Das von der Europäischen Union initiierte Projekt Transport Infrastrukture Needs Assessment (TINA) führte im Jahr 1997 zur Gründung des TINA-Sekretariats in Form einer Gesellschaft m.b.H. in Wien, deren Firma seit dem Jahr 2002 nach einem Eigentümerwechsel TINA Vienna - Transport Strategies Ges.m.b.H. lautet. Im Rahmen einer zukunftsträchtigen Neupositionierung der Gesellschaft sollte entweder das erworbene spezifische Know-how international verwertet oder eine Redimensionierung des Geschäftsumfanges vorgenommen werden.

1. Gründung der Gesellschaft

1.1 Auf einer im Jahr 1995 stattgefundenen gemeinsamen Tagung des Ministerrates der Europäischen Union mit den Verkehrsministern der mittel- und osteuropäischen Länder wurde das Projekt Transport Infrastructure Needs Assessment eingerichtet, um Maßnahmen, die für die Erweiterung der Transeuropäischen Netze (TEN) in die Beitrittsländer erforderlich sind, leichter einleiten und umsetzen zu können.

1.2 Da die Stadt Wien bereits frühzeitig die Notwendigkeit der aktiven Teilnahme an der europäischen Verkehrsplanung erkannt hatte, bewarb sie sich im Jahr 1996 bei der Europäischen Kommission um die Errichtung und den Betrieb dieses Sekretariats, dessen Aufgabe im Rahmen des TINA-Prozesses im Wesentlichen die Verkehrsnetzplanung in den mittel- und osteuropäischen Ländern und die Ausarbeitung einer Methodik zur Bewertung und Entwicklung von transnationalen Verkehrskorridoren umfasste.

1.3 Anfang 1997 wurde die Stadt Wien davon in Kenntnis gesetzt, dass ihr Angebot an die erste Stelle gereiht worden sei und ihr nach Errichtung des Vertrages mit der Europäischen Kommission der Auftrag zur Einrichtung und zum Betrieb des TINA-Support-Office erteilt werden würde. Am 20. Mai 1997 wurde der Vertrag mit der Europäischen Kommission zur Errichtung des TINA-Sekretariats rechtskräftig unterzeichnet. Danach schloss die Stadt Wien mit ihrer französischen Kooperationspartnerin SGI-Ingenierie einen Vertrag über die wechselseitigen Rechte und Pflichten bei der Erfüllung des Betriebes des TINA-Sekretariats ab.

1.4 Der sich aus dem Zuschlag dieses Auftrages für die Stadt Wien ergebende Vorteil

sollte in dem Informationsvorsprung über beabsichtigte oder in Planung befindliche Projekte der verkehrstechnischen Infrastruktur liegen, mit dem es insbesondere der Wiener Wirtschaft ermöglicht werden könnte, in diesen Ländern gezielt und rechtzeitig als Anbieterin auftreten zu können. Auf Grund der erhaltenen Auskünfte der Geschäftsführung konnte diese angestrebte Zielsetzung in den ersten Jahren nach Abschluss des TINA-Projekts noch nicht erreicht werden.

Allerdings ist es der Gesellschaft gelungen, sich in den vergangenen Jahren ein bemerkenswertes Know-how anzueignen, das vermehrt auch von internationalen Organisationen nachgefragt wird (s. Pkt. 5). Ob auf Grund des Tätigwerdens der TINA die Vergabe von Aufträgen an die Wiener Wirtschaft erreicht werden konnte und ob es zu tatsächlichen geschäftlichen Transaktionen mit Wiener Unternehmen kam, ist der Gesellschaft nicht bekannt. Es wäre daher zu überlegen, ob die TINA Vienna ihr Leistungsangebot nicht offensiver bekannt machen sollte, wobei insbesondere der Kontakt zu Vereinigungen herzustellen wäre, die für die österreichische Wirtschaft repräsentativ sind.

Stellungnahme der TINA Vienna - Transport Strategies Ges. m.b.H.:

Neben der Intensivierung der Kontakte zu anderen Unternehmungen der Wien Holding GmbH, wie vor allem dem Wiener Hafen und der Central Danube Region Marketing und Development GmbH, ist die TINA Vienna verstärkt bemüht, den Informationsaustausch in Verkehrsfragen sowohl mit der Wirtschaftskammer Wien als auch mit der Industriellenvereinigung zu pflegen. Weiters laufen derzeit Verhandlungen mit der VOEST bezüglich eines Projektes über den Eisenbahninfrastrukturausbau samt dem dafür notwendigen Schienenmaterial in Mittel- und Osteuropa. Darüber hinaus ist die TINA Vienna stets bemüht, bei EU-Projekten heimische Consultant-Büros als Partner einzubinden.

1.5 Um die administrative Abwicklung und die operative Einsatzfähigkeit zu erleichtern, wurde - im Wege der damaligen Wiener Stadtwerke Beteiligungs- und Vermögensver-

waltungsges.m.b.H. - die Wiener "Transport Infrastructure Needs Assessment" Bürobetriebs Ges.m.b.H. gegründet.

1.6 Mit Beschluss des Gemeinderates vom 24. April 1997 (Pr.Zl. 51/97 - GFW) wurde dem Antrag des Magistrats auf Ermächtigung zum Abschluss eines Vertrages über die Einrichtung und den Betrieb eines technischen Unterstützungsbüros für die TINA-Gruppen der EU und im Anschluss daran mit ihrer französischen Kooperationspartnerin über die wechselseitigen Rechte und Pflichten bei der Erfüllung dieses Auftrages stattgegeben.

1.7 Das Stammkapital der Gesellschaft betrug zum Zeitpunkt der Gründung 1 Mio.S (0,07 Mio.EUR) und wurde zur Gänze einbezahlt. Alleingesellschafterin war damals die Wiener Stadtwerke Beteiligungs- und Vermögensverwaltungsges.m.b.H. Gegenstand des Unternehmens war lt. den Statuten in erster Linie die administrative Abwicklung eines Bürobetriebes insbesondere zum Zwecke der Realisierung der Ziele des TINA-Sekretariats bzw. die Zurverfügungsstellung von Personal und Büroräumen sowie die Verrechnung und die Budgetverwaltung in diesem Zusammenhang.

1.8 Noch im Jahr 1997 erfolgte durch die TINA Vienna die Beibringung einer von der Europäischen Kommission verlangten Bankgarantie in Höhe der von der Kommission geleisteten Vorauszahlung von rd. 0,39 Mio.EUR. Ein Ausweis dieser Bankgarantie im Jahresabschluss 1997 der TINA Vienna war nicht erfolgt. Nachdem die Bankgarantie im Jahr 1998 bereits amortisiert war, wurde sie in diesem Jahr im Einvernehmen mit der Kommission aufgelöst.

1.9 Im vierten Quartal 1999 wurde das TINA-Projekt abgeschlossen, die Endberichte wurden an die Kommission, die EU-Mitgliedstaaten und an die damaligen Beitrittskandidatenländer übermittelt. Damit lag erstmals eine umfassende Bestandsaufnahme und Dokumentation der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich (Schiene, Straße, Wasser und Luft) für diese Länder vor. Im Rahmen einer Evaluierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Rahmen des EU Drittstaatenförderprogrammes für Mittel- und Osteuropa Poland and Hungary, Aid for Reconstructing of the Economies

(PHARE), wurde das TINA-Projekt von der Kommission mit der Bestnote bewertet, wobei die Kommission zum Schluss gelangte, dass dieses Projekt außerordentlich effizient sei und die Ergebnisse von sehr hoher Qualität wären.

1.10 Auch die Weltbank erwähnte in einem Bericht ausdrücklich das TINA-Sekretariat und schlug vor, es mit einer Studie über die Verkehrsinfrastrukturplanungen auf dem Balkan zu beauftragen. Bedauerlicherweise ist es der TINA Vienna nicht gelungen, dieses positive Image in einen Auftrag umzusetzen. Im 1. Quartal 2000 erfolgte schließlich die administrative Abwicklung der Schlussrechnung mit der Europäischen Kommission.

Mit der Einrichtung des TINA-Sekretariats gelang es der Stadt Wien, sich in der europäischen Verkehrsinfrastrukturplanung zu etablieren. Heute gilt Wien als anerkanntes Kompetenzzentrum der Verkehrswegeplanung für die früheren EU-Osterweiterungsländer. Hieraus ergäben sich Möglichkeiten internationaler Kooperationen und des Know-how-Transfers, die der weiteren Entwicklung des Verkehrsknotens Wien im Rahmen der TEN und der Verkehrsinfrastruktur in der "Zentralen Europaregion" zugute kommen könnten.

Obgleich die Weltbank nicht als Auftraggeberin gewonnen werden konnte, gelang es, einen Auftrag der Europäischen Investitionsbank (EIB) über die Verkehrsinfrastruktur auf dem Westbalkan abzuschließen und erfolgreich abzuwickeln.

2. <u>Eigentümerwechsel</u>

2.1 Der Erweiterungsprozess der EU konfrontierte Wien mit neuen Herausforderungen im Bereich der verkehrstechnischen Infrastrukturen. Nachdem die diesbezüglichen Aufgaben in der Vergangenheit verschiedenen Geschäftsgruppen und Dienststellen der Stadtverwaltung zugeteilt waren, bot sich nach dem Abschluss des TINA-Projektes an, die Ressourcen für die Infrastrukturplanungen der Stadt Wien durch dessen verstärkte organisatorische und inhaltliche Einbindung in das Planungsgeschehen und durch die Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen für überregionale Verkehrsfragen und das gesamteuropäische Verkehrsnetz zu nutzen.

Auf Grund erwarteter möglicher Synergieeffekte entschied sich die Stadt Wien zum Erwerb der Geschäftsanteile an der TINA Vienna. Der Abtretungspreis wurde einvernehmlich mit 0,55 Mio.EUR (7,60 Mio.S) festgelegt und basierte auf einem Gutachten eines Wirtschaftstreuhänders. Nachdem der Wiener Gemeinderat in seiner Sitzung am 25. Juni 2001 den Magistrat der Stadt Wien ermächtigt hatte, die Geschäftsanteile der TINA Vienna von der WIENER STADTWERKE Beteiligungsmanagement GmbH (BMG) zu erwerben, wurde am 18. September 2001 ein Kauf- und Abtretungsvertrag zwischen der BMG und der Stadt Wien (vertreten durch die Magistratsabteilung 5 - Finanzwirtschaft und Haushaltswesen) abgeschlossen. Mit diesem Rechtsakt war die Stadt Wien Alleingesellschafterin der Gesellschaft.

2.2 Dem Eigentümerwechsel folgte auch ein Wechsel in der Geschäftsführung, wobei der neubestellte Geschäftsführer gemäß dem Erlass der Magistratsdirektion vom 15. Jänner 2002 (MDA - 2364-1/01) auch zum Leiter der "Koordinationsstelle Europäische Verkehrswege - TINA Vienna" bestellt wurde. Diese Koordinationsstelle war mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 2001 eingerichtet worden. Die Koordinationsstelle führte einen Teil der Tätigkeit des TINA-Sekretariats, das im Rahmen der EU eingerichtet worden war und seine Arbeit mit Dezember 1999 beendet hatte, auf nationaler Ebene weiter. Lag der Schwerpunkt der Aktivitäten von TINA Vienna im Projektmanagement, so war es Aufgabe der Koordinationsstelle, auf europäischer Ebene die Interessen der Stadt Wien auf dem Gebiet des Verkehrssektors wahrzunehmen.

In der am 14. Mai 2002 stattgefundenen Generalversammlung erfolgte eine Änderung des Firmenwortlautes von Wiener "Transport Infrastructure Needs Assessment" Bürobetriebs Ges.m.b.H. in "TINA Vienna - Transport Strategies Ges.m.b.H." sowie die Umstellung des Stammkapitals und der Nennbeträge der Geschäftsanteile von Schilling auf Euro.

2.3 Im Zuge der im Jahr 2003 erfolgten Neuorganisation der Wirtschaftsunternehmen der Stadt Wien unter dem Dach der Wien Holding GmbH wurde die Gesellschaft mit Einbringungsvertrag vom 25. Juni 2003 zum Nominalwert des einbezahlten Stammkapitals von 0,07 Mio.EUR in die Wien Holding GmbH eingebracht, wodurch diese Alleinge-

sellschafterin der TINA Vienna wurde. Neben dem Stammkapital von 0,07 Mio.EUR wies die TINA Vienna noch Kapitalrücklagen von 0,44 Mio.EUR und einen Jahresüberschuss aus dem Jahr 2002 von 0,11 Mio.EUR aus. Da das Prüfrecht des Kontrollamtes in den Statuten der Gesellschaft bisher noch nicht verankert ist, sollte bei sich bietender Gelegenheit der Gesellschaftsvertrag diesbezüglich ergänzt werden.

Die TINA Vienna wird der Empfehlung, das Prüfrecht des Kontrollamts in den Statuten der Gesellschaft zu verankern, bei nächster Gelegenheit nachkommen.

2.4 Parallel zum Eigentümerwechsel und der verstärkten Zusammenarbeit im Rahmen der im Donauraum agierenden Unternehmensbereiche der Wien Holding erfolgte auch die Eingliederung der in der Magistratsdirektion der Stadt Wien angesiedelten "Koordinationsstelle Europäische Verkehrswege - TINA Vienna" in die Gesellschaft.

Dieser Zusammenführung wurde in der Sitzung des Wiener Gemeinderates am 25. September 2003 zugestimmt. Jener Finanzaufwand, der bisher für diese Tätigkeiten im Rahmen des Magistrats der Stadt Wien anfiel, wurde der TINA Vienna für die Jahre 2003 bis 2005 mit dem Ziel zur Verfügung gestellt, die anteiligen Kosten der Stadt Wien zu minimieren, wobei der Nachweis hiefür im Rahmen eines jährlich zu erstellenden Geschäfts-(Finanzberichtes) zu erbringen war.

Hinsichtlich der Vorgabe der Minimierung der anteiligen Kosten der Stadt Wien war festzustellen, dass gemäß dem Finanzbericht das Präliminare für das Jahr 2004 ausgeschöpft wurde - wobei 0,20 Mio.EUR für die Adaptierung von neu angemieteten Büroräumlichkeiten Verwendung fanden - und die Ausgabenübersicht für 2005 höhere Ausgaben vorsah, als durch den Beschluss des Gemeinderates der Gesellschaft zufließen werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich bei der in Rede stehenden Übersicht um eine reine Ausgabenübersicht handelt, welche die zu erwartenden Einnahmen nicht enthält. Ob es tatsächlich zu einem Einsparungseffekt für die Stadt Wien kommen wird, konnte im Zeitpunkt der Einschau noch nicht abgesehen werden.

Hier darf grundsätzlich angemerkt werden, dass die Zusammenführung der Gesellschaft mit der Koordinationsstelle europäische Verkehrswege und die dabei getroffene Leistungsvereinbarung genutzt wurde, um das Finanzmanagement der TINA Vienna weiter auszubauen und vor allem die Einzelprojekte auf entsprechende Kostenträgerbasis zu stellen. Dies ist gerade auf Grund der Vielzahl der Aufgaben und Partner sowie der sehr komplexen Projektstrukturen eine umfangreiche Tätigkeit. Kostentransparenz ist damit aber jedenfalls gegeben. Allenfalls geringere Einsparungseffekte als vorgesehen ergeben sich aus den zum Zeitpunkt der Drei-Jahresplanung noch nicht absehbaren zusätzlichen Aufgaben, wie z.B. anlassbezogenen Berichte oder der Durchführung und Organisation von verkehrspolitischen Veranstaltungen, welche die TINA Vienna im Rahmen der bestehenden Leistungsvereinbarung mit der Stadt Wien erbrachte.

2.5 Der Magistrat wurde vom Wiener Gemeinderat ermächtigt, mit der TINA Vienna Verträge über 0,95 Mio.EUR für das Jahr 2003, über 1,26 Mio.EUR für das Jahr 2004 und über 1,23 Mio.EUR für das Jahr 2005 abzuschließen, wobei es sich für die Jahre 2004 und 2005 um Rahmenbeträge handelte, deren Konkretisierung durch einen Lenkungs-(Koordinierungs-)ausschuss erfolgen sollte, der sich aus Vertretern der Geschäftsgruppen Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke sowie Stadtentwicklung und Verkehr und der Magistratsdirektion zusammensetzt.

2.6 Für die TINA Vienna bedeutete die Einbindung in den Konzernbereich der Wien Holding die Möglichkeit, flexibler zu agieren, sowie neben der Wahrnehmung der bisherigen Unternehmensziele die Zusammenarbeit mit den auf den Donauraum ausgerichteten anderen Unternehmensbereichen der Wien Holding, wie insbesondere mit dem Wiener Hafen, mit der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungsgesellschaft m.b.H. und der Central Danube Region Marketing und Development GmbH zu verstärken. Durch Zusammenführung der beiden Einheiten sollte eine stärkere organisatorische Konzentration der verkehrpolitischen Aktivitäten Wiens im Donau-

raum und damit auch ein Beitrag zur Absicherung des Wirtschaftsstandortes Wien möglich werden.

2.7 Nach Genehmigung der Übertragung der Eingliederung der in der Magistratsdirektion der Stadt Wien angesiedelten "Koordinationsstelle Europäische Verkehrswege - TINA Vienna" in die TINA Vienna durch den Wiener Gemeinderat wurde eine Vereinbarung zwischen der Stadt Wien und der TINA Vienna für eine Laufzeit von zunächst drei Jahren (2003 bis 2005) über die von der TINA Vienna in Hinkunft für die Stadt Wien wahrzunehmenden verkehrspolitischen Interessen und Aufgaben auf europäischer und internationaler Ebene abgeschlossen. Die Festlegung der Aufgaben erfolgt durch den Lenkungs-(Koordinierungs-)ausschuss (vgl. Pkt. 2.5), wobei die TINA Vienna diesen Ausschuss mindestens zweimal jährlich einzuberufen und die Funktion einer Geschäftsstelle auszuüben hat.

2.8 Die Finanzierung der Aufwendungen der TINA Vienna wird durch Referatskredite der Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Auslandsbeziehungen (MD-AB), der Magistratsabteilung 5 und der Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung sichergestellt. Als Akontierung für das Entgelt werden der TINA Vienna zum 1. Jänner und zum 1. Juli jeweils 40 % der voraussichtlichen Entgelte für das jeweilige Jahr ausbezahlt. Weitere 20 % werden nach Maßgabe einer Erklärung der TINA Vienna ausbezahlt, die bis zum 30. November des jeweiligen Jahres abzugeben ist und die zu bestätigen hat, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe die Mittel bis zum Jahresende in Anspruch genommen werden.

Die Einschau des Kontrollamtes ergab, dass in den Jahren 2003 und 2004 die erwünschten Einsparungseffekte nicht realisiert werden konnten. Hinsichtlich des Jahres 2005 war auf die Ausführungen unter Pkt. 2.4 des vorliegenden Berichtes zu verweisen.

Bezüglich der Finanzierung der von der Stadt Wien abgeordneten Bediensteten wurde vereinbart, dass die TINA Vienna der Stadt Wien den Aufwand dieser Mitarbeiter in halbjährlichen Abständen zu ersetzen hat.

3. Personalkosten

3.1 Gemäß Art 3 Z 2 des am 20. Mai 1997 mit der Europäischen Kommission abgeschlossenen Vertrages hatte die Stadt Wien (bzw. die TINA Vienna) das für die Durchführung der übernommenen Aufgaben notwendige Personal zur Verfügung zu stellen. War es erforderlich, in der Gesellschaft nicht vorhandenes Expertenwissen zu besorgen, griff die TINA Vienna auf Fachleute zurück, deren Expertisen im Wege von Werkverträgen eingeholt wurden. Durch die Ausdehnung der Geschäftstätigkeit in den folgenden Jahren musste weiteres Personal aufgenommen werden, sodass sich der Mitarbeiterstand zum Jahresende 2004 auf insgesamt 13 Personen belief, wovon zwei Geschäftsführer und vier Mitarbeiter von der Stadt Wien beauftragt bzw. abgeordnet waren.

3.2 Die Erhöhung des Mitarbeiterstandes schlug sich auch im Personalaufwand nieder, der sich von 1997 bis 2004 wie folgt entwickelte:

Jahr	in Mio.EUR	1998 = 100 %
1997	0,03	-
1998	0,11	100,0
1999	0,13	118,2
2000	0,10	90,9
2001	0,10	90,9
2002	0,15	136,4
2003	0,22	200,0
2004 (vorläufig)	0,33	300,0

Die Honorierung der beiden Geschäftsführer erfolgte im Wege der Stadt Wien durch deren Dienststellen. Anlässlich der Übernahme der Geschäftsanteile durch die Wien Holding wurden fünf Mitarbeiter der Stadt Wien an die TINA Vienna abgestellt, deren Bezüge von ihr an die Stadt Wien refundiert werden.

4. Geschäftstätigkeit der Gesellschaft

4.1 Hinsichtlich der Geschäftstätigkeit war zu bemerken, dass sich die TINA Vienna im Berichtszeitraum an Ausschreibungen und Interessensbekundungen für insgesamt 35 Projekte beteiligte, woraus 19 Aufträge lukriert werden konnten.

Ihren buchmäßigen Niederschlag fand die wirtschaftliche Tätigkeit der Gesellschaft in den Jahresabschlüssen. Für den Zeitraum 1997 bis 2004 ergab sich nachstehende Entwicklung:

Jahr	Gewinn (+) / Verlust (-) in Mio. EUR
1997	- 0,04
1998	- 0,04
1999	+ 0,09
2000	+ 0,02
2001	- 0,11
2002	+ 0,11
2003	+ 0,04

Die TINA Vienna erzielte im Prüfungszeitraum eine annähernd ausgeglichene Gebarung. Den in den Jahren 1997 und 1998 ausgewiesenen Verlusten aus Vorleistungen für das Initial-Projekt TINA (vgl. Pkt. 1.3) stand der Überschuss 1999 aus der Endabrechnung dieses Projektes gegenüber. Der Verlust im Jahr 2001 von 0,11 Mio.EUR beruhte auf Vorleistungen der Gesellschaft für das von 2001 bis 2003 laufende Projekt INTERMODA - Integrated Solutions for Intermodal Transport between the EU and the Central- and East European Countries. Diesem Verlust stand im Jahr 2002 ein Gewinn in gleicher Höhe gegenüber, sodass auch diesbezüglich eine ausgeglichene Gebarung vorliegt.

Im Hinblick auf die wirtschaftliche Gebarung ist darauf hinzuweisen, dass die auftretenden Schwankungen aus den unterschiedlichen Projektlaufzeiten über mehrere Monate bzw. Jahre und den damit über das Kalenderjahr hinausgehenden Rechnungslegungen und Zahlungen resultierten.

4.2 Hinsichtlich des Ergebnisses des Jahres 2003 war anzumerken, dass der Jahresabschluss 2003 der TINA Vienna einen Bilanzgewinn von 0,04 Mio.EUR auswies, der sich aus Aufwendungen von 1,32 Mio.EUR und Erlösen in der Höhe von 1,36 Mio.EUR zusammensetzte. Letztere stammten u.a. aus Umsatzerlösen von 0,95 Mio.EUR und Erlösen aus Bestandsveränderungen von 0,41 Mio.EUR, die aus noch nicht abrechenbaren

Leistungen für das Projekt INTERMODA herrührten. Dabei handelte es sich um ein Forschungsprojekt der Europäischen Kommission, dessen Aufgabe die Erarbeitung eines intermodalen Verkehrsnetzes innerhalb der zentral- und osteuropäischen Länder sowie dessen Anknüpfung an das intermodale Verkehrsnetz der EU für den Zeitraum von 2001 bis 2015 war.

4.3 Die Abschreibung der Betriebs- und Geschäftsausstattung im Jahresabschluss 1997 erfolgte unter Zugrundelegung einer voraussichtlichen vier-, fünf- bzw. zehnjährigen Nutzungsdauer. Im Hinblick darauf, dass der damalige Geschäftszweck allein das mit 30 Monaten Laufzeit befristete TINA-Projekt (vgl. Pkt. 1) betraf, wäre eine kürzere Abschreibungsdauer durchaus angemessen gewesen.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der ersten Bilanz der Gesellschaft waren weitere Beauftragungen durch die Europäische Kommission bereits absehbar.

4.4 Die TINA Vienna bewarb sich im Jahr 2000 in einem Konsortium um die Ausarbeitung einer Studie über Leistungsindikatoren der TEN in der EU und in den beitrittswilligen Ländern. Der Auftrag wurde jedoch nicht an sie, sondern an ein Konsortium um eine Ingenieurgesellschaft in München vergeben. Allerdings gelang es der TINA Vienna, für dieses Projekt als Sub-Consultant im 1. Quartal 2001 beauftragt zu werden.

Für die der TINA Vienna übertragenen Tätigkeiten wurde ihr ein Honorar von 10.200,-- EUR zuerkannt. Gemäß dem Tätigkeitsbericht 2001 betrug diese Vergütung jedoch lediglich 6.400,-- EUR. Die Gesellschaft begründete dies damit, dass das Auftragspaket der Europäischen Kommission an die deutsche Firma eine Einschränkung erfahren hätte, die Auswirkungen auf die Tätigkeit der TINA Vienna für diese Firma gehabt habe. Das Kontrollamt regte an, derartige Sachverhalte künftig zu dokumentieren.

Die TINA Vienna wird die Anregung des Kontrollamtes künftig entsprechend umsetzen.

Bezüglich der mit der deutschen Firma abgeschlossenen Vereinbarung war zu bemerken, dass diese nicht datiert und die übermittelte Ausfertigung nicht unterfertigt war. Die Firmenbezeichnung der Gesellschaft wurde mit lediglich "TINA" unvollständig angegeben.

4.5 Neben der Abwicklung von Projekten übte die TINA Vienna auch Verwaltungs- und Koordinierungsfunktionen aus. So liegt die Bundeshauptstadt Wien im Einflussbereich von insgesamt drei Verkehrskorridoren. Die Aktivitäten entlang der Korridore wurden in der Vergangenheit von den jeweiligen Lenkungsausschüssen der Korridore koordiniert. Eine Abstimmung der Tätigkeit der Lenkungsausschüsse erfolgte nur unregelmäßig.

Im Hinblick auf die Rolle und die Bedeutung der Eisenbahnkorridore IV (Berlin - Prag - Budapest - Bukarest/Sofia) und X (Salzburg - Graz - Zagreb - Belgrad - Thessaloniki) gemeinsam mit dem Flusskorridor VII (Donau) als Teil eines einheitlichen paneuropäischen Verkehrsnetzes entschloss man sich, eine Arbeitsgemeinschaft zur Intensivierung der Zusammenarbeit aller drei Korridore zu errichten. Die Verhandlungen darüber begannen noch im Jahr 2000 und konnten im Jahr 2001 erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Aufgaben und Honorierung des Arge-Managements sollte durch einen separaten - zwischen dem Lenkungsausschuss und dem Arge-Management geschlossenen - Vertrag geregelt werden, der von einem Lenkungsausschuss unterzeichnet werden sollte. Bei Ansprüchen Dritter gegenüber der Arge war eine solidarische Haftung der Partner vorgesehen.

Basierend auf der Vereinbarung vom 6. März 2001 zur Errichtung der Arge kam es am 28. Mai 2001 zu einer weiteren Vereinbarung zwischen den Vertretern der Korridore IV, VII und X einerseits und der TINA Vienna andererseits, nach der die Gesellschaft beauftragt wurde, sowohl Sachleistungen als auch nach Erfordernis Teile ihrer Personalressourcen gegen Entgelt für Aufgaben der Arge zur Verfügung zu stellen.

Es war festzustellen, dass der Vertreter des Korridors IV die Vereinbarung vom 6. März

2001 zur Errichtung der Arge die Beauftragung von TINA Vienna mit der Führung der Geschäfte der Arge vom 28. Mai 2001 sowie die Abänderung der Vereinbarung vom 29. April 2002 nicht unterzeichnet hatte.

4.6 Nachdem das Projekt des Korridor-Koordinationsbüros durch eine Kooperation zwischen den Korridoren IV, VII und X unter dem Titel "Corridors South-East" abgelöst wurde, beendete die Arge Korridor-Koordinationsstelle mit Ende des Geschäftsjahres 2003 ihre Tätigkeit. Es fiel auf, dass die Deklaration zur Vereinbarung dieser Kooperation, deren Ziel die Steigerung der Effizienz des Korridormanagements sein sollte, von den Vorsitzenden der Korridore erst Anfang 2004 unterzeichnet wurde. Eine Kosten- und Ertragsrechnung über die Tätigkeit von TINA Vienna im Rahmen dieses Engagements lag nicht vor.

Das Agieren des dritten Partners für den Korridor IV war von Beginn an zwar engagiert und von großem Interesse gekennzeichnet, auf Grund personeller Änderungen blieb letztlich eine schriftliche Bestätigung der Mitwirkung aus. Es sollte die Möglichkeit zur Zusammenarbeit für den dritten Partner aber offen gehalten werden. Nach drei Jahren wurde die Zusammenarbeit zwischen den Korridorvertretern einvernehmlich auf eine neue Basis gestellt.

Für die TINA Vienna stellte und stellt dieses "Projekt" jedenfalls die Zusammenarbeit mit den Vertretern der Korridore IV und X sicher. Ein finanzieller Nachteil war nicht gegeben, wenngleich keine detaillierte Kosten- und Ertragsrechnung vorliegt.

5. <u>Auslandsaktivitäten der Gesellschaft</u>

5.1 Im Herbst 2002 begannen auf Vermittlung und mit Unterstützung der Europäischen Kommission Vorarbeiten für eine Kooperation mit der Walvis Bay Corridor Group (WBCG) in Windhoek, Namibia, die mit Geldern der Staatengemeinschaft des südlichen

Afrikas (SADC), der EU, der EIB sowie des deutschen und schwedischen Entwicklungshilfeprogrammes die Transportinfrastruktur des Subkontinents entwickelt.

Von der Zusammenarbeit mit der TINA Vienna erwarten sich die Finanziers und die WBCG die Entwicklung und Errichtung eines Korridor-Monitoring-Systems nach dem Vorbild des TINA-Netzwerkes sowie die Beratung und Unterstützung der WBCG bei der Erstellung eines nachhaltigen Finanzierungskonzeptes. Der Abschluss eines Beratungsvertrages soll die kommerzielle Nutzung der "TINA Vienna Methodik der Korridorentwicklung" sicherstellen. Bis zum Zeitpunkt der Einschau des Kontrollamtes im April 2005 war ein solcher Beratungsvertrag jedoch noch nicht abgeschlossen worden.

Ein Abschluss eines derartigen Beratungsvertrages ist nicht mehr zu erwarten, zumal die TINA Vienna nicht mehr bereit ist, weitere Vorleistungen und damit Akquisitionskosten in dieses Projekt zu investieren. Bemerkt wird, dass diese Aktivität der TINA Vienna in enger Abstimmung mit der Europäischen Kommission erfolgte.

5.2 Im Jänner 2003 unterzeichnete die TINA Vienna eine Vereinbarung, das so genannte "Smart River 21"-Abkommen mit der Europäischen Föderation der Binnenhäfen (EFIP), dem Port of Pittsburgh und der Ohio River Basin International Trade and Transport System (ORBITS). Ziel dieser Vereinbarung ist die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch in den Bereichen neue Technologien sowie die Entwicklung von nachhaltigen Strategien der Integration der Binnenschifffahrt in intermodale Supply-Chains. Angestrebt wird die verstärkte Integration der Binnenschifffahrt in intermodale Logistikketten. ORBITS und der Hafen von Pittsburgh erwarten sich von der Zusammenarbeit starke Impulse für die amerikanische Binnenschifffahrt, die derzeit mangels integrierter Planung gegenüber den traditionellen Verkehrsträgern Straße und Schiene benachteiligt ist.

Die TINA Vienna bringt im Rahmen dieser Partnerschaft Know-how in der Entwicklung und im Management von Verkehrskorridoren ein. Dem Informationsaustausch sollten bereits im Sommer 2004 die Definition und Umsetzung konkreter Forschungsprojekte

folgen. Dabei wären Vergleichsstudien Europa-USA inhaltlich zu definieren, deren Ergebnisse nach Durchführung ausgetauscht würden. Mit Geschäftschancen konnte zwar gerechnet werden, deren Realisierung war jedoch im Prüfungszeitpunkt noch nicht absehbar.

Die Reduzierung allfälliger Projektaufträge wurde seitens der Geschäftsführung bis Sommer 2005 befristet und den US-amerikanischen Partnern entsprechend kommuniziert. Jedes weitere Engagement in den USA ohne konkreten Auftrag wird aus Kostengründen in Hinkunft vermieden werden.

5.3 Dem Kontrollamt war bewusst, dass die Durchsetzung auf internationalen Märkten von zahlreichen Unwägbarkeiten beeinflusst wird und es einer längeren Zeitspanne und deren finanziellen Überbrückung bedarf, ehe verlässliche Aussagen über allfällige Marktchancen gemacht werden können. Im Prüfungszeitpunkt konnte die TINA Vienna ihre Bemühungen um einen Markteintritt in internationalen Beratungsmärkten durch die positiven Ergebnisse ihrer Tätigkeit in ihrem eigentlichen Spezialgebiet, der Beratung in Verkehrsfragen in den zentral- und osteuropäischen Ländern, ausgleichen. Im Hinblick darauf, dass ihre Tätigkeit im internationalen Maßstab auf längere Sicht aber auch positive wirtschaftliche Ergebnisse hervorbringen sollte, wurde empfohlen, die Marktchancen auf überseeischen Märkten einer vertieften Evaluierung zu unterziehen. Ferner sollte die bisher von Mitarbeitern der Gesellschaft gepflogene Praxis, ihr Know-how über Vorträge kostenlos zur Verfügung zu stellen, überdacht und künftig versucht werden, die Vortragstätigkeit auf Honorarbasis auszuüben.

Im Anschluss an die Ausführungen zu den Pkten. 5.1 und 5.2 ist weiters anzuführen, dass der Anregung, wonach ein Engagement auf außereuropäischen Märkten einer vertieften Evaluierung unterzogen werden sollte, in Hinkunft Rechnung getragen wird. Jedenfalls wird auch darauf zu achten sein, Vorträge im Rahmen von internationalen Konferenzen nicht mehr kostenlos zur Verfügung zu stellen bzw. den Mehrwert dieser Vortragstätigkeit auch im Hin-

blick auf die Imagewirkung für die Stadt Wien verstärkt zu betrachten.

6. Vorschau

Die Gesellschaft befand sich im Prüfungszeitpunkt in einem schwierigen Entwicklungsstadium. Wie die Einschau ergab, betrug im Jahr 2003 der Anteil des von der Stadt Wien entrichteten Honorars am Gesamthonorar der Gesellschaft 89,4 % (vorläufiger Wert für das Jahr 2004: 81,8 %). Hiedurch kam es zu einer außerordentlich starken Abhängigkeit von Folgeaufträgen der Stadt Wien.

Obwohl es der Gesellschaft gelang, internationale Reputation zu erlangen und TINA-Mitarbeiter zu Vorträgen und zur Know-how-Vermittlung eingeladen wurden, schlugen sich diese Aktivitäten noch nicht in namhaften Aufträgen nieder.

Im Rahmen einer in die Zukunft gerichteten Neupositionierung der Gesellschaft wäre abzuwägen, entweder das zweifelsohne erworbene Know-how international zu verwerten oder eine Redimensionierung des Geschäftsumfanges auf die ursprünglichen Geschäftsfelder vorzunehmen. Im Rahmen der bestehenden Vereinbarung mit der Stadt Wien werden der TINA Vienna in den Jahren 2003 bis 2005 Mittel in der Größenordnung von insgesamt 2,87 Mio.EUR (netto) zufließen. Es wurde daher empfohlen deren nutzenbringenden Einsatz anzustreben.

Die Geschäftsführung darf im Hinblick auf die künftige Strategie der Gesellschaft auf einen eigens durchgeführten Workshop mit Mitgliedern des Lenkungsausschusses verweisen. Dabei bestand Übereinstimmung, dass die TINA Vienna ihre Tätigkeit in Hinkunft vor allem auf drei Geschäftsbereiche fokussieren sollte. Diese betreffen die Durchführung von EU-Projekten, die Leistungserbringung in europäischen Verkehrsangelegenheiten in Fortführung der Leistungsvereinbarung mit der Stadt Wien sowie die Durchführung von Projekten für private Unternehmen, wie etwa für die VOEST oder für andere Gebietskörperschaften, wie etwa das Bundesmi-

nisterium für Verkehr, Innovation und Technologie. Darüber hinaus wird verstärkt die Repräsentation der Stadt Wien als Kompetenzzentrum für europäische Verkehrangelegenheiten sowie die Kooperation mit den Fachhochschulen und Universitäten auszubauen sein. Besonderes Augenmerk wird auf die Schnittstellen und damit auf die Zusammenarbeit mit den Planungs- und mit Verkehrsfragen befassten Dienststellen der Stadt Wien zu legen sein.