Oberösterreichischer

Landesrechnungshof

Sonderprüfung

“Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof”

Bericht

LRH-140010/17-2004-Li

Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Schubertstraße 4
Telefon: #43(0)732-7720/11426
Fax: #43(0)732-7720/14089
E-mail: post@lrh-ooe.at

Impressum

Herausgeber: Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Schubertstraße 4
Redaktion und Grafik: Oberösterreichischer Landesrechnungshof
Herausgegeben: Linz, im Mai 2004

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung 4

Entstehungsgeschichte des Projektes 7

Vertragsgrundlagen 7

Projektumfang, Kostenentwicklung und Finanzierung 9

Projektmanagement des Bauherrn 11

Kostenverfolgung und Reporting 12

Mitwirkende Gremien 14

Landesmittel 15

Abschließende Bemerkungen 17

A b k ü r z u n g s v e r z e i c h n i s / G l o s s a r

Begriff	Erklärung
A	
Abs.	Absatz
abzügl.	abzüglich
Allg.	Allgemeines
B	
bzw.	beziehungsweise
E	
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
I	
inkl.	inklusive
L	
LGBl.	Landesgesetzblatt
LRH	Landesrechnungshof
LRHG	Landesrechnungshofgesetz
M	
Mio.	Million/ Millionen
N	
NAVEG	Nahverkehr-Errichtungs-Gesellschaft m.b.H.
Nr.	Nummer
NVD	Nahverkehrsdrehscheibe
O	
Oö.	Oberösterreichische/ Oberösterreich
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P	
Pkt.	Punkt

R

rd.	rund

S

S	Schilling

U

u.	und
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer

Z

Z.	Ziffer
zB	zum Beispiel

Der Oö. Landesrechnungshof (LRH) hat in der Zeit vom 10.10.2003 bis 19.12.2003 über Auftrag der Oö. Landesregierung vom 27.8.2003 eine Sonderprüfung im Sinne des § 4 Abs. 3 Z. 5 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z. 7 des Oö. LRHG, LGBl. Nr. 38/1999 durchgeführt.

Gegenstand der Prüfung war es "das Projekt Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof auf Grund des vom Oö. Landtag am 26.2.1997 genehmigten Paktums zur Verwirklichung wichtiger Oö. Leitprojekte zwischen dem Land Oberösterreich und der Stadt Linz im Hinblick auf die widmungsgemäße Verwendung der vom Land gewährten Fördermittel zu überprüfen".

Die Prüfung gestaltete sich schwierig und aufwändig, da aufgrund der Bestimmungen des LRHG eine umittelbare Prüfungstätigkeit nur beim Land Oö. und beim Fördermittelempfänger Stadt Linz - nicht jedoch beim Bauherrn - möglich war.

Das Prüfungsteam setzte sich aus Dipl.-Ing. Helmut Lipa als Prüfungsleiter, Mag. Elke Anast-Kirchsteiger, Manfred Holzer-Ranetbauer, Peter Spanner und Mag. Liselotte Wallentin zusammen.

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde den Vertretern von Land Oö. und Stadt Linz am 29.3.2004 vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht.

Die schriftlichen Stellungnahmen des Landes Oö. (eingelangt am 29.4. bzw. 6.5.2004 per Mail) und der Stadt Linz (eingelangt am 6.5.2004 per Mail) wurden vollinhaltlich in den Bericht aufgenommen.

Nachstehend werden in der Regel punkteweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der geprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Kurzfassung

(1) Zur Umsetzung einer Nahverkehrsstudie für den Großraum Linz schlossen das Land Oberösterreich und die Stadt Linz im Jahr 1999 eine Vereinbarung über die Finanzierung von Nahverkehrsprojekten ab. Das Gesamtvorhaben umfasste die Straßenbahnunterfahrung Hauptbahnhof, den Busterminal sowie das Verbindungsbauwerk. Die Prüfung des LRH befasste sich mit dem Teilprojekt Straßenbahnunterfahrung.

(2) Der Kostenrahmen für den Bau der Straßenbahnunterfahrung wurde mit rd. 67,6 Mio. Euro gedeckelt - zuzüglich Wertsicherung - vereinbart. Kostenüberschreitungen sind laut Vertrag vom Bauherrn (Tochterunternehmen der Stadt Linz) zu tragen.

Die realen Gesamtkosten mit Baufertigstellung (Herbst 2004) prognostizierte der Bauherr Ende Jänner 2004 mit rd. 87,5 Mio. Euro. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

- **Vertraglich gedeckte Kosten von rd. 76,7 Mio. Euro (rd. 67,6 Mio. zuzüglich rd. 9,1 Mio. Wertsicherung)**
- **Mehrkosten von rd. 10,8 Mio. Euro (rd. 9,5 Mio. zuzüglich rd. 1,3 Mio. Wertsicherung) bzw. rd. 14% der vertraglich gedeckten Kosten.**

(3) Hauptkritikpunkte sah der LRH im lange Zeit mangelhaften Projektmanagement, der ungeeigneten Kostenverfolgung und den fehlerhaften bzw. missverständlichen Kosten-Informationen an die Financiers. Leistungserweiterungen erfolgten ohne gesicherte Finanzierung. Weiters verursachten Aussagen und Beschlüsse in diversen Gremien Unklarheiten. Außerdem war das Vertragswerk zu wenig detailliert.

Die Finanzierung der Mehrkosten ist derzeit unklar. Eine gemeinsam zwischen Bauherrn, Stadt und Land erarbeitete faire, dem Projektverlauf und den Verantwortungen entsprechende Aufteilung der Mehrkosten ist daher nötig.

Die bisher für das Projekt gewährten Landesmittel bezeichnete der LRH grundsätzlich als widmungsgemäß verwendet.

(4) Als Ursache der Mehrkosten nannte der Bauherr zuletzt vor allem die verbesserte Haltestellenausstattung, Behördenauflagen und den erhöhten Gestaltungsaufwand bei den Rampen Nord (Volksgarten) und Süd (Bulgariplatz). Diese Erläuterungen schienen dem LRH plausibel. Sie waren aber nicht zu verifizieren, weil aussagekräftige Unterlagen zum vertraglich festgelegten Kostenrahmen fehlten. Weiters war eine Überleitung dieses Kostenrahmens auf die Kostenverfolgung beim Bauherrn nicht möglich.

Nach Ansicht des LRH waren beim Abschluss der Finanzierungsvereinbarung die Planungen noch wenig ausgereift bzw. nahm der Vertrag auf vorhandene Grobplanungen keinen Bezug.

Für zukünftige Projekte regte der LRH an, endgültige Finanzierungsvereinbarungen erst dann abzuschließen, wenn die Kosten auf Basis ausgereifter Planungen abschätzbar sind. Bis dahin wäre nach Meinung des LRH nur eine Grundsatzvereinbarung zu treffen, die eine Ermächtigung zum Abschluss von Detailverträgen enthält.

(5) In die Detailplanung flossen noch wesentliche standardverbessernde Wünsche ein. Diese Leistungserweiterungen waren vor Baubeginn (Juni 2001) bereits bekannt und verteuerten das Projekt spürbar. Zusatzvereinbarungen für ihre Finanzierung wurden nicht abgeschlossen. Bei den Projektbeteiligten kam es in der Folge zu unterschiedlichen Auffassungen über die Kostentragung.

Der LRH bemängelte, dass sich der Bauherr zu wenig um die Finanzierung der Leistungserweiterungen gekümmert hat. Dies hat umso mehr Bedeutung, als der Bauherr nicht beabsichtigte, diese Mehrkosten vertragsgemäß selbst zu tragen.

(6) Anfänglich unterschätzte der Bauherr die Dimension des Projektes. Er setzte zu wenig personelle Ressourcen ein und schuf keine klare Projektorganisation. Daher funktionierten weder die Zusammenarbeit mit dem Generalplaner noch die bauherreninternen Informationsflüsse reibungslos. Die Ende 2002 gesetzten organisatorischen Maßnahmen im Projektmanagement verbesserten die Projektabwicklung deutlich.

(7) In der gewählten Form erwies sich das zu Projektbeginn vom Bauherrn eingesetzte Kostenverfolgungssystem als ungeeignet für eine professionelle Projektsteuerung. Verschiedene Darstellungen der Kostenentwicklung waren nicht aufeinander abgestimmt und hinsichtlich der Wertsicherung unklar. Es gab dazu keine eindeutige vertragliche Regelung. Teilweise wurden valorisierte mit nicht valorisierten Werten verglichen. Dies führte bei allen Beteiligten zu massiven Missinterpretationen, Auffassungsunterschieden und Fehlinformationen. Durch den Einsatz eines neuen Systems zur Kostenverfolgung im Herbst 2002 wurden die Informationen wesentlich aussagekräftiger.

Der LRH empfahl, künftig bereits zu Projektbeginn ein geeignetes Kostenverfolgungssystem einzurichten. Darauf aufbauend sollte das Schema für eine regelmäßige Berichterstattung vereinbart und mit den wesentlichen Informationsberechtigten abgestimmt werden. Um Fehlinterpretationen zu vermeiden, sollte die Darstellung klar und einfach strukturiert sein und für die gesamte Projektdauer beibehalten werden.

(8) Der Bauherr gab die sich bereits im Dezember 2000 abzeichnenden Überschreitungen der geschätzten Kosten den Financiers erst im Juni 2001 (nach Vorliegen der Ausschreibungsergebnisse) bekannt. Die erwarteten Kostenüberschreitungen wurden in dieser ersten Information an politische Vertreter der Financiers viel zu niedrig beziffert. Wegen unvorhergesehener geologischer Probleme wurden im April 2002 erstmals Mehrkosten im Projektaufsichtsrat des Bauherrn diskutiert. In verschiedenen Gremien wurden in der Folge Kostenüberschreitungen in der Bandbreite von rd. 3,5 bis rd. 36 Mio Euro bekannt gegeben. Verwirrend war außerdem, dass sich die zitierten Überschreitungen teilweise nur auf das Unterfahrungsprojekt und teilweise auf alle Bauten des Gesamtvorhabens im Bereich des Hauptbahnhofs bezogen.

Wegen dieser Unzulänglichkeiten installierte der Bauherr im Sommer 2002 ein besser geeignetes Reporting. So gelang es erstmals im Jänner 2003 eine für alle verständliche Darstellung der erwarteten Mehrkosten vorzulegen. Die Gesamtkosten wurden damals noch mit rd. 98 Mio Euro (inkl. Wertsicherung) angegeben.

(9) Aufgrund der Vielzahl der im Projekt involvierten Gremien ging eine klare Kommunikations- und Entscheidungsstruktur verloren. Besonders unklar war einigen Beteiligten die Rolle der Nahverkehr-Errichtungs-Gesellschaft m.b.H. und die Befugnisse ihrer Aufsichtsratsmitglieder. Problematisch war auch, dass trotz der betraglich limitierten Finanzierungszusagen von Vertretern der Financiers kostensteigernde Leistungserweiterungen beim Bauherrn angeregt wurden. Über dieses Spannungsverhältnis müssen sich alle Beteiligten im Klaren sein.

Der LRH empfahl für zukünftige Projekte, Aufgaben, Entscheidungskompetenzen und Kommunikationswege zwischen den Projektbeteiligten klar festzulegen und diesen auch bewusst zu machen.

(10) Für dieses Projekt empfahl der LRH zusammenfassend:

- eine Einigung über die Aufteilung der vertraglich nicht klar zurechenbaren Mehrkosten herbeizuführen (siehe Berichtspunkt 19.2.; Umsetzung ab sofort);
- die Berechnungsmodalitäten für die Wertsicherung eindeutig festzulegen (siehe Berichtspunkte 2.2. und 12.2.; Umsetzung ab sofort);
- die Endabrechnung hinsichtlich der Zurechenbarkeit der Leistungen durch die Naveg kontrollieren zu lassen (siehe Berichtspunkt 4.2.; Umsetzung ab Vorliegen der Endabrechnung);
- eine eindeutige Projektverantwortung sicher zu stellen und daher eine finanzielle Vermischung mit anderen Projekten zu vermeiden (siehe Berichtspunkt 15.2.; Umsetzung ab sofort).

(11) Für künftige Projekte empfahl der LRH dem Land Oö. (Umsetzung ab sofort):

- Endgültige Finanzierungsvereinbarungen erst dann abzuschließen, wenn die Kosten auf Basis ausgereifter Planungen abschätzbar sind - ansonsten wäre nur eine Grundsatzvereinbarung mit der Ermächtigung zum Abschluss von Detailverträgen zu treffen (siehe Berichtspunkt 2.2.);

- die zu erbringenden Leistungen im Vertragswerk durch Beilage von Plänen, Leistungsbeschreibungen und zugehörigen Kostenschätzungen zu konkretisieren (siehe Berichtspunkte 2.1., 2.2. und 5.2.);
- in den Verträgen auf eine eindeutige und praktikable Regelung der Wertsicherungsberechnung zu achten (siehe Berichtspunkt 2.2.);
- Aufgaben, Entscheidungskompetenzen und Kommunikationswege zwischen den Projektbeteiligten klar festzulegen und diesen auch bewusst zu machen (siehe Berichtspunkte 6.2. und 13.2.);
- auf das Spannungsfeld zwischen Leistungserweiterungen und limitierten Finanzierungsbeiträgen verstärkt zu achten (siehe Berichtspunkte 3.1. und 14.2.);
- dem professionellen Umgang mit Nachtragsforderungen rechtzeitig mehr Augenmerk zu schenken (siehe Berichtspunkt 7.2.);
- auf eine strukturierte und nachvollziehbare Vorgangsweise bei Projektänderungen besonders zu achten (siehe Berichtspunkt 8.2.);
- bereits zu Projektbeginn ein geeignetes Kostenverfolgungssystem und ein darauf aufbauendes Reporting einzurichten bzw. einzufordern (siehe Berichtspunkte 9.2. und 10.2.);
- einen aus der Projektkostenverfolgung abgeleiteten Mittelnachweis und eine leicht handhabbare Lösung für die Mittelanweisung zu vereinbaren (siehe Berichtspunkt 16.2.);
- den Mittelanweisungsprozess straffer zu gestalten und Verantwortungen mehr zu konzentrieren (siehe Berichtspunkt 18.2.).

Entstehungsgeschichte des Projektes

1.1. Die Idee für eine Straßenbahnunterfahrung des Hauptbahnhofes Linz ist einige Jahrzehnte alt. Diverse Projektstudien und Vorprojekte wurden seitens des Bauherrn (ein Verkehrs-Unternehmen im Eigentum der Stadt Linz) von 1976 bis 1996 in Auftrag gegeben bzw. selbst erstellt. Politische Vertreter des Landes Oö. und der Stadt Linz vereinbarten im September 1996 unter anderem die Finanzierung diverser Nahverkehrsprojekte gemäß einer Grundlagen-Studie für den Oö. Zentralraum (Prognos-Studie). Darin enthalten ist auch das Unterfahrungsprojekt. Dieses bildete den Gegenstand der Prüfung des LRH.

Der Bauherr veranlasste daraufhin die generelle Projektierung. Diese Grobplanungen bildeten die Basis der am 7.7.1999 zwischen dem Land Oö. und der Stadt Linz abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung über die Straßenbahnunterfahrung des Hauptbahnhofs, den Busterminal und das Verbindungsbauwerk. Zwischen der Stadt Linz, dem Bauherrn und der Nahverkehrs-Errichtungs-Gesellschaft m.b.H. (Naveg, im Eigentum von Stadt und Land) wurde am selben Tag ein Übereinkommen die Unterfahrung betreffend abgeschlossen.

Ein vom Bauherrn im September 1999 beauftragter Generalplaner nahm die weiteren Planungen vor. Der Baubeginn war im Juni 2001. Die Inbetriebnahme ist nach Auskunft des Bauherrn für September 2004 geplant.

1.2. Der LRH begrüßte die gemeinsame Finanzierungs-Initiative von Land und Stadt zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Oö. Zentralraum. Inwieweit der erwartete Nutzen auch tatsächlich erreicht wird, ist derzeit noch nicht abschätzbar.

Vertragsgrundlagen

2.1. In der zwischen Land Oö. und Stadt Linz abgeschlossenen **Finanzierungsvereinbarung** stellen sich die Gesamtkosten für die Errichtung der Infrastruktur im Bereich der Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof im Wesentlichen wie folgt dar (auf Preisbasis 6/1998):

	rd. Mio. Euro	Mio. S
Unterfahrung Hauptbahnhof inkl. anteilige Hochbauten	69,8	960
Busterminal inkl. anteilige Straßen- u. Hochbauten	18,3	253
Gesamtsumme	**88,1**	**1.213**
USt für Straßenbaumaßnahmen	1,1	15
Vertraglich geregelte Projektkosten	**89,2**	**1.228**

Darin verpflichteten sich Stadt Linz und Land Oö. jeweils maximal 50% von den vertraglich geregelten Kosten des Gesamtprojekts zu übernehmen. Die Beiträge der Finanzierungspartner betragen daher jeweils höchstens rd. 44,6 Mio. Euro zuzüglich Wertsicherung.

Stadt Linz, Naveg und Bauherr schlossen ebenso im Juli 1999 ein **Übereinkommen** für die Unterfahrung des Hauptbahnhofes ab. Die Kosten für dieses Teilprojekt inkl. anteiliger Hochbauten gliederten sich wie folgt (auf Preisbasis 6/1998):

	rd. Mio. Euro	Mio. S
Planung	3,1	42
Baukosten Tunnel, Trasse, Stationsausbau	49,3	678
Straßenausbau Blumau, Wienerstraße	6,2	85
Leitungsumlegungen	5,4	75
Verkehrsersatzmaßnahmen	4,0	55
Grundstücke u. Entschädigungen	1,8	25
Zwischensumme inkl. anteiliges Verbindungsbauwerk	**69,8**	**960**
Abzügl. anteiliges Verbindungsbauwerk	-2,2	-30
Summe Unterfahrung	**67,6**	**930**

Allfällige Kostenüberschreitungen bei der Unterfahrung sind vertragsgemäß vom Bauherrn zu tragen. Für Tiefbauten ist der Index für den Straßenbau, für Hochbauten der Baukostenindex für den Gesamtbau heranzuziehen. Preisbasis ist jeweils Juni 1998. Die genauen Modalitäten wie die Indices anzuwenden sind fehlen (zB welcher Index für welche Leistung heranzuziehen ist). Pläne, Leistungsbeschreibungen und zugehörige Kostenschätzungen sind nicht Vertragsbestandteil. Vertreter des Bauherrn teilten dem LRH überdies mit, dass die Unterlagen, aus denen er die vertraglich vereinbarten Kosten abgeleitet hatte, verloren gingen.

2.2. Nach Ansicht des LRH waren zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung für das Unterfahrungsprojekt die Planungen noch wenig ausgereift. Dies wurde von allen Projektbeteiligten bestätigt. Trotzdem fehlte eine Position für unvorhersehbare Ereignisse.

Im Vertragswerk wurde selbst auf die damals vorhandenen Dokumente nicht Bezug genommen. Deshalb ist auch eine klare Definition der vertragsgemäß zu erbringenden bzw. über den Vertrag hinausgehenden Leistungen nicht oder nur sehr grob möglich.

Der LRH kritisierte auch, dass die Vertragspartner Land Oö. und Stadt Linz ohne konkretere Unterlagen ein derart komplexes und kostenintensives Vorhaben vertraglich endgültig finanziert haben.

Für zukünftige Projekte empfahl der LRH dem Land Oö., Finanzierungen nur dann zuzusagen, wenn entsprechend detaillierte Unterlagen auf Basis ausgereifter Planungen vorliegen. Alternativ könnte nach Meinung des LRH zuerst eine Grundsatzvereinbarung abgeschlossen werden. In dieser sollten zumindest die Grobbeschreibung des Projektes, das Planungsbudget, die Finanzierungsmodalitäten, der zeitliche Rahmen sowie die Ermächtigung an den jeweiligen politischen Referenten zum Abschluss von Detailvereinbarungen enthalten sein.

Um die Unklarheiten bei der Indexierung zu beseitigen, regte der LRH an, eine Einigung über die Berechnungsmodalitäten der Wertsicherung herbeizuführen. Bei zukünftigen Verträgen ist von Anfang an auf eine eindeutige und praktikable Regelung zu achten.

2.3. Die Finanzabteilung des Landes Oö. wies darauf hin, dass in der zwischen Stadt Linz und Land Oberösterreich abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung ausdrücklich eine Deckelung der Beiträge des Landes Oberösterreich vorgesehen ist. Damit wurde nach

Auffassung der Finanzabteilung vereinbart, dass offene Fragen bei vertragsgemäß zu erbringenden Leistungen bzw. bei über den Vertrag hinausgehenden Leistungen finanziell nicht zu Lasten des Landes Oberösterreich gehen.

Projektumfang, Kostenentwicklung und Finanzierung

3.1. Entgegen der Grobplanung sind in der Detailplanungsphase wesentliche standardverbessernde Wünsche eingeflossen. Diese Leistungserweiterungen wurden vor Baubeginn u.a. von der Stadt Linz, dem vom Land Oö. (Verkehrsressort) nachträglich eingesetzten Benutzerbeirat und über die Naveg an den Bauherrn herangetragen. Die Planungen wurden darauf hin entsprechend adaptiert. Der Generalplaner teilte demzufolge dem Bauherrn erstmals im Dezember 2000 Überschreitungen der geschätzen Gesamtkosten in Höhe von rd. 10,6 Mio. Euro (rd. S 146 Mio.) mit.

Mit dem Ergebnis der Ausschreibung der Baumeisterarbeiten im Frühjahr 2001 bestätigten sich die Befürchtungen, dass die vertraglich vereinbarte Finanzierung nicht ausreichen wird. Anlässlich der Vergabe der Baumeisterleistungen für den Tunnel im Juni 2001 wurden die Überschreitungen der Schätzkosten auch zwei Vertretern der Politik mitgeteilt. Aufgrund eines Missverständnisses bei der Valorisierung wurden die errechneten rd. 13,1 Mio. Euro (S 180 Mio.) als Überschreitung in Höhe von nur rd. 3,3 Mio. Euro (S 46 Mio.) dargestellt. Trotzdem wurde im Projektaufsichtsrat des Bauherrn weiterhin festgehalten, dass die "Kosten im Plan" waren. Aus den Protokollen des Projektaufsichtsrates ging hervor, dass diese Aussage bis April 2002 aufrecht erhalten wurde.

Für die Leistungserweiterungen, die letztlich das Projekt deutlich verteuerten, wurden keine Zusatzvereinbarungen abgeschlossen. Bei den Projektbeteiligten kam es zu unterschiedlichen Auffassungen über die Kostentragung.

3.2. Der LRH kritisierte, dass der Bauherr die sich bereits im Dezember 2000 abzeichnenden Überschreitungen der geschätzten Kosten den Financiers erst im Juni 2001 (nach Vorliegen der Ausschreibungsergebnisse) bekannt gab. Weiters beanstandete der LRH, dass trotz der an die Politik bekannt gegebenen Kostenüberschreitungen in den Gremien weiterhin kommuniziert wurde, dass "die Kosten im Plan" waren. In der laufenden Berichterstattung wurden keine konkreten Zahlen genannt. Dies ließ bei den Beteiligten einen weiten Kosten-Interpretationsspielraum von rd. 67,6 Mio. bis rd. 82,8 Mio. Euro (S 930 Mio. bis S 1.140 Mio.[1]) zu. Dieser "Freiraum" führte ab Sommer 2001 dazu, dass die Beteiligten zwar vom gleichen Projekt aber von verschiedenen Kostenrahmen ausgingen.

Der LRH bemängelte weiters, dass es für das Herantragen und Umsetzen von zusätzlichen Wünschen und den damit verbundenen Änderungen keine einheitliche Vorgehensweise gab. Insbesondere schenkte der Bauherr nach Ansicht des LRH den finanziellen Folgen von derartigen Anpassungen nicht genügend Augenmerk. Weiters kümmerte sich der Bauherr mit zu wenig Nachdruck um die Ausfinanzierung der Leistungserweiterungen.

Nach Meinung des LRH handelte der Bauherr nicht mit der gebotenen Umsicht. Dies war umso gravierender, als der Bauherr zwar gemäß Finanzierungsübereinkommen die Mehrkosten zu tragen hätte, er aber die Financiers zur Mittragung heranziehen möchte.

3.3. Die Verkehrskoordinierung des Landes Oö. merkte dazu an, dass der Benutzerbeirat vom Verkehrsressort mit der Zielsetzung initiiert wurde, die vorgesehenen ÖV-Investitionen möglichst barrierefrei zu gestalten. Anlagen des Öffentlichen Verkehrs werden besonders von Personen mit Mobilitätsbehinderung, die etwa 20 bis 25 % der Gesamtbevölkerung ausmachen, in Anspruch genommen. Erfahrungsgemäß sind deren Zugangsbedürfnisse sehr

unterschiedlich, und können letztlich nur durch kooperative Beteiligung der Betroffenen am Planungsprozess hinreichend artikuliert und berücksichtigt werden. Der Benutzerbeirat in der gewählten Form war ausschließlich ein beratendes Gremium und hat sich bewährt. Durch die Beiziehung des Benutzerbeirates sollten Nachbesserungen vermieden werden.

4.1. Nach einer umfassenden Überarbeitung der Kostenplanung durch den Bauherrn wurden im Jänner 2003 die realen Gesamtkosten bei Baufertigstellung (Herbst 2004) mit rd. 98 Mio. Euro beziffert. Diese Prognose wurde bis zum Spätherbst 2003 aufrechterhalten. Anschließend wurde sie auf rd. 92 Mio. Euro (vor Skontoabzug) revidiert. Ende Jänner 2004 legte der Bauherr dem LRH eine Prognose mit realen Gesamtkosten von rd. 87,5 Mio. Euro vor. Diese stellte sich wie folgt dar:

	Basis Juni 1998 rd. Mio. Euro	Valorisierung rd. Mio. Euro	**Gesamtprognose rd. Mio. Euro**	**in %**
vertraglich gedeckte Kosten	67,6	9,1	**76,7**	100 %
erwartete Mehrkosten	9,5	1,3	**10,8**	14 %
Gesamt	**77,1**	**10,4**	**87,5**	

Aus obiger Darstellung ergibt sich, dass die durch das Finanzierungsübereinkommen nicht gedeckten Mehrkosten voraussichtlich rd. 10,8 Mio. Euro bzw. 14% betragen werden. In diversen Gremien wurde in den letzten eineinhalb Jahren bereits mehrfach über eine mögliche Finanzierung der Mehrkosten diskutiert. Eine Lösung lag zum Prüfungszeitpunkt noch nicht vor.

Vom Bauherrn wurde die "Reduktion" der prognostizierten Kosten zwischen Jänner 2003 und Jänner 2004 folgendermaßen begründet:

- Die geschätzten Kosten wurden bei einigen Auftragsvergaben unterschritten,
- bisher einkalkulierte "Kostenpuffer" konnten herausgenommen werden,
- der Einbehalt für Bauschäden und der Skontoabzug wurden berücksichtigt und
- bei Streitfällen konnte mit einzelnen Auftragnehmern eine Einigung erzielt werden.

4.2. Positiv stellte der LRH fest, dass in den vergangenen Monaten noch mögliche Einsparungspotentiale genutzt werden konnten.

Der LRH weist ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei den vertraglich nicht gedeckten Mehrkosten von rd. 10,8 Mio. Euro um eine vorläufige Schätzung handelt, die sich bis zur Endabrechnung noch verändern kann. Weiters merkte er zu den Prognosen des Bauherrn an, dass es sich dabei um dessen alleinige Sicht handelt.

Daher schlug der LRH vor, die Darstellung des Bauherrn im Rahmen der Kontrolle der Endabrechnung durch die Naveg abzuklären. Dabei geht es im Wesentlichen darum zu prüfen, ob und in welchem Ausmaß Leistungen dem Projekt realistisch zuzuordnen sind. Schwerpunkte sollten dabei nach Ansicht des LRH die Bereiche Bauherrn-Eigenleistungen, Versorgungsleitungen (Wasser, Kanal, Gas, Strom) sowie die Berücksichtigung künftiger Vermietungen sein. Die Naveg teilte dem LRH dazu mit, dass sie eine derartige Prüfung beabsichtigt.

5.1. Als wesentliche Ursachen der oben dargestellten Mehrkosten von rd. 10,8 Mio. Euro (Stand Jänner 2004) führte der Bauherr zuletzt vor allem folgende Gründe an: Verbesserte Haltestellenausstattung, Behördenauflagen zur Verbesserung der Tunnelsicherheit sowie erhöhter Gestaltungs- und Umplanungsaufwand bei den Rampen Nord (Volksgarten) bzw. Süd (Bulgariplatz).

Lange Zeit nannte der Bauherr auch die aufgetretenen geologischen Probleme als wesentliche kostensteigernde Faktoren. Im Jänner 2004 teilte der Bauherr dem LRH mit, dass es im Bereich der Geologie keine Gesamtkostenüberschreitungen geben wird: Beim Tunnel hätte es zwar gegenüber der Ausschreibung Kostenerhöhungen gegeben, ingesamt blieb man unter der vertraglichen Vereinbarung.

5.2. Die Erläuterungen der Mehrkosten waren für den LRH durchaus plausibel. Mangels aussagekräftiger Unterlagen zum vertraglich festgelegten Kostenrahmen und der nicht vorhandenen Überleitung dieser Kosten auf die Kostenverfolgung beim Bauherrn war es dem LRH jedoch nicht möglich, diese Begründungen im Einzelnen zu verifizieren. Das heißt, es konnte vom LRH nicht nachvollzogen werden, bei welchen Bereichen bzw. Positionen es konkret zu Kostenüber- oder -unterschreitungen kam. Auch eine inhaltliche Überprüfung, ob überhaupt alle vertraglichen Positionen realisiert wurden, konnte vom LRH nicht vorgenommen werden. Dazu war das Vertragswerk viel zu grob strukturiert.

Projektmanagement des Bauherrn

6.1. Für den Bauherrn stellte das Vorhaben eine neue Herausforderung dar. Insbesondere die Anforderungen eines Tunnelbaus in dieser Größenordnung gehörten nicht zu den alltäglichen Aufgaben des Bauherrn. Als Projektleiter setzte der Bauherr einen Mitarbeiter ein, der weiterhin auch mit anderen Aufgaben beschäftigt blieb. Zur Verbesserung des Projektmanagements erfolgten Ende 2002 Änderungen in der Projektorganisation. Unter anderem wurde ein neuer Projektleiter eingesetzt.

Nach eigenen Angaben hat der Bauherr in der Anfangsphase “Lehrgeld bezahlt” aber im Projektverlauf einen “Lernerfolg” erzielt.

6.2. Nach Ansicht des LRH hat der Bauherr das Vorhaben anfänglich unterschätzt. Die eingesetzten eigenen personellen Ressourcen waren nicht ausreichend. Der beigezogene Generalplaner brachte zwar dementsprechendes Fachwissen ein, die Kommunikation mit dem Bauherrn funktionierte jedoch nicht immer reibungslos. Der Aufgabenumfang des von ihm selbst beauftragten Generalplaners war dem Bauherrn nicht bewusst. Die Projektstruktur war lange Zeit unklar (so ersuchte der Generalplaner im September 2002 um nochmalige Erklärung der Projektstruktur). Insbesondere waren die Informationsflüsse und Entscheidungskompetenzen nicht eindeutig geregelt. Die Probleme in der Projektabwicklung führten fast zu einer Klage des Bauherrn durch den Generalplaner.

Die Ende 2002 gesetzten organisatorischen Maßnahmen wirkten sich positiv auf die weitere Projektabwicklung aus.

Der LRH empfahl, bei derartigen Großbauvorhaben gerade der Start-, Planungs- und Baubeginnphase mehr Beachtung zu schenken. In diesen Phasen sind die Kosten erfahrungsgemäß noch am stärksten beeinflussbar. Außerdem sollten der Informationsfluss und die Rechte, Pflichten und Kompetenzen der Projektbeteiligten klar festgelegt werden.

7.1. Nachtragsforderungen der ausführenden Firmen wurden vom Generalplaner rasch zur Entscheidung aufbereitet, die Projektleitung des Bauherrn nahm jedoch oft erst spät dazu Stellung. Dies erschwerte die anzustrebende Abwehr dieser Forderungen. Einige Nachträge konnten erst nach Beiziehung von Experten geklärt werden.

7.2. Der LRH empfahl, dem professionellen Umgang mit Nachtragsforderungen rechtzeitig mehr Augenmerk zu schenken.

8.1. Eine schriftliche Dokumentation, wie der Bauherr Änderungswünsche in das Projekt aufgenommen und in weiterer Folge zur Realisierung freigegeben hat, lag nicht vor. Auch die vertraglichen Vorgaben hinsichtlich der Informationspflichten an die Financiers wurden kaum berücksichtigt. Die oftmals gewählte Form der informellen Informationsweitergabe trug nicht zur Klarheit sondern eher zu Missverständnissen bei.

8.2. Für den LRH war dieser unprofessionelle Umgang mit Projektänderungen unverständlich.

Nach Meinung des LRH sollte bei künftigen Bauvorhaben auf eine strukturierte und nachvollziehbare Vorgangsweise bei Projektänderungen besonders geachtet werden.

Kostenverfolgung und Reporting

9.1. Als Anhaltspunkt für die Kostenverfolgung war in den entsprechenden Verträgen lediglich eine grob zusammengefasste Kostengliederung vorgegeben. Der Generalplaner erstellte ohne diese Grobkostengliederung zu kennen zusammen mit dem Bauherrn im Frühjahr 2000 den sogenannten Basisplan. Dieser war wesentlich tiefer gegliedert, aber nicht auf die Kostenblöcke des Vertrages zwischen Stadt und Bauherrn rückführbar. Lediglich die Gesamtsumme war ident. Der Basisplan wurde dann beim Bauherrn und parallel beim Generalplaner als Grundlage für die weitere Projektverfolgung herangezogen, wobei jeder sein eigenes System verwendete.

9.2. Der LRH stellte fest, dass die Kostenverfolgungssysteme relativ rasch voneinander abwichen. Auch setzte sich der Bauherr nicht rechtzeitig und intensiv genug mit den Darstellungen des Generalplaners auseinander. Es gab sowohl bauherren-intern als auch zwischen Bauherrn und Generalplaner Abstimmungsschwierigkeiten und Kommunikationsdefizite. Der Bauherr urgierte beim Generalplaner auch keine Änderung der Darstellung.

Der LRH stellte weiters fest, dass durch die vom Vertrag abweichende Gliederung des Basisplans in der Folge keine Aussagen über Leistungs- bzw. Kostenabweichungen gegenüber dem Vertrag getroffen werden konnten.

Für künftige Projekte empfahl der LRH die Kostenverfolgung so einzurichten, dass sie auf die vertragliche Basis rückführbar ist.

10.1. In der gewählten Form und Detaillierung erwies sich das zu Projektbeginn beim Bauherrn eingesetzte Kostenverfolgungssystem als ungeeignet. Mit dieser Gliederung war eine professionelle Projektsteuerung nicht möglich. Weiters wurde die Kostenvorschau über längere Zeiträume nicht aktualisiert. Damit drifteten die Darstellungen zwischen Generalplaner und Bauherrn noch weiter auseinander.

10.2. Der LRH bemängelte, dass der Bauherr beim Einrichten des Kostenverfolgungsystems die Komplexität des Projektes nicht ausreichend berücksichtigt hat. Nach Ansicht des LRH hätte zu Projektbeginn die Struktur der Kostenverfolgung und des daraus resultierenden Reportings bereits feststehen sollen. Weiters stellte der LRH fest, dass sich das Management des

Bauherrn an den Auswertungen des eigenen Kostenverfolgungssystems orientierte, obwohl die darin enthaltenen Prognosen lange Zeit nicht aktualisiert worden waren.

Der LRH empfahl für zukünftige Projekte, zu Projektbeginn das Schema für eine regelmäßige Berichterstattung zu vereinbaren. Dieses sollte mit den wesentlichen Informationsberechtigten abgestimmt werden. Um Fehlinterpretationen zu vermeiden, sollte die Darstellungsform klar, einfach strukturiert und während der gesamten Projektdauer beibehalten werden.

11.1. Die Berichterstattung des Bauherrn über die Kostenentwicklung wies eine Vielzahl von Unzulänglichkeiten auf: Vor Baubeginn wurde über bekannte Schätzkostenüberschreitungen nicht berichtet. Die Erstinformation über erwartete Kostenüberschreitungen an zwei Vertreter der Politik im Juni 2001 war unrichtig. Wegen unvorhergesehener geologischer Probleme wurden im April 2002 erstmals Mehrkosten im Projektaufsichtsrat des Bauherrn diskutiert. In verschiedenen Gremien wurden in der Folge Kostenüberschreitungen in der Bandbreite von rd. 3,5 bis rd. 36 Mio. Euro bekannt gegeben. Weitere Verwirrung erzeugte der Umstand, dass die bei diesem Projekt zitierten Kostenüberschreitungen teilweise nur auf das Unterfahrungsprojekt, teilweise auf alle Bauten des Gesamtvorhabens im Bereich des Hauptbahnhofs bezogen waren. Manchmal wurde auch die Position “Unvorhergesehenes” mit rd. 2,4 Mio. Euro (S 33 Mio.), die im Finanzierungsübereinkommen den anderen Teilprojekten zugeordet war, gegengerechnet.

Wegen dieser Mängel sah sich der Bauherr im Sommer 2002 gezwungen, ein neues geeignetes Kostenverfolgungssystem zu installieren. Der neue Projektleiter überarbeitete gemeinsam mit dem Generalplaner die bisher vorhandenen Kostenaufstellungen. Auf dieser Grundlage gelang es im Herbst 2002 eine brauchbare Basis für das neue Kostenverfolgungssystem zu erstellen (Liste “A 23 NVD”). Im Jänner 2003 lag eine für alle Beteiligten bzw. Verantwortlichen verständliche und anerkannte Darstellung der erwarteten Kostenüberschreitungen und des Kostenreportings vor. Die erwarteten Gesamtkosten wurden damals noch mit rd. 98 Mio. Euro (inkl. Wertsicherung) beziffert. Durch den Einsatz des neuen Systems wurden die Informationen und somit das gesamte Reporting wesentlich aussagekräftiger.

11.2. Der LRH kritisierte, dass die Kostenverfolgung beim Bauherrn dieses umfangreiche Projekt lange Zeit nicht aussagekräftig abbildete. Damit war es dem Bauherrn nicht möglich, einen vertraglich vereinbarten Soll-Ist-Vergleich mitzuführen. Die Unklarheit über den Projektstand äußerste sich weiters darin, dass die Stadt Linz im Sommer 2002 einen Zwischenbericht über den Stand der Abwicklung angefordert hat. Zusätzlich wollte die Stadt wissen, ob mit dem geplanten und beschlossenen Kostenrahmen das Auslangen gefunden werden kann. Daraus ist erkennbar, dass bis zu diesem Zeitpunkt keine klare, offizielle Aussage über zu erwartende Mehrkosten vorlag.

Insgesamt waren drei verschiedene EDV-Systeme für Kostenverfolgung und Reporting im Einsatz. Erst mit dem dritten System gelang es, dieses Vorhaben kostenmäßig transparent darzustellen. Weiters bemängelte der LRH, dass die Auswertungen teilweise parallel - jedoch mit abweichenden Inhalten - geführt wurden. Sie waren ohne erheblichen Zeitaufwand nicht aufeinander abstimmbar und wurden daher auch nicht abgeglichen. Dies wird nach Auskunft des Bauherrn erst nach Baufertigstellung mit vertretbarem Aufwand möglich sein.

12.1. Wesentliche Missinterpretationen, Auffassungsunterschiede und Fehlinformationen ergaben sich im Bereich der Valorisierung. Der Kostenstatus war bezüglich der Wertsicherung häufig unklar. In den Verträgen gab es dazu keine eindeutige Regelung. Öfters wurden valorisierte Werte mit nicht valorisierten verglichen. Teilweise wurde unter “Valorisierung” ein Rückbezug auf Juni 1998 und teilweise eine fiktive Hochrechnung auf die Kosten bis Bauende verstanden.

12.2. Der LRH stellte fest, dass die Valorisierung vom Projektbeginn bis zum Prüfungszeitpunkt immer wieder zu unterschiedlichen Darstellungen bzw. Aussagen über die Kostensituation geführt hat. Dies war nach Meinung des LRH eine gravierende Fehlerquelle bei diesem Projekt. Trotzdem wurde von allen Vertragspartnern bis zum heutigen Zeitpunkt keine Vereinbarung über die Berechnung und Darstellung der Wertsicherung herbeigeführt. Diese Vorgehensweise kritisierte der LRH besonders, weil diese Irrtümer weitere Entscheidungen über Ausstattung und Erweiterung beeinflussten.

12.3. Die Stadt Linz hielt fest, dass die Valorisierung exakt in jener Weise erfolgt wie zB beim Neubau des Allg. Krankenhauses der Stadt Linz. Diese Valorisierungsmethode wurde damals sowohl vom LRH als auch Rechnungshof als korrekt anerkannt.

12.4. Dazu stellte der LRH klar, dass er nicht die Methode der Valorisierung angezweifelt hat. Er kritisierte in erster Linie die wechselnden Darstellungen (Rückbezug auf Juni 1998 oder fiktive Hochrechnung bis Bauende), die zu massiven Missinterpretationen bei den Beteiligten führten und auch Entscheidungen beeinflussten.

Mitwirkende Gremien

13.1. In die Abwicklung des Projektes war eine Vielzahl von Gremien involviert. Es handelt sich dabei vor allem um solche des Bauherrn (Aufsichtsrat, Projektaufsichtsrat), der Naveg (Aufsichtsrat, Projektbeirat, Projekt-Koordinationsbeirat) und den Benutzerbeirat, der vom Land Oö. (Verkehrsressort) initiiert wurde.

13.2. Nach Ansicht des LRH ging aufgrund der großen Anzahl an Gremien eine eindeutige Kommunikations- und Entscheidungsstruktur verloren. Die Aufgaben und Kompetenzen einzelner dieser Aufsichts- bzw. Beiräte waren einigen Beteiligten nicht immer klar. Die Gremien hatten teilweise nur beratende bzw. koordinierende Funktion und verfügten über wenig Entscheidungskompetenzen in Bezug auf das Projekt.

Der LRH regte für zukünftige Projekte an, Aufgaben, Entscheidungskompetenzen und Kommunikationswege zwischen den Projektbeteiligten eindeutig festzulegen und diesen auch bewusst zu machen.

13.3. Die Finanzabteilung des Landes Oö. teilte dazu mit, "dass bis zum Zeitpunkt des Bekanntwerdens der massiven Kostenüberschreitungen im Mai 2002 davon ausgegangen werden konnte, dass sich einerseits alle im Aufsichtsrat der NAVEG tätigen Personen ihrer Verantwortung und Kompetenzen bewusst sind und andererseits dies auch den im Rahmen der Projektausführung beteiligten Personen klar ist.

Sowohl im Gesellschaftsvertrag als auch in dem die Finanzierung des Unterfahrungsprojektes regelenden Übereinkommen sind die Aufgaben und Kompetenzen klar geregelt.

Erst im Zuge der Diskussion über die massive Kostenüberschreitung beim Unterfahrungsprojekt traten im Rahmen der 25. Aufsichtsratssitzung der NAVEG (am 13.6.2003) Auffassungsunterschiede zu Tage. Diese waren Anlass zur Einberufung der beiden außerordentlichen Aufsichtsratssitzungen am 2.7.2003 und am 26.8.2003, bei denen vom Aufsichtsratsvorsitzenden die Aufgaben und Kompetenzen der NAVEG und insbesondere des NAVEG-Aufsichtsrates in eindeutiger Form u.a. unter Berufung auf den Gesellschaftsvertrag klargestellt wurden."

14.1. Insbesondere die Aufgaben der Naveg und die Kompetenzen ihrer Aufsichtsratsmitglieder waren lange Zeit unklar. Dies dokumentiert sich auch darin, dass die Naveg im Sommer 2003 einen externen Berater beauftragte, ihre Zuständigkeiten und Entscheidungskompetenzen zu klären.

14.2. Der LRH stellte fest, dass sich einzelne Vertreter des Naveg-Aufsichtsrates bis Herbst 2003 ihrer Rolle nicht immer bewusst waren. Problematisch war in diesem Zusammenhang, dass trotz des betraglich limitierten Finanzierungsvertrages von Vertretern der Financiers angedeutet wurde, sich im Gemeinderat bzw. Landtag für die Finanzierung der Mehrkosten einzusetzen. Von diesen Aussagen wurde erst dann Abstand genommen, als die erwarteten Mehrkosten einen 2-stelligen Millionen-Euro-Betrag erreichten.

Da die Informationen über den Projektkostenstatus lange Zeit unrichtig oder zumindest missverständlich waren, sind Aussagen von Mitgliedern des Naveg-Aufsichtsrates zur Finanzierung von Mehrkosten nur bedingt verwertbar.

Der Bauherr vertraute auf diese Beschlüsse bzw. Aussagen des Naveg-Aufsichtsrates und war sich dessen eingeschränkter Entscheidungskompetenz nicht ausreichend bewusst.

Der LRH kritisierte, dass einigen Mitgliedern des Naveg-Aufsichtsrates lange Zeit ihre Aufgaben und Kompetenzen nicht klar waren.

14.3. Aus Sicht der Stadt Linz war den städtischen Mitgliedern des Aufsichtsrates der Naveg klar, dass eine Reduzierung der Tätigkeit der Naveg auf selektierte Elemente der Projektbegleitung zu gering greift. Der Unternehmensgegenstand "Organisation der Umsetzung von Nahverkehrsprojekten" umfasst sehr wohl auch die Erörterung der Finanzierung im Sinne einer Empfehlung der Naveg an die entscheidungsbefugten Organe der Financiers.

Die Finanzabteilung des Landes Oö. merkte an, dass die Verwendungszusage für die Übernahme von Mehrkosten durch das Land Oö. sich ausschließlich auf die klar abgegrenzten Projektteile ‚Vorsorgemaßnahmen bei der Rampe Bulgariplatz' und die ‚Oberflächengestaltung der Haltestellen' bezog. Eine weitere Verwendungszusage gab es für das bei derartigen Projekten nicht auszuschließende geologische Risiko beim Tunnelbau, um den Baufortschritt nicht zu gefährden. Diese Verwendungszusagen wurden zu einem Zeitpunkt gemacht, als die Kostenentwicklung in einem der Komplexität des Projektes entsprechend vertretbaren Ausmaß gelegen schienen.

Landesmittel

15.1. Bis Mitte Jänner 2004 überwies das Land Oö. rd. 43,4 Mio. Euro für alle Vorhaben im Bereich des Hauptbahnhofes. Eine Widmung der Mittel für Teilprojekte wurde beim Land Oö. nicht vorgenommen.

15.2. Die bisher für das Projekt gewährten Landesmittel bezeichnete der LRH grundsätzlich als widmungsgemäß verwendet. Bisher erfolgte keine Überfinanzierung. Das heißt, es wurden noch nicht mehr Beiträge geleistet, als vertraglich zugesagt wurden.

Nach Einschätzung des LRH wurden die Mittel vom Bauherrn über die Stadt Linz immer so rechtzeitig angefordert, dass ein Liquiditätspuffer vorhanden war. Diese "Vorfinanzierungen" hatten nach Meinung des LRH insgesamt keine negativen Auswirkungen für das Land, weil sich der Bauherr um eine marktkonforme Verzinsung des für dieses Vorhaben eingerichteten Treuhandkontos gekümmert hat. Die daraus resultierenden Zinserträge wurden den

Landesbeiträgen gutgeschrieben. Im Bereich der Soll-Zinsen, die bislang noch nicht relevant waren, erreichte der Bauherr nach einer Intervention des LRH bessere Konditionen.

Im Verlauf der Prüfung bemerkte der LRH Überlegungen, dass für andere Bauprojekte (zB Straßenbahnverlängerung Ebelsberg) vertraglich zugesagte aber wahrscheinlich nicht benötigte Mittel zur Abdeckung der Mehrkosten dieses Projektes herangezogen werden sollen. Der LRH sprach sich gegen eine derartige Vermischung von Projekten aus, um eine eindeutige Projektverantwortung sicher zu stellen. Der LRH empfahl dem Land Oö., auf eine klare Trennung zu achten.

16.1. Relevant für die Ermittlung des Mittelbedarfs waren laut Vertrag die "erwarteten tatsächlichen Zahlungsbeträge". Diese waren aus dem Reporting über die Kostenentwicklung nicht ableitbar. Für die laufenden Mittelanforderungen musste daher beim Bauherrn mit zusätzlichem Arbeitsaufwand eine weitere EDV-Aufstellung erstellt werden.

16.2. Als Manko erwies sich für den LRH, dass aufgrund dieser Aufstellung keine Beurteilung möglich war, ob sämtliche darin enthaltenen Leistungen dem Projekt zuzuordnen sind. Es handelte sich um eine rein chronologische Darstellung der erwarteten Zahlungen. Eine grobe Plausibilitätskontrolle konnte von den Financiers lediglich aufgrund der Lieferantennamen und einer Kurzbeschreibung der erbrachten Leistung durchgeführt werden. Die Überleitung zur Projektkostenverfolgung war nicht möglich. Somit konnte dahingehend keine plausibilitätsmäßige Prüfung vorgenommen werden.

Der LRH war der Meinung, dass Zweigleisigkeiten dieser Art zu vermeiden sind, um den damit verbundenen administrativen Aufwand gering zu halten. Bei zukünftigen Verträgen sollte ein aus der Projektkostenverfolgung ableitbarer Mittelnachweis vereinbart werden.

Dem Land Oö. empfahl der LRH künftig eine leichter handhabbare Lösung für die Mittelanweisung zu suchen. Eine Möglichkeit wäre, 80% der vereinbarten Fördermittel durch gleichbleibende, vorher vereinbarte Teilbeträge, zu akontieren. Unterjährig sollte einmalig eine Plausibilitätsprüfung des Projektfortschritts erfolgen. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass bei Eintritt von Ereignissen, die für den Baufortschritt relevant sind, der Fördergeber umgehend zu informieren ist. Der nach geprüfter Endabrechnung des Projektes offene Rest wäre in einer Abschlusszahlung anzuweisen.

Weiters empfahl der LRH, dem Antrag zur Mittelfreigabe durch die Landesregierung eine kumulierte Aufstellung über die bereits angewiesenen Mittel anzuschließen. Damit würde für die Entscheidungsträger der Überblick über die bereits gewährten Mittel deutlich verbessert werden. Zusammenfassend sollte nach Ansicht des LRH darauf geachtet werden, dass der administrative Aufwand insgesamt minimiert und der Informationsgehalt erhöht wird.

16.3. Die Verkehrskoordinierung des Landes Oö. teilte mit, dass "den Empfehlungen des Oö. Landesrechnungshofes

- *bei zukünftigen Verträgen sollte ein aus der Projektkostenverfolgung ableitbarer Mittelnachweis vereinbart werden*
- *leichtere handhabbare Lösung für die Mittelanweisungen zu suchen (eventuell 80 % der vereinbarten Fördermittel durch gleichbleibende, vorher vereinbarte Teilbeträge, zu akontieren)*
- *dem Antrag zur Mittelfreigabe durch die Oö. Landesregierung eine kumulierte Aufstellung über die bereits angewiesenen Mittel anzuschließen*

hinkünftig weitgehendst Rechnung getragen werden soll."

17.1. Das Finanzierungsübereinkommen sah vor, dass für die Beitragsleistung des Landes bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden müssen. Die Stadt sollte dem Land über jedes Baujahr einen betragsmäßigen Nachweis über den Stand der Vergaben, die abgewickelten Investitionen und die noch durchzuführenden bereits vergebenen Leistungen vorlegen.

17.2. Der LRH stellte fest, dass dem Land Oö. (Verkehrsressort) keine derartige Darstellung übermittelt wurde. Einziger Nachweis an die bewirtschaftende Landesstelle war die bereits oben genannte chronologische Darstellung der erwarteten Zahlungen. Der LRH kritisierte einerseits den Bauherrn, weil er eine derartige Darstellung nicht erstellte, andererseits hätten Land Oö. und Stadt Linz diese vereinbarten Aufstellungen einfordern sollen.

Bei strenger Interpretation des Vertrages hätte die bewirtschaftende Stelle ohne solche Aufstellungen keine Landesmittel freigeben dürfen. Relativiert wurde diese Sichtweise für den LRH dadurch, dass Landesvertretern durch informelle Informationen der Projektfortschritt bekannt war. Überdies war der Baufortschritt offensichtlich.

Für zukünftige Projekte empfahl der LRH nur solche Festlegungen in Verträge aufzunehmen, die zweckmäßig sind und auch umgesetzt werden können. Weiters ist darauf zu achten, dass vertragliche Vereinbarungen eingehalten werden. Hier kann die Initiative durchaus auch vom Informationsberechtigten ausgehen.

17.3. Die Verkehrskoordinierung des Landes Oö. teilte zum Kritikpunkt, dass die Stadt Linz dem Land Oö. über jedes Baujahr bis zum 10.04. des jeweiligen Folgejahres einen betragsmäßigen Nachweis über den Stand der Vergaben, der abgewickelten Investitionen und der noch durchzuführenden bereits vergebenen Leistungen vorzulegen hat, dies aber nicht in dem Ausmaß geschehen ist, mit, dass nunmehr die Verkehrskoordinierung ihrerseits (mit Schreiben vom 08.04.2004) diese fehlenden Unterlagen von der Stadt Linz eingefordert hat.

Ergänzend teilte die Verkehrskoordinierung mit, dass mit Schreiben vom 24.03.2004 der Stadt Linz in Erinnerung gerufen wurde, wonach diese bis zum 30.04.2004 - als Voraussetzung für eventuelle Leistungen des Kostenersatzes für 2005 - eine Abrechnung über die bis dahin erfolgten Baufortschritte, verbunden mit einer Vorschau über die noch abzuwickelnden Baufortschritte und deren Kosten (gleitende Abrechnung) dem Land Oö. gemäß Pkt. 8 der Finanzierungsvereinbarung vorzulegen hat.

18.1. In den Prozess der Mittelanweisung waren beim Land viele Abteilungen und Personen involviert. Obwohl eine Überprüfung durch Unterschrift vieler Beteiligter dokumentiert war, passierten Fehler. Sie wurden während der Prüfung korrigiert.

18.2. Der LRH empfahl dem Land Oö., derartige Prozesse straffer zu gestalten und Verantwortungen mehr zu konzentrieren. Ein Ansatz dazu könnte oben erwähnte Möglichkeit einer Akontierung sein.

Abschließende Bemerkungen

19.1. Wie bereits ausgeführt, prognostizierte der Bauherr Ende Jänner 2004 die zu erwartenden, vertraglich nicht gedeckten Mehrkosten mit rd. 10,8 Mio. Euro. Die Finanzierung dieser Mehrkosten war zum Zeitpunkt der Prüfung nicht geklärt.

19.2. Nach Ansicht des LRH wäre eine gemeinsam zwischen Bauherrn, Stadt und Land erarbeitete faire, dem Projektverlauf und den Verantwortungen entsprechende Aufteilung der Mehrkosten anzustreben.

Zu beachten wären jedenfalls die kritischen Feststellungen des LRH in diesem Prüfbericht. Weiters müssten die steuerlichen Rahmenbedingungen und deren zukünftige Auswirkungen auf alle Beteiligten berücksichtigt werden.

Realistischerweise wird lediglich eine grobe prozentuelle Aufteilung der Mehrkosten möglich sein.

4 Beilagen

Linz, am 13. Mai 2004

Dr. Helmut Brückner

Direktor des Oö. Landesrechnungshofes

Fußnote:

[1] Die S 1.140 Mio. setzten sich folgendermaßen zusammen: S 930 Mio. (vertraglich vereinbarte Kosten der Unterfahrung) + S 30 Mio. (anteiliges Verbindungsbauwerk) + S 180 Mio. (geschätzte Mehrkosten vom Juni 2001).

Beilage zur Sonderprüfung
LRH-140010/16-2004-Li

AKTENVERMERK

Gegenstand:	Schlussbesprechung über die Sonderprüfung betreffend Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof
Aktenzahl:	LRH-140010/16-2004-Li
Ort und Datum:	Neues Rathaus Linz, Zi. 1001, am 29.3.2004
Teilnehmer:	Land Oö.: LFD Dr. Krenner, Dr. Höfler, Dr. Hochleitner Stadt Linz: FD Mag. Penn Linz Linien GmbH: DI Rathberger, Mag. Pühringer, Mag. Pechak Naveg: DI Zehetner, Hr. Elmecker Generalplanung: DI Schimetta, DI Spiess
Mitglieder des LRH:	DI Helmut Lipa Mag. Elke Anast-Kirchsteiger Manfred Holzer-Ranetbauer Mag. Liselotte Wallentin

Den oben angeführten Teilnehmern ist das vorläufige Ergebnis der Sonderprüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden.

Die von den Teilnehmern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle und mit Kursivdruck).
Die Teilnehmer behalten sich die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gemäß § 6 Abs. 5 Oö. Landesrechnungshofgesetz vor.

Die Teilnehmer:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Mitglieder des LRH:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Stadtkämmerei

OÖ. Landesrechnungshof
Eingel. 11. Mai 2004
Lrh. 140010/22 Blg. 0

Unser Zeichen
901

Datum
7.5.2004

bearbeitet von
Mag. Werner Penn

Zimmer
2028

Telefon
7070 - 2340

Oberösterrichischer Landesrechnungshof
Herrn Dipl. Ing. Helmut Lipa
Schubertstraße 4
4015 Linz

Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof
Überprüfung des Landesrechnungshofes

Sehr geehrter Herr Dipl. Ing. Lipa!

Wie in der Schlussbesprechung am 29.3.2004 vereinbart, übermittle ich Ihnen nachstehend die Stellungnahme der Stadt Linz.

Ich bitte, diese Ergänzungen in den Endbericht aufzunehmen.

zu Pkt. 12:
Die Stadt Linz hält fest, dass die Valorisierung exakt in jener Weise erfolgt wie z.B. beim Neubau des Allg. Krankenhauses der Stadt Linz. Diese Valorisierungsmethode wurde damals sowohl vom LRH als auch Rechnungshof als korrekt anerkannt.

zu Pkt. 14:
Den städtischen Mitgliedern des Aufsichtsrates der NAVEG war klar, dass eine Reduzierung der Tätigkeit der NAVEG auf selektierte Elemente der Projektbegleitung zu gering greift. Der Unternehmensgegenstand "Organisation der Umsetzung von Nahverkehrsprojekten" umfasst sehr wohl auch die Erörterung der Finanzierung im Sinne einer Empfehlung der NAVEG an die entscheidungsbefugten Organe der Financiers.

Mit freundlichen Grüßen

W. Pe

Mag. Werner Penn
Finanzdirektor i.V.

FINANZABTEILUNG

4021 Linz
Klosterstraße 7

LAND
OBERÖSTERREICH

Aktenzeichen: Fin-160232/5-2004-Kr/Sa
miterledigt/4
Bearbeiter: Josef Krenner
Telefon: 0732 / 7720-11300
Fax: 0732 / 7720-11767
E-mail: fin.post@ooe.gv.at

April 2004

Oö. Landesrechnungshof
Schubertstraße 4
4020 LINZ

OÖ. Landesrechnungshof
Eingel. 29. April 2004
Lrh 1400/19/20 Blg. 0

L1

Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof;
Prüfung durch den L-RH;
Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem bei der Schlussbesprechung am 29. 3. 2004 behandelten Berichtsentwurf betreffend die Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 2.2:
„Die Finanzabteilung weist darauf hin, dass in der zwischen Stadt Linz und Land Oberösterreich abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung ausdrücklich eine Deckelung der Beiträge des Landes Oberösterreich vorgesehen ist. Damit wurde nach Auffassung der Finanzabteilung vereinbart, dass offene Fragen bei vertragsgemäß zu erbringenden Leistungen bzw. bei über den Vertrag hinausgehenden Leistungen finanziell nicht zu Lasten des Landes Oberösterreich gehen."

Zu 13.2.:
„Bis zum Zeitpunkt des Bekanntwerdens der massiven Kostenüberschreitungen im Mai 2002 konnte davon ausgegangen werden, dass sich einerseits alle im Aufsichtsrat der NAVEG tätigen Personen ihrer Verantwortung und Kompetenzen bewusst sind und andererseits dies auch den im Rahmen der Projektausführung beteiligten Personen klar ist.

Sowohl im Gesellschaftsvertrag als auch in dem die Finanzierung des Unterfahrungsprojektes regelenden Übereinkommen sind die Aufgaben und Kompetenzen klar geregelt.

Erst im Zuge der Diskussion über die massive Kostenüberschreitung beim Unterfahrungsprojekt traten im Rahmen der 25. Aufsichtsratssitzung der NAVEG (am 13. 6. 2003) Auffassungsunterschiede zu Tage. Diese waren Anlass zur Einberufung der beiden außerordentlichen Aufsichtsratssitzungen am 2. 7. 2003 und am 26. 8. 2003, bei denen vom Aufsichtsratsvorsitzenden die Aufgaben und Kompetenzen der NAVEG und insbesondere des

FIN

NAVEG-Aufsichtsrates in eindeutiger Form u.a. unter Berufung auf den Gesellschaftsvertrag klargestellt wurden."

Zu 14.2.:
„Die Verwendungszusage für die Übernahme von Mehrkosten durch das Land Oberösterreich bezog sich ausschließlich auf die klar abgegrenzten Projektteile ‚Vorsorgemaßnahmen bei der Rampe Bulgarieplatz' und die ‚Oberflächengestaltung der Haltestellen'. Eine weitere Verwendungszusage gab es für das bei derartigen Projekten nicht auszuschließende geologische Risiko beim Tunnelbau, um den Baufortschritt nicht zu gefährden.

Diese Verwendungszusagen wurden zu einem Zeitpunkt gemacht, als die Kostenentwicklung in einem der Komplexität des Projektes entsprechend vertretbaren Ausmaß gelegen schienen."

Mit freundlichen Grüßen!

Für die Oö. Landesregierung:
Im Auftrag

Josef Krenner

Abteilung Verkehrstechnik
Verkehrskoordinierung

4021 Linz
Kärntnerstraße 12

LAND
OBERÖSTERREICH

Aktenzeichen: VT-VK-000155/2177-2004-Hg

Bearbeiter: W.OAR. Gerhard Hanus
Telefon: 0732 / 7720-12496
Fax: 0732 / 7720-12830
E-mail: vk.vt.post@ooe.gv.at

13.04.2004

OÖ. Landesrechnungshof
z.H. Hrn. DI. Helmut LIPA
Schubertstraße 4
4020 Linz

OÖ. Landesrechnungshof
Eingel. 06. Mai 2004
Lrh 140010/21 Blg. 0

OÖ. Landesrechungshof - Sonderprüfung "Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof"; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr DI. Helmut Lipa!

Die VT-VK teilt zum Ergebnis der vom OÖ. Landesrechnungshof durchgeführten Sonderprüfung "Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof" folgendes mit:

Zu 3.1 Benutzerbeirat

Der Benutzerbeirat wurde vom Verkehrsressort mit der Zielsetzung initiiert, die vorgesehenen ÖV-Investitionen möglichst barrierefrei zu gestalten. Anlagen des Öffentlichen Verkehrs werden besonders von Personen mit Mobilitätsbehinderung, die etwa 20 bis 25 % der Gesamtbevölkerung ausmachen, in Anspruch genommen. Erfahrungsgemäß sind deren Zugangsbedürfnisse sehr unterschiedlich, und können letztlich nur durch kooperative Beteiligung der Betroffenen am Planungsprozess hinreichend artikuliert und berücksichtigt werden. Der Benutzerbeirat in der gewählten Form war ausschließlich ein beratendes Gremium und hat sich bewährt. Durch die Beiziehung des Benutzerberates sollten Nachbesserungen vermieden werden.

Weiters empfehlen wir folgende Ergänzungen:

In Punkt 3.1. , 1. Absatz sollte nach dem Satz „...über die Naveg an den Bauherren herangetragen." eine Ergänzung angebracht werden: „Es muss darauf hingewiesen werden, dass dem Benutzerbeirat keinerlei Entscheidungsbefugnis zukommt und alle Beschlüsse durch den AR der NAVEG getroffen werden mussten und auch getroffen worden sind."

So liegt ein Papier der Linz AG (datiert mit 9.10.2002) vor, in dem auf die Mehrkosten durch „Forderungen des Benutzerbeirates" hingewiesen wird. Hier sind unter dem Titel „Behördenvorschriften, Sicherheitstechnik und Forderungen Benutzerbeirat (größere Lifte)" insgesamt Mehrkosten von 1,59 Mio. € ausgewiesen. Davon entfallen lediglich 0,06 Mio. auf bessere Stationsausstattungen.

Zu 16.2 Landesmittel

Den Empfehlungen des OÖ. Landesrechnungshofes

- bei zukünftigen Verträgen sollte ein aus der Projektkostenverfolgung ableitbarer Mittelnachweis vereinbart werden
- leichtere handhabbare Lösung für die Mittelanweisungen zu suchen (eventuell 80 % der vereinbarten Fördermittel durch gleichbleibende, vorher vereinbarte Teilbeträge, zu akontieren)
- dem Antrag zur Mittelfreigabe durch die OÖ. Landesregierung eine kumulierte Aufstellung über die bereits angewiesenen Mittel anzuschließen

soll hinkünftig weitgehendst Rechnung getragen werden.

Zu 17.1 Beitragsleistung des Landes

Zum Kritikpunkt, dass die Stadt Linz dem Land OÖ. über jedes Baujahr bis zum 10.04. des jeweiligen Folgejahres einen betragsmäßigen Nachweis über den Stand der Vergaben, der abgewickelten Investitionen und der noch durchzuführenden bereits vergebenen Leistungen vorzulegen hat, dies aber nicht in dem Ausmaß geschehen ist, wird weiters mitgeteilt, dass nunmehr die VT-VK ihrerseits (mit Schreiben vom 08.04.2004) diese fehlenden Unterlagen von der Stadt Linz eingefordert hat.

Ergänzend teilt die VT-VK mit, dass mit Schreiben vom 24.03.2004, VT-VK-150003/724-2004-Hg, der Stadt Linz in Erinnerung gerufen wurde, wonach diese bis zum 30.04.2004 - als Voraussetzung für eventuelle Leistungen des Kostenersatzes für 2005 - eine Abrechnung über die bis dahin erfolgten Baufortschritte, verbunden mit einer Vorschau über die noch abzuwickelnden Baufortschritte und deren Kosten (gleitende Abrechnung) dem Land OÖ. gemäß Pkt. 8 der Finanzierungsvereinbarung vorzulegen hat.

Mit freundlichen Grüßen

Leonhard Höflehner