKK. Die deutlich niedrigere Inanspruchnahme von Laborleistungen bei der SVA im Vergleich zur StGKK konnte durch das Alter aber nicht erklärt werden.

Maßnahmen zur Mengensteuerung

14.1 Die einzelnen Leistungen wurden unterschiedlich oft erbracht:

- So lag z.B. die Anzahl der Blutzuckermessungen je Anspruchsberechtigten bei der BVA um 20 % unter jener der StGKK.
- Messungen von Blutfettwerten lagen bei der BVA um 37 % über jenen der StGKK.
- Bei der BVA erfolgten um 17 % weniger Messungen von Kalzium, aber um 26 % mehr Messungen von Kalium als bei der StGKK.

Der RH analysierte die von den Trägern ergriffenen Maßnahmen zur Mengensteuerung und die daraus resultierenden Ergebnisse. Insbesondere folgende Möglichkeiten zur Mengensteuerung wurden dabei von den einzelnen Trägern durchaus unterschiedlich genutzt:

- Preisgestaltung: Bei verschiedenen Leistungen setzten die Träger durch die Preisgestaltung Anreize für eine wirtschaftliche Leistungserbringung. So honorierte die SVA bei der Messung von Blutfettwerten einen Laborparameter, der aus bereits analysierten Parametern berechnet werden konnte, nur mehr mit dem halben Tarif der anderen Parameter. Bei der BVA bestand eine solche Preisdifferenzierung nicht.
- Blocktarife: Vor allem die StGKK setzte Blocktarife (z.B. Leberblock, Pankreasblock, Rheumablock und Fettstatus) ein, bei denen mehrere Leistungen mit einem einheitlichen Tarif abgegolten wurden. Durch die tarifliche Bewertung des Leistungsbündels wurde die medizinisch erwartete Häufigkeit der im Bündel enthaltenen Leistungen abgebildet.
- Verrechnungsbeschränkungen: Beispielsweise war eine gleichzeitige Bestimmung der Laborpositionen „Transferrin“ und „Eisenbindungskapazität“ in der Regel medizinisch nicht notwendig. Die SVA und die BVA verhinderten eine gemeinsame Abrechnung durch eine Verrechnungsbeschränkung in der Honorarordnung, bei der StGKK gab es so eine Beschränkung nicht; diese Parameter wurden im Jahr 2008 mehr als 2.700-mal gemeinsam abgerechnet.
- Streichen überholter Laborpositionen: In den Honorarordnungen der drei Krankenversicherungsträger fanden sich Laborpositionen, die bereits durch modernere Untersuchungsmethoden überholt waren bzw. durch ihre geringe Aussagekraft als nicht mehr zeitgemäß galten, trotzdem aber noch abgerechnet werden durften. Zur Analyse dieser Leistungen zog der RH die im Musterkatalog Labor enthaltene Negativliste heran. Beispielsweise wurden bei der StGKK im Jahr 2008 veraltete Positionen abgerechnet; eine dieser Positionen überwiegend nur von einem einzigen Arzt.
- Behandlungspfade und medizinische Informationen: Während die BVA die Stufendiagnostik bei Schilddrüsenuntersuchungen als Verrechnungsbeschränkung geregelt hatte, versuchte die StGKK, durch Analysen des Ordnungsverhaltens und einen Dialog mit den Ärzten die Einhaltung medizinischer Empfehlungen sicherzustellen.

Mengeneffekte

- 14.2** Nach Ansicht des RH waren Maßnahmen zur Mengensteuerung für die Begrenzung der Gesamtkosten von großer Bedeutung. Er wies auf die unterschiedlich ausgestalteten Maßnahmen der drei überprüften Krankenversicherungsträger hin.

Der RH empfahl den Krankenversicherungsträgern daher, die verschiedenen Möglichkeiten zur Mengensteuerung sowie damit erzielte Erfolge regelmäßig und systematisch zu vergleichen sowie die entsprechenden Daten auszutauschen.

- 14.3** *Laut Stellungnahme der StGKK werde sie die aufgezeigten Verrechnungsbeschränkungen bei den Gesprächen mit der Ärztekammer einfordern und die Streichung der zitierten veralteten Tarifposition aus dem Leistungskatalog verlangen.*

Die StGKK und der Hauptverband verwiesen in ihren Stellungnahmen auf das nunmehr in den Regelbetrieb übergeführte Instrument der Vertragspartneranalyse, das auch Vergleiche im Laborbereich ermögliche. Die StGKK werde den Vorschlag unterbreiten, das Thema Labor bei sozialversicherungsinternen Expertentreffen regelmäßig aufzunehmen.

Laut den Stellungnahmen des Hauptverbandes und der SVA führe die SVA zum Thema „Vertragspartneranalyse“ bereits Gespräche über trägerübergreifende Lösungen.

- 14.4** Der RH anerkannte die Bemühungen der Sozialversicherung, Erfahrungen im Bereich des Vertragspartnerwesens zu vergleichen. Er hielt seine Empfehlung aufrecht, vergleichende Analysen unter Einbeziehung aller Krankenversicherungsträger insbesondere im Laborbereich zu vertiefen und wies nochmals auf die Bedeutung eines Benchmarkings der Krankenversicherungsträger hin.

Projekt „Präoperative Befundung“

- 15.1** Im Zuge des unter der Projektleitung der BVA (Landesstelle Salzburg) sowie der Salzburger Landeskliniken laufenden Reformpoolprojekts „Präoperative Befundung“ wurde ausgewertet, wie viele Laborleistungen vor einem geplanten operativen Eingriff erfolgten, obwohl sie nach medizinischen Richtlinien nicht erforderlich waren, bzw. doppelt erbracht wurden.

In der untersuchten Stichprobe hätte die Anzahl der Laborpositionen bei Anwendung der medizinischen Richtlinien von durchschnittlich 10,70 auf 3,76 Positionen (also um rd. 65 %) reduziert werden können. Das Einsparungspotenzial wurde mit über 70 % angegeben.



Mengeneffekte

BMG

Labortarife bei ausgewählten Krankenversicherungsträgern

Die Versorgungsqualität würde sich nach den Projektunterlagen sogar verbessern, weil nicht nur unnötige Patientenwege vermieden würden, sondern auch aufgrund der umfassenderen Anamnesegespräche bestimmte Risikofaktoren besser erkannt werden können.

- 15.2** Der RH sah die im Rahmen des Projekts durchgeführten Analysen und Maßnahmen positiv. Nach Ansicht des RH zeigte das Projekt, dass ein partnerschaftliches Vorgehen von Ärzten und Krankenversicherungsträgern in Abstimmung mit dem stationären Bereich sowie die Nutzung von Behandlungs- bzw. Diagnoserichtlinien sowohl zu einer verbesserten Versorgungsqualität als auch zu einer maßgeblichen Kostensenkung führen können.

- 15.3** *Laut Stellungnahme der StGKK sei für das Reformpoolprojekt „Präoperative Befundung“ in der Steiermärkischen Gesundheitsplattform bereits ein entsprechender Umsetzungsbeschluss gefasst worden.*

Der Hauptverband ergänzte hierzu, dass inzwischen auch die Vorarlberger und die Salzburger Gesundheitsplattformen entsprechende Umsetzungsbeschlüsse gefasst hätten; die Burgenländische Gebietskrankenkasse habe ebenfalls beschlossen, dieses Modell einzusetzen.

- 15.4** Der RH bewertete die Ausweitung des Projekts „Präoperative Befundung“ auf andere Bundesländer positiv und sah in der Verbesserung der Zusammenarbeit an den Schnittstellen zwischen stationären und niedergelassenen Bereich wesentliche Einsparungspotenziale.

Vertragspartnerwesen

Vertragspartner-
abrechnung

- 16.1** Die Vertragspartnerabrechnung fand bei der BVA, der SVA und der StGKK IT-gestützt statt. Während die Rechnungslegung prinzipiell IT-gestützt erfolgte, wurden die dazugehörigen Zuweisungen in Papierform übermittelt. Dies beeinträchtigte die Verknüpfung der übermittelten Informationen, die Abrechnung an sich und die Durchführbarkeit von Auswertungen.

Eine weitere Beeinträchtigung betraf die Durchführbarkeit von Auswertungen mit Bezug auf den einzelnen Zuweiser: In keinem Programm war die Vertragspartnernummer des Zuweisers als Pflichtfeld definiert. Die Laborvertragspartner waren auch nicht verpflichtet, dem jeweiligen Krankenversicherungsträger die Vertragspartnernummer des Zuweisers anzugeben.

Vertragspartnerwesen

16.2 Der RH bewertete die Übermittlung der Zuweisungsscheine in Papierform und die fehlende Verpflichtung zur Angabe der Vertragspartnernummern als Systembruch in der elektronischen Vertragspartnerabrechnung. Die Datengrundlagen für eine Analyse des Zuweisungsverhaltens im Laborbereich wären zu verbessern.

16.3 *Laut den Stellungnahmen des Hauptverbandes und der SVA habe die SVA bereits Überlegungen angestellt, ob und wie eine IT-gestützte Übermittlung der Zuweisungsscheine realisierbar ist.*

Der Hauptverband bestätigte entsprechende Arbeiten zur Verbesserung der Datenqualität der Vertragspartnerabrechnung.

Laut Stellungnahme der StGKK habe sie bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Datenqualität, z.B. bei den Fachgruppen Radiologie, Physiotherapie und Labor, gesetzt.

Übereinstimmend zeigten der Hauptverband, die StGKK und die BVA auf, dass den derzeitigen Analysemöglichkeiten vor allem aufgrund des Fehlens von codierten Diagnosen Grenzen gesetzt seien; bereits von den Krankenversicherungsträgern entwickelte Konzepte hätten mangels Zustimmung der Ärztekammer beziehungsweise Vorgaben des Gesetzgebers nicht umgesetzt werden können.

16.4 Der RH verblieb bei seiner Auffassung, dass die Datengrundlagen für Vertragspartneranalysen verbessert werden sollten, weil dadurch ihre Aussagekraft erhöht würde.

Vertragspartner- ökonomie

17.1 Nach den gesetzlichen Bestimmungen hat die Krankenbehandlung ausreichend und zweckmäßig zu sein, darf jedoch das Maß des Notwendigen nicht überschreiten.

Der Hauptverband detailliert diese Grundsätze¹⁾ in den Richtlinien über die Berücksichtigung ökonomischer Grundsätze bei der Krankenbehandlung und regelt Maßnahmen, die ihre Einhaltung sicherstellen sollen. Der Krankenversicherungsträger hat die Einhaltung dieser Grundsätze durch die Vertragspartner zu prüfen.

¹⁾ So erfüllt die Krankenbehandlung unter Beachtung des Wohls und der Betroffenheit des Versicherten die ökonomischen Grundsätze, wenn sie geeignet ist, einen ausreichenden therapeutischen und diagnostischen Nutzen zu erzielen sowie die Kosten im Verhältnis zum Erfolg der Maßnahme möglichst gering zu halten. Von mehreren gleichwertig geeigneten Möglichkeiten wird die ökonomisch günstigere Möglichkeit gewählt.

Kontrollen für den Laborbereich erfolgten sowohl vor der Honorarauszahlung im Rahmen der Vertragspartnerabrechnung als auch danach im Rahmen der Vertragspartnerökonomie. In der StGKK wurden mehr Personalressourcen für die Vertragspartnerökonomie eingesetzt als für die Abrechnung. Bei den österreichweit tätigen Sondersicherungsträgern war das Verhältnis umgekehrt.

In der Praxis zeigte sich, dass z.B. folgende Fälle für eine nachgängige Ökonomiekontrolle (im Gegensatz zur Abrechnungskontrolle) besser geeignet waren:

- Bei der SVA durften Laborfachärzte die Position „Diagnosespezifischer Tumormarker“ nur bei bestimmter Vordiagnose abrechnen. Diese Verrechnungsbeschränkung konnte nicht vollautomatisch überprüft werden. Die Häufigkeit, mit der diese Leistungsposition in den verschiedenen Landesstellen abgerechnet wurde, lag zwischen 0,4 % und 26,4 %.
- Gemäß Honorarordnung der BVA sollte die Bestimmung der Schilddrüsenparameter T3 und T4 gleichzeitig mit TSH nur bei bestehender Schilddrüsenerkrankung oder zur Therapieverlaufskontrolle, nicht aber für Schilddrüsenprimärdiagnostik verrechenbar sein. Eine entsprechende Kontrolle war jedoch praktisch schwierig, insbesondere weil eine IT-gestützte Abklärung von bestehenden Schilddrüsenerkrankungen nicht möglich war.
- Die StGKK sah außer Fachgruppenbeschränkungen keine weiteren Beschränkungen vor. Sie informierte jedoch die Ärzte über Stufen-diagnostik bei Schilddrüsenuntersuchungen bei der Anforderung der Parameter TSH, T3 und T4, forderte ein entsprechendes Vorgehen von den Ärzten persönlich ein und führte im Rahmen der Ökonomiekontrolle Auswertungen durch, die den Erfolg dieser Maßnahmen dokumentierten.

17.2 Nach Ansicht des RH konnte die Abrechnungskontrolle vor einer Auszahlung ein ökonomisches Verhalten nicht in allen Fällen sicherstellen. Vielmehr wäre dazu eine nachgängige, gezielte Analyse und Kontrolle, vor allem aber der partnerschaftliche bewussteinbildende Dialog mit den Ärzten, geeignet. Der RH empfahl daher den Sondersicherungsträgern, die Aktivitäten zur Verbesserung der Vertragspartnerökonomie zu verstärken.

Vertragspartnerwesen

17.3 *Der Hauptverband und die BVA betonten in ihren Stellungnahmen die Bedeutung einer partnerschaftlichen Bewusstseinsbildung. Unter diesem Aspekt sei auch die maßgebliche Rolle der BVA im Salzburger Reformpoolprojekt „Präoperative Befundung“ zu bewerten. Die BVA wolle die nachgehende Analyse des Leistungs- und Zuweisungsverhaltens verstärken.*

Laut den Stellungnahmen des Hauptverbandes und der SVA habe die SVA bereits organisatorische Maßnahmen zur Umsetzung der Empfehlung der RH getroffen.

17.4 Der RH anerkannte die Bereitschaft der BVA und der SVA, die Maßnahmen zur Verbesserung der Vertragspartnerökonomie zu verstärken.

Benchmarking

18.1 Während die BVA und die SVA die Honorarordnungen ähnlich aufgebaut hatten, war jene der StGKK in Aufbau und Struktur der Leistungspositionen deutlich anders. Sie bündelte insbesondere einige Leistungen zu Blocktarifen (Leberblock, Pankreasblock, Rheumablock und Fettstatus). Ein direkter Vergleich der einzelnen Laborpositionen war daher nicht in allen Fällen möglich. Der Leistungskatalog jedes Instituts war individuell ausgestaltet. Außerdem zeigten sich Schwierigkeiten bei der Darstellung und Bewertung der Laborleistungen in der eigenen Einrichtung.

Im Dezember 2007 beauftragte der Hauptverband das Projekt „Vertragspartneranalyse“, das ein Benchmarking der Ausgaben für ärztliche Hilfe je Anspruchsberechtigten – nach dem Muster der vom RH im Rahmen der Gebarungsüberprüfung „Vergleich Wiener Gebietskrankenkasse mit Oberösterreichischer Gebietskrankenkasse“ (Reihe Bund 2008/2) durchgeführten Analysen – vornehmen sollte. An diesem Projekt nahmen vorerst nur die Gebietskrankenkassen teil. In Zukunft sollen die entsprechenden Analysen jährlich durchgeführt und der Trägerkonferenz des Hauptverbandes vorgelegt werden.

18.2 Der RH empfahl den Krankenversicherungsträgern, auch angesichts unterschiedlicher Honorarordnungen Preise und Mengen auf Ebene der einzelnen Leistungspositionen regelmäßig und systematisch trägerübergreifend zu vergleichen. Diese Analyse sollte Gebietskrankenkassen und Sonderversicherungsträger einschließen.

**Labortarife bei ausgewählten
Krankenversicherungsträgern****Ausblick**

- 19.1** Die Struktur der Anbieter, die technischen Möglichkeiten der Laboranalyse und die Anzahl der erbrachten Laboruntersuchungen befanden sich in einer dynamischen Veränderung. Insbesondere waren eine Konzentration der Anbieter und ein Mengenwachstum zu beobachten.
- 19.2** Nach Ansicht des RH ist es für die Krankenversicherungsträger unerlässlich, sich auf diese Veränderungen vorzubereiten und zu versuchen, sie im Dialog mit den Vertragspartnern aktiv mitzugestalten. Dazu wäre insbesondere eine gesamthafte Analyse der Honorierungsmodelle sowie ein Hinterfragen der Struktur der Vertragspartner und der von ihnen zu erbringenden Laborleistungen sowie die Sicherstellung der Qualität erforderlich.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Sozialversicherungsanstalt der gewerblichen Wirtschaft und Steiermärkische Gebietskrankenkasse (bzw. Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger)

20 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

- (1) Die aufgezeigten Preisunterschiede zwischen den Anbietern sollten zur Vereinbarung von Tarifsenkungen für Laborleistungen genutzt werden, wobei sie sich an den Kosten einer effizienten Anbieterstruktur orientieren sollten. (TZ 9)
- (2) Die Tarifhöhe einzelner Laborleistungen sollte grundsätzlich im Hinblick auf kalkulierte Kosten festgelegt werden. (TZ 7)
- (3) Die Rahmenbedingungen für die Leistungserbringung in Laborgemeinschaften wären zu regeln und es sollte sichergestellt werden, dass die wirtschaftlichen Vorteile eines solchen Zusammenschlusses auch an die Krankenversicherungsträger weitergegeben werden. (TZ 11)
- (4) Angesichts unterschiedlicher Honorarordnungen und Institutsverträge sollten Preise, Mengen und Maßnahmen zur Mengensteuerung sowie damit erzielte Erfolge regelmäßig und systematisch trägerübergreifend verglichen werden. (TZ 14, 18)
- (5) Gemeinsam mit den Vertragspartnern wäre für ökonomischere Zuweisungen zu sorgen. (TZ 10)
- (6) Die Datengrundlagen für eine Analyse des Zuweisungsverhaltens im Laborbereich wären zu verbessern. (TZ 16)

Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

Versicherungsanstalt
öffentlich Bediensteter
und Sozialversicherungsanstalt
der gewerblichen Wirtschaft

(7) Es wäre zu evaluieren, ob eine Änderung der gesamtvertraglichen Rahmenbedingungen, wie z.B. die Möglichkeit eines gesonderten Abschlusses für die technischen Fächer, eine Absenkung des Preisniveaus erleichtern würde. (TZ 12)

(8) Die Steiermärkische Gebietskrankenkasse sollte die Bewertung von Laborleistungen der eigenen Einrichtung evaluieren und mit den anderen Krankenversicherungsträgern über die Verrechnung der Leistungen schriftliche Vereinbarungen treffen. (TZ 12)

(9) Bei technischen Fächern wären ähnlich wirksame Degressionsmodelle wie bei den Gebietskrankenkassen zu vereinbaren, um an der Fixkostendegression der Anbieter teilhaben zu können. (TZ 8)

(10) Die Aktivitäten zur Verbesserung der Vertragspartnerökonomie sollten verstärkt werden. (TZ 17)



Wien, im Mai 2010

Der Präsident:

Dr. Josef Moser



**Bisher erschienen:**

- Reihe Bund 2010/1 Bericht des Rechnungshofes
- Interne Revisionen in ausgegliederten Rechtsträgern des Bundes
 - Arbeitsmarktservice Österreich, Service für Unternehmen – Key Account Management
 - GIG Grundstücks- und Infrastruktur Besitz AG
 - Auswirkungen der Personalhoheit auf die Gesamtsituation der Universität Wien und der Wirtschaftsuniversität Wien
 - Fachhochschulwesen
- Reihe Bund 2010/2 Bericht des Rechnungshofes
- Umsetzung des PPP-Konzessionsmodells Ostregion, Paket 1
 - Investitionen in die Tunnelsicherheit
 - Sicherheitsforschungsprogramm KIRAS
 - Verleih von Sammlungsgut durch Bundesmuseen
 - Arbeitnehmerveranlagung; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2010/3 Bericht des Rechnungshofes
- Vollzug des Pflegegeldes
 - Unfallchirurgische Versorgung der Landeshauptstadt Linz; Follow-up-Überprüfung
 - Staatsanwaltschaft Wien
 - Einheitliche Betriebsprämie; Teilnahme an einer Prüfung des Europäischen Rechnungshofes
 - Sonderpreisangebote der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft
- Reihe Bund 2010/4 Bericht des Rechnungshofes
- Assistenzeinsatz des Bundesheeres im Grenzgebiet
 - Reisegebührenvorschrift des Bundes und zentrale Reiseorganisation
 - Bundesanstalt Statistik Austria; Follow-up-Überprüfung
 - Jährliche Zusammenfassungen der Prüfungen und Erklärungen an die Europäische Kommission
 - Österreichische Botschaft in Budapest; Follow-up-Überprüfung
 - IT-Projekt Personalmanagement-NEU
 - Finanzprokuratur; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2010/5 Bericht des Rechnungshofes
- Teilbereiche der Gesundheitsreform 2005 mit Länderaspekten in Tirol und Wien
 - Fusion der Pensionsversicherungsanstalten der Arbeiter und der Angestellten; Follow-up-Überprüfung
 - VERBUND-Austrian Hydro Power AG: Pumpspeicherkraftwerk Limberg II
 - ÖBB: Langsamfahrstellen

