



Der
Rechnungshof

Reihe OBERÖSTERREICH
2006/3

Bericht des Rechnungshofes

Linz:

LINZ SERVICE GmbH

MANAGEMENTSERVICE
LINZ GmbH

Österreichische Donau-
lager GmbH

Bisher erschienen:

Reihe
Oberösterreich 2006/1

Bericht des Rechnungshofes
– Tätigkeit im Jahr 2005

Reihe
Oberösterreich 2006/2

Bericht des Rechnungshofes
– Abfallwirtschaftskonzept im Land Oberösterreich

Auskünfte

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8466

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail presse@rechnungshof.gv.at

Impressum

Herausgeber:

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

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

Redaktion und Grafik:

Rechnungshof

Druck:

Wiener Zeitung Digitale Publikationen GmbH

Herausgegeben:

Wien, im September 2006



Bericht des Rechnungshofes

**LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und
Kommunale Dienste — Geschäftsbereich Hafen**

MANAGEMENTSERVICE LINZ GmbH

Österreichische Donaulager GmbH

Vorbemerkungen	<u>Vorlage an den Gemeinderat und den Landtag</u>	1
	<u>Darstellung der Prüfungsergebnisse</u>	1
Oberösterreich	Wirkungsbereich der Landeshauptstadt Linz	
	<u>In Verwirklichung begriffene Empfehlung</u>	3
	<u>Verwirklichte Empfehlung</u>	4
	Prüfungsergebnisse	
	<u>LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste – Geschäftsbereich Hafen</u>	5
	<u>MANAGEMENTSERVICE LINZ GmbH</u>	31
	<u>Österreichische Donaulager GmbH</u>	41
ANHANG	Entscheidungsträger	
	<u>Aufsichtsratsvorsitzende und deren Stellvertreter sowie Vorstandsmitglieder der überprüften Unternehmungen</u>	55

Abkürzungen

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
EU	Europäische Union
EUR	Euro
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
IT	Informationstechnologie
LGBI.	Landesgesetzblatt
Mill.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Nr.	Nummer
RH	Rechnungshof
S.	Seite
t	Tonne(n)

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

Vorbemerkungen

Vorlage an den Gemeinderat und den Landtag

Der RH erstattet gemäß Artikel 127a Abs. 6 B-VG dem Gemeinderat der Landeshauptstadt Linz über seine Tätigkeit im vorausgegangenen Jahr nachstehenden Bericht. Dieser Bericht wird inhalts- und zeitgleich dem Oberösterreichischen Landtag gemäß Artikel 127 Abs. 6 zweiter Satz B-VG in Verbindung mit § 18 Abs. 8 zweiter Satz des Rechnungshofgesetzes 1948 vorgelegt.

Darstellung der Prüfungsergebnisse

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

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

Wirkungsbereich der Landeshauptstadt Linz

In Verwirklichung begriffene Empfehlung

Verwaltung

im Bereich des Magistrates

Verringerung der Zahl der Voranschlagsposten und Festlegung ihrer Bedeutung in einem einheitlichen Kontierungsrahmen (Reihe Oberösterreich 2003/5 S. 25 Abs. 41.2, zuletzt Reihe Oberösterreich 2005/2 S. 3 Abs. 1).

Laut Mitteilung der Landeshauptstadt Linz werde die Verringerung der Voranschlagsposten kontinuierlich betrieben. Das Projekt für die Erstellung eines Kontierungshandbuches sei 2005 gestartet worden; das Ergebnis solle noch 2006 vorliegen.

Verwirklichte Empfehlung

Flughafen Linz
GesmbH

im Bereich der Flughafen Linz GesmbH

Einbringung der bundeseigenen Grundstücke in die Flughafen Linz GesmbH (Reihe Oberösterreich 2001/4 S. 11 Abs. 4.2, zuletzt Reihe Oberösterreich 2005/2 S. 3 Abs. 2).

Laut Mitteilung des BMF wären gemäß § 1 des Bundesgesetzes betreffend die Veräußerung von Bundesanteilen an der Flughafen Linz GesmbH (BGBl. I Nr. 23/2005, Art. 3) die 40 %-igen Geschäftsanteile des Bundes an der Flughafen Linz GesmbH zu dem gesetzlich normierten Abtretungspreis von insgesamt 6,5 Mill. EUR jeweils zur Hälfte an das Land Oberösterreich und die Landeshauptstadt Linz veräußert worden. Der diesbezügliche Abtretungsvertrag zwischen Bund, Land Oberösterreich und Landeshauptstadt Linz sei am 20. Juni 2005 unterfertigt worden.

Da es sich bei dem Flughafen Linz-Hörsching um einen Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung handle, wären die militärischen Interessen für den gesamten Bereich des Militärflugplatzes auch weiterhin zu wahren. In der Vereinbarung zwischen Bund, Land Oberösterreich und Landeshauptstadt Linz im Februar und März 2005 sei daher normiert worden, dass die von der Republik Österreich dem Flughafen Linz-Hörsching für die Zivilluftfahrt zur Verfügung gestellten Grundstücke (65 ha) im Eigentum der Republik Österreich verbleiben.

Laut den gleich lautenden Mitteilungen der Landeshauptstadt Linz und der Oberösterreichischen Landesregierung seien ihre Interessen an der Aufrechterhaltung der langfristigen Bestandverträge und der damit gewährleisteten günstigen Benützungsregelung im Abtretungsvertrag (Flughafengesellschaft-Anteile des Bundes an das Land Oberösterreich und die Landeshauptstadt Linz) berücksichtigt worden.

Prüfungsergebnisse

LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste — Geschäftsbereich Hafen

Die Aufgabenerfüllung durch die LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste, Geschäftsbereich Hafen (Hafen Linz), war im Wesentlichen zweckmäßig; insbesondere durch die strategisch wichtige Erweiterung des Kombiverkehrszentrums konnten der Wasser- und Landumschlag seit dem Geschäftsjahr 1999/2000 um rd. 31 % gesteigert sowie die durchwegs positiven Betriebsergebnisse weiter verbessert werden.

Dessen ungeachtet bestanden Verbesserungspotenziale insbesondere bei den Entscheidungsgrundlagen für den Aufsichtsrat, hinsichtlich der Profitcenter- und Planungsrechnungen, bei der Führung des Konzernverrechnungskontos, der Finanzierung von langfristig gebundenem Anlagevermögen sowie bei der Verrechnung von Konzerndienstleistungen.

Kurzfassung

Rahmenbedingungen

Für den Ausbau der Donau waren im Generalverkehrsplan Österreich 2002, im internationalen Projekt „PINE“ sowie im Nationalen Aktionsplan „Donauschifffahrt“ langfristig wirksame Projekte und Maßnahmenpakete vorgesehen. Eine gemeinsame Planung durch den Bund, das Bundesland Oberösterreich und den Eigentümer des Hafens Linz, die Landeshauptstadt Linz, wäre bei jeder Konzepterstellung für die Weiterentwicklung der Wasserstraße Donau im Raum Oberösterreich und auch des Hafens Linz erforderlich.

Strategieentwicklung und -verfolgung

Die Strategie der damaligen SBL Stadtbetriebe Linz GmbH aus dem Jahr 1997 sah die Sicherstellung der Infrastruktur und der Dienstleistungen sowie vorrangig das Geschäft mit wasserbezogenem Umschlag vor.

Nach der rückwirkend zum Stichtag 30. September 2000 durchgeführten Konzernumstrukturierung erfolgte eine Änderung der Strategie; das Strategiepapier der LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste (Linz Service) von 2000/2001 definierte als Zielvorstellung, den Standort des Hafens Linz durch Konzentration von Logistikaktivitäten als attraktivsten Anbieter für den trimodalen Güterumschlag (Bahn, Straße, Wasser) im oberösterreichischen Zentralraum einzurichten.

Damit verbunden waren ein geplanter Rückzug von operativen Tätigkeiten und die Beschränkung auf drei verbleibende Kernkompetenzen (Tankhafen, Kombiverkehrszentrum sowie Anlagen- und Grundstücksvermietung). Diese Vorhaben wurden Ende 2003 teilweise zurückgestellt oder aufgegeben.

Für den Strategiefindungsprozess des Hafens Linz wurde keine Genehmigung des Aufsichtsrates der Linz Service eingeholt. Anfang 2005 wurde die Grundsatzstrategie „Logistikpark“ durch den Aufsichtsrat genehmigt; dafür fehlten indessen fundierte Entscheidungsgrundlagen.

Die Studie über eine teilweise Verfüllung und Verlandung eines der drei Hafenbecken enthielt Unstimmigkeiten, wie hinsichtlich des erzielbaren Grundverkehrswertes im Hafenbereich und der Kosten der Landgewinnung.

Die Veträge für die geplante Beteiligung der Linz Service an der Betreibergesellschaft des Containerterminals des Ennshafens waren bis Mai 2006 nicht unterzeichnet.

Kombiverkehrszentrum

In den Geschäftsjahren 1999/2000 bis 2003/2004 investierte die Linz Service für den Hafen Linz insgesamt 10,74 Mill. EUR in die Erweiterung des Kombiverkehrszentrums; der Hafen Linz erstellte jedoch kein wirtschaftliches Gesamtkonzept für diese Investitionen.

Der geplante Erwerb von gummibereiften Container-Verladekränen stellte eine zielführende Maßnahme zur Steigerung des Containerumschlags dar. Die Ausschreibungsunterlagen und die Bekanntmachung der Ausschreibung für den ersten Kran waren aber nicht deckungsgleich.

Personal

Der auf Vollzeitbeschäftigte umgerechnete Personalstand des Hafens Linz verminderte sich seit dem Geschäftsjahr 1999/2000 bis zum Geschäftsjahr 2003/2004 um 12,5 Mitarbeiter. Dadurch konnte im Vergleichszeitraum der Anteil des Aufwandes für Eigen- und Leasingpersonal an der Betriebsleistung um 2,64 Prozentpunkte auf rd. 26 % verringert werden.

Die durchschnittliche Anzahl der Krankenstandstage je Vollzeitbeschäftigten lag erheblich über der in der Statistik des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger ausgewiesenen durchschnittlichen Krankenstandsdauer der unselbständig Erwerbstätigen in Österreich; bei Erreichen dieses Durchschnittswertes könnten jährlich rd. 70.000 EUR an Personalkosten eingespart werden.

Kostenrechnung und Controlling

Ab dem Geschäftsjahr 2002/2003 führte die Linz Service für die einzelnen Geschäftsfelder des Hafens Linz sowie für größere, hierarchisch untergeordnete Kosten- und Gemeinkostenstellen eine Profitcenterrechnung. Die hohe Anzahl der Profitcenter und Gemeinkostenstellen verringerte die Übersichtlichkeit und Aussagefähigkeit der Ergebnisrechnungen. Deren Führung war mit hohem Verwaltungsaufwand und mit Rechenkapazität verbunden; der Informationsgehalt war aufgrund von Abgrenzungs- und Zuordnungsschwierigkeiten allerdings eingeschränkt.

Die Grundlagen für das Controlling der Linz Service bildeten die Quartalsberichte auf Geschäftsbereichsebene. Aufgrund fehlender Abweichungsanalysen in den vom Hafen Linz erstellten Quartalsberichten war eine Beurteilung der Planungsqualität, der operativen Zielerreichung und der Steuerungsmaßnahmen nur begrenzt möglich.

Die Gegenüberstellung der Plan- und Istwerte des Hafens Linz ergab teilweise erhebliche Abweichungen. Diese beruhten auf mangelnder Sorgfalt bei der Erstellung der Planungsrechnung sowie auf Fehlplanungen von konzerninternen Leistungen. So wurden die Aufwendungen für konzerninterne Leistungen von der leistungserbringenden Stelle geplant und zumeist ohne Abgleich mit dem Leistungsempfänger in dessen Planungsrechnung übernommen.

Finanzierung

Darlehen für Investitionen in das langfristig gebundene Anlagevermögen wurden gemeinsam mit kurz- und mittelfristigen Verbindlichkeiten aus der konzerninternen Leistungsverrechnung über das Konzernverrechnungskonto mit der Linz AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste (Linz AG) geführt. Diese Vermengung auf einem Konto verhinderte Rückschlüsse über den Zweck der Fremdkapitalaufnahme und verminderte die Transparenz bei der Mittelbindung im Unternehmen.

Die Verbindlichkeiten auf dem Konzernverrechnungskonto der Linz Service stiegen von 15,85 Mill. EUR zum 1. Oktober 2000 auf 77,71 Mill. EUR zum 30. September 2004. Zwischen der Linz Service und der Linz AG bestanden keine schriftlichen Vereinbarungen über die Rückzahlung der Verbindlichkeiten. Für die Linz Service bestanden wegen ihrer Gewinnabführung an die Linz AG aufgrund der Organschaft nur eingeschränkte Möglichkeiten, diese Verbindlichkeiten in absehbarer Zeit zu tilgen.

Die Höhe des jährlich auf den Hafen Linz entfallenden Anteils der Verbindlichkeiten auf dem Konzernverrechnungskonto und der damit verbundene Zinsaufwand waren nicht zu ermitteln; die entsprechenden Aufzeichnungen wurden nur auf Ebene der Linz Service geführt. Die Zahlungsverpflichtungen im Investitionsbereich und die damit verbundene Zinslast stellen jedoch wesentliche Informationen für die Beurteilung der finanziellen Belastung der einzelnen Geschäftsbereiche dar.

Verrechnung von Konzerndienstleistungen

Die Linz AG und die MANAGEMENTSERVICE LINZ GmbH erbrachten in verschiedenen Bereichen (z.B. Finanzen, Konzernentwicklung, IT, Beschaffung, Baumanagement) Leistungen für andere Konzerngesellschaften der Linz AG. Die daraus entstandenen Aufwendungen wurden, mit Ausnahme des IT-Bereichs, großteils pauschal über eine Konzernumlage bzw. über Dienstleistungspakete verrechnet.

Die Berechnung des dem Umlageverfahren zu Grunde liegenden Verteilungsschlüssels für die Geschäftsbereiche der Linz Service konnte jedoch mangels Dokumentation nicht nachvollzogen werden. Ab dem Geschäftsjahr 2002/2003 wurde vermehrt auf Direktverrechnungen übergegangen.



Kenndaten der LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste, Geschäftsbereich Hafen

Eigentümer	LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste, deren Anteile zu 100 % von der Landeshauptstadt Linz gehalten werden.					
Unternehmensgegenstand	<ul style="list-style-type: none"> - Wasser- und Landumschlag von festen und flüssigen Produkten - Durchführung von Lager- und Logistikdienstleistungen - Bereitstellen sämtlicher Leistungen für den kombinierten Verkehr - Zollabwicklung, Containerstauung und -reparatur, Ver- und Umpackungen 					
Gebahrung	1999/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005
	in Mill. EUR*					
Betriebsleistung	11,35	10,31	10,97	11,02	12,12	11,74
Aufwendungen gesamt	- 7,96	- 7,66	- 7,23	- 7,46	- 7,67	- 7,66
Betriebsergebnis	3,40	2,65	3,74	3,56	4,45	4,08
Finanzergebnis	- 0,02	0,21	0,58	0,47	- 0,10	0,55
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	3,38	2,86	4,32	4,03	4,35	4,63
	Anzahl					
Mitarbeiter auf Vollzeitbeschäftigte umgerechnet; ohne Karenzierungen	80,5	79,5	72,25	68	68	69,5

* Rundungsdifferenzen möglich

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

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von April bis Juni 2005 die Gebahrung der LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste (Linz Service), Geschäftsbereich Hafen (Hafen Linz). Der Überprüfungszeitraum umfasste die Geschäftsjahre 1999/2000 bis 2003/2004.

Zu dem im Oktober 2005 der überprüften Unternehmung und der Landeshauptstadt Linz übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste (Linz AG) als Eigentümerin des Hafens Linz im Dezember 2005 sowie im März 2006 und die Landeshauptstadt Linz im Jänner 2006 Stellung.

Der RH erstattete seine Gegenäußerung gegenüber der überprüften Unternehmung im März 2006.

Gegenüber der Landeshauptstadt Linz, die in ihrer Stellungnahme im Wesentlichen auf die Stellungnahme der Linz AG zu den operativen Belangen verwies und ihre bestmögliche Unterstützung zur Umsetzung der Verbesserungsvorschläge des RH zusagte, verzichtete der RH auf die Abgabe einer Gegenäußerung.

Rahmenbedingungen

- 2 Nach der Zerstörung von Donaubrücken bei Novi Sad im April 1999 war eine Donau-Durchfahrt erst nach Öffnung einer provisorischen Fahrrinne im November 2001 gegen Entrichtung von Gebühren möglich.

Zusätzlich bestanden Behinderungen im Bereich der Strecke Straubing/Vilshofen (Bayern) sowie bei Hainburg und in der Wachau. Diesbezügliche Lösungen sind eher langfristig und unter Berücksichtigung des Wachstums des Wasserstraßenverkehrs sowie der Umweltsituation zu erwarten.

Für den Hafen Linz bedeutete diese Situation im Überprüfungszeitraum die vorrangige Konzentration seiner Geschäftstätigkeit auf das Vermietungs- und Lagergeschäft, auf den Ausbau des Kombiverkehrszentrums sowie auf den Tankhafen.

- 3.1 Im Mai 2001 wurde eine vom BMVIT beauftragte Studie über die Investitionsstrategie der Donauhäfen vorgelegt; danach sollten der Ausbau der Wasserstraße auf eine Mindesttiefe und der Ausbau der Häfen sowie der hafenbezogenen regionalen und überregionalen Infrastruktur vorangetrieben werden. Der im Jänner 2002 veröffentlichte Generalverkehrsplan Österreich 2002 sah für den Ausbau der Wasserstraße Donau samt Häfen und Infrastruktur bis 2021 rd. 257,26 Mill. EUR vor.

Von Februar 2003 bis Juni 2004 bearbeitete ein internationales Konsortium ein Projekt „Prospekte für Binnenschifffahrt in der erweiterten EU (PINE)“; daraus resultierten Empfehlungen für zehn Maßnahmengruppen, wie die Verbesserung und Erweiterung der Wasserstraßen-Infrastruktur.

Im Oktober 2004 startete der Nationale Aktionsplan „Donauschifffahrt“; dieser sollte ein verbindliches Planungsinstrument für die österreichische Schifffahrtspolitik und für die Förderaktivitäten des BMVIT im Bereich der Schifffahrt bilden sowie der Umsetzung der zehn Maßnahmengruppen des „PINE“ dienen.



Das oberösterreichische Hafenkonzzept (1992) – erstellt von einer Arbeitsgruppe, an der auch der Linzer Hafen beteiligt war – enthielt unter anderem ein Bekenntnis zum Donauausbau, die Feststellung der Bedarfsunterdeckung durch die vorhandenen Hafenskapazitäten, die Notwendigkeit eines wasserangebundenen Güterverkehrszentrums und die Einführung moderner Transporttechnologien.

Das ohne Beteiligung des Hafens Linz vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung erstellte „Schiffahrtskonzept Oberösterreich“ (August 2001) ging für den Hafen Linz insbesondere von einer Reduktion der Geschäftstätigkeit sowie einer Aussiedlung der Lagergesellschaften aus.

- 3.2** Der RH bemängelte die fehlende Einbeziehung des Hafens Linz bei der Erstellung des „Schiffahrtskonzepts Oberösterreich“. Das BMVIT, das Bundesland Oberösterreich und weitere Interessenträger stellten wertvolle konzeptionelle Überlegungen hinsichtlich der Weiterentwicklung der Wasserstraße Donau und auch des Hafens Linz an; trotzdem wäre eine gemeinsame Planung durch den Bund, das Bundesland Oberösterreich und den Eigentümer des Hafens Linz, die Landeshauptstadt Linz, insbesondere in Abstimmung mit europaweiten Vorgaben bei jeder Konzepterstellung erforderlich.

Konzern- umstrukturierung

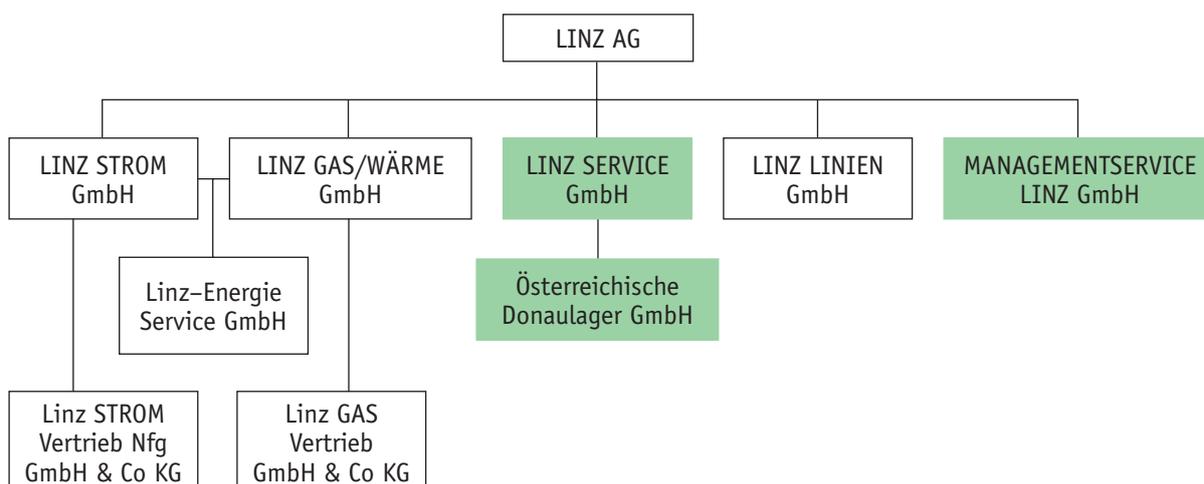
- 4** Die Landeshauptstadt Linz führte rückwirkend zum Stichtag 30. September 2000 eine Neuordnung ihrer Infrastrukturunternehmungen durch. Die Neustrukturierung der Konzernverhältnisse erfolgte im Wesentlichen durch die Einbringung der Teilbetriebe der SBL Stadtbetriebe Linz GmbH (SBL) und der Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ESG) in den Konzernkreis der Linz AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste (Linz AG) sowie durch die Bildung einzelner spartenbezogener Tochterunternehmen.

Bis zur Umgründung war der Linzer Hafen ein Teilbetrieb der SBL. Danach blieb der Hafen Linz dem Bereich der LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste (Linz Service), der Rechtsnachfolgerin der SBL, zugeordnet.

Konzernumstrukturierung

Die Linz AG leistete operative Tätigkeiten für die Gesellschaften des Konzerns, insbesondere im Bereich der zentralen Verwaltung. Weiters erbrachte auch die Rechtsnachfolgerin der ESG, die MANAGEMENT-SERVICE LINZ GmbH (Managementservice), Leistungen – wie Beschaffung, Baumanagement und Infrastruktur – für den Konzern. Zwischen der Linz AG und der Linz Service bzw. der Linz Service und der Österreichischen Donaulager GmbH (Donaulager) bestanden Organschaftsverhältnisse. Die Linz Service hielt an der Donaulager 99,9 % Beteiligung am Stammkapital.

Graphisch stellte sich die Konzernstruktur der LINZ AG zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung wie folgt dar:



Strategieentwicklung und -verfolgung

Kontrollgremien

- 5.1** Neben den Aufsichtsratssitzungen der Linz Service erfolgten konzernweite Monats- und Quartalsmeetings; der Umfang der den Hafen Linz im Aufsichtsrat betreffenden Einzelanträge sank jedoch im Vergleich zu Zeiten der SBL weiter. Seit März 2002 fanden Geschäftsführerbesprechungen statt. Im November 2002 wurde in einer Sitzung die stärkere Einbindung des Aufsichtsratsvorsitzenden in den Informationsfluss der Linz Service festgehalten.

Die vermehrte Einbeziehung der Geschäftsführung der Linz Service in den Geschäftsbereich Hafen Linz bildete im September 2004 ebenfalls ein Thema.



- 5.2 Der unzureichende Informationsfluss zum Aufsichtsrat und der Diskussionsbedarf über die stärkere Einbeziehung der Geschäftsführung der Linz Service zeigten die nicht ausreichenden faktischen Eingriffsmöglichkeiten in den Geschäftsablauf im Gegensatz zu den rechtlich vorgesehenen Möglichkeiten für die Gesellschaftsform einer GmbH.

Der RH empfahl, den Informationsfluss zum Aufsichtsrat sicherzustellen; weiters sollten auch organisatorische Möglichkeiten geschaffen werden, um die Geschäftsführung der Linz Service stärker in die Entscheidungen über das laufende Tagesgeschäft des Hafens Linz einzubinden.

Strategiegestaltung

- 6.1 Der Linzer Hafen erhielt im Jahr 1997 (zu Zeiten der SBL) eine umfassende strategische Vorgabe. Seit dem Geschäftsjahr 2000/2001 der Linz Service erstellte der Hafen Linz gemeinsam mit der Linz AG und einem Unternehmensberater ein Strategiepapier betreffend den Hafen Linz und die Donaulager; dieses wurde alle ein bis zwei Jahre neu erarbeitet. Eine Genehmigung der Strategieunterlagen durch den Aufsichtsrat der Linz Service erfolgte nicht.
- 6.2 Der RH anerkannte die Neuausrichtung der Strategie. Er empfahl aber, die Perioden für eine Überarbeitung der Strategie länger auszudehnen oder an bedeutsame Neuerungsbedürfnisse zu binden.

Die fehlende Einbeziehung des Aufsichtsrates der Linz Service in den Strategiefindungsprozess des Hafens Linz war zu bemängeln. Der Aufsichtsrat sollte Zielvorgaben, die den Willen des Eigentümers widerspiegeln und eine Abstimmung mit den politischen Entscheidungsträgern erleichtern könnten, bestätigen. Der RH regte an, künftig die Strategien für den Hafen Linz dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.

- 6.3 Die Linz AG verwies in ihrer Stellungnahme auf die Protokolle der Aufsichtsratssitzungen der Linz Service ab März 2003 und auf jene der zwei Aufsichtsratssitzungen der Linz AG vom Februar 2003 sowie September 2004.

Strategieentwicklung und -verfolgung

6.4 Der RH entgegnete, dass die angeführten Protokolle der Linz Service jeweils Berichte über den laufenden Geschäftshergang bzw. einzelne Projekte des Hafens Linz enthielten, nicht jedoch eine Genehmigung der Gesamtstrategie. Die anlässlich der Schlussbesprechung zugesagte Vorlage der angeführten Protokolle der Aufsichtsratssitzungen der Linz AG, insbesondere hinsichtlich der Informationen des Aufsichtsrates über das Projekt Logistikpark, erfolgte im Juni 2006.

Strategie der SBL

7.1 Die Strategie der SBL aus dem Jahr 1997 sah die Sicherstellung der Infrastruktur und der Dienstleistungen vor, um den gewinnorientierten Betrieb der fünf Geschäftsfelder des Linzer Hafens (Handelshafen, Tankhafen, Lager, Kombiverkehrszentrum und Hafenbahn) zu gewährleisten. Um die Vormachtstellung als Umschlaghafen im Marktgebiet Großraum Linz zu erhalten, wurde das Geschäft mit dem wasserbezogenen Umschlag insbesondere bei den Investitionen als vorrangig definiert. Problematisch war die geringe Kapazitätsauslastung bei hohen Fixkosten aus den Investitionen.

7.2 Der RH hielt fest, dass die Kostenstrukturen für den Linzer Hafen eine aktive Weiterentwicklung des wasserbezogenen Hafengeschäftes sehr erschwerten.

Strategie der Linz Service

8.1 Der Standort des Hafens Linz bot auf einer Wasserfläche von 23,6 ha mit Senkrechtverbauungen von 1.480 m, der Aufschließung mit Gleisanlagen und Straßen sowie insgesamt fünf Kränen alle Vorteile für den trimodalen Güterumschlag (Bahn, Straße, Wasser). Die maximale Wasserumschlagskapazität ohne Container im Einschichtbetrieb betrug jährlich 600.000 t, die Auslastung dagegen mit bis zu rd. 72.000 t höchstens 12 % der Kapazität.

Das Strategiepapier der Linz Service von 2000/2001 definierte als Zielvorstellung, den Standort des Hafens Linz als attraktivsten Anbieter für den trimodalen Güterumschlag im oberösterreichischen Zentralraum durch Konzentration von Logistikaktivitäten (Ansiedlung von logistikorientierten Betrieben in Form eines Logistikparks) einzurichten. Damit verbunden waren geplante Rückzüge von der Transportlogistik bis 2003, von der Lagerlogistik bis 2005 und vom operativen Wasserumschlag bis 2006; für Letzteren sollte ein strategischer Partner gefunden werden.



Gleichzeitig wurden drei verbleibende Kernkompetenzen (Tankhafen, Kombiverkehrszentrum, Anlagen- und Grundstücksvermietung) definiert. Für den Logistikpark hätte bis 2003 ein Betriebsansiedlungskonzept erstellt werden sollen.

Im Zuge einer Überarbeitung der Strategie Ende 2003 wurde die Suche nach einem strategischen Partner mangels Erfolg zurückgestellt. Die geplanten Rückzüge von der Lager- und Transportlogistik wurden wegen Widerständen in der Belegschaft aufgegeben; ein weiterer Grund war der Umstand, dass die Kundschaft nur ein vollständiges Service annahm. Diese Grundzüge wurden in der im März 2005 erstellten Strategieunterlage beibehalten.

- 8.2** Der RH stellte fest, dass die Verfolgung der Rückzugsstrategie nicht durchsetzbar war. Er führte dies auf unzureichende Entscheidungsgrundlagen, beispielsweise das nicht erstellte Betriebsansiedlungskonzept oder die ungenügende Auseinandersetzung mit den Gesamtzusammenhängen bei Logistikdienstleistungen, zurück. Für den Wasserumschlag waren für das wirtschaftlich riskante Anbieten von Infrastrukturleistungen private Kooperationspartner schwer zu finden.

Logistikpark

- 9.1** Für einen Logistikpark ließ der Hafen Linz von einer Beratungsunternehmung in den Jahren 2003 und 2004 eine Marktstudie sowie eine Machbarkeitsstudie und – als Ergänzung – von einem Architekten eine Verlandungsstudie erstellen. Mit der Umsetzung des Logistikparks sollte 2005 begonnen werden; die Fertigstellung war bis 2017 angesetzt.

Die bestehende Infrastruktur und der Mangel an hochwertigen Flächenarealen erforderten eine Modernisierung sowie einen Ausbau, denen auf Seite der Marktpotenziale eine hohe Nachfrage und Erfolgchancen gegenüberstanden.

Der Vergleich mehrerer Ausbauvarianten ergab, dass die Errichtung eines Logistikparks mit eigenen Investitionen in Höhe von insgesamt 57,31 Mill. EUR und ohne Beteiligung von Fremdinvestoren die wirtschaftlich günstigste Möglichkeit darstellte. Als Gewinne aus den Geschäftspotenzialen Facility Management und Logistik wurden über einen Zeitraum von 20 Jahren insgesamt 44,94 Mill. EUR ausgewiesen.

Strategieentwicklung und -verfolgung

Im Jänner 2005 wurde bei einer öffentlichen Präsentation eine Investitionssumme von 100 Mill. EUR für den Endausbau vorgestellt. Der Aufsichtsrat der Linz Service genehmigte Ende Jänner 2005 die Grundsatzstrategie „Logistikpark“ und die Abstimmung des Projekts mit der Raumordnung der Landeshauptstadt Linz. Die ursprünglich bis Ende 2004 vorgesehene Wirtschaftlichkeitsberechnung war bis Juni 2005 nicht beauftragt, eine Änderung der Flächenwidmung nicht erfolgt.

- 9.2** Das Projekt Logistikpark war ein überlegenswerter Beitrag zur Strategie des Hafens Linz. Der RH vermisste aber fundierte Entscheidungsgrundlagen, die insbesondere auf einer detaillierten Wirtschaftlichkeitsberechnung aufbauten. Er empfahl, eine solche für das Projekt Logistikpark erstellen zu lassen.

Im Falle einer nicht ausreichenden Rendite wären vom Aufsichtsrat und von den politischen Entscheidungsträgern Grundsatzbeschlüsse einzuholen, unter welchen Voraussetzungen die Investitionen in die Infrastruktur getätigt werden sollen und welche Grundsätze dafür anzuwenden sind.

Verlandungsstudie

- 10.1** Die Studie über eine teilweise Verfüllung und Verlandung eines der drei Hafenbecken (Hafenbecken 1) ergab als wesentlichste Aussage, dass der Linz Service bei einer Zuschüttung der Wasserflächen Kosten von rd. 60 EUR je m² gewonnenes Bauland anfallen würden; im Vergleich mit dem aktuellen Grundverkehrswert im Hafengebiet von rd. 220 EUR je m² Bauland ergebe sich daraus eine Werterhöhung der Bodenfläche um rd. 160 EUR je m².

Andere Varianten, beispielsweise die Ausführung von zwei vollwertigen Untergeschoßen anstelle einer bloßen Zuschüttung, zeigten für die Linz Service wirtschaftlich ungünstigere Ergebnisse. Der Aufsichtsrat der Linz Service nahm das Studienergebnis im Jänner 2005 zur Kenntnis.

- 10.2** Die Überprüfung der Studie durch den RH zeigte Unstimmigkeiten, wie hinsichtlich des erzielbaren Grundverkehrswertes im Hafengebiet und der Kosten der Landgewinnung. Daher bezweifelte der RH, dass für die Linz Service eine Werterhöhung der Bodenfläche von rd. 160 EUR je m² infolge der Verlandung von Wasserflächen im Hafengebiet erzielbar wäre.



Er empfahl, vor einer Realisierung der Verlandung des Hafenbeckens weitere Untersuchungen auf Basis von Detailstudien, Kosten-Nutzen-Analysen oder Wirtschaftlichkeitsberechnungen mit genaueren Kostengrundlagen anzustellen.

Containerterminal
Ennshafen —
Kooperation und
Beteiligung

11 Die Linz Service hatte bereits im Jahr 2003 eine grundsätzliche Vereinbarung über eine Kooperation des Hafens Linz mit dem Ennshafen hinsichtlich des dort neu errichteten Containerterminals abgeschlossen. In weiterer Folge erklärte die Linz Service ihre Bereitschaft, sich an der diesbezüglichen Betreibergesellschaft gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen zu beteiligen. Die Verträge waren bis Mai 2006 nicht unterzeichnet.

Wasser- und
Landumschlag

12.1 Der Wasser- und der Landumschlag stiegen von 2,73 Mill. t (Geschäftsjahr 1999/2000) auf 3,57 Mill. t (Geschäftsjahr 2003/2004). Ab dem Jahr 2000 erfolgte die Erweiterung des Kombiverkehrszentrums.

12.2 Die Steigerung des Gesamtumschlages um 31 % war hauptsächlich auf die strategisch wichtige Erweiterung des Kombiverkehrszentrums zurückzuführen.

Kombiverkehrszentrum

Allgemeines

13.1 Auf dem Areal des Kombiverkehrszentrums des Hafens Linz wurde der Containerumschlag – das Ab- und Aufladen sowie die Zwischenlagerung der Container für den kombinierten Transport auf Wasser, Straße und Schiene – mit modernen technischen Einrichtungen abgewickelt.

Aufbauend auf der 1997 festgelegten Strategie für zukünftige Maßnahmen investierte die Linz Service für den Hafen Linz in den Geschäftsjahren 1999/2000 bis 2003/2004 insgesamt 10,74 Mill. EUR in die Erweiterung des Kombiverkehrszentrums. So wurden Grundstücke und Baurechte gekauft, Verkehrsflächen hergestellt und der Neubau eines fünfgeschoßigen Bürogebäudes abgewickelt.

Der Hafen Linz erstellte jedoch kein wirtschaftliches Gesamtkonzept mit exakten Zielvorgaben und Kostenverfolgungen für diese Investitionen.

Kombiverkehrszentrum

Seit dem Geschäftsjahr 2002/2003 wies der Geschäftsverlauf des Kombiverkehrszentrums positive Betriebsergebnisse auf. Im Geschäftsjahr 2003/2004 erwirtschaftete es ein Betriebsergebnis in Höhe von 1,94 Mill. EUR. Durch den teilweisen Abgang eines Kunden im Juli 2004 ging der Containerumschlag zurück; dadurch verringerte sich das Betriebsergebnis für das Geschäftsjahr 2004/2005 im Vergleich zum Vorjahr um rd. 256.000 EUR bzw. um rd. 13 %.

13.2 Der RH anerkannte den wirtschaftlichen Erfolg der durchgeführten Investitionen zur Erweiterung des Kombiverkehrszentrums; er stellte dabei jedoch das Fehlen eines wirtschaftlichen Gesamtkonzepts mit exakten Zielvorgaben und Kostenverfolgungen fest.

Bürogebäude des
Kombiverkehrszentrums

14.1 Der Hafen Linz plante die Errichtung eines Bürogebäudes mit rd. 300 m² Bürofläche ausschließlich für seine Mitarbeiter. Auf Wunsch eines Kunden wurde jedoch ein fünfgeschoßiges Bürogebäude um rd. 1,73 Mill. EUR gebaut.

Der Kunde verpflichtete sich, drei Stockwerke des Neubaus für zumindest drei Jahre zu mieten. Ein weiteres Geschoß wurde ebenfalls zu Vermietungszwecken errichtet. Ein Stockwerk deckte den Platzbedarf des Hafens Linz. Die Mieten kalkulierte der Hafen Linz auf Basis der geplanten Amortisationsdauer von 25 Jahren und einem Zinssatz von 6 % per anno; der tatsächliche Kostenverlauf wurde nicht festgehalten.

14.2 Nach Ansicht des RH trug der Hafen Linz das ausschließliche Geschäftsrisiko für diese Investition, weil er trotz einer geplanten Amortisationsdauer von 25 Jahren lediglich für drei Bürogeschoße die Mieterträge für drei Jahre vertraglich gesichert hatte. Aufgrund dieses Risikos empfahl der RH, eine Kostenverfolgung für die vermieteten Büroräumlichkeiten einzurichten.

Beschaffung
gummibereifter
Container-Verlade-
kräne

15.1 Gummibereifte Container-Verladekräne (RTG*) laden Container, die mittels Eisenbahnzügen oder Lastkraftwagen zum Hafen geliefert werden, ab, lagern diese auf Containerstapeln und beladen bei Bedarf Züge oder Lastkraftwagen mit diesen Containern. Der Vorteil der RTG im Vergleich zu den bislang im Hafen Linz für diese Tätigkeiten verwendeten Vollcontainerstaplern lag in der optimaleren Nutzung der vorhandenen Lagerflächen.

* Rubber Tyred Gantry

Bisher war es nur möglich, drei Containerreihen nebeneinander zu stapeln; mit der Neuanschaffung könnten bis zu fünf Container nebeneinander gestapelt werden. Zusätzlich würde sich der Platzbedarf für die Fahrstraßen verringern.

Die Investitionsvoranschläge der Linz Service für den Hafen Linz sahen für die Geschäftsjahre 2004/2005 und 2006/2007 den Erwerb jeweils eines RTG für das Kombiverkehrszentrum zu prognostizierten Kosten von insgesamt rd. 3,17 Mill. EUR vor. Der Aufsichtsrat der Linz Service erteilte seine Zustimmung zum Erwerb des ersten der beiden RTG zu Kosten von rd. 1,57 Mill. EUR durch Beschluss zum Investitionsbudget 2004/2005.

Die Managementservice veranlasste im Namen der Linz Service die innerstaatliche und EU-weite Bekanntmachung der Ausschreibung des Lieferauftrages für den ersten RTG. Die kaufmännischen Regelungen in den Ausschreibungsunterlagen erstellte die Managementservice, die technischen der Hafen Linz mit einem Ziviltechniker. Die Ausschreibungsunterlagen und die Bekanntmachung der Ausschreibung widersprachen sich hinsichtlich der Zulässigkeit von Alternativangeboten und der Auftragsdauer.

- 15.2** Die beengten Platzverhältnisse des Kombiverkehrszentrums verlangten alternative Möglichkeiten, um die vorhandenen Lagerflächen effizienter zu nutzen. Der geplante Erwerb der RTG stellte eine zielführende Maßnahme zur Steigerung des Containerumschlages dar.

Der RH bemängelte jedoch, dass die Ausschreibungsunterlagen und die Bekanntmachung der Ausschreibung nicht deckungsgleich waren. Vor allem die Unterschiede betreffend die Zulässigkeit von Alternativangeboten könnten zum Einsatz von Rechtsmitteln durch die Bieter führen und damit das Vergabeverfahren verlängern.

Der RH empfahl, sämtliche Bestandteile einer Ausschreibung in technischer, kaufmännischer und rechtlicher Hinsicht abzustimmen, um das Risiko unterschiedlicher Rechtsansichten zwischen Bieter(n) bzw. Auftragnehmer und Auftraggeber sowie daraus folgende Konflikte und Mehrkosten zu minimieren.

- 15.3** *Laut Stellungnahme der Linz AG seien dem Hafen Linz aufgrund der nicht deckungsgleichen Ausschreibungsgrundlagen keine Nachteile entstanden. Die ausschreibenden Stellen würden die Anregungen des RH zum Anlass für noch genauere Kontrollen aller Unterlagen nehmen.*

Kombiverkehrszentrum

Vermietung von Lagerhallen

16.1 Im Areal des Kombiverkehrszentrums befanden sich auch fünf Lager- und Werkshallen, die an verschiedene private Unternehmen vermietet waren; ihre Grundflächen konnten somit nicht für den Containerumschlag genutzt werden. Auf Ersuchen des RH erstellte der Hafen Linz einen Vergleich der Kennzahlen Ertrag je m² vermieteter Lagerfläche mit Ertrag aus Containerumschlag je m² für das Geschäftsjahr 2003/2004.

Dieser ergab für die Vermietung um rd. 5,55 EUR bzw. rd. 27 % höhere Ergebnisbeiträge, allerdings ohne Berücksichtigung jener Gemeinkosten, die dem Hafen Linz bei der Vermietung anfielen. Der Hafen Linz erwog aus diesem Grund und wegen des geringen Betreuungsaufwands bei der Vermietung derzeit keine alternative Nutzung der vermieteten Gebäude.

16.2 Der RH regte ein permanentes Monitoring an, das bei wesentlichen Änderungen des Geschäftsverlaufs den Vergleich der Kennzahlen ermöglichen sollte.

Personal

Personalstand und -aufwand

17.1 Der auf Vollzeitbeschäftigte umgerechnete Personalstand des Hafens Linz reduzierte sich seit dem Geschäftsjahr 1999/2000 bis zum Geschäftsjahr 2003/2004 von 80,5 auf 68 Mitarbeiter. Im gleichen Zeitraum stieg der jährliche Personalaufwand je Vollzeitbeschäftigten von rd. 39.000 EUR auf rd. 46.000 EUR; Leasingpersonal wurde insgesamt nur in geringem Ausmaß eingesetzt. Der Aufwand für Eigen- und Leasingpersonal verminderte sich von 1999/2000 bis 2003/2004 um 3,04 %; sein Anteil an der Betriebsleistung reduzierte sich in diesem Zeitraum um 2,64 Prozentpunkte auf rd. 26 %.

17.2 Aufgrund der zwischen den Geschäftsjahren 1999/2000 und 2003/2004 erfolgten Reduzierung des Personalstandes im Hafen Linz konnten trotz des im gleichen Zeitraum gestiegenen Personalaufwandes je Vollzeitbeschäftigten der Aufwand für Eigen- und Leasingpersonal und sein Anteil an der Betriebsleistung verringert werden. Der RH empfahl, auch in Zukunft für einen effizienten Personaleinsatz Sorge zu tragen.

Krankenstände

18.1 Die durchschnittliche Anzahl der Krankenstandstage je Vollzeitbeschäftigten reduzierte sich von 37,33 Kalendertagen (Geschäftsjahr 1999/2000) auf 32,44 (2002/2003) und sank 2003/2004 auf 23,57 Kalendertage. Die von fünf Mitarbeitern verursachten Langzeitkrankenstände (mehr als 100 Arbeitstage je Mitarbeiter pro Jahr) betragen im Geschäftsjahr 1999/2000 876 Arbeitstage; im Geschäftsjahr 2003/2004 verursachten zwei Mitarbeiter Langzeitkrankenstände im Ausmaß von 334 Arbeitstagen.

Laut Statistik des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger betrug die durchschnittliche Krankenstandsdauer der unselbständig Erwerbstätigen in Österreich im Jahr 2003 12,67 Kalendertage bzw. im Jahr 2004 12,16 Kalendertage.

18.2 Die hohe Anzahl an Krankenstandstagen je Vollzeitbeschäftigten war auch durch Langzeitkrankenstände bedingt. Trotz der signifikanten Absenkung der durchschnittlichen Anzahl der Krankenstandstage je Vollzeitbeschäftigten im Geschäftsjahr 2003/2004 wies diese Kennzahl aber weiterhin einen überdurchschnittlich hohen Wert auf.

Der RH empfahl daher, das Krankenstandscontrolling zu intensivieren und Maßnahmen zur Hebung der Zufriedenheit der Mitarbeiter zu setzen. Bei Erreichen des statistischen Wertes der durchschnittlichen Krankenstandsdauer der unselbständig Erwerbstätigen könnten jährlich rd. 70.000 EUR an Personalkosten eingespart werden.

Kostenrechnung und Controlling

Profitcenterrechnung **19.1** Die Linz Service führte ab dem Geschäftsjahr 2002/2003 für die einzelnen Geschäftsfelder des Hafens Linz sowie für größere, hierarchisch untergeordnete Kosten- und Gemeinkostenstellen eine Profitcenterrechnung. Die darin eingerichteten Hauptprofitcenter entsprachen weitgehend den Geschäftsfeldern Umschlag (Handels- und Tankhafen), Kombiverkehrszentrum, Lager sowie Technischer Bereich (Anlagen- und Grundstücksvermietung).

Weiters bestand noch eine Gemeinkostengruppe mit der Bezeichnung „Hafen allgemein“, in der die nicht direkt den Profitcentern zuordenbaren Gemeinkosten des Hafens Linz (Bereichsleitung, Verwaltung und Konzernumlage) erfasst wurden.

Kostenrechnung und Controlling

Unterhalb der Hauptprofitcenter wurden insgesamt 21 Profitcenter, davon acht mit Gemeinkostenstellencharakter, geführt. Für die einzelnen Profitcenter wurde jeweils quartalsweise eine Ergebnisrechnung erstellt. Sie orientierte sich im Aufbau an der Gewinn- und Verlustrechnung bis zum Betriebsergebnis, war jedoch für die Zwecke der Kostenrechnung tiefer gegliedert.

Die variablen Nutzungsmöglichkeiten der Lager und der übrigen Gebäude sowie der Mehrfacheinsatz des Personals in verschiedenen Profitcentern erschwerten die Kostenabgrenzung.

- 19.2** Nach Ansicht des RH verringerte die hohe Anzahl der Profitcenter und der Gemeinkostenstellen die Übersichtlichkeit und Aussagefähigkeit der Ergebnisrechnungen. Deren Führung war mit hohem Verwaltungsaufwand und mit Rechenkapazität verbunden; der Informationsgehalt war aufgrund von Abgrenzungs- und Zuordnungsschwierigkeiten allerdings eingeschränkt. Der RH empfahl eine Reduktion der Profitcenter und eine weitestgehende Aufteilung der Gemeinkosten auf die verbleibenden Profitcenter.

Controllingberichte

- 20.1** Die Grundlagen für das Controlling der Linz Service bildeten die Quartalsberichte auf Geschäftsbereichsebene mit einer Gegenüberstellung von Vergangenheits-, Ist-, Plan- und Vorschauwerten aus der Profitcenterrechnung. Zusätzlich lagen Ergebnisrechnungen für die Profitcenter der Linz Service vor.

Die vom Hafen Linz erstellten Quartalsberichte enthielten keine Abweichungsanalyse mit entsprechenden Begründungen.

- 20.2** Die Soll-Ist-Vergleiche mit Abweichungsanalysen bilden einen wesentlichen Bestandteil eines effizienten Controllings. Aufgrund fehlender Abweichungsanalysen in den Quartalsberichten des Hafens Linz war eine Beurteilung der Planungsqualität, der operativen Zielerreichung und der Steuerungsmaßnahmen nur begrenzt möglich.

Der RH empfahl, einen ausführlichen Vergleich zwischen Plan- und Istwerten auf Ebene der Geschäftsbereiche der Linz Service am Ende der Bilanzierungsperiode durchzuführen.

Soll-Ist-Vergleich

- 21.1** Die Gegenüberstellung der Plan- und Istwerte des Hafens Linz ergab beispielsweise bei der Betriebsleistung, beim Materialaufwand, bei den Instandhaltungen und bei den sonstigen Aufwendungen erhebliche Abweichungen.
- 21.2** Nach Ansicht des RH verursachten mangelnde Sorgfalt bei der Erstellung der Planungsrechnung sowie Fehlplanungen von konzerninternen Leistungen die hohen Abweichungen im Soll-Ist-Vergleich. So wurden die Aufwendungen für konzerninterne Leistungen von der leistungserbringenden Stelle – aufgrund von Erfahrungswerten über die Leistungsbeziehung aus der Vergangenheit – geplant und zumeist ohne Abgleich mit dem Leistungsempfänger in dessen Planungsrechnung übernommen.

Der RH empfahl – neben einer Verbesserung der Planungsqualität durch erhöhte Sorgfalt –, das Mengengerüst der voraussichtlich benötigten konzerninternen Leistungen vom Leistungsempfänger zu planen und durch den Leistungserbringer mit seinen Preisen zu bewerten. Dadurch wäre auch die Identität von Planungs- und Kostenstellenverantwortlichkeit gewährleistet.

- 21.3** *Laut Stellungnahme der Linz AG erfolge die Planung für die einzelnen Geschäftsjahre bereits rd. sechs Monate vor Beginn des Geschäftsjahres; die Ist-Daten wären rd. zwei Monate nach dessen Ablauf verfügbar. Daher würden zumeist quartalsweise unterjährige Forecasts erstellt, um den jeweils aktuellen Geschäftsverlauf für die Geschäftsbereiche darzustellen. Den aktuellen „Plan-Forecast-Abweichungen“ und „Forecast-Ist-Abweichungen“ werde bei den Abweichungsanalysen ein höheres Augenmerk als den ursprünglichen „Plan-Ist-Abweichungen“ beigemessen.*
- 21.4** Der RH teilte die Ansicht der Linz AG, dass die Unternehmenspläne regelmäßig an aktuelle Entwicklungen, etwa in Form von Vorschau-rechnungen, angepasst werden müssen. Dies ändert jedoch nichts an der grundsätzlichen Kritik des RH an der Planungsqualität. Zudem waren auch ähnlich hohe Abweichungen zwischen den Vorschau- und den Istwerten festzustellen.

Finanzierung

Organschaft

22 Aufgrund des seit dem Geschäftsjahr 2000/2001 bestehenden Organisationsverhältnisses zwischen der Linz AG und der Linz Service sowie des Ergebnisabführungsvertrages vom September 2001 war der jährliche Bilanzgewinn der Organgesellschaft an den Organträger vollständig abzuführen. Im Gegenzug verpflichtete sich die Linz AG, auftretende Verluste zur Gänze zu übernehmen. Im Überprüfungszeitraum traten weder bei der Linz Service noch beim Hafen Linz Verluste ein.

Konzernverrechnungskonto

23.1 Im Zuge der Konzernbildung errichtete die Linz AG im Jahr 2000 ein zentrales Finanzmanagement. Die Abwicklung sämtlicher Geldgeschäfte der operativen Bereiche, wie jene der Linz Service, erfolgte über die Linz AG; letztere führte sowohl die Abwicklung der konzerninternen Leistungsverrechnung (Cross-Company-Verrechnung) als auch den konzernexternen Zahlungsverkehr mit Dritten durch.

Auf dem bei jedem Konzernunternehmen eingerichteten Konzernverrechnungskonto wurden neben dem täglichen Zahlungsverkehr und dem Cash-Management auch längerfristige Zahlungsverpflichtungen gegenüber der Linz AG geführt. Dies betraf insbesondere die Fremdmittelzufuhr für Investitionen in das Anlagevermögen.

Der Stand des Konzernverrechnungskontos wurde zum Ende des Geschäftsjahres in der Bilanz der Linz Service bei den kurz- und mittelfristigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmungen ausgewiesen.

23.2 Der RH bemängelte, dass Darlehen für Investitionen in das langfristig gebundene Anlagevermögen mit kurz- und mittelfristigen Verbindlichkeiten aus der konzerninternen Leistungsverrechnung im Rahmen des operativen Geschäftes und aus der Gewinnabführung auf einem Konto vermengt wurden. Die Vermengung verhinderte Rückschlüsse über den Zweck der Fremdkapitalaufnahme und verminderte die Transparenz bei der Mittelbindung im Unternehmen.

Der RH empfahl eine Aufteilung des Konzernverrechnungskontos, wobei die Verrechnungen der Konzerndienstleistungen, der Fremdmittel für Investitionen und der Gewinnabführung getrennt aufgezeichnet werden sollten.



23.3 Die Linz AG teilte mit, dass ein langfristiger Ergebnisabführungsvertrag bestehe; dieser impliziere langfristige Finanzierungszusagen der Linz AG. Darüber hinaus werde in Zukunft stärker auf direkt adressierte Finanzierungen geachtet werden, wenn dies aus Kosten-Nutzen-Überlegungen geboten erscheine.

Auf ein Splitting der Bank-Spiegelkonten auf Ebene der Geschäftsbereiche werde in Hinblick auf den damit verbundenen administrativen Aufwand verzichtet werden; dies käme de facto einer Segmentbilanzierung gleich.

23.4 Der RH entgegnete, dass bei der empfohlenen Direktadressierung von Krediten der Transparenzgedanke über den Kosten-Nutzen-Überlegungen der Unternehmung stehe. Die zusätzliche Aufnahme von Kreditkonten in die Buchhaltung bzw. die Führung dieser Konten kann nur geringfügige Zusatzkosten verursachen. Aus Gründen der Zweckmäßigkeit wäre eine direkte Adressierung ohnehin nur für größere bzw. zusammenhängende Investitionen geboten.

Ein Splitting der Bank-Spiegelkonten auf die Geschäftsbereiche wäre nur bei der Fremdmittelaufnahme für Investitionen vorzunehmen. Da die Investitionen direkt den einzelnen Geschäftsbereichen zugeordnet werden können, sind bei Direktadressierung auch die dafür aufgenommenen Fremdmittel den Geschäftsbereichen eindeutig zuordenbar. Der zusätzliche administrative Aufwand hält sich somit in Grenzen.

Finanzierungskonzept **24.1** Der negative Saldo des Konzernverrechnungskontos der Linz Service stieg von 15,85 Mill. EUR zum 1. Oktober 2000 auf 77,71 Mill. EUR zum 30. September 2004. Das Verrechnungskonto wurde kontokorrentmäßig geführt und am Quartalsende stichtagsbezogen verzinst. Als Zinssatz setzte die Linz AG den jeweiligen Dreimonatsdurchschnitt des Zinssatzes am kurzfristigen Geldmarkt an, weil sich der Konzern aufgrund der günstigeren Konditionen im Vergleich zum Kapitalmarkt im Wesentlichen auf dieser Basis finanzierte.

In den Geschäftsjahren 2002/2003 und 2003/2004 fielen für die Linz Service rd. 907.000 EUR bzw. 1,39 Mill. EUR an konzerninternen Zinsen an; dies entsprach einer durchschnittlichen Verzinsung von 2,57 % bzw. 2,10 %.

Die Mittelzuweisung für Investitionen erfolgte aufgrund des jeweiligen vom Aufsichtsrat bzw. Vorstand der Linz AG genehmigten Investitions- und Finanzplanes.

Zwischen der Linz AG und der Linz Service bestanden keine schriftlichen Vereinbarungen über die Rückzahlung der Verbindlichkeiten.

- 24.2** Der RH hielt den starken Anstieg der Verbindlichkeiten auf dem Konzernverrechnungskonto auf 77,71 Mill. EUR für bedenklich; für die Linz Service bestanden aufgrund des Kapitalentzugs durch die Gewinnabführung nur eingeschränkte Möglichkeiten, diese Verbindlichkeiten in absehbarer Zeit zu tilgen. Zudem ist es unüblich, für Verbindlichkeiten dieser Größenordnung keine Rückzahlungsvereinbarungen zu treffen.

Weiters gab der RH zu bedenken, dass durch die Finanzierung von langfristig gebundenem Anlagevermögen mit kurzfristigem Fremdkapital am Geldmarkt von allgemein anerkannten Finanzierungsregeln, insbesondere von einer fristenkongruenten Finanzierung, abgegangen wurde.

Der RH empfahl, das Finanzierungskonzept zu überdenken und vermehrt langfristige Finanzierungsformen anzustreben. Weiters sollte mehr Eigenkapital in Form von Gesellschafterzuschüssen zur Verfügung gestellt werden, weil der Gesellschaft die Mittel zur Rückzahlung von Fremdkapital aufgrund der Gewinnabführung nicht im notwendigen Ausmaß zur Verfügung stehen werden. Darüber hinaus empfahl der RH, für die gewährten langfristigen Darlehen jeweils auch Rückzahlungsmodalitäten zu vereinbaren.

- 24.3** *Laut Mitteilung der Linz AG prüfe sie derzeit den Übergang ihrer Kurzfristfinanzierung auf Langfristfinanzierung nach Kosten-Nutzen- und Chancen-Risiken-Gesichtspunkten.*

Verbindlichkeiten des
Geschäftsbereiches
Hafen

- 25.1** Für den Hafen Linz, wie auch für die übrigen Geschäftsbereiche der Linz Service, wurden im Rahmen der Profitcenterrechnung keine Bestandskonten, sondern lediglich Erfolgskonten geführt. Daher waren die Höhe des jährlich auf den Hafen Linz entfallenden Anteils der Verbindlichkeiten auf dem Konzernverrechnungskonto und der damit verbundene Zinsaufwand nicht zu ermitteln. Die entsprechenden Aufzeichnungen gab es nur auf Ebene der Linz Service.

25.2 Nach Ansicht des RH stellten die Zahlungsverpflichtungen im Investitionsbereich und die damit verbundene Zinslast wesentliche Informationen für die Beurteilung der finanziellen Belastung der einzelnen Geschäftsbereiche dar. Der fehlende Ausweis der Zinsen in der Ergebnisrechnung des Hafens Linz führte zudem zu einer unrichtigen Darstellung seiner tatsächlichen Ertragslage.

Der RH empfahl, die Fremdmittel für Investitionen in das Anlagevermögen getrennt für die einzelnen Geschäftsbereiche der Linz Service jeweils auf einem eigenen Bestandskonto zu führen; der dazugehörige Zinsaufwand wäre in der Ergebnisrechnung auszuweisen. Der Stand und die Entwicklung dieser Konten sollten in die Quartalsberichte aufgenommen werden.

Verrechnung
von Konzerndienst-
leistungen

26.1 Die Linz AG und die Managementservice erbrachten Leistungen für andere Konzerngesellschaften der Linz AG in den Bereichen Konzernmarketing, Finanzen, Konzernentwicklung, Personalverwaltung, -verrechnung und -einstellung, Recht, Versicherungen, Konzernrevision, IT, Beschaffung, Liegenschaftsverwaltung, Baumanagement, Konzernabrechnung und Kundenbetreuung. Die daraus entstandenen Aufwendungen wurden, mit Ausnahme des IT-Bereichs, großteils pauschal über eine Konzernumlage bzw. über Dienstleistungspakete verrechnet.

Die Konzernumlage beruhte auf einem im Überprüfungszeitraum gleich bleibenden Verteilungsschlüssel; dessen Berechnung entstand in der Zeit vor der Konzernneustrukturierung der Linz AG im Jahr 2000 in der damaligen ESG und SBL und wurde seitdem nicht verändert. Eine Dokumentation der Berechnung lag nicht mehr vor.

Ab dem Geschäftsjahr 2002/2003 wurde vermehrt auf Direktverrechnungen übergegangen.

26.2 Der RH anerkannte die Bemühungen, bei der Verrechnung der Konzerndienstleistungen von einem pauschalen Umlageverfahren zunehmend auf eine Direktverrechnung überzugehen. Er stellte jedoch fest, dass die Berechnung des Verteilungsschlüssels der Konzernumlage für die Geschäftsbereiche der Linz Service mangels Dokumentation nicht nachvollziehbar war.

Der RH empfahl eine Neuberechnung des Verteilungsschlüssels der Konzernumlage für die Geschäftsbereiche der Linz Service. Einer Direktverrechnung wäre grundsätzlich der Vorzug zu geben. Ein Umlageverfahren sollte nur dann angewandt werden, wenn eine direkte Verrechnung zu unverhältnismäßig hohem Aufwand führt.

26.3 *Laut Mitteilung der Linz AG werde sukzessive auf eine Direktverrechnung aller zentralen Dienstleistungen, entweder auf Basis der geleisteten Stunden je Auftrag bzw. von vereinbarten Dienstleistungspaketen, übergegangen.*

Sonstige Feststellungen

27 Sonstige Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen

(1) die fixe Einrichtung eines betrieblichen Vorschlagswesens für die Mitarbeiter zur Erhöhung ihrer Motivation (In den Geschäftsjahren 2001/2002 bis 2003/2004 wurden im Hafen Linz von den Mitarbeitern 128 Vorschläge eingebracht, von denen 89 mit einem bewerteten betrieblichen Nutzen von rd. 314.000 EUR umgesetzt wurden.);

(2) die Herstellung einer vollständigen Umzäunung des Ölhafens, um dadurch den Vorgaben der Schifffahrtsanlagenverordnung (BGBl. Nr. 334/1991 i.d.g.F.) zu entsprechen;

(3) das Fehlen der Brandschutzordnung für den Hafen Linz;

(4) die gewissenhafte Prüfung der Zusatzangebote im Zusammenhang mit dem Bürogebäude des Kombiverkehrszentrums durch die Managementservice;

(5) den allfälligen Abzug von rd. 14.000 EUR Mehrkosten bei der Prüfung der Schlussrechnung des mit der Errichtung der Gefahrguthalle beauftragten Generalunternehmers.

Zusammenfassende Beurteilung

28 Die Aufgabenerfüllung durch die LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste, Geschäftsbereich Hafen (Hafen Linz), war im Wesentlichen zweckmäßig; insbesondere durch die strategisch wichtige Erweiterung des Kombiverkehrszentrums konnten der Wasser- und Landumschlag seit dem Geschäftsjahr 1999/2000 um rd. 31 % gesteigert sowie die durchwegs positiven Betriebsergebnisse weiter verbessert werden.

Dessen ungeachtet bestanden Verbesserungspotenziale insbesondere bei den Entscheidungsgrundlagen für den Aufsichtsrat, hinsichtlich der Profitcenter- und Planungsrechnungen, bei der Führung des Konzernverrechnungskontos, der Finanzierung von langfristig gebundenem Anlagevermögen sowie bei der Verrechnung von Konzerndienstleistungen.

Schluss- bemerkungen

29 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:

(1) Bei jeder Konzepterstellung wäre in Abstimmung mit europaweiten Vorgaben eine gemeinsame Planung durch den Bund, das Bundesland Oberösterreich und den Eigentümer des Hafens Linz, der Landeshauptstadt Linz, hinsichtlich der Weiterentwicklung der Wasserstraße Donau im Raum Oberösterreich und des Hafens Linz erforderlich.

(2) Der Informationsfluss zum Aufsichtsrat wäre sicherzustellen; weiters sollten auch organisatorische Möglichkeiten geschaffen werden, um die Geschäftsführung der Linz Service stärker in die Entscheidungen über das laufende Tagesgeschäft des Hafens Linz einzubinden.

(3) Die Strategien für den Hafen Linz wären künftig dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.

(4) Eine Neuberechnung des Verteilungsschlüssels der Konzernumlage für die Geschäftsbereiche der Linz Service sollte durchgeführt werden. Einer Direktverrechnung wäre grundsätzlich der Vorzug zu geben. Ein Umlageverfahren sollte nur dann angewandt werden, wenn eine direkte Verrechnung zu unverhältnismäßig hohem Aufwand führt.

(5) Eine Aufteilung des Konzernverrechnungskontos wäre vorzunehmen, wobei die Verrechnungen der Konzerndienstleistungen, der Fremdmittel für Investitionen und der Gewinnabführung getrennt aufgezeichnet werden sollten.

(6) Eine Reduktion der Profitcenter und eine weitestgehende Aufteilung der Gemeinkosten auf die verbleibenden Profitcenter wären vorzunehmen.

(7) Ein ausführlicher Vergleich zwischen Plan- und Istwerten auf Ebene der Geschäftsbereiche der Linz Service sollte am Ende der Bilanzierungsperiode durchgeführt werden.

(8) Für die Planungsrechnungen wäre das Mengengerüst der voraussichtlich benötigten konzerninternen Leistungen vom Leistungsempfänger zu planen und durch den Leistungserbringer mit seinen Preisen zu bewerten. Die Planungsqualität wäre durch erhöhte Sorgfalt zu verbessern.

Schlussbemerkungen

(9) Die Fremdmittel für Investitionen in das Anlagevermögen wären getrennt für die einzelnen Geschäftsbereiche der Linz Service jeweils auf einem eigenen Bestandskonto zu führen; der dazugehörige Zinsaufwand sollte in der Ergebnisrechnung ausgewiesen werden.

(10) Für das Projekt Logistikpark sollte eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsberechnung erstellt werden.

(11) Vor einer Realisierung der Verlandung des Hafenbeckens wären weitere Untersuchungen auf Basis von Detailstudien, Kosten-Nutzen-Analysen oder Wirtschaftlichkeitsberechnungen mit genaueren Kostengrundlagen anzustellen.

(12) Sämtliche Bestandteile einer Ausschreibung wären in technischer, kaufmännischer und rechtlicher Hinsicht abzustimmen, um das Risiko unterschiedlicher Rechtsansichten zwischen Bieter(n) bzw. Auftragnehmer und Auftraggeber sowie daraus folgende Konflikte und Mehrkosten zu minimieren.

(13) Eine Kostenverfolgung für die vermieteten Büroräumlichkeiten wäre einzurichten.

(14) Das Krankenstandscontrolling wäre zu intensivieren. Weiters sollten Maßnahmen zur Hebung der Zufriedenheit der Mitarbeiter gesetzt werden. Bei Erreichen des statistischen Wertes der durchschnittlichen Krankenstandsdauer der unselbständig Erwerbstätigen könnten jährlich rd. 70.000 EUR an Personalkosten eingespart werden.

MANAGEMENTSERVICE LINZ GmbH

Die Leistungserbringung der MANAGEMENTSERVICE LINZ GmbH für die LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste, Geschäftsbereich Hafen und für die Österreichische Donaulager GmbH in den Bereichen Beschaffung und Baumanagement war im Wesentlichen zweckmäßig.

Dessen ungeachtet bestanden Verbesserungspotenziale beim Zeitpunkt der Ausschreibung der Bauarbeiten, bei der Vergabe der Bauarbeiten zu Pauschalpreisen, bei der Qualität der Leistungsverzeichnisse und hinsichtlich der Niederschriften über die Angebotsöffnung.

Kurzfassung

Aufgrund des In-Kraft-Tretens des Bundesvergabegesetzes 2002 im Bundesland Oberösterreich am 1. Jänner 2003 war die konzernweit geltende Vergaberichtlinie der Linz AG überholt.

Die von der Managementservice zu Pauschalpreisen durchgeführten Ausschreibungen der Generalunternehmerleistungen für die Erweiterung der Tiefkühlhalle sowie für die Errichtung der Gefahrguthalle und der Lagerhalle (als Ersatz für die Halle 10) waren verfrüht. Da die erforderlichen Bescheide der Gewerbe- und Baubehörden nicht vorlagen, waren Umfang und Inhalt der Leistungen nicht in allen Details bekannt. Änderungen während der Bauausführung aufgrund von behördlichen Auflagen führten beispielsweise bei der Gefahrguthalle zu Mehrkosten von rd. 65.000 EUR.

Die Niederschriften über die Angebotsöffnung entsprachen teilweise nicht den Anforderungen der ÖNORM A 2051.

Da Umfang und Inhalt der zu erbringenden Leistungen nicht hinreichend genau bekannt waren, entsprachen die genannten Ausschreibungen bzw. Vergaben zu Pauschalpreisen auch nicht den für diese Vorgangsweise normierten Erfordernissen.

Kenndaten der MANAGEMENTSERVICE LINZ GmbH

Eigentümer	LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste (Linz AG)		99,998 %		
	Landeshauptstadt Linz		0,002 %		
Unternehmensgegenstand	Erbringung von Managementleistungen für die Linz AG und deren Tochtergesellschaften, insbesondere Unternehmensberatung, Leistungen der technischen und betriebswirtschaftlichen kommerziellen Informationstechnologie, Infrastruktur- und Facility Management einschließlich der Liegenschaftsverwaltung				
Gebarung¹⁾	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005
	in Mill. EUR				
Betriebsleistung	27,29	43,48	37,84	42,89	42,43
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 1,71	2,99	3,50	2,99	4,70
Jahresüberschuss/ -fehlbetrag	- 172,05 ²⁾	2,35	2,42	1,82	1,77
Bilanzsumme	329,02	393,80	258,00	281,02	309,48
Cashflow	2,52	12,14	7,21	9,62	8,19
	Anzahl				
Mitarbeiter auf Vollzeitbeschäftigte umgerechnet; ohne Karenzierungen	295	321 ³⁾	321	373	440 ⁴⁾

¹⁾ Die Kenndaten werden erst ab dem Geschäftsjahr 2000/2001 dargestellt, weil die Vergleichbarkeit mit den Daten der Rechtsvorgängerin Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (aufgrund der Spaltungsvorgänge) im Rahmen der Konzernbildung nicht gegeben war.

²⁾ inklusive buchungsmäßigem Spaltungsverlust

³⁾ Mitarbeiter zum 1. Oktober 2002 (eine rückwirkende Umrechnung auf Vollzeitbeschäftigte war nicht möglich)

⁴⁾ einschließlich 69 Lehrlinge

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

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 (1) Der RH überprüfte von April bis Juni 2005 die Gebarung der MANAGEMENTSERVICE LINZ GmbH (Managementservice); die Überprüfung bezog sich auf ihre Aufgabenerfüllung in den Geschäftsbereichen Beschaffung und Baumanagement für die LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste (Linz Service), Geschäftsbereich Hafen (Hafen Linz) und für die Österreichische Donaulager GmbH (Donaulager).



Zu dem im Oktober 2005 der überprüften Unternehmung und der Landeshauptstadt Linz übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste (Linz AG) als Eigentümerin der Managementservice im Dezember 2005 sowie im März 2006 und die Landeshauptstadt Linz im Jänner 2006 Stellung.

Der RH erstattete gegenüber der überprüften Unternehmung seine Gegenäußerung im März 2006. Gegenüber der Landeshauptstadt Linz, die in ihrer Stellungnahme im Wesentlichen auf die Stellungnahme der Linz AG zu den operativen Belangen verwies und ihre bestmögliche Unterstützung zur Umsetzung der Verbesserungsvorschläge des RH zusagte, verzichtete der RH auf die Abgabe einer Gegenäußerung.

(2) Die Überprüfung der Leistungserbringung der Managementservice in den Geschäftsbereichen „Beschaffung“ und „Baumanagement“ beschränkte sich auf Stichproben bei

- der Errichtung des Bürogebäudes des Kombiverkehrszentrums mit vom ausführenden Generalunternehmer abgerechneten Kosten von 1,33 Mill. EUR (Gesamtinvestitionskosten: rd. 1,73 Mill. EUR),
- dem Bau der Gefahrguthalle mit einem geschätzten Investitionsvolumen von rd. 1,30 Mill. EUR,
- der Erweiterung der Tiefkühlhalle mit abgerechneten Gesamtkosten von 1,35 Mill. EUR und
- der Errichtung der Lagerhalle (als Ersatz für die Halle 10) mit beauftragten Herstellungskosten von 2,04 Mill. EUR sowie
- dem Beschaffungsvorgang für den „gummibereiften Container-Verladekran“.

Konzern- umstrukturierung

- 2 Die Landeshauptstadt Linz führte rückwirkend zum Stichtag 30. September 2000 eine Neuordnung ihrer Infrastrukturunternehmungen durch. Die Neustrukturierung der Konzernverhältnisse erfolgte im Wesentlichen durch die Einbringung der Teilbetriebe der SBL Stadtbetriebe Linz GmbH (SBL) und der Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ESG) in den Konzernkreis der Linz AG sowie durch die Bildung einzelner spartenbezogener Tochterunternehmen.

Rechtsnachfolgerin der SBL war die Linz Service, jene der ESG die Managementservice.

Beschaffung

Organisation der Beschaffung

- 3.1 Die Managementservice führte zentral für die Linz Service und für die Donaulager die Vergabeverfahren für die vier Bauvorhaben (Errichtung des Bürogebäudes des Kombiverkehrszentrums, Bau der Gefahrguthalle und der Lagerhalle, Erweiterung der Tiefkühlhalle) durch und nahm jeweils die örtliche Bauaufsicht wahr.
- 3.2 Der RH beurteilte die im Konzern der Linz AG zentrale Wahrnehmung von operativen Tätigkeiten durch die Managementservice als geeigneten Schritt, um eine in allen Konzerngesellschaften einheitliche Vorgangsweise bei der Durchführung gleichartiger Aufgabenstellungen zu erreichen.

Vergaberichtlinie

- 4.1 Die Linz AG erstellte Anfang 2003 eine konzernweit geltende Vergaberichtlinie für die Vergabe von Lieferungen und Leistungen im Unterschwellenbereich. Diese Richtlinie legte insbesondere Augenmerk auf die Beobachtung des Marktes, die Wahl des Vergabeverfahrens, die Erkundung des Bestbieters sowie auf die Erstellung qualitativ hochwertiger Angebote.

Am 1. Jänner 2003 war jedoch das Bundesvergabegesetz 2002* im Bundesland Oberösterreich in Kraft getreten; dieses sah auch Regelungen für Vergaben im Unterschwellenbereich vor. Dadurch war die interne Vergaberichtlinie der Linz AG für die nunmehr gesetzlich geregelten Bereiche überholt, zumal gemäß dem Bundesvergabegesetz 2002 öffentliche Auftraggeber im Sektorenbereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung dieses Gesetz im Unterschwellenbereich in eingeschränktem Umfang einzuhalten haben.

* BGBl. I Nr. 99/2002; mit 1. Februar 2006 trat das Bundesvergabegesetz 2006, BGBl. I Nr. 17/2006, in Kraft.

- 4.2 Der RH stellte fest, dass trotz geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen infolge des In-Kraft-Tretens des Bundesvergabegesetzes 2002 nach wie vor die Vergaberichtlinie der Linz AG aus dem Jahr 2003 gültig war.

Er empfahl, hinsichtlich der gesetzlich nicht geregelten Bereiche im Unterschwellenbereich eine neue interne Vergabeordnung für eine konzernweit einheitliche Vorgangsweise zu erarbeiten; diese Vergabeordnung sollte sich an den Vorgaben der für Sektorenauftraggeber geltenden ÖNORM A 2051 orientieren.

Die ÖNORM A 2051 wurde für Vergaben im Unterschwellenbereich nicht für verbindlich erklärt; dessen ungeachtet wäre sie für die Auftraggeber im Sektorenbereich als Maßstab für eine sachliche und praxisgerechte Gestaltung von Vergabeverfahren unter den Schwellenwerten geeignet.

- 4.3 Laut Stellungnahme der Linz AG sei sie vom Vorrang des Bundesvergabegesetzes 2002 gegenüber den internen Richtlinien ausgegangen; sie habe dieses Gesetz korrekt angewendet.*

Abwicklung der Bauinvestitionen

Bauprojektorganisation

- 5 Die Linz Service übernahm die Bauherrnfunktion für das Bürogebäude des Kombiverkehrszentrums, für die Gefahrguthalle und die Lagerhalle, die als Ersatz der Halle 10 diente. Die Donaulager war Bauherr für die Erweiterung der Tiefkühlhalle. Eigentümer jener Grundstücke, auf denen die vom RH überprüften Bauvorhaben durchgeführt wurden, war die Linz Service.

Die Managementservice vergab die Planungsleistungen an Architekturbüros jeweils im Verhandlungsverfahren und führte die örtlichen Bauaufsichten durch. Weiters beauftragte sie nach Einholung von Vergleichsangeboten Gutachter (beispielsweise für Bodenmechanik, Geotechnik, Vermessung) im Verhandlungsverfahren.

Die Generalunternehmerleistungen für die Gefahrguthalle, die Tiefkühlhalle und die Lagerhalle wurden im Verhandlungsverfahren ausgeschrieben. Die Ausschreibung der Generalunternehmerleistungen für das Bürogebäude des Kombiverkehrszentrums fand im offenen Verfahren statt.

Die Ausschreibungen der Generalunternehmerleistungen für die vier Bauvorhaben erfolgten durch die Managementservice auf Basis der von den Architekten erstellten Unterlagen.

In Abstimmung mit der Managementservice nahmen die Architekten die Angebotsprüfungen sowie die Ermittlung der Bestbieter vor; die Aufträge erteilte die Managementservice. Die Baustellenkoordination führten die Generalunternehmer im Rahmen der ihnen erteilten Aufträge durch.

Abwicklung der Bauinvestitionen

Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibungen und Vergabe zu Pauschalpreisen

6.1 Das Bundesvergabegesetz 2002 und die ÖNORM A 2051 bestimmen, dass

- zu Pauschalpreisen nur dann ausgeschrieben, angeboten und zugeschlagen werden darf bzw. sollte, wenn zur Zeit der Ausschreibung Art, Güte und Umfang einer Leistung sowie die Umstände, unter denen sie zu erbringen ist, hinreichend genau bekannt sind und mit einer Änderung während der Ausführung nicht zu rechnen ist;
- der Auftraggeber eine Prüfung der Angemessenheit der Preise der Angebote vorzunehmen hat und
- der Zuschlag jenem Angebot zu erteilen ist, das nach der Prüfung der Angebote als das technisch-wirtschaftlich günstigste feststeht.

Zu den Zeitpunkten der Ausschreibungen der Generalunternehmerleistungen für die Erweiterung der Tiefkühlhalle, die Herstellung der Gefahrguthalle und der Lagerhalle hatten jeweils die behördlichen Augenscheinsverhandlungen noch nicht stattgefunden; daher lagen die erforderlichen Bescheide der Gewerbe- und Baubehörden nicht vor. Aus diesem Grund waren Umfang und Inhalt der Leistungen nicht in allen Details bekannt.

Die Bieter hatten aber für die ausgeschriebenen Generalunternehmerleistungen Angebote zu legen, welche die Gesamtleistung zu jeweils nur einem einzigen Pauschalpreis wiedergaben. Änderungen während der Bauausführung aufgrund von behördlichen Auflagen führten beispielsweise bei der Gefahrguthalle zu Mehrkosten von rd. 65.000 EUR.

6.2 Der RH erachtete die Ausschreibung der Generalunternehmerleistungen vor dem Abschluss der wesentlichen Behördenverfahren als verfrüht. Weiters bewertete er die Ausschreibungen bzw. Vergaben der Bauleistungen zu Pauschalpreisen kritisch. Da Umfang und Inhalt der Leistungen nicht hinreichend genau bekannt waren, entsprach diese Vorgangsweise nicht den erwähnten Erfordernissen.

Dadurch war eine Vergleichbarkeit der Angebote ebensowenig möglich wie die objektive Bestbieterermittlung. Die ManagementService verstieß daher gegen wesentliche Grundsätze des Vergaberechts, insbesondere jene des freien und lautereren Wettbewerbes, der Gleichbehandlung der Bieter sowie der Objektivität und Transparenz des Vergabeverfahrens.

Der RH empfahl, Ausschreibungen grundsätzlich erst dann zu veröffentlichen, wenn die Leistungen hinreichend genau bestimmt sind. Die Planung von Bauvorhaben wäre vor der Ausschreibung und Vergabe so weit voranzutreiben, dass möglichst wenige Änderungen bei der Baudurchführung erforderlich sind; dazu gehören die vollständige Erfassung der Baumaßnahmen, die wirtschaftliche Optimierung der Planungslösungen und die Berücksichtigung der notwendigen Behördenverfahren.

6.3 *Die Linz AG teilte mit, dass die Donaulager als Nutzerin der Bauwerke am Markt mit ähnlich positionierten Unternehmungen im freien Wettbewerb stehe. So sei der Ausschreibung der Lagerhalle als Ersatz der Halle 10 intern ein Abwägen des Risikos einer Ausschreibung vor Erhalt eines rechtskräftigen Bescheides gegen die Möglichkeit, einen langjährigen Kunden zu verlieren, zugrunde gelegen.*

Festlegung des Leistungsinhaltes

7.1 In die Pauschalpreise der Generalunternehmerleistungen für die Errichtung der Gefahrguthalle und der Lagerhalle hatten die Bieter Leistungen einzurechnen, deren tatsächlicher Umfang nur schwer abschätz- bzw. kalkulierbar war. So mussten sie die Massenermittlungen, die statischen Berechnungen sowie die Planung der haustechnischen Anlagen selbst durchführen und diese – in den Leistungsverzeichnissen nur vage beschriebenen – Leistungen in die Angebotspreise einkalkulieren.

7.2 Der RH bemängelte die nicht eindeutige bzw. vollständige Bestimmung der Leistungsinhalte. Er empfahl, im Sinne eines klaren Leistungsvertrages und eines fairen Wettbewerbes Leistungsverzeichnisse übersichtlich lesbar sowie die Positionsinhalte klar kalkulierbar zu gestalten.

7.3 *Die Linz AG teilte mit, dass im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens eine Totalunternehmerausschreibung grundsätzlich zulässig sei.*

7.4 Der RH entgegnete, dass die ManagementService für die Errichtung der Gefahrguthalle und der Lagerhalle jeweils Generalunternehmer- und keine Totalunternehmerleistungen ausgeschrieben hatte. Der wesentlichste Unterschied zwischen einem Generalunternehmer und einem Totalunternehmer besteht nach den Definitionen des Handwörterbuches der Bauwirtschaft darin, dass der Totalunternehmer zusätzlich zur vollständigen Herstellung eines Werkes noch die gesamten Projektplanungsarbeiten übernimmt.

Abwicklung der Bauinvestitionen

Angebotsöffnungen

8.1 Die Angebotsöffnungen fanden unter der Leitung der Management-service statt. Die nach den Bestimmungen der ÖNORM A 2051 anzufertigenden Niederschriften über die Angebotsöffnung entsprachen bei den Verhandlungsverfahren in weiten Bereichen (z.B. hinsichtlich der Notierung aller preisbestimmenden Angaben aus den Begleitschreiben) nicht den dort normierten Anforderungen.

Im Gegensatz dazu wurden bei der Niederschrift über die Angebotsöffnung der im offenen Verfahren ausgeschriebenen Generalunternehmerleistung zur Errichtung des Bürogebäudes des Kombiverkehrszentrums die Vorgaben der ÖNORM A 2051 entsprechend berücksichtigt.

8.2 Der RH betonte die Bedeutung der in der ÖNORM A 2051 vorgegebenen Vorgangsweise im Rahmen der Angebotsöffnungen für die Transparenz des Vergabeverfahrens und den Nachweis des ordnungsgemäßen Vergabeablaufes. Er beanstandete die Mängel in den Niederschriften und empfahl, künftig den Vorgaben der ÖNORM A 2051 verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen.

8.3 *Laut Mitteilung der Linz AG stütze sich die Kritik des RH vorwiegend auf ein Abweichen von den Vorgaben der ÖNORM A 2051. Diese ÖNORM sei jedoch als Selbstbindungsnorm nicht als verbindlich genannt worden und diene daher nur als Richtschnur für die Einhaltung der im Bundesvergabegesetz geforderten Transparenz. Abweichungen seien daher nur dann als rechtlich bedenklich zu bewerten, wenn sie gegen die Grundprinzipien dieses Gesetzes verstießen.*

8.4 Der RH hob die grundsätzliche Bedeutung von Angebotsöffnungen und deren Dokumentation für den Nachweis der ordnungsgemäßen Durchführung des Vergabeverfahrens hervor. Die Unternehmung hat beispielsweise durch das Nichterfassen aller preisbestimmenden Angaben aus den Begleitschreiben gegen den Grundsatz der Transparenz des Vergabefahrens verstoßen.

Kalkulationsunterlagen

9.1 Nach den Besonderen Bedingungen für Bauleistungen der Linz AG hatten die Bieter bzw. Auftragnehmer nach Aufforderung des Auftraggebers die vollständigen Kalkulationsunterlagen über den geforderten Leistungsumfang zu übergeben. Diese Kalkulationsunterlagen dienten üblicherweise während der Bauabwicklung als Grundlage bei Preisänderungen sowie zur Überprüfung der Preisangemessenheit von Zusatzleistungen.

Die Managementservice forderte die Kalkulationsblätter für die Generalunternehmerleistungen betreffend die Erweiterung der Tiefkühlhalle und die Errichtung der Gefahrguthalle jedoch nicht ein.

- 9.2** Nach Auffassung des RH müssen spätestens zum Vertragsabschluss alle Kalkulationsunterlagen vom vorgesehenen Auftragnehmer eingefordert werden. Der RH empfahl, die Auftragnehmer in Hinkunft anzuhalten, die Kalkulation samt zugehörigen Unterlagen zeitgerecht vorzulegen; diese müssen normgemäß prüfbar sein und das Hauptangebot in ausreichender Tiefe abbilden.
- 9.3** *Laut Stellungnahme der Linz AG seien die Bestimmungen in den Baubedingungen so formuliert, dass die das Leistungsverzeichnis prüfenden Bau fachleute nach ihrem Ermessen die Kalkulationsgrundlagen im erforderlichen Ausmaß einfordern könnten.*
- 9.4** Der RH erwiderte, die Entscheidung zur Anforderung der Kalkulationsunterlagen sollte nicht dem Ermessen des jeweils die Leistungsverzeichnisse prüfenden Bau fachmannes überlassen werden. Grundsätzlich hätte die Managementservice darauf zu bestehen, dass alle Kalkulationsunterlagen vom vorgesehenen Auftragnehmer spätestens zum Vertragsabschluss vorgelegt werden, um allfällige Nachtragsangebote auf der Grundlage des Hauptangebotes prüfen zu können.

Sonstige Feststellungen

10 Sonstige Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen

- (1) die gewissenhafte Prüfung der Zusatzangebote im Zusammenhang mit dem Bürogebäude des Kombiverkehrszentrums;
- (2) die Sicherstellung der korrekten Abwicklung der örtlichen Bauaufsicht in den Leistungsverzeichnissen.

Zusammenfassende Beurteilung

11 Die Leistungserbringung der Managementservice für den Hafen Linz und die Donaulager in den Bereichen Beschaffung und Baumanagement war im Wesentlichen zweckmäßig.

Verbesserungspotenziale bestanden jedoch beim Zeitpunkt der Ausschreibung der Bauarbeiten, bei der Vergabe der Bauarbeiten zu Pauschalpreisen, bei der Qualität der Leistungsverzeichnisse und hinsichtlich der Niederschriften über die Angebotsöffnung.

**Schluss-
bemerkungen**

12 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:

(1) Hinsichtlich der gesetzlich nicht geregelten Bereiche im Unterschwellenbereich wäre eine neue interne Vergabeordnung zu erarbeiten; diese sollte sich an den Vorgaben der ÖNORM A 2051 orientieren.

(2) Ausschreibungen wären grundsätzlich erst dann zu veröffentlichen, wenn die Leistungen hinreichend genau bestimmt sind. Die Planung von Bauvorhaben wäre vor der Ausschreibung und Vergabe so weit voranzutreiben, dass möglichst wenige Änderungen bei der Baudurchführung erforderlich sind.

(3) Im Sinne eines klaren Leistungsvertrages und eines fairen Wettbewerbes sollten Leistungsverzeichnisse übersichtlich lesbar sowie die Positionsinhalte klar kalkulierbar gestaltet werden.

(4) Den Vorgaben der ÖNORM A 2051 wäre künftig verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen.

(5) Die Auftragnehmer wären in Hinkunft anzuhalten, die Kalkulation samt zugehörigen Unterlagen zeitgerecht vorzulegen; diese müssen normgemäß prüfbar sein und das Hauptangebot in ausreichender Tiefe abbilden.

Österreichische Donaulager GmbH

Die Aufgabenerfüllung durch die Österreichische Donaulager GmbH war im Wesentlichen zweckmäßig. Verbesserungspotenziale bestanden jedoch insbesondere bei der Dokumentation der Lagerauslastung und der Vertragsgrundlagen sowie hinsichtlich der Profitcenter- und Investitionsrechnungen.

Kurzfassung

Aufgrund der Strategie der damaligen SBL Stadtbetriebe Linz GmbH aus dem Jahr 1997 erfolgte der vollständige Erwerb der Österreichischen Donaulager Aktiengesellschaft. Weiters wurde die Gesellschaftsform in eine GmbH abgeändert. Die geplante vollständige Integration der Österreichischen Donaulager GmbH (Donaulager) in den Linzer Hafen kam nicht zustande.

Im Zuge der Neuausrichtung der Strategie durch die nunmehrige Eigentümerin, die Linz Service GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste, ab 2000/2001 war die Auflassung der Transportlogistik und ein Herunterfahren der Lagerlogistik zugunsten einer Steigerung von Mietlagern geplant.

Die Marktentwicklung bei den Logistikdienstleistungen führte dazu, dass diese Vorhaben ab Ende 2003 nicht weiterverfolgt wurden. Die Transportlogistik wurde in eingeschränktem Umfang neu strukturiert; im Dienstleistungslagerbereich blieb die Donaulager unter Beobachtung des Marktes weiter aktiv.

Die Gewinn- und Verlustrechnungen der Donaulager wiesen im Überprüfungszeitraum (Geschäftsjahre 1999/2000 bis 2003/2004) stets einen Jahresgewinn auf; im Geschäftsjahr 2003/2004 betrug dieser 0,53 Mill. EUR. Die Unternehmung steigerte die Betriebsleistung von 7,37 Mill. EUR (1999/2000) auf 9,23 Mill. EUR (2003/2004).

Im Überprüfungszeitraum konnte die Donaulager den Anteil des Aufwandes für Eigen- und Leasingpersonal an der Betriebsleistung um rd. 1,2 Prozentpunkte reduzieren.

Die durchschnittliche Anzahl der Krankenstandstage je Vollzeitbeschäftigten lag – bei Außerachtlassung der hohen Krankenstände vor Pensionierungen im Geschäftsjahr 2003/2004 – unter der in der Statistik des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger ausgewiesenen durchschnittlichen Krankenstandsdauer der unselbständig Erwerbstätigen in Österreich.

Die Donaulager führte im Geschäftsjahr 2002/2003 eine Profitcenterrechnung ein. Die darin eingerichteten Hauptprofitcenter entsprachen nicht ihren drei Geschäftsfeldern; die den Hauptprofitcentern untergeordneten Profitcenter wiesen Überschneidungen auf. In einzelnen Profitcentern erfolgten nicht sach- und verursachungsgerechte Zuordnungen von Kosten.

Im April 1999 übertrug der Linzer Hafen den Betrieb seiner Dienstleistungslager an die Donaulager. Die Basis der Übernahme des Geschäftsbetriebes durch die Donaulager bildete eine mündliche Vereinbarung. Diese wäre schriftlich festzuhalten; dabei sollten wesentliche Vertragsinhalte, wie die Verpflichtung zur Bewirtschaftung, die Beistellung von Personal und von Lagerräumlichkeiten sowie die zu entrichtende Provision, genau definiert und dokumentiert werden.

Eine regelmäßige und formalisierte Bestimmung sowie eine Dokumentation der Lagerauslastung erfolgten nicht.

Die Donaulager erstellte Investitionsrechnungen für die Errichtung bzw. Erweiterung von drei Hallen mit einem geschätzten bzw. geplanten Investitionsvolumen von insgesamt rd. 5,59 Mill. EUR; hierzu waren maßgebliche Entscheidungsgrundlagen nicht dokumentiert.



Kenndaten der Österreichischen Donaulager GmbH

Eigentümer	LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste, die im Eigentum der LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste steht (deren Anteile werden zu 100 % von der Landeshauptstadt Linz gehalten)	99,9 %
	IHC Holding & Consulting GmbH	0,1 %

Unternehmensgegenstand Lagerlogistik, Transportlogistik, Vermietungen

Gebarung 1999/2000 2000/2001 2001/2002 2002/2003 2003/2004 2004/2005
in Mill. EUR

Bilanzsumme	10,77	11,32	12,09	11,96	12,09	12,19
Eigenkapital*	7,50	7,47	7,44	7,40	7,37	7,35
Betriebsleistung	7,37	7,63	8,05	8,10	9,23	10,03
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	0,35	0,55	0,97	0,71	0,79	0,74

Anzahl

Mitarbeiter auf Vollzeitbeschäftigte umgerechnet; ohne Karenzierungen	55,98	54,48	53,33	51,85	53,97	57,95
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------

* einschließlich Rücklagen und Investitionszuschüsse

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

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von April bis Juni 2005 die Gebarung der Österreichischen Donaulager GmbH (**Donaulager**). Die Schwerpunkte der Überprüfung betrafen vor allem die Geschäftsfelder Lagerlogistik, Transportlogistik und Vermietungen, das Personal, die Profitcenterrechnung, die Investitionsrechnungen und die interne Leistungsverrechnung mit der LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste (**Linz Service**), Geschäftsbereich Hafen (**Hafen Linz**). Der Überprüfungszeitraum umfasste die Geschäftsjahre 1999/2000 bis 2003/2004.

Zu dem im Oktober 2005 der überprüften Unternehmung und der Landeshauptstadt Linz übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste (**Linz AG**) als Eigentümerin der Linz Service (diese ist zu 99,9 % Eigentümerin der Donaulager) im Dezember 2005 sowie die Landeshauptstadt Linz im Jänner 2006 Stellung.

Der RH erstattete gegenüber der geprüften Unternehmung seine Gegenäußerung im März 2006. Gegenüber der Landeshauptstadt Linz, die in ihrer Stellungnahme im Wesentlichen auf die Stellungnahme der Linz AG zu den operativen Belangen verwies und ihre bestmögliche Unterstützung zur Umsetzung der Verbesserungsvorschläge zusagte, verzichtete der RH auf die Abgabe einer Gegenäußerung.

Eigentümerstruktur

- 2 Die Landeshauptstadt Linz führte rückwirkend zum Stichtag 30. September 2000 eine Neuordnung ihrer Infrastrukturunternehmungen durch. Die Neustrukturierung der Konzernverhältnisse erfolgte im Wesentlichen durch die Einbringung der Teilbetriebe der SBL Stadtbetriebe Linz GmbH (SBL) und der Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (ESG) in den Konzernkreis der Linz AG sowie durch die Bildung einzelner spartenbezogener Tochterunternehmen. Rechtsnachfolgerin der SBL war die Linz Service.

Die operative Tätigkeit der Donaulager teilte sich in die drei Geschäftsfelder Lagerlogistik, welche den Kernbereich der Geschäftstätigkeit bildete, Transportlogistik und Vermietungen. Neben herkömmlichen Warenlagern betrieb die Donaulager auch Speziallager für Tiefkühl- und Gefahrgut sowie Kühl- und Wärmelager.

Aufgrund eines im September 2001 mit der Linz Service geschlossenen Ergebnisabführungsvertrages war die Donaulager verpflichtet, den gesamten Jahresgewinn an die Linz Service abzuführen. Letztere verpflichtete sich, eventuelle Verluste der Donaulager zu übernehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnungen der Donaulager wiesen im Überprüfungszeitraum stets einen Jahresgewinn auf; im Geschäftsjahr 2003/2004 betrug dieser 0,53 Mill. EUR bei einer Betriebsleistung von 9,23 Mill. EUR.

Strategie der Donaulager

- 3.1 Die 1997 von der damaligen SBL erstellte Strategie für den Linzer Hafen (Teilbetrieb der SBL) sah den vollständigen Erwerb der Anteile des Landes Oberösterreich und der Wirtschaftskammer an der Österreichischen Donaulager Aktiengesellschaft, eine Zusammenarbeit im Gefahrgutbereich und eine Abstimmung des Leistungsangebots vor.

Im Herbst 1997 erfolgte der vollständige Erwerb der Österreichischen Donaulager AG durch die SBL und gleichzeitig die Änderung der Gesellschaftsform in eine GmbH. Die geplante vollständige Integration der Donaulager in den Linzer Hafen kam nicht zustande, weil die Donaulager auch als Spediteur auftrat und der Markt einen kommunalen Anbieter nicht akzeptiert hätte.



Im Geschäftsjahr 2000/2001 erstellte der Hafen Linz gemeinsam mit der Linz AG und einem Unternehmensberater für die Linz Service ein Strategiepapier betreffend den Hafen Linz und die Donaulager; dieses wurde alle ein bis zwei Jahre neu erarbeitet. Für die Donaulager war die Auflassung der Transportlogistik und ein Herunterfahren der Lagerlogistik zugunsten einer Steigerung von Mietlagern geplant.

Da der Markt insbesondere Lagerleistungen nur im Verbund mit Logistikdienstleistungen nachfragte, verfolgte die Linz Service in ihrem Strategiepapier 2003/2004 vom November 2003 diese gesetzten Ziele nicht mehr. Vielmehr wurde die Transportlogistik in eingeschränktem Umfang neu strukturiert.

Im Dienstleistungslagerbereich blieb die Donaulager unter Beobachtung des Marktes weiter aktiv; sie plante darüber hinaus den Neubau von Lagergebäuden, um Kunden und Umsatzmengen halten zu können. Weiters versuchte die Unternehmung, neue Teilmärkte im Tiefkühlagerbereich zu erschließen und nahm Kapazitätsausweitungen im Gefahrgutbereich vor.

Dies geschah vor dem Hintergrund des langfristigen Zieles der Errichtung eines Logistikparks im Hafengebiet.

- 3.2 Der RH hielt fest, dass die vollständige Integration der Donaulager in den Linzer Hafen nicht zustande kam und auch die ab 2000/2001 verfolgte Strategie Ende 2003 abgeändert werden musste. Er führte dies auf unzureichende Entscheidungsgrundlagen, wie beispielsweise eine ungenügende Auseinandersetzung mit den Gesamtzusammenhängen bei Logistikdienstleistungen und der zu erwartenden Marktentwicklung, zurück.

Der RH empfahl, kurzfristig die von der Donaulager und dem Hafen Linz angebotenen Leistungen bestmöglich abzustimmen. Langfristig wäre die vollständige Integration der Donaulager in die Linz Service weiter zu verfolgen, um Synergien optimal nutzen zu können.

- 3.3 *Laut Stellungnahme der Linz AG hätte die Suche nach einem Übernehmer der Transportlogistik aufgrund der geforderten Bedingungen keinen Erfolg gebracht. Im Zuge der wirtschaftlichen Integration der Donaulager in den Linzer Hafen wären der Personalstand im Segment Lagerlogistik reduziert, Synergien erhöht und Lagergelderlöse gesteigert worden.*

Die Linz Service habe sich mit den Marktentwicklungen beschäftigt; aufgrund der Konzentrationen im Logistikmarkt sei aber damals noch nicht klar absehbar gewesen, welche Position die Donaulager als „Kleinlogistiker“ und Tochterunternehmen einer kommunalen Gesellschaft einnehmen könne.

- 3.4 Der RH anerkannte die angeführten Probleme und die trotzdem erzielten Fortschritte. Bei konsequenter Fortsetzung der Abstimmung der angebotenen Leistungen und der Realisierung von Einsparungsmöglichkeiten könnte die vollständige Integration der Donaulager in die Linz Service einen langfristig sinnvollen Ansatz darstellen.

Personal

Personalstand und -aufwand

- 4.1 Der Personalstand der Donaulager reduzierte sich von 55,98 (Geschäftsjahr 1999/2000) auf 53,97 Vollzeitbeschäftigte (Geschäftsjahr 2003/2004). Im gleichen Zeitraum stieg der Personalaufwand je Vollzeitbeschäftigten und Jahr von rd. 38.600 EUR auf rd. 45.300 EUR. Darüber hinaus wurde auch Leasingpersonal eingesetzt, wofür im Geschäftsjahr 2003/2004 insgesamt 201.000 EUR aufgewendet wurden.

Im Betrachtungszeitraum erhöhte sich die Betriebsleistung von 7,37 Mill. EUR auf 9,23 Mill. EUR; der Anteil des Aufwandes für Eigen- und Leasingpersonal an der Betriebsleistung verminderte sich um rd. 1,2 Prozentpunkte auf rd. 28,7 %.

- 4.2 Der RH anerkannte, dass durch die deutliche Steigerung der Betriebsleistung der Anteil des Aufwandes für Eigen- und Leasingpersonal an der Betriebsleistung verringert werden konnte. Der RH empfahl, dieser für die Ertragskraft der Unternehmung wichtigen Kennzahl auch in Zukunft die gebotene Aufmerksamkeit zu widmen.

Krankenstände

- 5.1 Die durchschnittliche Anzahl der Krankenstandstage je Vollzeitbeschäftigten verminderte sich in den Geschäftsjahren 1999/2000 bis 2002/2003 von 11,83 auf 11,05 Kalendertage. Im Geschäftsjahr 2003/2004 fielen vor der Pensionierung von drei Mitarbeitern allein für diese insgesamt 297 Krankenstandstage (in Arbeitstagen) an, so dass sich die durchschnittliche Anzahl der Krankenstandstage je Vollzeitbeschäftigten auf 19,14 Kalendertage erhöhte.



Laut Statistik des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger betrug die durchschnittliche Krankenstandsdauer der unselbstständig Erwerbstätigen in Österreich zwischen 14,43 Kalendertagen (1999) und 12,67 Kalendertagen (2003) bzw. 12,16 Kalendertagen (2004).

- 5.2 Der RH anerkannte, dass die durchschnittliche Anzahl der Krankenstandstage je Vollzeitbeschäftigten – bei Außerachtlassung der hohen Krankenstände vor Pensionierungen im Geschäftsjahr 2003/2004 – unter der in der Statistik des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger ausgewiesenen durchschnittlichen Krankenstandsdauer lag. Er empfahl, auch in Zukunft – insbesondere durch entsprechende Motivation der Mitarbeiter – für niedrige Krankenstandswerte zu sorgen.

Profitcenterrechnung

- 6.1 Die Donaulager führte im Geschäftsjahr 2002/2003 eine Profitcenterrechnung ein; die darin eingerichteten Hauptprofitcenter entsprachen nicht ihren drei Geschäftsfeldern Lagerlogistik, Transportlogistik und Vermietungen; so waren im Hauptprofitcenter Lager/Vermietung die Geschäftsfelder Lagerlogistik und Vermietungen gemeinsam dargestellt.

Weiters wiesen die den Hauptprofitcentern untergeordneten Profitcenter Überschneidungen (unter anderem bei den Lagerarten Tiefkühlware, Gefahrgut und gewöhnliches Lagergut) auf. Ferner gab es als Profitcenter geführte Gemeinkostenstellen, bei denen die Donaulager im Wesentlichen nicht auf untergeordnete Kostenstellen aufgeteilte Gemeinkosten verrechnete. Die in einzelnen Profitcentern erfolgten Zuordnungen von Kosten, wie Personalkosten, entsprachen nicht den tatsächlichen Gegebenheiten.

- 6.2 Der RH bemängelte, dass die Hauptprofitcenter nicht die drei Geschäftsfelder der Donaulager abbildeten und die Profitcenter weder nach einheitlichen Gesichtspunkten gegliedert noch klar voneinander abgegrenzt waren. Dadurch war in der Profitcenterrechnung die wirtschaftliche Lage in den Geschäftsfeldern und hinsichtlich der Lagerarten nicht transparent dargestellt.

Weiters erfolgte die Zuordnung von Kosten in einzelnen Profitcentern nicht sach- und verursachungsgerecht. Damit waren die Profitcenterberichte nicht geeignet, eine Grundlage für strategische Entscheidungen und Investitionsplanungen in den Geschäftsfeldern sowie betreffend die einzelnen Lagerarten zu bilden.

Der RH empfahl, drei Hauptprofitcenter entsprechend den Geschäftsfeldern Lagerlogistik, Transportlogistik und Vermietungen einzurichten. Die untergeordneten Profitcenter sollten klar und durchgehend nach einheitlichen Gesichtspunkten strukturiert bzw. abgegrenzt werden; nicht erforderliche Profitcenter wären aufzulassen. Gemeinkostenstellen sollten weitestgehend bereinigt werden und sich auf Kosten beschränken, die nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand einer Kostenstelle direkt zuordenbar sind.

Weiters wären verstärkt auf die sach- und verursachungsgerechte Zuordnung der Kosten in den Profitcentern zu achten und die Profitcenterberichte auf ihre Richtigkeit zu prüfen.

Bewirtschaftung der Dienstleistungslager

- 7.1** Im April 1999 übertrug der Linzer Hafen den Betrieb seiner Dienstleistungslager (rd. 25.000 m²) an die Donaulager. Damit sollten dieses Geschäftsfeld bei einer Unternehmung konzentriert und Synergien genutzt werden. Die Basis der Übernahme des Geschäftsbetriebes durch die Donaulager bildete eine mündliche Vereinbarung, die unter anderem Regelungen über Personalbeistellung und Provisionsverrechnung enthielt. Eine schriftliche Dokumentation dieses Rechtsverhältnisses fehlte.
- 7.2** Der RH empfahl, die zwischen dem Linzer Hafen und der Donaulager mündlich getroffene Vereinbarung über die Bewirtschaftung der Dienstleistungslager des nunmehrigen Hafens Linz schriftlich festzuhalten. Dabei sollten wesentliche Vertragsinhalte, wie die Verpflichtung zur Bewirtschaftung, die Beistellung von Personal und von Lagerräumlichkeiten sowie die zu entrichtende Provision, genau definiert und dokumentiert werden.

Lagerauslastung

- 8.1** Die Donaulager führte laufend – aufgrund von konkreten Kundenanfragen oder wegen gezielter Marketingmaßnahmen – Lagerbegehungen zur Ermittlung der freien Stellflächen durch. Deren Ergebnisse wurden in der Regel nicht schriftlich festgehalten. Eine regelmäßige und formalisierte Bestimmung sowie eine Dokumentation der Lagerauslastung erfolgten nicht. Nach Beratung durch den RH entwarf die Donaulager während der örtlichen Gebarungsüberprüfung ein Verfahren zur Bestimmung der Auslastung der einzelnen Lagerkapazitäten.
- 8.2** Die Auslastung der Lagerkapazitäten stellt eine wesentliche betriebswirtschaftliche Kenngröße in der Lagerwirtschaft dar; sie liefert wertvolle Informationen über die Effizienz der Lagerbewirtschaftung und dient als wichtige Entscheidungsgrundlage für die Ausweitung und Neuschaffung von Lagerkapazitäten.

Der RH empfahl, die Auslastung der Lagerkapazitäten in regelmäßigen Zeitabständen und in formalisierter Weise zu ermitteln; die Ergebnisse wären jeweils getrennt nach Lagerart (Tiefkühlware, Gefahrgut, gewöhnliches Lagergut etc.) und je Lagergebäude entsprechend zu dokumentieren. Weiters wäre eine Aufnahme der Ergebnisse in die der Linz Service vorgelegten Quartalsberichte erforderlich.

- 8.3** *Laut Mitteilung der Linz AG werde die Donaulager einmal monatlich die Lagerauslastung ermitteln; dies biete eine hinreichend genaue Entscheidungsgrundlage.*

Investitionsrechnungen

Gefahrguthalle,
Lagerhalle

- 9.1** (1) Die Linz Service beschloss im Jahr 2004, eine weitere Gefahrguthalle mit einem geschätzten Investitionsvolumen von rd. 1,30 Mill. EUR errichten zu lassen. Wesentlicher Anlass für diese Entscheidung war die Absicht eines Kunden, seine Lagermenge zu erhöhen und die neue Gefahrguthalle zu zwei Drittel zu beanspruchen.

Zur Absicherung der Auslastung schloss die Donaulager mit ihm eine Zusatzvereinbarung, wonach der Kunde auf die Ausübung seines Kündigungsrechts bis zum 31. Dezember 2009 verzichtete. Eine Mindesteinlagermenge und eine Entschädigungsvereinbarung bei Nichterreichen dieser Mindestmenge waren damit nicht verbunden.

Die von der Donaulager erstellte Investitionsrechnung als Grundlage des Beschlusses des Aufsichtsrates der Linz Service vom Jänner 2004 sah bei einem angenommenen Auslastungsgrad von 85 % und einer 5 %igen Verzinsung eine Amortisationszeit von 15 Jahren vor. Die neue Gefahrguthalle wurde Mitte August 2005 fertig gestellt und am 1. November 2005 in Betrieb genommen.

(2) Ende 2004 beauftragte ein langjähriger Kunde die Donaulager mit der Lagerlogistik einer weiteren Produktgruppe, für die der Kunde ein entsprechend repräsentatives Lagergebäude wünschte. Aus diesem Grund beschloss die Linz Service die bereits baufällige, kaum mehr nutzbare Halle 10 abzutragen und durch eine neue Lagerhalle mit einer geplanten Investitionssumme von 2,70 Mill. EUR zu ersetzen.

Der Aufsichtsrat der Linz Service genehmigte die Investition für die Lagerhalle mit Beschluss vom Jänner 2005. Diesem lag eine von der Donaulager erstellte Investitionsrechnung zugrunde. Die Amortisationszeit für die Lagerhalle lag bei einem angenommenen Auslastungsgrad von 85 % und einer 5 %igen Verzinsung bei 18,5 Jahren.

Im März 2005 schloss die Donaulager mit dem Kunden einen bis 31. Juli 2007 befristeten Vertrag. Die Lagerhalle wurde am 1. Februar 2006 in Betrieb genommen.

(3) Aufzeichnungen über den bisherigen Lagernutzungsgrad im Lager- und Gefahrgutbereich wurden nicht erstellt. Ebenso wenig waren Analysen über die bisherige oder voraussichtliche regionale Entwicklung der entsprechenden Märkte und das mögliche Kundenpotenzial in den Unterlagen zur Investitionsentscheidung festgehalten.

- 9.2 Der RH stellte kritisch fest, dass Investitionsentscheidungen vor allem mit der Erweiterung von Geschäftsbeziehungen mit bestehenden Kunden begründet wurden; die Donaulager vereinbarte – trotz der Amortisationszeiten für die neuen Hallen von 15 bzw. 18,5 Jahren – einen Kündigungsverzicht seitens der Kunden nur bis Ende 2009 bzw. eine Befristung des Vertrages lediglich bis Ende Juli 2007.

Da die Donaulager den tatsächlichen Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Hallen nicht berücksichtigte, war für die neue Lagerhalle die vertragliche Auslastung nur für eineinhalb Jahre gesichert. Die Bindungsfrist im Zusammenhang mit der neuen Gefahrguthalle betrug zwar etwa vier Jahre ab Inbetriebnahme; sie war jedoch mit keinen Verpflichtungen des Kunden für eine Mindesteinlagermenge und für eine Entschädigung für den Fall der Unterschreitung dieser Mindestmenge verbunden.

Der RH empfahl, bei Investitionen in den Neubau von Hallen, die wesentlich durch einen bestimmten Kunden veranlasst sind, einen vertraglichen Kündigungsverzicht für einen längeren Zeitraum (als die erwähnten eineinhalb bzw. vier Jahre) ab Inbetriebnahme des Objektes (beispielsweise für fünf Jahre) mit diesem Kunden anzustreben. Ebenso wäre zur Minimierung des Unternehmerrisikos eine Mindesteinlagermenge festzulegen und – für den Fall der Unterschreitung der Mindestmenge – eine Entschädigung zu vereinbaren.

Bei langen Amortisationszeiten und kurzen Bindungsfristen wäre außerdem eine Analyse der Marktlage und -entwicklung erforderlich. Ebenso sollte die Auslastung der Lagerkapazitäten den Investitionsrechnungen und -entscheidungen zugrunde gelegt werden.

- 9.3 *Laut Stellungnahme der Linz AG strebe die Donaulager den vom RH empfohlenen Zeitraum für einen Kündigungsverzicht an; dies sei allerdings im Speditions-/Lagergeschäft schwer realisierbar. Weiters wären Mindesteinlagermengen bzw. Entschädigungsvereinbarungen nicht marktüblich. Die neue Lagerhalle sei für keinen bestimmten Kunden errichtet worden; die Geschäftserweiterung mit einem bereits bestehenden Kunden wäre der Anlass für den Start des Bauprojekts gewesen.*

Das Füllen der Gefahrguthalle sei selbst bei Fehlen von langfristigen Kundenbindungen für einen Lagerhalter im oberösterreichischen Zentralraum unproblematisch.

- 9.4 Hinsichtlich der neuen Lagerhalle vertrat der RH die Auffassung, dass der Neubau der Halle durch den Kunden veranlasst wurde.

Bezüglich der Gefahrguthalle wurde zwar der Kündigungsverzicht zur Absicherung der Auslastung vereinbart; ohne entsprechende Verpflichtung des Kunden betreffend Mindesteinlagermenge und Entschädigung bei ihrem Nichterreichen (wie im Hafenumschlagsbereich üblich) kann diese Absicherung jedoch nicht erreicht werden.

Dass die Auslastung der neuen Gefahrguthalle unabhängig von dem konkreten Kunden langfristig unproblematisch sei, war in den Investitionsrechnungen weder dokumentiert noch begründet.

Nach Auffassung des RH sollten in Fällen, in denen Neubauten wesentlich durch einen Kunden veranlasst wurden, längere Bindungsfristen ab Inbetriebnahme angestrebt werden. Außerdem wären unter anderem Analysen über die allgemeine Marktentwicklung und das mögliche Kundenpotenzial bei der Investitionsentscheidung stärker zu berücksichtigen.

Tiefkühlhalle

- 10.1 Im März 2002 genehmigte die außerordentliche Generalversammlung der Donaulager die Erweiterung der Tiefkühlhalle mit einer geschätzten Investitionssumme von rd. 1,59 Mill. EUR. Die Investitionsentscheidung basierte auf der Annahme, dass die vorhandenen Lagerkapazitäten ausgelastet waren und in den letzten drei Jahren Tiefkühlager von Fremdunternehmungen zugemietet werden mussten.

Investitionsrechnungen

Bei einem Auslastungsgrad von 85 % und einer Verzinsung von 6 % wurde von einer Amortisationszeit von 25 Jahren ausgegangen. Ein Vertreter der Linz AG wies darauf hin, dass die Investition aus wirtschaftlicher Sicht nur bei einer fast hundertprozentigen Auslastung rentabel sei.

Aufzeichnungen über den bisherigen Lagernutzungsgrad der bestehenden Tiefkühlager wurden nicht erstellt. Dokumentationen über das Volumen der Zumietungen bei Fremdunternehmungen bzw. Anfragen von Kunden und Ablehnungen von Aufträgen mangels verfügbarer Lagerkapazitäten lagen den von der Donaulager erstellten Unterlagen zur Investitionsentscheidung nicht bei. Ebenso wenig wurden Analysen über die bisherige und voraussichtliche regionale Entwicklung des Tiefkühlagermarktes in diesen Unterlagen festgehalten.

Die Erweiterung der Tiefkühlhalle wurde Ende Dezember 2002 fertig gestellt.

- 10.2** Der RH bemängelte, dass die der Investitionsbegründung und -entscheidung zugrunde gelegten wesentlichen Fakten und Parameter in den Unterlagen nicht nachvollziehbar waren.

Er empfahl, zukünftig die für Investitionsentscheidungen maßgeblichen Grundlagen, wie Lagernutzungsgrad oder Marktanalysen, zu dokumentieren und den Unterlagen zur Investitionsentscheidung beizufügen. Damit würde der Geschäftsführung und der Generalversammlung der Donaulager ein nachvollziehbares und fundiertes Entscheidungsinstrumentarium zur Verfügung stehen.

Sonstige Feststellungen

- 11** Sonstige Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen

(1) die bereits im Juni 2000 erfolgte Einführung, den systematischen Ausbau und die konsequente Umsetzung des Qualitätsmanagements nach ISO 9001 sowie

(2) das Beteiligungscontrolling der Donaulager, für das keine Abweichungsanalysen mit entsprechenden Begründungen vorlagen.

**Zusammenfassende
Beurteilung**

12 Die Aufgabenerfüllung durch die Donaulager war im Wesentlichen zweckmäßig. Verbesserungspotenziale bestanden jedoch insbesondere bei der Dokumentation der Lagerauslastung und der Vertragsgrundlagen sowie hinsichtlich der Profitcenter- und Investitionsrechnungen.

**Schluss-
bemerkungen**

13 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:

(1) Kurzfristig wären die von der Donaulager und dem Hafen Linz angebotenen Leistungen bestmöglich abzustimmen. Die vollständige Integration der Donaulager in die Linz Service sollte langfristig weiter verfolgt werden.

(2) Die zwischen dem Linzer Hafen und der Donaulager mündlich getroffene Vereinbarung über die Bewirtschaftung der Dienstleistungslager des nunmehrigen Hafens Linz wäre schriftlich festzuhalten.

(3) Die Auslastung der Lagerkapazitäten sollte in regelmäßigen Zeitabständen und in formalisierter Weise ermittelt werden.

(4) Der für die Ertragskraft der Unternehmung wichtigen Kennzahl Anteil des Aufwandes für Eigen- und Leasingpersonal an der Betriebsleistung wäre auch künftig die gebotene Aufmerksamkeit zu widmen.

(5) Es sollten drei Hauptprofitcenter eingerichtet werden, die den Geschäftsfeldern Lagerlogistik, Transportlogistik und Vermietungen entsprechen.

(6) Die untergeordneten Profitcenter wären klar und durchgehend nach einheitlichen Gesichtspunkten zu strukturieren bzw. abzugrenzen; nicht erforderliche Profitcenter sollten aufgelassen werden. Auf die sach- und verursachungsgerechte Zuordnung der Kosten in den Profitcentern wäre verstärkt zu achten.

(7) Gemeinkostenstellen sollten weitestgehend bereinigt werden und sich auf Kosten beschränken, die nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand einer Kostenstelle direkt zuordenbar sind.

Schlussbemerkungen

(8) Bei Investitionen in den Neubau von Hallen, die wesentlich durch einen bestimmten Kunden veranlasst sind, sollte ein vertraglicher Kündigungsverzicht für einen längeren Zeitraum ab Inbetriebnahme des Objektes (beispielsweise für fünf Jahre) mit diesem Kunden angestrebt werden. Ebenso wäre eine Mindesteinlagermenge festzulegen und – für den Fall der Unterschreitung dieser Mindestmenge – eine Entschädigung zu vereinbaren.

(9) Die für Investitionsentscheidungen maßgeblichen Grundlagen sollten dokumentiert und den Unterlagen zur Investitionsentscheidung beigelegt werden.

(10) Auch in Zukunft wäre – insbesondere durch entsprechende Motivation der Mitarbeiter – für niedrige Krankenstandswerte zu sorgen.

Wien, im September 2006

Der Präsident:

Dr. Josef Moser



ANHANG

Entscheidungsträger

(Aufsichtsratsvorsitzende und
deren Stellvertreter
sowie Vorstandsmitglieder)

der überprüften Unternehmungen

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

LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste

(bis 30. September 2001: SBL Stadtbetriebe Linz GmbH)

Aufsichtsrat

Vorsitzender
Bürgermeister Dr. Franz DOBUSCH
(von 25. Februar 1988 bis 30. September 2001)

Vizebürgermeister Mag. Franz OBERMAYR
(von 1. Oktober 2001 bis 22. Jänner 2004)

Vizebürgermeisterin Dr. Christiana DOLEZAL
(seit 23. Jänner 2004)

Stellvertreter des
Vorsitzenden
Vizebürgermeister Hans NÖSTLINGER
(von 7. Februar 1992 bis 30. September 2001)

Vizebürgermeister Karl BLÖCHL
(von 7. Februar 1992 bis 30. September 2001)

Vizebürgermeister Mag. Franz OBERMAYR
(von 6. Februar 1998 bis 30. September 2001)

Dkfm. Max STOCKINGER
(von 1. Oktober 2001 bis 16. September 2004)

Mag. Alois FROSCHAUER
(seit 17. September 2004)

Geschäftsführung
Mag. Alois FROSCHAUER
(von 1. Juli 1992 bis 30. September 2001)

Mag. Dipl.-Ing. Dr. Erhard GLÖTZL
(seit 1. April 1992)

Dr. Wolfgang STAMPFL
(seit 5. November 2001)



MANAGEMENTSERVICE LINZ GmbH

(bis 16. August 2001: Linzer Elektrizitäts-, Fernwärme- und Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, danach Management Linz AG und Managementservice Linz AG; seit 25. Jänner 2002: GmbH)

Aufsichtsrat

Vorsitzender
 Bürgermeister Dr. Franz DOBUSCH
 (von 17. März 1988 bis 12. September 2001)

Mag. Alois FROSCHAUER
 (von 13. September 2001 bis 30. September 2004)

Dipl.-Ing. Dr. Josef HEIZINGER
 (seit 1. Oktober 2004)

Stellvertreter des
 Vorsitzenden
 Dr. Christian BEURLE
 (von 29. November 1994 bis 12. September 2001)

Mag. Dipl.-Ing. Dr. Erhard GLÖTZL
 (von 25. September 2001 bis 24. Februar 2002)

Dipl.-Ing. Walter RATHBERGER
 (seit 25. Februar 2002)

Vorstand

Vorsitzender
 Dkfm. Max STOCKINGER
 (von 1. September 1993 bis 24. Jänner 2002)

Mitglieder
 Dipl.-Ing. Dr. Josef HEIZINGER
 (von 1. Oktober 1993 bis 24. Jänner 2002)

Dipl.-Ing. Walter RATHBERGER
 (von 1. Oktober 1993 bis 24. Jänner 2002)

Geschäftsführung
 Dkfm. Max STOCKINGER
 (von 25. Jänner 2002 bis 30. September 2004)

Mag. Alois FROSCHAUER
 (seit 1. Oktober 2004)

Österreichische Donaulager GmbH

Aufsichtsrat

Vorsitzender	Mag. Alois FROSCHAUER (von 1. Oktober 1998 bis 30. September 2000)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Mag. Dipl.-Ing. Dr. Erhard GLÖTZL (von 1. Oktober 1998 bis 30. September 2000)

General- versammlung*

Vorsitzender	Mag. Alois FROSCHAUER (von 1. Oktober 2000 bis 30. September 2001) Mag. Dipl.-Ing. Dr. Erhard GLÖTZL (seit 5. November 2001)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Mag. Dipl.-Ing. Dr. Erhard GLÖTZL (von 1. Oktober 2000 bis 30. September 2001) Dr. Wolfgang STAMPFL (seit 5. November 2001)

Geschäftsführung	Mag. Gregor WÖSS (seit 25. Oktober 1997) Mag. Siegmund STEINER (seit 1. Dezember 1998)
-------------------------	---

* Ab 1. Oktober 2000 wurde in der Österreichischen Donaulager GmbH kein Aufsichtsrat mehr bestellt. Die gemäß dem Gesellschaftsvertrag einem Aufsichtsrat obliegenden Zuständigkeiten sind der Generalversammlung vorbehalten.

