



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

DVR: 0000191

StRH IV - 109/16

Wiener Hafen, GmbH & Co KG,

Prüfung der Gebarung der Sparte Wasserumschlag

KURZFASSUNG

Die Wiener Hafen-Gruppe als Teil des Wien Holding-Konzerns ist in den Geschäftssparten Umschlag und Hafenbetrieb, Lager, Autolager und Immobilienverwaltung bezüglich der in ihrem Eigentum stehenden Immobilien tätig. Die operativen Tätigkeiten dieser Geschäftssparten fanden überschneidend in den beiden Gesellschaften Wiener Hafen, GmbH & Co KG sowie der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG statt. Die Ergebnisse der vom Stadtrechnungshof Wien geprüften Sparte Umschlag und Hafenbetrieb setzten sich infolgedessen aus Aktivitäten beider Gesellschaften zusammen. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl in diesem Zusammenhang, Möglichkeiten der Bereinigung der vorliegenden Gesellschaftsstruktur zu prüfen.

Die Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien der Sparte Umschlag und Hafenbetrieb führte weiters zu Empfehlungen, die Zielerreichung der Strategievorgaben anhand von Istzahlen zu bewerten sowie den Detaillierungsgrad der Spartenkostenrechnung zu vertiefen. Darüber hinaus empfahl der Stadtrechnungshof Wien, angesichts des bereits seit vielen Jahren anhaltenden Abwärtstrends im Bereich Umschlag entsprechende Überlegungen hinsichtlich der Fortführung des Teilbereiches Umschlag in Eigenregie - insbesondere im Hinblick auf künftig erforderliche Ersatzinvestitionen - anzustellen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	7
1.1 Prüfungsgegenstand	7
1.2 Prüfungszeitraum	7
1.3 Prüfungsbefugnis.....	7
2. Allgemeines Wiener Hafen-Gruppe	8
3. Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse	9
3.1 Wiener Hafen, GmbH & Co KG	9
3.2 Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG	11
4. Wirtschaftliche Entwicklung des Wiener Hafens.....	14
4.1 Unternehmenskennzahlen.....	14
4.2 Wirtschaftliche Betrachtung der Wiener Hafen-Gruppe.....	15
5. Rahmenbedingungen Donau-Binnenschifffahrt.....	16
6. Strategie Wiener Hafen	18
6.1 Allgemeine Rahmenbedingungen.....	18
6.2 Strategiekonzept.....	19
7. Entwicklung der Sparte Umschlag und Hafенbetrieb	21
7.1 Operative Tätigkeiten in der Sparte Umschlag und Hafенbetrieb.....	21
7.2 Wirtschaftliche Entwicklung der Sparte Umschlag und Hafенbetrieb	23
7.3 Investitionsausgaben in den Jahren 2001 bis 2015.....	26
7.4 Betriebliche Kennzahlen	27
8. Zusammenfassende Würdigung.....	31
8.1 Sparte Umschlag und Hafенbetrieb.....	31
8.2 Teilbereich Umschlag	32
8.3 Teilbereich Hafенbetrieb.....	33
9. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	33

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Organigramm der Wiener Hafen-Gruppe (Stand: Jänner 2014).....	9
Tabelle 1: Gebarung der Wiener Hafen, GmbH & Co KG.....	14
Tabelle 2: Gebarung der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG	14
Tabelle 3: Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und Donauländen 2015	17
Tabelle 4: Ergebnis der Sparte Umschlag und Hafенbetrieb 2015.....	23
Tabelle 5: Entwicklung der Sparte Umschlag und Hafенbetrieb 2011 bis 2015	25
Tabelle 6: Investitionsausgaben im Zeitraum 2001 bis 2015	26
Tabelle 7: Entwicklung der in Eigenregie umgeschlagenen Tonnage zu Wasser und zu Land	28
Tabelle 8: Anzahl der abgefertigten Schiffe	29
Tabelle 9: Betriebsstunden der eingesetzten Lastenkräne und Lastenbagger	30

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
bzgl.....	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.....	circa
CO ₂	Kohlendioxid
d.h.	das heißt
DDSG - Blue Danube Schifffahrt GmbH.....	DDSG - BLUE DANUBE SCHIFFFAHRT GMBH.
EBITDA.....	earnings before interest, taxes, depreciation and amortization
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
etc.....	et cetera
EU	Europäische Union
EUR.....	Euro

exkl.	exklusive
gem.	gemäß
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
inkl.	inklusive
KA.....	Kontrollamt
Kfz	Kraftfahrzeug
km.....	Kilometer
Lkw	Lastkraftwagen
m.b.H.....	mit beschränkter Haftung
Mio. EUR	Millionen Euro
Mio. t.....	Millionen Tonnen
Nr.....	Nummer
o.a.	oben angeführt
o.ä.	oder ähnlich
p.a.	pro anno
Pkt.	Punkt
rd.	rund
s.....	siehe
t	Tonnen
Tab.	Tabelle
TEUR.....	Tausend Euro
u.a.	unter anderem
vgl.....	vergleiche
z.B.	zum Beispiel

LITERATURVERZEICHNIS

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Die Binnen- und Seeschifffahrt in Österreich, Juni 2016

Der Rechnungshof: Wiener Hafen, GmbH & Co KG; Follow-up-Überprüfung, Reihe Bund 2011/6

Europäischer Rechnungshof: Die Binnenschifffahrt in Europa, Sonderbericht 01/2015

via donau: Jahresbericht Donauschifffahrt in Österreich 2015

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog beim Wiener Hafen die Gebarung der Sparte Umschlag und Hafenbetrieb einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung diesbezüglicher Schlussbesprechungen den geprüften Stellen mit. Die von den geprüften Stellen abgegebenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Gebarung der Sparte Umschlag und Hafenbetrieb des Wiener Hafens, die von den beiden Gesellschaften Wiener Hafen, GmbH & Co KG sowie Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG betrieben wird, einer Prüfung. Ziel der Prüfung waren die allgemeinen Rahmenbedingungen für die beiden Gesellschaften, die strategischen Ziele sowie die wirtschaftliche Entwicklung der Sparte Umschlag und Hafenbetrieb. Nicht Ziel der Prüfung war der ebenfalls von der Wiener Hafen-Gruppe durchgeführte Containerumschlag, welchen die Wiencont Container Terminal Gesellschaft m.b.H. - eine Tochtergesellschaft der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG - eigenständig führt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die Prüfungshandlungen des Stadtrechnungshofes Wien fanden im dritten Quartal des Jahres 2016 statt und umfassten Literatur- und Dokumentenanalysen sowie Interviews bei den genannten Gesellschaften. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Geschäftsjahre 2011 bis 2015.

1.3 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese Gebarungsprüfung ist in § 73b Abs 2 der Wiener Stadtverfassung und die erforderliche Sicherstellung dieser Prüfungsbefugnis ist sowohl im

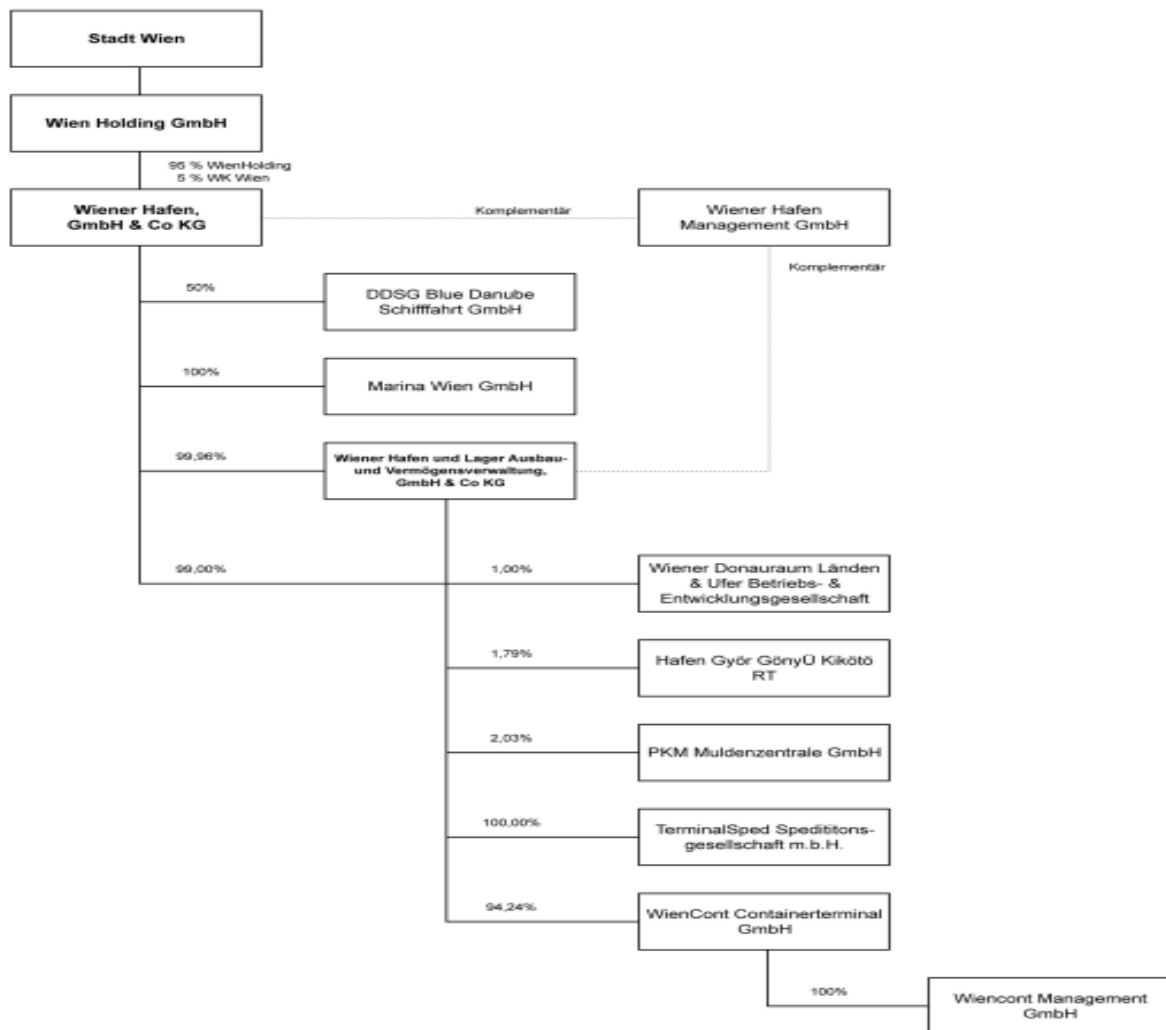
Gesellschaftsvertrag der Wiener Hafener, GmbH & Co KG als auch in der Wiener Hafener und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG festgeschrieben.

2. Allgemeines Wiener Hafener-Gruppe

Die Wiener Hafener-Gruppe ist Teil des Wien Holding-Konzerns und besteht aus der Wiener Hafener, GmbH & Co KG, den Tochtergesellschaften DDSG - Blue Danube Schifffahrt GmbH., Marina Wien GmbH, Wiener Hafener und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG, der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH und weiteren Tochter- und Enkelgesellschaften bzw. Beteiligungen. Neben den mit einem Hafenerbetrieb verbundenen Geschäftsbereichen managt die Wiener Hafener-Gruppe auch die in ihrem Eigentum befindlichen Immobilien.

Die nichtvermögens- und gewinnbeteiligte Wiener Hafener Management GmbH ist Komplementär-GmbH der beiden Kommanditgesellschaften Wiener Hafener, GmbH & Co KG und Wiener Hafener und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG und ist im 100%igen Eigentum der Wien Holding GmbH. Der Wiener Hafener Management GmbH obliegen als reine Arbeitsgesellschafterin die Geschäftsführungsagenden der Wiener Hafener, GmbH & Co KG und der Wiener Hafener und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG.

Abbildung 1: Organigramm der Wiener Hafen-Gruppe (Stand: Jänner 2014)



Quelle: Wiener Hafen

3. Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse

3.1 Wiener Hafen, GmbH & Co KG

Als Kommanditistinnen der Wiener Hafen, GmbH & Co KG fungieren die Wien Holding GmbH mit einem Anteil von 94,9998 % bzw. einer Einlage von 60 Mio. EUR, die Wirtschaftskammer Wien mit einem Anteil von 5 % (Einlage: 3.157.900,17 EUR) sowie die WSE Wiener Standortentwicklung GmbH mit einem Anteil von 0,0002 % (Einlage: 103,19 EUR). Die bedungenen Einlagen der Kommanditistinnen beliefen sich zum 31. Dezember 2015 insgesamt auf 63.158.003,36 EUR, wobei hievon 524.475,-- EUR zum Zeitpunkt der Prüfung noch ausständig waren. Aufgrund des Kauf- und Abtretungsvertrages sowie des Treuhandvertrages vom 18. Juni 2003 wird die Einlage der

Wien Holding GmbH von der WSE Wiener Standortentwicklung GmbH treuhändig gehalten.

Bei der Wiener Hafens, GmbH & Co KG handelt es sich um eine Kommanditgesellschaft ohne natürliche Person als unbeschränkt haftende Gesellschafterin. Gemäß § 221 des Unternehmensgesetzbuches und den gegebenen Größenmerkmalen unterliegt die Wiener Hafens, GmbH & Co KG daher den für kleine Kapitalgesellschaften geltenden Bestimmungen.

In der Wiener Hafens, GmbH & Co KG sind alle Vermögenswerte (Grundstücke, Verwaltungsgebäude, Kaimauern, Kräne, Speicher etc.) eingebracht, die überwiegend und unmittelbar dem Betrieb der Häfen Freudenau, Lobau und Albern dienen. Als Mitarbeitende waren zum Zeitpunkt der Prüfung nur eine Geschäftsführerin und ein Geschäftsführer angestellt.

Die Wiener Hafens und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG ist seit 2006 Rechtsnachfolgerin der Wiener Hafens, Lager- und Umschlagsbetriebe Gesellschaft m.b.H. Auf Basis deren Dienstleistungsvertrages vom 2. Jänner 2001 ist Ersterer mit der Durchführung von Verwaltungsaufgaben und der Personalbereitstellung zur Führung des ordentlichen Geschäftsbetriebes der Wiener Hafens, GmbH & Co KG beauftragt.

Der Unternehmensgegenstand der Wiener Hafens, GmbH & Co KG umfasst:

- Den Erwerb von unbeweglichen und beweglichen Wirtschaftsgütern aller Art insbesondere im Hafen Wien-Albern, Wien-Freudenau und Wien-Lobau sowie überhaupt den Erwerb von dem Verkehr auf Wasserwegen und dem Güterumschlag dienenden Anlagen durch Abschluss entsprechender Verträge mit der Stadt Wien oder mit Dritten;
- den Ausbau des Wiener Hafens durch Anschaffung und Herstellung weiterer Anlagen;
- den Betrieb des Wiener Hafens und aller sonstigen Anlagen;

- die Anmietung, Pachtung und Verwaltung fremden Vermögens, aus dem Wiener Hafen, der dem Güterumschlag oder dem Verkehr auf Wasserwegen dient;
- die Ausübung des Speditionsgewerbes;
- die Immobilienverwaltung;
- den Handel mit Waren aller Art;
- alle sonstigen betrieblichen Tätigkeiten, die mit dem Schiffsverkehr auf Wasserwegen und der Benutzung des Wiener Hafens und der Förderung des Güterumschlags direkt oder indirekt zusammenhängen.

3.2 Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG

Mit Gesellschafterbeschluss vom 14. September 2006 wurde die verschmelzende Umwandlung der Wiener Hafen, Lager- und Umschlagsbetriebe Gesellschaft m.b.H. auf die Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG als Rechtsnachfolgerin gemäß Umwandlungsgesetz zum Stichtag 31. Dezember 2005 festgelegt. Gleichzeitig wurde eine Erhöhung der fixen Kapitalkonten und der Hafteinlagen um 1,95 Mio. EUR beschlossen. Zum Zeitpunkt der Einschau waren als Kommanditistinnen die Wiener Hafen, GmbH & Co KG mit einem Anteil von 99,9583 % (Einlage: 3.698.457,10 EUR) und die WSE Wiener Standortentwicklung GmbH mit einem Anteil von 0,0417 % (Einlage: 1.542,90 EUR) beteiligt. Die voll geleisteten bedungenen Einlagen der Kommanditistinnen beliefen sich somit auf insgesamt 3,70 Mio. EUR. Aufgrund des Kauf- und Abtretungsvertrages sowie des Treuhandvertrages vom 18. Juni 2003 wird die Einlage der Wien Holding GmbH von der WSE Wiener Standortentwicklung GmbH treuhändig gehalten.

Bei der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG handelt es sich ebenfalls um eine Kommanditgesellschaft ohne natürliche Person als unbeschränkt haftende Gesellschafterin. Gemäß § 221 des Unternehmensgesetzbuches und den gegebenen Größenmerkmalen unterliegt die Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG den für mittelgroße Kapitalgesellschaften geltenden Bestimmungen.

In der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG wurden in den Jahren 1979 und 1980 all jene Vermögenswerte zusammengefasst, die für die damalige Vermögenssteuerbefreiung für Betriebe, die dem öffentlichen Verkehr dienen, schädlich gewesen wären. Die Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG ist somit Eigentümerin des Betriebsbaugebietes Albern und diverser anderer Grundstücke, die an Dritte für Betriebsansiedlungen verpachtet sind sowie der von ihr gewerblich genutzten Lagerhäuser. Seit der Verschmelzung mit der Wiener Hafen, Lager- und Umschlagsbetriebe Gesellschaft m.b.H. verfügt die Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG über sämtliche Betriebsmittel (z.B. Stapler, Kfz, Büroausstattung etc.) sowie das - mit Ausnahme der Geschäftsführung - gesamte für die Wiener Hafen, GmbH & Co KG und die Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG tätige Personal. Zum 31. Dezember 2015 beschäftigte die Gesellschaft exkl. Lehrlinge 102 Mitarbeitende.

Der Unternehmensgegenstand der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG umfasst:

- Den Betrieb, die Verwaltung und Erhaltung von Hafenanlagen, Kühlhäusern und Lagereinrichtungen, die Ausübung des Speditionsgewerbes sowie die Anschaffung und den Betrieb aller damit in Verbindung stehenden Anlagen, Vorratslager, Einrichtungen und Geschäfte sowie die Verwaltung dieses Vermögens. Die Gesellschaft ist berechtigt, diese Aufgaben auch durch Dritte erfüllen zu lassen, wenn dies nach der Sachlage geboten erscheint und sie sich auf die tatsächliche Erfüllung dieser Obliegenheiten entsprechenden Einfluss sichert;
- die Koordination von Unternehmungen, die gleiche o.ä. Aufgaben erfüllen und an denen die Stadt Wien direkt oder indirekt beteiligt ist;
- die Gesellschaft ist zum Erwerb, zur Veräußerung, Pacht und Verpachtung von Grundstücken und Gebäuden, zur Vermietung und Verpachtung beweglicher Anlagegüter sowie zum Betrieb aller Handelsgeschäfte und Gewerbe berechtigt, die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes notwendig sind oder dessen Förderung dienen. Sie ist weiters berechtigt, hiebei im In- und Ausland Zweigniederlassungen zu errich-

ten, sich an anderen Unternehmungen gleicher oder verwandter Art zu beteiligen, solche Unternehmungen für Dritte zu verwalten, zu erwerben oder zu errichten. Darüber hinaus ist sie berechtigt, Vertretungen zu übernehmen und Interessensgemeinschaftsverträge einzugehen, die geeignet sind, den Gesellschaftszweck zu fördern. Die Verwaltung für Dritte kann auch die Verwaltung von Betrieben gewerblicher Art umfassen, die im Eigentum einer Gebietskörperschaft stehen;

- die Immobilienverwaltung;
- den Handel mit Waren aller Art;
- Dienstleistungen in der EDV;
- die Überlassung von Arbeitskräften;
- soweit nach den bestehenden Vorschriften zur Ausübung einer der bezeichneten Betätigungsarten der Gesellschaft eine besondere Berechtigung oder Bewilligung notwendig ist, ist die Gesellschaft zur Erwirkung dieser besonderen Berechtigung berechtigt und verpflichtet.

Der Stadtrechnungshof Wien hielt hinsichtlich der Wiener Hafen, GmbH & Co KG sowie der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG fest, dass die Unternehmensgegenstände beider Gesellschaften unmittelbare als auch überschneidende Aktivitäten des Wiener Hafens umfassen. Die Geschäftsführung der beiden Gesellschaften war ident. Die Mitarbeitenden der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG waren gegen Kostenersatz für die Wiener Hafen, GmbH & Co KG tätig, das Spartenergebnis aus Umschlag und Hafenbetrieb setzte sich aus den Aktivitäten beider Gesellschaften zusammen.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, aufgrund der überschneidenden Aktivitäten der Wiener Hafen, GmbH & Co KG sowie der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG die Möglichkeit einer Zusammenlegung dieser Gesellschaften unter Berücksichtigung der dadurch anfallenden Kosten zu prüfen.

4. Wirtschaftliche Entwicklung des Wiener Hafens

4.1 Unternehmenskennzahlen

Der Stadtrechnungshof Wien stellte für einen Überblick die wirtschaftliche Entwicklung der beiden - für die Sparte Umschlag und Hafendienst des Wiener Hafens - zuständigen Gesellschaften im Betrachtungszeitraum 2011 bis 2015 wie folgt dar (Tab.1 und Tab. 2 in Mio. EUR):

Tabelle 1: Gebarung der Wiener Hafens, GmbH & Co KG

	Kennzahlen				
	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015
Umsatzerlöse	8,33	8,69	9,01	9,12	8,88
Betriebsergebnis	1,25	1,32	1,62	1,82	1,41
Finanzergebnis	1,34	1,41	1,34	1,24	1,26
Jahresüberschuss	2,59	2,73	2,96	3,06	2,67
Cashflow laufende Geschäftstätigkeit	5,52	4,05	4,93	5,02	5,11
Cashflow aus dem Investitionsbereich	-6,33	-4,93	-1,89	-3,61	-6,87
Cashflow aus dem Finanzbereich	1,38	-1,18	-0,45	-1,48	-0,89
Liquide Mittel	2,77	0,71	3,30	3,23	0,58
Bilanzsumme	122,66	121,40	123,32	124,16	126,00

Quelle: Jahresabschlüsse der Wiener Hafens, GmbH & Co KG

Die Umsatzerlöse stiegen im Betrachtungszeitraum von 2011 auf 2015 um rd. 6,6 %, der Jahresüberschuss um rd. 3,1 %. Letzterer setzte sich fast zu Hälfte aus dem Finanzergebnis - das waren in erster Linie Erträge aus Beteiligungen - zusammen. Aufgrund von Investitionen in Sachanlagen sank die Liquidität im Zeitraum 2011 bis 2015 von rd. 2,77 Mio. EUR um rd. 79,1 % auf rd. 580.000,-- EUR.

Tabelle 2: Gebarung der Wiener Hafens und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG

	Kennzahlen				
	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015
Umsatzerlöse	15,80	14,94	15,88	15,50	15,69
Betriebsergebnis	0,27	-0,26	0,31	0,41	-0,04
Finanzergebnis	0,38	0,42	0,41	0,50	0,42
Jahresüberschuss	0,65	0,16	0,72	0,91	0,38
Cashflow laufende Geschäftstätigkeit	2,02	-1,98	4,97	1,71	1,49
Cashflow aus dem Investitionsbereich	-1,59	-0,84	-0,64	-0,96	-3,69
Cashflow aus dem Finanzbereich	-0,39	-0,46	-0,50	-0,50	-0,20
Liquide Mittel	11,57	8,29	12,13	12,37	9,98
Bilanzsumme	41,89	41,60	44,02	43,67	43,64

Quelle: Jahresabschlüsse der Wiener Hafens und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG

Die Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG verringerte ihre Umsatzerlöse 2015 gegenüber dem Jahr 2011 unwesentlich. Das Betriebsergebnis 2015 war knapp negativ, der Jahresüberschuss verringerte sich von rd. 650.000,-- EUR im Jahr 2011 auf rd. 380.000,-- EUR im Jahr 2015. Die liquiden Mittel verringerten sich aufgrund von Investitionen in Sachanlagen im Jahr 2015 von rd. 11,57 Mio. EUR im Jahr 2011 auf rd. 9,98 Mio. EUR bzw. um 13,7 %.

4.2 Wirtschaftliche Betrachtung der Wiener Hafen-Gruppe

Die Konzernmutter Wien Holding GmbH bezog ihre verbundenen Unternehmen und assoziierten Unternehmen in ihren Konzernabschluss mit ein. Dies umfasst gleichfalls die Wiener Hafen, GmbH & Co KG als auch ihre Tochtergesellschaften. Die Konzernkonsolidierung erfolgte gem. § 254 und § 264 des Unternehmensgesetzbuches. Der Konzernabschluss der Wien Holding GmbH wies zum 31. Dezember 2015 rd. 38,20 Mio. EUR an Umsatzerlösen für den Teilgeschäftsbereich Wiener Hafen aus. Darüber hinaus wies der Konzernabschluss zwar das Eigenkapital, das Bilanzergebnis und den Kapitalanteil aller einzelnen Beteiligungen mit mindestens 20 % aus, enthielt jedoch keine weiteren den konkreten Geschäftsbereich betreffend aggregierten Unternehmenskennzahlen.

Die Wiener Hafen, GmbH & Co KG hat gem. § 245 Abs 1 des Unternehmensgesetzbuches nur auf Verlangen des Aufsichtsrates bzw. einer qualifizierten Minderheit ihrer Eigentümerinnen einen Teilkonzernabschluss zu erstellen. Der Stadtrechnungshof Wien hielt jedoch fest, dass eine gesamtheitliche stichtagsbezogene Information über Unternehmenskennzahlen der Wiener Hafen-Gruppe nicht gegeben war.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Hafen, GmbH & Co KG, einen freiwilligen Teilkonzernabschluss zu erstellen, um zumindest einmal jährlich ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der gesamten Wiener Hafen-Gruppe sicherzustellen.

5. Rahmenbedingungen Donau-Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt zeichnet sich im Vergleich zu den Güterverkehrswegen Straße und Bahn u.a. durch geringere CO₂-Emissionen, eine geringere Lärmbelastung sowie potenzielle Vorteile in Bezug auf externe Kosten und Transportkapazitäten aus. Als Nachteile gelten die geografisch begrenzte Reichweite sowie die Niederwassersituation, die letztlich auch immer wieder zu einem Rückgang des Transportvolumens führten. Die in Europa wichtigste Binnenwasserstraße ist das Rhein-Donau-Netz mit einer Länge von 14.360 km. Die Entwicklung des Rhein-Donau-Korridors ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Auf gesamteuropäischer Ebene rief die Europäische Kommission die NAIADES-Aktionsprogramme ins Leben. Das verfolgte Ziel ist die Förderung und der Ausbau der Binnenschifffahrt in Europa, um diese nachhaltiger und wettbewerbsfähiger zu gestalten. Die via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H. unterstützt die Europäische Kommission bei der Entwicklung des Rhein-Donau-Korridors und der Umsetzung der NAIADES-Aktionsprogramme.

Trotz dieser Bemühungen waren nur geringe Fortschritte festzustellen. Der Europäische Rechnungshof prüfte die wirksame Umsetzung der Strategien für den Güterverkehr mit Binnenschiffen von der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Er stellte insgesamt fest, dass das politische Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße und der Verbesserung der Schiffbarkeit nicht erreicht wurde. Laut dem Bericht sank der Verkehrsträgeranteil des Güterverkehrs mit Binnenschiffen von rd. 6,4 % im Jahr 2001 auf rd. 5,7 % im Jahr 2006 und stieg danach bis zum Jahr 2012 wieder auf rd. 6,7 % an. Die Europäische Kommission erläuterte dazu, dass sich der Verkehrsträgeranteil mit der Annahme des NAIADES-Aktionsprogramms im Jahr 2006 wieder erhöht hatte (vgl. Europäischer Rechnungshof: Die Binnenschifffahrt in Europa, Sonderbericht 01/2015).

Das Verkehrsaufkommen im österreichischen Donau-Korridor lag im Jahr 2015 bei rd. 79,3 Mio. t, wovon rd. 10 % auf der Donau, rd. 30 % auf der Schiene und rd. 60 % auf der Straße transportiert wurden. Das grenzüberschreitende Güterverkehrsaufkommen auf der Donau (Import-Export-Transit) lag im Jahr 2015 mit rd. 7,9 Mio. t um 15,1 % unter dem Verkehrsaufkommen des Jahres 2014. Das Gesamttransportaufkommen in t,

d.h. inkl. des nicht grenzüberschreitenden Schifffahrtsgüterverkehrs, verschlechterte sich von rd. 10,1 Mio. t im Jahr 2014 um rd. 15 % auf rd. 8,6 Mio. t im Jahr 2015. Dieser Rückgang war vor allem auf das niederschlagsarme Wetter und das damit bedingte Niederwasser in der zweiten Jahreshälfte 2015 zurückzuführen (vgl. via donau: Jahresbericht Donauschifffahrt in Österreich 2015).

Laut Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist *"eine ganzjährig garantierte Fahrwassertiefe der Donau daher Voraussetzung für einen ganzjährig wirtschaftlichen Schifffahrtsbetrieb. Dies beinhaltet konkurrenzfähige Binnenschifffahrts-Transportketten mit Vorlauf auf Straße oder Schiene vom Versender bis zum nächstgelegenen Donauhafen, zweimaligen Umschlag und Nachlauf vom Endhafen des Wasserstraßentransports bis zur Empfängerin bzw. zum Empfänger im Hinterland (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Die Binnen- und Seeschifffahrt Österreichs, Juni 2016)."*

Hinsichtlich des Güterverkehrs auf der gesamten Donau belegte Österreich im Jahr 2014 von den elf Anrainerstaaten hinter Rumänien und Serbien den dritten Platz. Den größten Anteil am Güterverkehr auf der österreichischen Donau erreichten im Jahr 2015 Erze und Metallabfälle mit rd. 27,1 %, Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse rd. 18,5 % sowie Erdölzeugnisse rd. 14,5 % (vgl. via donau: Jahresbericht Donauschifffahrt in Österreich 2015).

Der wasserseitige Umschlag österreichischer Donauhäfen und Donauländen stellte sich 2015 wie folgt dar:

Tabelle 3: Wasserseitiger Umschlag österreichischer Donauhäfen und Donauländen 2015

Hafen	in t	in %
Linz voestalpine-Werkshafen	3.059.780	41,1
Sonstige ^{*)}	1.436.203	19,3
Wiener Hafen	969.581	13,0
Hafen Linz AG	730.752	9,8
Enns	717.240	9,6
Krems	536.110	7,2
^{*)} Aschach, Schwerlasthafen Linz, Mauthausen, Ardagger Ybbs, Pöchlarn, Pischelsdorf, Korneuburg		

Quelle: via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H.

Der Linzer voestalpine-Werkschafen rangierte mit rd. 3,1 Mio. t Gesamtumschlagsmenge im Jahr 2015 als bedeutendster Donauhafen. Der Rückgang des wasserseitigen Umschlags im Wiener Hafen betrug gegenüber 2014 rd. 29,3 % bzw. über 400.000 t und war damit am zweithöchsten nach dem Hafen Linz AG mit rd. 33,8 %. Einen Anstieg des wasserseitigen Umschlags im Jahr 2015 bezogen auf 2014 erzielte nur Enns mit rd. 1,3 %.

Der Stadtrechnungshof Wien hielt zusammenfassend fest, dass die Binnenschifffahrt sowohl auf gesamteuropäischer, nationaler als auch regionaler Ebene gegenüber den Güterverkehrswegen Straße und Bahn schwierigen Rahmenbedingungen ausgesetzt ist. Auf gesamteuropäischer Ebene konnte seit dem Jahr 2001 kaum eine Verlagerung des Verkehrs auf die Wasserstraßen erzielt werden. Die Niederwassersituation im Jahr 2015 brachte für die österreichischen Donauhäfen und Donauländen - bis auf Enns - einen massiven Rückgang des grenzüberschreitenden Güterverkehrs, vor allem für den Hafen Linz AG und den Wiener Hafen.

6. Strategie Wiener Hafen

6.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Neben den oben erwähnten Rahmenbedingungen der Donau-Binnenschifffahrt - vor allem in Bezug auf das Niederwasser - ist die Nachfragesituation des Hafenumschlags abhängig von makroökonomischen Entwicklungen und der damit verbundenen gesamtwirtschaftlichen Nachfrage nach Rohstoffen und Bedarfsgütern. Auf mikroökonomischer Ebene beeinflussen den Umschlag im Wiener Hafen u.a. Faktoren wie der Mangel an schiffsaffiner Industrie im Großraum Wien sowie der Wettbewerb durch andere Häfen (z.B. Krems bzw. Bratislava). Weitere Einflussfaktoren sind Megatrends wie die Industrie 4.0 mit maßgeschneiderten Supply-Chain-Lösungen und der fortschreitenden Verlagerung zum Onlinehandel mit der Entwicklung weg von Regionallagern in Österreich, hin zu Zentrallagern in Deutschland.

Der Wiener Hafen erwirtschaftete in der Sparte Umschlag zuletzt rd. 77 % seines Gesamtumsatzes durch Aufträge der Magistratsabteilung 48 (s. Pkt. 7.3). Bezüglich der

vom Wiener Hafen angebotenen Dienstleistungen entfielen rd. 70 % des Umsatzes auf die Zwischenlagerung und rd. ein Viertel auf die in Eigenregie durchgeführte Umschlagsmanipulation. Hinsichtlich der Warengruppen reduzierte sich der Erlös durch Umschlag auf wenige Rohstoffe bzw. Bedarfsgüter.

6.2 Strategiekonzept

Der Wiener Hafen hatte im Jahr 2008 seine Wachstumsstrategie bis zum Jahr 2015 beschlossen, die auf Annahmen vor Ausbruch der Finanzkrise basierte. Der Rechnungshof des Bundes hatte im Jahr 2008 eine Prüfung der Wiener Hafen, GmbH & Co KG durchgeführt. Er überprüfte die Umsetzung seiner Empfehlungen im Rahmen einer Follow-up-Überprüfung im Jahr 2011. In diesem Bericht empfahl der Rechnungshof des Bundes - aufbauend auf seinen Vorbericht - *"im Falle bedeutsamer Neuerungsbedürfnisse ein Strategiegremium einzusetzen und mit der Frage der Aktualisierung bzw. Neudefinition der 'Wachstumsstrategie 2015' zu befassen"*. Er empfahl weiters *"eine Mittelfristplanung einzuführen, mit der die Umsetzung der Strategieziele systematisch verfolgt werden kann"* (vgl. Der Rechnungshof: Wiener Hafen, GmbH & Co KG; Follow-up-Überprüfung, Reihe Bund 2011/6).

Die Wiener Hafen, GmbH & Co KG überarbeitete im Jahr 2013 das damalige Strategiekonzept. Der Aufsichtsrat der Komplementär-GmbH, Wiener Hafen Management GmbH, beschloss in seiner 45. Sitzung vom 8. Oktober 2013 das Strategiekonzept Hafen Wien 2013+. Die darin definierten strategischen Ziele der Gesellschaft der nächsten drei bis fünf Jahre umfassten:

- Ein Umsatzwachstum im Durchschnitt > Verbraucherpreisindex p.a.,
- eine EBITDA-Marge ≥ 27 % p.a.,
- eine verbesserte Kostenstruktur,
- die Ressourcen bestmöglich zu nutzen und bedarfsgerecht auszubauen,
- das Angebot zu optimieren und die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen,
- die hohe Dienstleistungsqualität in allen Sparten sicherzustellen sowie
- die Kundenbeziehungen und strategischen Partnerschaften auszubauen.

Die Unternehmensleitstrategie der nächsten drei bis fünf Jahre für den Bereich Umschlag und Hafenbetrieb war, die Bedeutung als einzige trimodale Logistkdrehscheibe in Wien zu stärken.

Der Stadtrechnungshof Wien überprüfte die Umsetzung des Strategiekonzepts 2013+ hinsichtlich der Zielerreichung in den Jahren 2014 und 2015. Er stellte dazu fest, dass die Zielvorgaben des Strategiekonzepts in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat auf Basis der bisherigen sowie der geplanten Entwicklung des Unternehmens erfolgt waren. Aufgrund der unterschiedlichen Struktur der österreichischen Donauhäfen war kein Branchenvergleich erfolgt. Bei den strategischen Zielen handelte es sich um eine rollierende Fünfjahresbetrachtung, die im Durchschnitt über den genannten Zeitraum unternehmensweit erreicht werden sollte. Als Betrachtungszeiträume waren die Jahre von 2014 bis 2019 bzw. von 2015 bis 2020 herangezogen worden.

Hinsichtlich der quantitativen Zielvorgaben stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass sich das Umsatzwachstum von 2013 auf 2014 und von 2014 auf 2015 geringfügig verringert hatte. Im Vergleich dazu wies die rollierende Fünfjahresbetrachtung - welche auf Planzahlen für kommende Finanzjahre beruhte - eine Steigerung um durchschnittlich 2,1 % p.a. für den Betrachtungszeitraum 2014 bis 2019 und durchschnittlich 2,6 % p.a. für den Betrachtungszeitraum 2015 bis 2020 aus. Die EBITDA-Marge und die Kostenstruktur erreichten in den Jahren 2014 bzw. 2015 die quantitativen Strategievorgaben; dies war auf die Verringerung der Instandhaltungs- und Reparaturaufwendungen zurückzuführen.

Hinsichtlich der qualitativen Zielvorgaben - insbesondere der Stärkung des Hafens als trimodale Logistkdrehscheibe - teilte die Gesellschaft mit, dass sie einen Großkran im Hafen Freudenua angeschafft, einen Schwergutterterminal im Hafen Albern errichtet sowie eine Modularhalle, um Lagerspitzen abzudecken, genutzt hatte. Weiters hatte der Wiener Hafen ein Zertifikat zur Abwicklung neuer Warengruppen erworben, Personenschiffe eingestellt, Kontakt mit potenziellen Verladern aufgenommen und Schulungen für Mitarbeitende durchgeführt.

Der Stadtrechnungshof Wien hielt hinsichtlich der Erreichung der quantitativen Zielvorgaben gemäß dem Strategiekonzept 2013+ fest, dass eine prospektive rollierende Fünfjahresbetrachtung, basierend auf Planzahlen der kommenden vier Finanzjahre, für ihn nicht aussagekräftig ist. Hinsichtlich der Erreichung der qualitativen Zielvorgaben würdigte der Stadtrechnungshof Wien die oben dargestellten Bemühungen, hielt dazu allerdings fest, dass er einen Teil davon, wie beispielsweise die Anschaffung eines Großkrans, als Infrastrukturmaßnahme beurteilte. Die Kontaktaufnahme mit potenziellen Verladern bzw. die Schulungsmaßnahmen erachtete der Stadtrechnungshof Wien als Voraussetzung für die operative Tätigkeit des Hafens. Ob durch die genannten Maßnahmen tatsächlich eine wirtschaftliche Stärkung des Bereiches Umschlag als Teil der trimodalen Logistikkreislaufes des Wiener Hafens erreicht werden konnte, wird sich erst anhand der Entwicklung der Umsatzzahlen zeigen. Zum Zeitpunkt der Prüfung wurde der Umsatz im Wesentlichen durch die Dienstleistung für zwei Großkundinnen bzw. Großkunden getragen.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Hafen Management GmbH, die Überprüfung der Zielerreichung der Strategievorgaben anhand von Istzahlen durchzuführen.

Er empfahl weiter verstärkte Maßnahmen im Bereich der Kundinnen- bzw. Kundenakquise, um - vor allem im mittleren Kundinnen- bzw. Kundensegment - den Umsatzanteil auszubauen.

7. Entwicklung der Sparte Umschlag und Hafenbetrieb

7.1 Operative Tätigkeiten in der Sparte Umschlag und Hafenbetrieb

Die operativen Geschäftsbereiche der Wiener Hafen, GmbH & Co KG und der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG beinhalten die vier Sparten Umschlag und Hafenbetrieb, Lager, Autolager sowie die Immobilienverwaltung (Vermietung und Verpachtung unternehmenseigener Liegenschaften und Gebäude). Der Stadtrechnungshof Wien unterzog - wie bereits erwähnt - im Rahmen dieser Prüfung die Sparte Umschlag und Hafenbetrieb einer näheren Betrachtung.

Im Bereich Umschlag werden neben dem Eigenumschlag zu Land (von Lkw auf Lkw sowie von Zug auf Lkw bzw. umgekehrt) die gesamten Umschlagsaktivitäten über die Kaikanten im Hafen Freudenau, sowie die dabei anfallenden Zwischenlagerungen erfasst. Die Verantwortung für die Einhaltung der Hafennordnung in sämtlichen Häfen liegt bei den dafür zuständigen Hafenmeisterinnen bzw. Hafenmeistern, welche von der Sparte Umschlag und Hafenbetrieb gestellt werden.

7.1.1 Im Freudenauer Hafen, wo überwiegend Stück- und Schüttgut sowie Container unter Einsatz diverser Krananlagen umgeschlagen werden, erfolgen die dabei anfallenden Manipulationen ausschließlich durch das von der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG bereitgestellte Eigenpersonal. Neben zwei Hafenkränen und einem vollhydraulischen Mobilbagger verfügt der Bereich Umschlag über einen Portalkran sowie zwei Radlader, zwei Hubstapler und diverse Förderanlagen.

7.1.2 Im Hafen Albern werden überwiegend Güter im Zusammenhang mit Landwirtschaft (vor allem Dünger, Ernteprodukte), Stahlerzeugnisse sowie Schwergüter (vor allem Betonsegmente für Windkraftanlagen, Tunnelbohrmaschinen, Kessel) umgeschlagen. Seit dem Verkauf der auf dem Areal des Alberner Hafens befindlichen Getreidesilos einschließlich der Geräte zur Be- und Entladung der Binnenschiffe im Jahr 1998 an Dritte wird der dort stattfindende Umschlag landwirtschaftlicher Güter mittlerweile ausschließlich durch deren Personal durchgeführt. Der Stahlumschlag eines weiteren im Areal des Alberner Hafens angesiedelten Unternehmens wird ebenfalls durch dessen Mitarbeitende in Eigenregie durchgeführt. Die fallweise Einbindung von Mitarbeitenden des Bereiches Umschlag im Alberner Hafen ist auf das Anschlagen der Lasten an die Hebevorrichtung des Krans beim Umschlag von Schwergut beschränkt. Die Beistellung der eingesetzten Kranführerin bzw. des eingesetzten Kranführers erfolgt durch ein eingemietetes Unternehmen.

7.1.3 Der Ölhafen Lobau weist den größten Mengenumsatz aller drei Häfen der Unternehmensgruppe Wiener Hafen auf. Die operative Tätigkeit des Teilbereiches Hafenbetrieb ist jedoch auf die Bereitstellung der Hafenmeisterin bzw. des Hafenmeisters zur

Überwachung der Einhaltung der Hafenordnung sowie der Tonnageerfassung für die Verrechnung der Ufergelder anhand der Schiffspapiere beschränkt. Der gesamte am Standort Ölhafen Lobau über die Kaikante durchgeführte Umschlag an derivativen Ölprodukten (vor allem Benzin, Diesel) sowie an Stahlprodukten wird von den dort eingemieteten Öl- und Stahlgesellschaften in Eigenregie manipuliert. In den einzelnen Jahren des Betrachtungszeitraumes wurden im Ölhafen Lobau zwischen rd. 771.100 t und rd. 1.186.750 t umgeschlagen.

7.2 Wirtschaftliche Entwicklung der Sparte Umschlag und Hafенbetrieb

Die wirtschaftliche Bedeutung der Sparte Umschlag und Hafенbetrieb im Vergleich zum gesamten Geschäftsbereich der beiden o.a. Gesellschaften zeigt folgende Tabelle für das Jahr 2015 (Beträge in TEUR):

Tabelle 4: Ergebnis der Sparte Umschlag und Hafенbetrieb 2015

	Sparten Lager, Autolager, Immobilienverwaltung	Sparte Umschlag und Hafенbetrieb	Wiener Hafен, GmbH & Co KG und Wiener Hafен und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG konsolidiert
Erlöse aus Umschlag		1.071,61	
Erlöse aus Pönale Umschlag		471,65	
Erlöse aus Hafенbetrieb		495,46	
Erlöse aus Lager, Autolager und Immobilienverwaltung	15.326,01		
Sonstige Nebenerlöse, Verwaltungserlöse	790,82	378,22	
Leistungserlöse Wiener Hafен (intern)	1.453,32		
Gesamterträge	17.570,15	2.416,93	
Summe variable Kosten	-662,71	-40,45	
Summe fixe Kosten	-6.507,07	-1.282,47	
Leistungskosten Wiener Hafен intern		-346,74	
Operatives Ergebnis	10.400,37	747,27	
Abschreibung	-2.988,92	-1.257,20	
Finanzergebnis	0,62	0,14	
Betriebsergebnis Sparten	7.412,07	-509,79	6.902,28
Summe Verwaltungskosten			-3.853,90
Jahresergebnis Wiener Hafен, GmbH & Co KG und Wiener Hafен und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG konsolidiert			3.048,38

Quelle: Wiener Hafен und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG

Das operative Ergebnis (Gesamterträge abzüglich der mit der unmittelbaren Leistungserbringung verbundenen variablen und fixen Kosten unter Berücksichtigung innerbetrieblicher Leistungsverrechnungen zwischen den beiden Gesellschaften) der Sparte Umschlag und Hafendienst war mit rd. 0,75 Mio. EUR positiv. Nach Berücksichtigung der Jahresabschreibungen wies das Betriebsergebnis einen Verlust von rd. 0,51 Mio. EUR aus. Das Betriebsergebnis der übrigen Sparten in der Höhe von rd. 7,41 Mio. EUR trug den Verlust aus der Sparte Umschlag und Hafendienst, was letztlich zu einem konsolidierten Gesamtbetriebsergebnis der beiden Gesellschaften in der Höhe von rd. 6,90 Mio. EUR führte. Unter Berücksichtigung der entstandenen Verwaltungskosten wiesen die beiden Gesellschaften im Jahr 2015 ein konsolidiertes Jahresergebnis in der Höhe von rd. 3,05 Mio. EUR aus.

Eine in der Praxis gängige Spartenrechnung für die einzelnen Geschäftsbereiche auf Basis der EDV-gestützten Kostenrechnung existiert nur für die im Rahmen der unmittelbaren Leistungserstellung erfassten Kosten und Erträge. Die Kosten der Geschäftsführung und Verwaltung wurden erst in der Ergebnisrechnung der beiden Gesellschaften berücksichtigt. Diese Form der Darstellung begründete die Geschäftsführung damit, dass nur die unmittelbar mit der Leistungserbringung anfallenden Erträge und Kosten in die Zuständigkeit der jeweiligen Bereichsleitenden fallen und daher eine Aufschlüsselung der Verwaltungskosten auf die einzelnen Sparten nicht erforderlich sei.

Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien ist es Aufgabe einer aussagekräftigen Kostenrechnung, hinsichtlich der einzelnen Geschäftsbereiche auch Aufschluss über deren Beitrag zum Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Unternehmens zu geben. Darüber hinaus ermöglicht die Zuordnung der Kosten für die Geschäftsführung und Verwaltung insbesondere im Zeitablauf die Kontrolle der Entwicklung des Verhältnisses der Administrationskosten zum operativen Ergebnis des jeweiligen Geschäftsbereiches.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, im Rahmen der Kostenrechnung auch die Zuordnung der anteiligen Verwaltungsgemeinkosten auf die jeweiligen Sparten vorzunehmen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Sparte Umschlag und Hafendienst im Betrachtungszeitraum 2011 bis 2015 zeigt folgende Tabelle (Beträge in TEUR):

Tabelle 5: Entwicklung der Sparte Umschlag und Hafendienst 2011 bis 2015

Sparte Umschlag und Hafendienst	2011	2012	2013	2014	2015
Erlöse aus Umschlag	1.446,35	1.364,72	2.148,38	1.483,53	1.071,61
Erlöse aus Pönale Umschlag	472,26	441,22	484,87	441,69	471,65
Erlöse aus Hafendienst	420,55	475,28	644,98	563,16	495,46
Sonstige Erlöse	390,95	388,22	401,78	370,26	378,21
Gesamterträge	2.730,11	2.669,44	3.680,01	2.858,64	2.416,93
Summe variable Kosten	-176,97	-85,45	-169,87	-90,47	-40,45
Summe fixe Kosten	-1.368,10	-1.162,42	-1.683,11	-1.593,80	-1.282,47
Leistungskosten Wiener Hafen intern	-309,95	-308,89	-322,95	-334,26	-346,74
Operatives Ergebnis	875,09	1.112,68	1.504,08	840,11	747,27
Abschreibung	-1.073,18	-1.134,26	-1.157,68	-1.142,07	-1.257,20
Finanzergebnis	-	0,17	0,05	0,01	0,14
Betriebsergebnis	-198,09	-21,41	346,45	-301,95	-509,79
davon Umschlag	67,20	-16,70	365,73	-116,50	-492,94
davon Hafendienst	-265,29	-4,71	-19,28	-185,45	-16,85

Quelle: Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG

Die Erlöse aus Pönale Umschlag resultierten aus Pönalezahlungen von Unternehmen, welche am Wasser der Häfen Freudenau, Albern und Lobau angesiedelt sind und ihre vertraglich vereinbarten Jahresumschläge nicht erreicht hatten. Die Erlöse aus dem Hafendienst beinhalten die im Rahmen der Hafennutzung zur Verrechnung kommenden Gebühren für Liegegelder (derzeit 0,03 EUR pro Tragfähigkeitstonne des jeweiligen Schiffs) und Ufergelder (derzeit 0,48 EUR pro umgeschlagener t). Darüber hinaus wurden im Rahmen des Hafendienstes seit Dezember 2014 sogenannte Stehgelder aus der Überwinterung von Personenkreuzfahrtschiffen im Hafen Freudenau während der Monate Oktober bis April erwirtschaftet.

Der Posten Sonstige Erlöse resultierte aus der aliquoten Auflösung vereinnahmter Fördergelder für diverse Investitionen (z.B. Erneuerung von Kaimauern, Anschaffung von Umschlagsgeräten etc.) über den Zeitraum der betrieblichen Nutzungsdauer.

Mit Ausnahme des Jahres 2013 wies die Sparte Umschlag und Hafenbetrieb in den Jahren des Betrachtungszeitraumes 2011 bis 2015 jeweils ein negatives Betriebsergebnis aus. Das positive Betriebsergebnis des Jahres 2013 in der Höhe von rd. 0,35 Mio. EUR war im Wesentlichen Folge zweier Großgeschäfte im Freudenauser Hafen (Projekt "Verhinderung der Donaueintiefung im Bereich Bad Deutschaltenburg"; Verladung von Betonsegmenten für Windkraftträder mit Zielort Deutschland).

7.3 Investitionsausgaben in den Jahren 2001 bis 2015

Beim Anlagevermögen der Sparte Umschlag und Hafenbetrieb handelt es sich zum Großteil um Wirtschaftsgüter mit mittel- bis langfristiger Nutzungsdauer. Aus diesem Grund wählte der Stadtrechnungshof Wien für die Betrachtung der Investitionsausgaben den Zeitraum der letzten 15 Jahre.

Folgende Tabelle zeigt die Investitionsausgaben der Sparte Umschlag und Hafenbetrieb im Zeitraum 2001 bis 2015 (in Mio. EUR):

Tabelle 6: Investitionsausgaben im Zeitraum 2001 bis 2015

Umschlag	
Rohstoffhalle 1 (2004) ^{*)}	0,96
Rohstoffhalle 2 (2006) ^{*)}	0,70
Rohstoffhalle 5 (2014)	0,13
2 Radlader (2007, 2011)	0,29
Vollhydraulischer Mobilbagger (2007) ^{*)}	0,49
Wippdrehkran (2008) ^{*)}	1,32
Neuer Hafenmobilkran (2015) ^{*)}	2,30
Diverses	1,12
Salzlagergeschäft mit Magistratsabteilung 48 (2007/2008 und 2011/2012) ^{*)}	7,03
Summe	14,34
Hafenbetrieb	
Spundwand Alberner Hafen (2005/2006 und 2015) ^{*)}	3,94
Kaimauer/Spundwand Freudenauser Hafen (2015) ^{*)}	1,86
Diverses ^{*)}	0,35
Summe	6,15
Gesamtinvestitionen ^{*)}	20,49
^{*)} Um erhaltene Förderungen von der Stadt Wien und der Europäischen Union/des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (insgesamt rd. 6,69 Mio. EUR) bereits reduziert	

Quelle: Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG

Die im Zeitraum 2001 bis 2015 getätigten Investitionsausgaben für die Sparte Umschlag und Hafenbetrieb beliefen sich - nach Abzug vereinnahmter Förderungen in der Höhe von rd. 6,69 Mio. EUR - auf insgesamt rd. 20,49 Mio. EUR. Davon entfielen rd. 14,34 Mio. EUR auf den Bereich Umschlag und rd. 6,15 Mio. EUR auf den Bereich Hafenbetrieb. Die kostenintensivsten Investitionen im Bereich Umschlag betrafen im Wesentlichen die Rohstoffhallen 1 und 2 (rd. 1,66 Mio. EUR) sowie die für die Be- und Entladung von Transportmitteln (Schiff, Bahn und Lkw) benötigten Kräne und Bagger (rd. 4,11 Mio. EUR).

Eine gewisse Sonderstellung nehmen die im Zusammenhang mit dem Salzlagergeschäft getätigten Investitionen ein. Zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit mit Streusalz für den Winterdienst schloss die Magistratsabteilung 48 mit der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG einen Gesamtmietvertrag über die Nutzung der speziell zu diesem Zweck errichteten Salzlagerhallen und Sole-Betankungsanlage. Der diesbezügliche Mietvertrag wurde im November 2011 auf unbestimmte Zeit unter Vereinbarung eines Kündigungsverzichts durch beide Vertragsparteien bis 30. November 2026 abgeschlossen. Mit dieser Vertragskonstellation ist die Amortisation der im Zusammenhang mit dem Salzlagergeschäft getätigten Investitionsausgaben in der Höhe von rd. 7,03 Mio. EUR für den Wiener Hafen im Wesentlichen abgesichert.

Die im Zeitraum 2001 bis 2015 getätigten Investitionen im Bereich Hafenbetrieb entfielen beinahe gänzlich auf durchgeführte Erneuerungen der in den 1950er-Jahren errichteten Spundwand des Alberner Hafens (rd. 3,94 Mio. EUR) sowie der Kaimauer/Spundwand im Hafen Freudenau (rd. 1,86 Mio. EUR). Zweck dieser Maßnahmen war, die schrittweise Verlandung der dortigen Schiffsanlegebereiche zu vermeiden.

7.4 Betriebliche Kennzahlen

7.4.1 Folgende Tabelle zeigt die zur Verrechnung gelangte, durch betriebseigenes Personal fast ausschließlich im Hafen Freudenau umgeschlagene Tonnage zu Wasser und zu Land in den Jahren des Betrachtungszeitraumes 2011 bis 2015 sowie als Vergleich des Jahres 2001:

Tabelle 7: Entwicklung der in Eigenregie umgeschlagenen Tonnage zu Wasser und zu Land

Eigenumschlag	in t					
	2001	2011	2012	2013	2014	2015
Zu Wasser						
Stückgut	12.215	19.531	5.924	46.183	36.407	1.379
Schüttgut	65.258	21.508	24.904	257.433	151.251	31.374
Container	1.464	1.675	1.222	2.482	695	684
Zement, Schotter (Alberner Hafen)	122.706					
Zwischensumme Wasser	201.643	42.714	32.050	306.098	188.353	33.437
Zu Land						
Stückgut, Schüttgut, Container	26.812	112.435	77.351	308.786	205.218	51.300
Summe Eigenumschlag	228.455	155.149	109.401	614.884	393.571	84.737

Quelle: Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG

Der in den Jahren 2013 und 2014 ausgewiesene Anstieg der in Eigenregie umgeschlagenen Tonnage war größtenteils auf das bereits oben erwähnte Einmalgeschäft "Verhinderung der Donaeintiefung im Bereich Bad Deutschaltenburg" zurückzuführen. Bei diesem wurden im genannten Zeitraum insgesamt rd. 183.100 t umgeschlagen. Ein weiteres bedeutendes Umschlagsgeschäft - Verladung von Betonsegmenten für Windkraftmäder auf Binnenschiffe mit Zielort Deutschland - kam im Jahr 2015 aufgrund von Sanierungsarbeiten an einer genutzten Brücke sowie der mittlerweile deutlich geringeren Förderungen für Windkraftmäder in Deutschland weitestgehend zum Erliegen.

Mit Ausnahme der Jahre 2013 und 2014 lagen die zur Verrechnung gelangten umgeschlagenen Mengen des Betrachtungszeitraumes mit rd. 85.000 t bis rd. 155.000 t deutlich unter den zum Vergleich herangezogenen Werten des Jahres 2001 (s. Tätigkeitsbericht 2002: "Wiener Hafen Gesellschaft m.b.H., Prüfung der wirtschaftlichen Entwicklung der Hafengesellschaften, KA IV - GU 17-5/02").

Vom Stadtrechnungshof Wien war anzumerken, dass die tatsächlich über den Hafen Freudenau umgeschlagene Gesamtmenge deutlich unter den in der Tabelle angeführten Werten lag. Ein Großteil (rd. 80 %) der mit Binnenschiffen oder Lkw bzw. Bahnwaggons angelieferten Tonnage wird nicht sofort zum Weitertransport umgeladen, sondern muss auf dem Areal des Bereiches Umschlag zwischengelagert werden. Die nach der Zwischenlagerung durchgeführte Verladung dieser Güter auf Lkw und Bahnwaggons

bzw. auf Binnenschiffe zum Weitertransport wird separat verrechnet und neuerlich in der Mengenstatistik Eigenumschlag erfasst.

Tabelle 8: Anzahl der abgefertigten Schiffe

	2001	2011	2012	2013	2014	2015
Hafen Freudenau	244	97	88	335	272	119
Ölhafen Lobau	826	971	956	1.050	956	767
Hafen Albern	238	90	88	116	112	122
Summe der abgefertigten Schiffe	1.308	1.158	1.132	1.501	1.340	1.008
davon in Eigenregie be- und entladene Schiffe	rd. 230	82	51	283	199	43

Quelle: Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG

In den einzelnen Jahren des Betrachtungszeitraumes wurden zwischen 1.008 und 1.501 Schiffe abgefertigt. Damit lag die durchschnittliche Anzahl an abgefertigten Schiffen im Betrachtungszeitraum knapp unter der Anzahl der im Jahr 2001 abgefertigten Schiffe.

Die Anzahl der in Eigenregie abgefertigten Schiffe zeigte während des Betrachtungszeitraumes - mit Ausnahme der Jahre 2013 und 2014 aus den bereits genannten Gründen - ebenfalls eine rückläufige Tendenz. Im Vergleich dazu wurden im Jahr 2001, welchem ebenfalls bereits ein langjähriger Abwärtstrend vorangegangen war (s. Tätigkeitsbericht 2002: "Wiener Hafen Gesellschaft m.b.H., Prüfung der wirtschaftlichen Entwicklung der Hafengesellschaften, KA IV - GU 17-5/02"), rd. 230 Schiffe in Eigenregie be- und entladen.

7.4.2 Für die Be- und Entladung der Binnenschiffe verfügt der Bereich Umschlag - neben einem alten Portalkran zur Steuerung der Schüttguttrutsche bei Umschlägen von Lkw auf Binnenschiffe - über insgesamt zwei Hafenkräne, einen vollhydraulischen Mobilbagger sowie zwei Radlader und zwei Hubstapler.

Bezüglich der zwei Hafenkräne war anzumerken, dass der seit dem Jahr 2008 im Einsatz befindliche schienengebundene vollhydraulische Wippdrehkran (Anschaffungskosten rd. 1,32 Mio. EUR) mit einer maximalen Hebeleistung bis 13,5 t sowohl für Haken- als auch für Greiferbetrieb verwendbar ist. Er kommt insbesondere beim Umschlag

von Schüttgut (beispielsweise Eisenerz, Getreide) zur Anwendung. Die im Jahr 2015 erfolgte Anschaffung eines neuen Hafenmobilkrans (Anschaffungskosten rd. 2,30 Mio. EUR) mit einer maximalen Hubkraft von 84 t diente als Ersatzmaßnahme für die beiden bereits seit 1984 bzw. 1987 in Betrieb befindlichen Kräne, welche mittlerweile entsorgt wurden. Bei dieser Ersatzinvestition wurde die Dimensionierung der Hubleistung derart gewählt, dass das Leistungsspektrum des neuen Hafenmobilkrans neben Schwergutumschlägen bis 60 t auch die Entladung voll beladener Container vom Binnenschiff, unter ausschließlichem Einsatz der Kranführerin bzw. des Kranführers, ermöglicht. In den ersten zwölf Monaten seit Inbetriebnahme lag in der Sparte Umschlag und Hafenbetrieb noch kein Auftrag bzgl. der Manipulation von Vollcontainern vor.

Die Entladung von Frachten geringeren Gewichts von Schiffen erfolgt in erster Linie mithilfe des seit dem Jahr 2007 in Betrieb befindlichen vollhydraulischen Mobilbaggers (Anschaffungskosten rd. 0,49 Mio. EUR), welcher mit Hakenvorrichtung, Schüttgut- und Holzgreifern betrieben werden kann. Im Unterschied zum Wippdrehkran und zum Hafenmobilkran, welche jeweils nur von Kranführerinnen bzw. Kranführern mit speziell für diese Kräne vorgesehenen Kranführerscheinen bedient werden dürfen, ist für die Bedienung des Mobilbaggers kein spezifischer Kranführerschein erforderlich.

Tabelle 9: Betriebsstunden der eingesetzten Lastenkräne und Lastenbagger

	2011	2012	2013	2014	2015
Vollhydraulischer Wippdrehkran (schienengebunden)	388	335	1.713	1.026	623
Alter Hafenmobilkran, Containerkran ¹⁾	219	73	107	78	9
Neuer Hafenmobilkran	-	-	-	-	20
Vollhydraulischer Mobilbagger	125	119	376	271	64
Gesamt	732	527	2.196	1.375	716
¹⁾ Außerbetriebnahmen im Jahr 2015					

Quelle: Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG

Laut Auskunft der geprüften Gesellschaft wäre ein Dauerbetrieb der vorhandenen Kräne unter Einhaltung der vorgeschriebenen Wartungsintervalle nach 200 bis 500 Betriebsstunden - je nach Kran mit Stillstandzeiten von maximal zwei bis drei Tagen - möglich. Bei einem theoretischen Tagesschichtplan von zwölf Stunden (60 Betriebsstunden pro Woche) und unter Berücksichtigung der aus Instandhaltungsarbeiten resul-

tierenden Stillstandszeiten sowie einer viermonatigen Winterpause läge die maximale Kapazität der einzelnen Kräne bei ca. 2.000 Betriebsstunden pro Jahr.

Bei Außerachtlassung der Betriebsstunden der Jahre 2013 und 2014 aufgrund der bereits benannten Gründe konnte der Einsatz des schienengebundenen Wippdrehkrans im Jahr 2015 mit 623 Betriebsstunden gegenüber den Betriebsstunden der Jahre 2011 und 2012 deutlich gesteigert werden. Ausschlaggebend dafür war ein neuer Auftrag für Schrottumschlag, in dessen Rahmen wöchentlich ein Binnenschiff mit durch Lkw angelieferten Altmetallen durch Mitarbeitende des Wiener Hafens beladen wird. Der im Juli 2015 neu angeschaffte Hafenmobilkran als Ersatz für den Containerkran und den alten Hafenmobilkran wies bis Jahresende eine Betriebszeit von insgesamt 20 Stunden aus. Ohne Berücksichtigung der zwei bereits erwähnten Projektgeschäfte in den Jahren 2013 und 2014 lag die Einsatzzeit der im Bereich Umsatz verwendeten Lastenkräne und Lastenbagger auf einem konstant niedrigen Niveau zwischen 527 und 732 Betriebsstunden pro Jahr. Der Stadtrechnungshof Wien merkte hiezu an, dass die für das Jahr 2001 ausgewiesene Anzahl von rd. 900 Betriebsstunden bereits damals einen Tiefpunkt der Auslastung darstellte (s. Tätigkeitsbericht 2002: "Wiener Hafen Gesellschaft m.b.H., Prüfung der wirtschaftlichen Entwicklung der Hafengesellschaften, KA IV - GU 17-5/02").

8. Zusammenfassende Würdigung

8.1 Sparte Umschlag und Hafenbetrieb

Wie die Prüfung zeigte, erwirtschaftete die Sparte Umschlag und Hafenbetrieb im Betrachtungszeitraum nur im Jahr 2013 (s. Pkt. 7.2) ein positives Betriebsergebnis. Insbesondere der Teilbereich Umschlag wies - mit Ausnahme des Geschäftsjahres 2013 - einen deutlich rückläufigen Trend aus. Der z.B. in diesem Teilbereich vorliegende Verlust aus dem Betriebsergebnis des Jahres 2015 von rd. 0,49 Mio. EUR konnte letztlich nur durch den positiven Deckungsbeitrag aus dem Salzgeschäft (rd. 0,51 Mio. EUR) in diesem Ausmaß begrenzt werden. Dazu hielt der Stadtrechnungshof Wien fest, dass der Großteil des Umsatzes aus dem Salzgeschäft nicht aus den dazu erforderlichen Umschlagstätigkeiten, sondern aus der Miete der für die Lagerung des Streusalzes errichteten Lagerhallen resultierte.

Die Sparte Umschlag und Hafenbetrieb wies mit Investitionsausgaben während der letzten 15 Jahre in der Höhe von rd. 27,18 Mio. EUR eine hohe Anlagenintensität auf. Fördermittel der Stadt Wien (rd. 4,33 Mio. EUR) sowie der Europäischen Union und des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (rd. 2,36 Mio. EUR) für diverse Investitionen führten letztlich zu einer Nettoinvestitionssumme von insgesamt rd. 20,49 Mio. EUR in diesem Geschäftsbereich.

8.2 Teilbereich Umschlag

Bei gesonderter Betrachtung des Teilbereiches Umschlag beliefen sich die in den Jahren 2001 bis 2015 getätigten Investitionen nach Abzug erhaltener Förderungen auf insgesamt rd. 14,34 Mio. EUR. Davon entfiel rund die Hälfte auf die im Zusammenhang mit dem Salzgeschäft benötigte Infrastruktur.

Die im Betrachtungszeitraum 2011 bis 2015 im Teilbereich Umschlag angefallenen Abschreibungen betragen - ohne Abzug der aliquoten Fördergelder - kumuliert rd. 0,77 Mio. EUR. Das im selben Zeitraum kumulierte operative Ergebnis lag unter Berücksichtigung der aliquot aufgelösten Fördergelder bei rd. 0,58 Mio. EUR. Damit ergab sich für die im Betrachtungszeitraum 2011 bis 2015 angelaufenen Abschreibungen ein Deckungsgrad von rd. 75 %. Die im Teilbereich Umschlag entsprechend getätigten Investitionen sowie ein Teil der Kosten aus der operativen Tätigkeit ließen sich - bei Zuordnung des Lageranteils des Salzlagergeschäfts zur Sparte Lager (anstelle des Teilbereiches Umschlag) - nicht mehr abdecken.

Angesichts der Entwicklung der Betriebsergebnisse der letzten Jahre des in Eigenregie betriebenen Teilbereiches Umschlag regte der Stadtrechnungshof Wien an, eine verstärkte Fokussierung auf diesen Geschäftsbereich zu legen. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl - unter Beachtung der Vorteile des Binnenschiffverkehrs - bei künftigen Ersatzinvestitionen im Teilbereich Umschlag deren Wirtschaftlichkeit im Hinblick auf die zu erwartenden Erträge darzulegen.

8.3 Teilbereich Hafenbetrieb

Mit der Bereitstellung von Umschlagsmöglichkeiten von bzw. auf Binnenschiffe als Geschäftszweig des Wiener Hafens ist auch die Aufrechterhaltung des Betriebs der jeweiligen Häfen verbunden. Bei gesonderter Betrachtung des Teilbereiches Hafenbetrieb führten die in den Jahren 2001 bis 2015 getätigten Investitionen - nach Abzug erhaltener Förderungen - zu Ausgaben in der Höhe von rd. 6,15 Mio. EUR.

Die im Betrachtungszeitraum angefallenen Abschreibungen in der Höhe von rd. 4,99 Mio. EUR konnten mit dem erwirtschafteten operativen Gesamtergebnis des Teilbereiches Hafenbetrieb in der Höhe von rd. 4,50 Mio. EUR somit im Wesentlichen abgedeckt werden.

9. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlungen an die Wiener Hafen, GmbH & Co KG

Empfehlung Nr. 1:

Aufgrund der überschneidenden Aktivitäten wurde empfohlen, die Möglichkeit einer Strukturbereinigung durch eine Zusammenlegung der Wiener Hafen, GmbH & Co KG sowie der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG unter Berücksichtigung der dadurch anfallenden Kosten zu prüfen (s. Pkt. 3.2).

Stellungnahme der Wiener Hafen, GmbH & Co KG:

Die Prüfung der Zusammenlegung der Gesellschaften wurde bereits mit Jahresbeginn 2015 an ein Beratungsunternehmen beauftragt.

Diese Prüfung ergab, dass die Zusammenführung der Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG mit der Wiener Hafen, GmbH & Co KG grundsätzlich möglich ist. Diese würde jedoch, neben den für die rechtliche und steuerliche Abwicklung erforderlichen Rechts- und Beratungskosten, zu einem Anfall von 3,5 % Grunderwerbsteuer sowie 1,1 % gerichtli-

chen Grundbucheintragungsgebühren in der Höhe von insgesamt rd. 1,30 Mio. EUR führen.

Den Vorteilen - Wegfall der wechselseitigen Konzernverrechnungen, Straffung der Organisationsstrukturen - stehen vor allem oben genannte finanzielle Belastungen gegenüber.

Empfehlung Nr. 2:

Ein freiwilliger Teilkonzernabschluss wäre zu erstellen, um zumindest einmal jährlich ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der gesamten Wiener Hafен-Gruppe sicherzustellen (s. Pkt. 4.2).

Stellungnahme der Wiener Hafен, GmbH & Co KG:

Die Ertragslage der Hafен-Gruppe wird bereits bisher regelmäßig den Gremien der Gesellschaft berichtet. Der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien wird Rechnung getragen. Ab dem Geschäftsjahr 2016 wird im Zuge der Erstellung des Konzernabschlusses der Wien Holding GmbH zusätzlich auch ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der gesamten Wiener Hafен-Gruppe separat angefertigt und der Geschäftsführung des Wiener Hafens zur Verfügung gestellt.

Empfehlung Nr. 3:

Im Rahmen der Kostenrechnung wäre auch die Zuordnung der anteiligen Verwaltungsgemeinkosten auf die jeweiligen Geschäftsbereiche vorzunehmen (s. Pkt. 7.2).

Stellungnahme der Wiener Hafен, GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird Rechnung getragen, indem die Wiener Hafен, GmbH & Co KG künftig die Umlage der allgemeinen Verwaltungskosten in die Managementberichte aufnimmt.

Empfehlungen an die Wiener Hafan Management GmbH

Empfehlung Nr. 1:

Die Überprüfung der Zielerreichung der Strategievorgaben wäre anhand von Istzahlen durchzuführen (s. Pkt. 6.2).

Stellungnahme der Wiener Hafan Management GmbH:

Der internationale Logistikmarkt ist seit Jahren von starkem Wettbewerbsdruck, hoher Volatilität und Abhängigkeit von externen Einflüssen geprägt. Auch bei intensiver Marktbearbeitung ist mit unterschiedlichen Entwicklungen der einzelnen Sparten zu rechnen und kann die Wirksamkeit strategischer Maßnahmen oft nur über einen längeren Zeitraum bewertet werden. Bei Erarbeitung der Strategie 2013+ wurde daher entschieden, strategische Ziele auf Basis einer mehrjährigen Gesamtbetrachtung des Unternehmens zu formulieren.

Die Strategievorgaben umfassen Durchschnittswerte über einen Zeitraum von fünf Jahren. Die erste diesbezügliche Darstellung erfolgte basierend auf der Mehrjahresplanung 2014 in der Aufsichtsratssitzung am 10. Dezember 2013 für den Zeitraum 2014 bis 2018. Eine entsprechende Überprüfung der Zielerreichung der Strategievorgaben anhand von Istzahlen kann entsprechend jährlich anhand von Durchschnittswerten erfolgen, wobei die endgültige Zielerreichung mit Vorliegen der Istwerte mit 2018 festgestellt wird.

Empfehlung Nr. 2:

Im Bereich der Kundinnen- bzw. Kundenakquise wären verstärkte Maßnahmen zu setzen, um - vor allem im mittleren Kundinnen- bzw. Kundensegment - den Umsatzanteil auszubauen (s. Pkt. 6.2).

Stellungnahme der Wiener Hafen Management GmbH:

Im ersten Halbjahr 2016 wurden im Rahmen eines Aktionsplanes für die Abteilung Umschlag vier Stoßrichtungen zur Belegung des Umschlagsgeschäftes festgelegt:

- Besuch und Abhaltung von Veranstaltungen,
- Kontaktieren von Kundinnen- bzw. Kundengruppen, von welchen es schon einmal Anfragen oder kleinere Geschäfte gab sowie Besuchsoffensive und die Bearbeitung örtlich naher Unternehmen,
- Marketingaktivitäten,
- Auswertung und Nachverfolgung von Kundinnen- bzw. Kundenlisten.

Zudem wurde der Verkaufsprozess "neu" gestaltet, um durch gezielte Akquisitionstätigkeiten potenzielle Neukundinnen bzw. Neukunden zu ermitteln und diese durch aktive Kontakt- und Informationsmaßnahmen zu gewinnen sowie bestehende Kundinnen- bzw. Kundenbeziehungen stetig weiterzuentwickeln, wieder anzustoßen oder auszubauen.

Erste Erfolge sind bereits im zweiten Halbjahr 2016 erkennbar.

Zusätzlich soll die Beteiligung des Wiener Hafens an EU-Projekten wie z.B. "Energy Barge" den Bereich Umschlag unterstützen, Kontakt zu neuen Stakeholdern aufzunehmen, seine Dienstleistungen zu präsentieren und auf diesem Weg potenzielle Kundinnen bzw. Kunden anzusprechen und neue Geschäftsfelder zu nutzen.

Empfehlung Nr. 3:

Im Rahmen der Kostenrechnung wäre auch die Zuordnung der anteiligen Verwaltungsgemeinkosten auf die jeweiligen Sparten vorzunehmen (s. Pkt. 7.2).

Stellungnahme der Wiener Hafen Management GmbH:

Der Empfehlung wird Rechnung getragen, indem die Wiener Hafen Management GmbH künftig die Umlage der allgemeinen Verwaltungskosten in die Managementberichte aufnimmt.

Empfehlung Nr. 4:

Angesichts der Entwicklung der Betriebsergebnisse der letzten Jahre des in Eigenregie betriebenen Teilbereiches Umschlag wäre - unter Beachtung der Vorteile des Binnenschiffverkehrs - bei künftigen Ersatzinvestitionen im Teilbereich Umschlag deren Wirtschaftlichkeit im Hinblick auf die zu erwartenden Erträge darzulegen (s. Pkt. 8.2).

Stellungnahme der Wiener Hafen Management GmbH:

Die unter Empfehlung Nr. 2 an die Wiener Hafen Management GmbH erwähnten Maßnahmen zeigen die bereits erfolgte verstärkte Fokussierung auf den Bereich Umschlag.

Generell werden Investitionen einer wirtschaftlichen Betrachtung unterzogen.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im März 2017