

## Entsorgungslogistik Austria GmbH

Die Entsorgungslogistik Austria GmbH bewegte sich mitunter in lukrativen, aber mit höheren Risiken behafteten Geschäftsfeldern. Sie präsentierte sich als engagierter Nischenanbieter am österreichischen Entsorgungsmarkt.

### Kurzfassung

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung umweltrelevanter Aspekte der Leistungserbringung der Entsorgungslogistik Austria GmbH (ELA). (TZ 1)

Durch Veränderungen der Eigentümerstrukturen und durch hohes Engagement der Geschäftsführung gelang der ELA die Kompensation des Einbruchs der Betriebsleistung im Jahr 2003, der als Folge unterschiedlicher strategischer Ziele der damaligen Gesellschaftseigentümer entstanden war. Die Betriebsleistung je Beschäftigten ging hingegen kontinuierlich zurück und erreichte im Jahr 2006 mit 0,56 Mill. EUR weniger als ein Drittel des Wertes des Jahres 2002 (1,95 Mill. EUR). (TZ 4)

Die ELA bewegte sich bei ihren Aktivitäten im Projektgeschäft am Entsorgungsmarkt mitunter in lukrativen, aber mit höheren Risiken behafteten Geschäftsfeldern. Juristische Verfahren führten zum Teil zu erheblichen Folgekosten. (TZ 11)

Der Beitrag der ELA zur intermodalen Transportlogistik von niederösterreichischen Haus- und Sperrmüllfraktionen zeigte sich als zweckmäßige Lösung im Sinne eines technisch ausgereiften und ökologisch sinnvollen Gesamtkonzepts. Dieser Weg sollte weiterverfolgt werden. (TZ 8)

Die ELA trug im Rahmen ihrer Möglichkeiten zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene bei. (TZ 14)

Die Beteiligung der ELA an einer Gesellschaft, die eine Abfallbehandlungsanlage betreibt, erwies sich als vorteilhaft. Eine Beteiligung an Entsorgungsunternehmen im Ausland schien hingegen nur im Einklang mit der übergeordneten Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe zweckmäßig. (TZ 6)

Das von der ELA eingerichtete umfassende Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsmanagementsystem bot die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Marktauftritt am Entsorgungsmarkt. Die Kunden-/Lieferantenbeziehung war verbesserungsfähig. (TZ 7)

Die Geschäftsfelder Wagenreinigung und Verschrottung entwickelten sich erfolgreich. Obwohl in der Vergangenheit starke Schwankungen der Rohstoffpreise aufgetreten waren, unterblieb eine Indexanpassung. (TZ 10)

Ein von der ELA in Zusammenarbeit mit der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft entwickeltes Konzept betreffend Baulogistikzentren gelangte bislang nicht zur Umsetzung. (TZ 12)

Die Legal-Compliance der ELA zeigte sich als wirksames Instrument, um die Einhaltung der jeweils anzuwendenden Rechtsvorschriften sicherzustellen. (TZ 5)

Ein mit der ELA bei der thermischen Entsorgung von Haus- und Sperrmüllfraktionen kooperierender Abfallbehandler optimierte seine Anlage auf ein Abrollcontainersystem, das gleichermaßen für Straßen- und Schienenfahrzeuge geeignet ist. Durch die optimierte Sammellogistik konnten die Schienentransportkosten reduziert werden. (TZ 13, 14)

Die ELA leistete mit dem schienengebundenen Transport von Abraummateriale im Verkehrswegebau (z.B. Tunnelbau) einen wichtigen Beitrag zur lärm- und staubarmen Abwicklung von Großbaustellen. Da es sich bei diesem Transportsegment in der Regel um eine Ganzzuglogistik handelt, boten verstärkt auch Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe an. Dies führte zu Erlöseinbußen und damit zum Rückgang der Deckungsbeiträge. (TZ 9)

**Kenndaten zur Entsorgungslogistik Austria GmbH**

Gründung	8. März 1999
Kapital	75.000 EUR
Eigentümer	100 % Speditions Holding GmbH
Unternehmensgegenstand	Anbieten und Erbringen von Logistikleistungen und sonstigen Dienstleistungen auf dem Gebiet der Abfallverwertung bzw. Abfallentsorgung sowie damit in Verbindung stehenden Handelstätigkeiten
Unternehmensstandorte	Wien, Süßenbrunn und Wels
Beteiligungen	50 % an der HAELA Abfallverwertung GmbH 51 % ELA Slovakia s.r.o.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	in Mill. EUR					
Umsatzerlöse	11,58	5,45	7,71	8,70	10,16	13,04
Betriebsleistung <sup>1)</sup>	11,72	5,65	7,78	9,13	10,57	13,87
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1,05	- 0,21	0,31	0,48	1,30	1,02
Jahresüberschuss	0,67	- 0,21	0,27	0,29	0,97	0,71
Eigenkapital	1,30	- 0,11	0,08	0,97	1,30	1,55
	in %					
Eigenkapitalquote	36,13	- 3,20	2,26	27,43	28,73	27,07
	Anzahl					
Beschäftigtenstand im Jahresdurchschnitt <sup>2)</sup>	6	4	9	11	19	22
	in 1.000 t					
bewegte Tonnage Schiene	470	365	551	772	827	1.393
bewegte Tonnage Straße	30	30	30	30	30	30

<sup>1)</sup> Umsatzerlöse einschließlich sonstiger betrieblicher Erträge

<sup>2)</sup> Angestellte und geleastes Personal

Quelle: Entsorgungslogistik Austria GmbH

## Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im Oktober und November 2007 die Gebarung der Entsorgungslogistik Austria GmbH (ELA). Die Auswahl erfolgte aufgrund einer Stichprobe nach dem Zufallsprinzip. Dieses Verfahren bezieht auch Rechtsträger ein, die nach dem ansonsten risikoorientierten Auswahlverfahren (z.B. wegen ihres geringen Gebarungsumfangs) nicht überprüft würden. Der RH wendet dieses Verfahren an, um seine präventive und beratende Wirkung zu verstärken.

Die ELA erbrachte marktorientierte Logistikleistungen und sonstige Dienstleistungen auf dem Gebiet der Abfallverwertung bzw. Abfallentsorgung sowie damit in Verbindung stehende Handelstätigkeiten. Zielmärkte waren Unternehmen der Abfall- und Entsorgungsbranche sowie sonstige Industrie- und Gewerbebetriebe.

Ziel der Überprüfung war die Beurteilung umweltrelevanter Aspekte dieser Leistungserbringung.

Zu dem im Jänner 2008 übermittelten Prüfungsergebnis nahm die ELA im Februar 2008 Stellung. Eine Gegenäußerung des RH war nicht erforderlich.

## Glossar

- 2 Zunächst werden im Bericht verwendete Begriffe erläutert:

### Baurologistikzentrum

Einrichtung zur Ver- und Entsorgung von Großbaustellen unter Berücksichtigung umweltrelevanter Gesichtspunkte (Vermeidung von Staub, Lärm und Verkehr) sowie unter Wahrung größtmöglicher Kosteneffizienz.

### Entseuchungsstation

Ehemalige Einrichtung zur Entseuchung von Viehtransporten auf Bahnanlagen im Falle des Auftretens von Tierseuchen. Positionierung meist im Bereich von Rangierbahnhöfen.

### Ganzzuglogistik

Zuglauf von Güterzügen, die als Ganzes ohne zwischenzeitliches Aussetzen oder Beistellen von Wagen vom Start- zum Bestimmungsort ohne planmäßigen Zwischenhalt durchfahren.

### Intermodale Transportlogistik

Abwicklung eines Transportvorgangs mit Hilfe mindestens zweier unterschiedlicher Verkehrsträger (z.B. Lkw, Bahn).

### Legal-Compliance

Matrix zur Verwaltung und Aktualisierung relevanter Rechtsdaten, Vorschriften und Befähigungen.

### Ölabscheider

Abwasserbehandlungsanlage in Form eines Beckens, in dem Öle durch Aufschwimmen abgeschieden werden. Das Funktionsprinzip des Ölabscheiders beruht auf dem Dichteunterschied der Ölbestandteile zum Wasser, d.h. das leichtere Öl schwimmt auf und sammelt sich auf der Wasseroberfläche. Die so im Ölabscheider separierten Leichtflüssigkeiten sammeln sich an der Wasseroberfläche und können sodann entsorgt werden.

### s.r.o.

Abkürzung für eine slowakische Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH). Sie ist der österreichischen GmbH ähnlich, setzt aber ein geringeres Mindeststammkapital (GmbH  $\geq$  35.000 EUR, s.r.o.  $\geq$  200.000 SK  $\sim$  6.000 EUR) voraus. Die s.r.o. ist die am häufigsten verwendete Gesellschaftsform bei den slowakischen Kapitalgesellschaften und eignet sich auch für größere Unternehmen (Maximalanzahl von Gesellschaftern: 50).

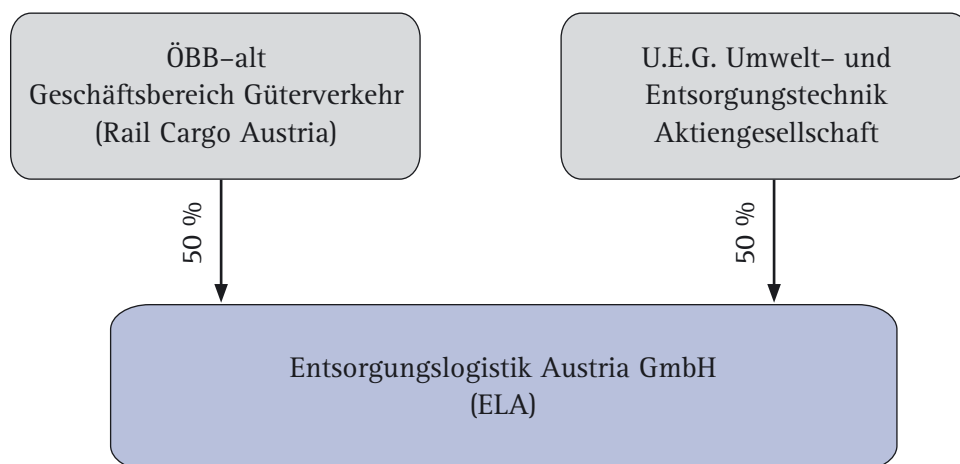
## Entwicklung der ELA

### Gesellschaftsrechtliche Entwicklung

**3.1** Die Gründung der ELA erfolgte im Jahr 1999 als Beteiligungsgesellschaft der damaligen Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB–alt), Geschäftsbereich Güterverkehr (Marktauftritt unter „Rail Cargo Austria“) und der U.E.G. Umwelt- und Entsorgungstechnik Aktiengesellschaft (U.E.G.). Die Gesellschaftsanteile betragen jeweils 50 Prozent.

Die ÖBB–alt beabsichtigten, mit der Kooperation tiefer in die Wertschöpfungskette des Entsorgungsmarkts einzudringen. Ziel war es, neben der bloßen Transportabwicklung auch Komplettpakete (Transport, Dienstleistungen, Handelstätigkeiten und Beratung) anbieten zu können.

### Gründungsstruktur der ELA im Jahr 1999



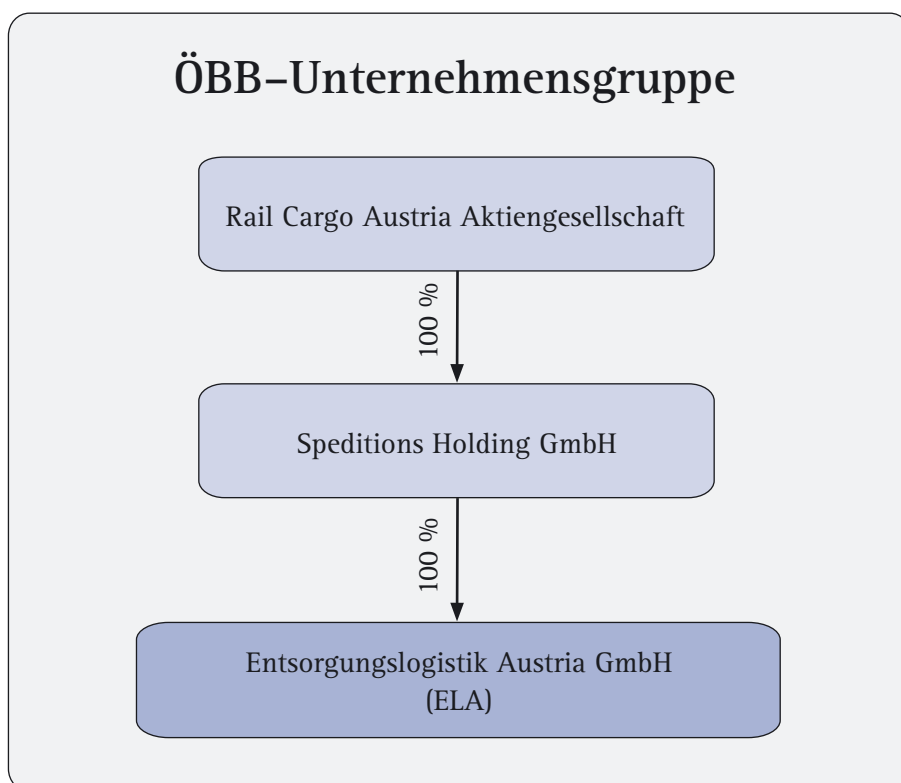
Quelle: ELA, Grafik RH

Ende des Jahres 2000 brachten die ÖBB–alt ihre Anteile an der ELA in eine ihrer Tochtergesellschaften – die damalige Speditions Holding AG – ein.

Differenzen der beiden Eigentümer über die künftige Strategie und Rolle der ELA am Entsorgungsmarkt führten Ende 2003 zur Übernahme der Anteile der U.E.G durch die damalige Speditions Holding AG. Infolge der Auswirkungen der Bundesbahn–Strukturreform erfolgte

mit Juli 2005 die Umwandlung der damaligen Speditions Holding AG in die Speditions Holding GmbH als 100 % Tochter der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft.

Aktuelle Unternehmensstruktur (Stand November 2007)



Quelle: ELA, Grafik RH

**3.2** Der RH erachtete die Übernahme der Anteile der U.E.G. durch die damalige Speditions Holding AG als zweckmäßig, weil ansonsten die mit der Gründung der ELA verfolgten Zielsetzungen verfehlt worden wären.

## Entwicklung der ELA

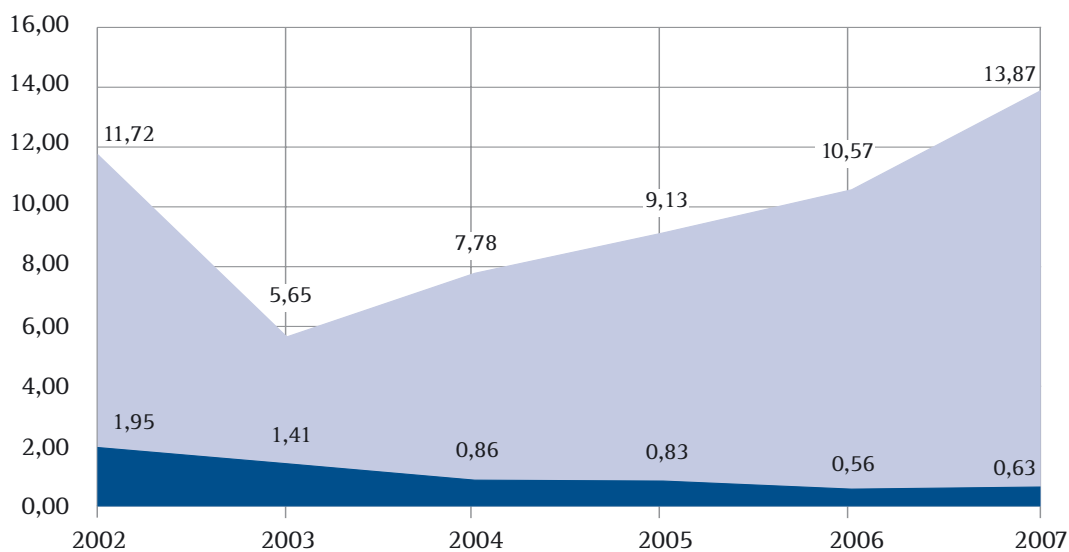
### Wirtschaftliche Entwicklung

**4.1** Die Differenzen der damaligen Eigentümer über die künftige Strategie und Rolle der ELA am Entsorgungsmarkt trugen im Geschäftsjahr 2003 zur weitgehenden operativen Lähmung der Gesellschaft bei. Die Betriebsleistung halbierte sich von rd. 11,72 Mill. EUR (2002) auf rd. 5,65 Mill. EUR (2003) und führte zu einem Verlust von 0,21 Mill. EUR.

Durch Veränderungen der Eigentümerstrukturen und durch hohes Engagement der Geschäftsführung gewann die ELA nach und nach Marktanteile zurück und entwickelte neue Geschäftsfelder.

### Betriebsleistung und Betriebsleistung je Beschäftigten

in Mill. EUR



- Betriebsleistung
- Betriebsleistung je Beschäftigten (Angestellte und geleaste Mitarbeiter)

Quelle: ELA, Grafik RH

Die Betriebsleistung je Beschäftigten ging hingegen kontinuierlich zurück und erreichte im Jahr 2006 mit 0,56 Mill. EUR weniger als ein Drittel des Wertes des Jahres 2002 (1,95 Mill. EUR). Dafür zeichneten folgende Ursachen verantwortlich:

- der Übergang von der überwiegenden Maklerfunktion hin zur eigenen Produktion,
- der marktbedingte Rückgang der Ertragsmargen sowie
- die Entwicklung personalintensiverer Geschäftsfelder.

**4.2** Der RH anerkannte die mittlerweile gelungene Kompensation des Einbruchs der Betriebsleistung im Jahr 2003. Er empfahl jedoch, die Entwicklung der Betriebsleistung je Beschäftigten im Auge zu behalten und in personalintensiveren Geschäftsfeldern produktivitätssteigernde Maßnahmen zu setzen.

**4.3** *Laut Stellungnahme der ELA würden die Empfehlungen des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

#### Rechtliches Umfeld

**5.1** Der Unternehmensgegenstand der ELA erforderte die Beachtung einer Reihe von EU-rechtlichen Vorgaben sowie der davon abgeleiteten nationalen Vorschriften (z.B. Abfallwirtschaftsgesetz 2002, BGBl. I Nr. 102/2002 i.d.F. BGBl. I Nr. 43/2007). Daneben waren zahlreiche internationale und nationale Normen sowie gewerbe- und wirtschaftsrechtliche Rechtsvorschriften zu beachten. Ebenso hatten die ELA bzw. die von ihr namhaft zu machenden Personen über bestimmte abfallrechtliche Berechtigungen und Befähigungen zu verfügen.

Zum ordnungsmäßigen Umgang mit diesem Komplex an rechtlichen Vorgaben erarbeitete die ELA eine Legal-Compliance. Dabei handelte es sich um eine Datenbank, welche die zu erfüllenden Vorschriften und erforderlichen Genehmigungen auflistet und am Laufenden hält.

**5.2** Der RH erblickte in der Legal-Compliance der ELA ein wirksames Instrument, um die Einhaltung der jeweils anzuwendenden Rechtsvorschriften sicherzustellen.

## Entwicklung der ELA

### Beteiligungen

**6.1** Die ELA beteiligte sich ab Mai 2005 zu 50 % an der HAELA Abfallverwertung GmbH (HAELA) mit Sitz in Enns (OÖ). Die Anlagen, Möglichkeiten und Fähigkeiten der HAELA zur mechanischen und biologischen Aufbereitung von Abfällen und belasteten Böden ergänzten das Angebotsspektrum der ELA. Die Beteiligung an der HAELA erwies sich für die ELA als erfolgreich.

Im Jahr 2005 beteiligte sich die ELA zu 51 % an der ELA Slovakia s.r.o. Die Beteiligung an einem weiteren slowakischen Entsorgungsunternehmen (EBA s.r.o.) scheiterte an der Zustimmung des Beirats der Speditions Holding GmbH. Da die ELA Slovakia s.r.o. bislang nicht wirtschaftlich reüssieren konnte, veranlasste die ELA im Jahr 2007 die operative Stilllegung ihrer slowakischen Tochter.

**6.2** Der RH erblickte in der Beteiligung an der HAELA – und dem damit erreichten raschen Zugriff auf eigene Ressourcen zur Abfallbehandlung – einen wichtigen Baustein zur Gewinnung von Aufträgen im Projektgeschäft am Entsorgungsmarkt.

Zur Beteiligung an der ELA Slovakia s.r.o. merkte der RH an, dass ein Engagement im Ausland nur im Einklang mit der übergeordneten Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe zweckmäßig erscheint. Er empfahl, unter Beachtung dieser Prämisse, Zukunftsoptionen des slowakischen Tochterunternehmens zu prüfen. Sollten diese Optionen keinen absehbaren Erfolg versprechen, wäre der Rückzug aus der ELA Slovakia s.r.o. zu erwägen.

### Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsmanagementsystem

**7.1** Die ELA verfügte über ein umfassendes Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsmanagementsystem (ISO 9001, ISO 14001 und OHSAS 18001). Als integrativen Bestandteil ihrer Qualitätsmanagementsysteme entwickelte die ELA einen „Kontinuierlichen Verbesserungsprozess“. Dieser beinhaltete bspw. ein Reklamationsmanagement sowie eine Kunden- und Lieferantenbewertung. Letztere wies für den Hauptlieferanten der ELA, die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, die schlechteste Bewertung von 29 Lieferanten aus. Ursachen waren unter anderem Probleme bei der Termintreue.

**7.2** Der RH sah in der Einrichtung eines Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsmanagementsystems einen gelungenen Beitrag zum erfolgreichen Marktauftritt der ELA am Entsorgungsmarkt. Er empfahl, insbesondere mit der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft ehestmöglich Lösungen zur Verbesserung der Kunden-/Lieferantenbeziehung zu erarbeiten.

- 7.3 Laut Stellungnahme der ELA würde die Empfehlung des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.

## Geschäftsfelder und Produktmix

Mülllogistik für die Thermische Behandlungsanlage Dürnrohr

- 8.1 Rund die Hälfte ihres Umsatzes erwirtschaftete die ELA mit dem schienegebundenen Transportlauf für die thermische Abfallbehandlungsanlage Dürnrohr der AVN Abfallverwertung Niederösterreich Ges. m.b.H. (AVN). Letztere war im Auftrag der NÖ BAWU – Niederösterreichische Beteiligungsgesellschaft für Abfallwirtschaft und Umweltschutz Ges.m.b.H. (NÖ BAWU) für die Behandlung des überwiegenden Teils niederösterreichischer Haus- und Sperrmüllfraktionen verantwortlich. Der Transport der anzuliefernden Haus- und Sperrmüllfraktionen sowie der abgehenden Verbrennungsrückstände erfolgte seit 1. Jänner 2004 in Erfüllung behördlicher Auflagen zu 90 % in einem intermodalen Transportsystem auf den beiden Verkehrsträgern Straße und Schiene.

Da die ELA in diesem Geschäftsfeld neben der AVN auch für andere Entsorgungsbetriebe als spezialisierter Logistikpartner auftrat, hatte sie mit Stand Oktober 2007 29 Versandstationen zu managen. Ab dem Jahr 2009 ist eine Ausweitung der Verbrennungskapazitäten der Anlage Dürnrohr um weitere 200.000 t pro Jahr vorgesehen.

- 8.2 Der RH beurteilte den Beitrag der ELA zur intermodalen Transportlogistik von niederösterreichischen Haus- und Sperrmüllfraktionen als zweckmäßige Lösung im Sinne eines technisch ausgereiften und ökologisch sinnvollen Gesamtkonzepts. Er empfahl der ELA, sich im Hinblick auf den Neubau und die Erweiterung von thermischen Abfallbehandlungsanlagen um Folgeaufträge zu bemühen.

Abraumtransporte im Verkehrswegebau

- 9.1 Etwa ein Drittel ihres Umsatzes erwirtschaftete die ELA mit schienegebundenen Abraumtransporten im Verkehrswegebau (z.B. Tunnelbau). Da diese systembedingt teurer kommen als der ausschließliche Lkw-Transport, schrieb die Bauindustrie nur dann diese Transportvariante aus, wenn dies – etwa im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Verfahren) – ausdrücklich gefordert wurde (etwa zur Entlastung der Anrainer von Staub- und Lärmemissionen). Als vorteilhaft für die ELA erwies sich der Erwerb von 82 selbstentladenden Kippwaggons aus einer Konkursmasse. Damit war die rasche Verfügbarkeit eines geeigneten Wagenmaterials gegeben.

Da es sich bei diesem Transportsegment im Regelfall um eine Ganzzuglogistik handelt, boten verstärkt auch Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe (so genannte Dritt-EVUs) an. Dies führte zu Erlöseinbußen und damit zum Rückgang der Deckungsbeiträge.

**9.2** Der RH stellte fest, dass die ELA mit dem schienengebundenen Transport von Abraummateriale im Verkehrswegebau einen wichtigen Beitrag zur lärm- und staubarmen Abwicklung von Großbaustellen leistete. Er empfahl, bei Preisverhandlungen Untergrenzen für die erwarteten Deckungsbeiträge vorzusehen.

**9.3** *Laut Stellungnahme der ELA würden die Empfehlungen des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

Geschäftsfelder  
Wagenreinigung und  
Verschrottung

**10.1** Die ELA übernahm von der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft im Jahr 2006 das Gelände und die Anlagen der ehemaligen Entseuchungsstation Süßenbrunn (NÖ). In der Anlage, zu der auch ein eigenes Klärwerk gehört, führt die ELA Güterwagenreinigungen sowie Kleinreparaturen (etwa Tausch von Bremsklötzen, Schmierarbeiten) überwiegend im Auftrag der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft durch.

Am selben Standort führte die ELA ab dem Jahr 2007 als Partner der ARGE Schrott ELA-Ökotech (ELA-Anteil 50 %) für die fachgerechte Verschrottung und Entsorgung von Rollmaterial (schrottreife Personen- und Güterverkehrswagen sowie zu verschrottende Lokomotiven) durch.

Zu diesem Zweck bewarb sich die ARGE Schrott ELA-Ökotech um einen Rahmenvertrag der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft für die Übernahme des zu verschrottenden Rollmaterials. Da sie für die Übernahme deutlich attraktivere Preise bot, als die ÖBB-Unternehmensgruppe bislang für ihr zu verschrottendes Rollmaterial erhielt, konnte sie sich gegenüber den Mitbewerbern durchsetzen. Obwohl in der Vergangenheit starke Schwankungen der Rohstoffpreise aufgetreten waren, unterblieb eine Indexanpassung.

**10.2** Der RH erachtete die Wagenreinigung insbesondere in Kombination mit der Durchführung von Kleinreparaturen als sinnvolle Ergänzung im ELA-Produktportfolio. Er wies darauf hin, dass insbesondere bei diesem eher personalintensiven Geschäftsfeld die Produktivität zu beachten wäre.

Die Aktivitäten der ARGE Schrott ELA-Ökotech zeigten, dass unter Wettbewerbsbedingungen ein Mehrwert für die ÖBB-Unternehmensgruppe generiert und zudem die Wertschöpfung (im Ausmaß der ELA-Beteiligung) innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe verblieb. Der RH empfahl, zum wechselseitigen Risikoausgleich in Auftragsverhältnissen zur Wagen- und Lokverschrottung eine Indexanpassung der Rohstoffpreise vorzunehmen.

**10.3** *Laut Stellungnahme der ELA würde die Empfehlung des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

Sonstige Projektgeschäfte am Entsorgungsmarkt

**11.1** Zur Erreichung ihrer Umsatzziele präsentierte sich die ELA in den letzten fünf Jahren verstärkt und erfolgreich als engagierter Nischenanbieter am Entsorgungsmarkt. Zu diesen Projektgeschäften zählten beispielsweise:

- die Entsorgung und Behandlung kontaminierter Böden,
- die Sanierung von Altlasten sowie
- die Entsorgung von Werkstätten-, Industrie- und Siedlungsabfällen.

Der Marktauftritt erfolgte zum Teil in Form von Arbeitsgemeinschaften. Dadurch konnte die ELA projekt- und auftragsbezogen jene Anlagen und Rechte aufbieten, die nicht im unmittelbaren Eigentum der ELA standen. Die Aktivitäten der ELA in diesem Geschäftsfeld verlangten fundierte Umfeldkenntnisse, zahlreiche Berechtigungen und Befähigungen sowie eine besondere Sorgfalt bei der Vertragsgestaltung (ARGE-Verträge, Auftragswesen, Abfallbehandlung usw.).

Bedingt durch Einsprüche in Vergabeverfahren, Mängel in der Vertragsgestaltung sowie unerwartete Reaktionen des Markts bzw. einzelner Vertragspartner war die ELA mehrfach in juristische Verfahren mit zum Teil erheblichen Folgekosten verwickelt.

**11.2** Der RH stellte fest, dass sich die ELA bei ihren Aktivitäten im Projektgeschäft am Entsorgungsmarkt mitunter in lukrativen, aber mit höheren Risiken behafteten Geschäftsfeldern bewegte. Er empfahl, im Hinblick auf die erlittenen Ertragsseinbußen bzw. Mehraufwendungen künftig besonders sorgfältig bei der Vertragsgestaltung vorzugehen. Dabei sollten Projektgeschäfte ab einer vom Beirat festzulegenden Betragsgrenze einer fundierten Risikobewertung unterzogen werden.

Diese Standards wären in das Qualitätsmanagementsystem der ELA aufzunehmen.

Überdies regte der RH an, sich vorzugsweise bei Projekten zu engagieren, bei denen die ELA auf bereits erworbene Erfahrungen zurückgreifen kann.

**11.3** *Laut Stellungnahme der ELA würden die Empfehlungen des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

Ver- und Entsorgung  
von Großbaustellen

**12.1** Nach Darstellung der ELA trieben wiederholt unkontrollierte Beimengungen von Spritzbeton die Deponiekosten für die Entsorgung des Abraummaterials aus dem Tunnelbau in die Höhe. Die aufgetretenen Mehrkosten stellte die ELA ihren Auftraggebern in Rechnung. Dies konnte zu Nachtragsforderungen der Bauindustrie an den Bauherren (z.B. ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft) führen.

Ein von der ELA in Zusammenarbeit mit der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft entwickeltes Konzept betreffend Baulogistikzentren gelangte bislang nicht zur Umsetzung. Dabei handelte es sich um ein Konzept für die optimierte Ver- und Entsorgung von Großbaustellen (umweltgerechtes und kostenoptimiertes Materialmanagement).

**12.2** Der RH empfahl, das Konzept von Baulogistikzentren innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe unter Zugrundelegung einer Kosten-/Nutzenbetrachtung erneut zu präsentieren. Überdies regte er an, das im Transport und in der Behandlung von Abfällen sowie Abraummaterial erworbene Know-how in Form von Consulting-Leistungen anzubieten.

**12.3** *Laut Stellungnahme der ELA würden die Empfehlungen des RH in den bereits bestehenden Systemen umgesetzt.*

## Umweltrelevante Aspekte der Leistungserbringung

### Intermodalität

**13.1** Intermodalität bezeichnet die Abwicklung von Transportvorgängen mit Hilfe mindestens zweier unterschiedlicher Verkehrsträger. Der mit der ELA bei der thermischen Entsorgung von Haus- und Sperrmüllfraktionen kooperierende Abfallbehandler (NÖ BAWU) optimierte seine Anlage auf ein Abrollcontainersystem (ACTS), das gleichermaßen für Straßen- und Schienenfahrzeuge geeignet ist.

Die Gemeinden bzw. gewerbliche Entsorgungsunternehmen verbringen dabei lose Haus- und Sperrmüllfraktionen per Lkw zu regionalen Umladestationen. Dort erfolgt die Erfassung, Verwiegung und Verpressung in Abrollcontainern (Verdichtungsgrad bis zu 60 %). Diese werden anschließend zu Versandstellen mit Schienenanbindung verbracht und auf geeignete Eisenbahnwaggons umgeschlagen. Durch die Reduktion des Volumens und durch die optimierte Sammellogistik konnten die Schienentransportkosten reduziert werden.

**13.2** Der RH beurteilte den Beitrag der ELA zur Realisierung durchgängiger, intermodaler Transportketten positiv. Er empfahl, das Leistungspotenzial bei schienengebundenen Haus- und Sperrmülltransporten auch in anderen Bundesländern zu präsentieren sowie bei den verantwortlichen Gebietskörperschaften die Vorteile intermodaler Transportsysteme (Vermeidung von Staub, Lärm und Geruchsemissionen) hervorzuheben.

### Verlagerungseffekte

**14.1** Im Zusammenhang mit der intermodalen Transportlogistik von Haus- und Sperrmülltransporten konnten nach Angaben der NÖ BAWU durch die Verlagerung auf die Schiene jährlich durchschnittlich rd. 12.000 Lkw-Fahrten vermieden werden. Unter Annahme einer durchschnittlichen Entfernung von 50 Kilometern (einfache Strecke) zur Müllverbrennungsanlage ergab sich durch den Bahntransport eine Ersparnis von rd. 1,2 Millionen Lkw-Straßenkilometern. Die Reduktion der Umweltbelastung (vor allem Staub- und Lärmemissionen) gegenüber ausschließlichen Lkw-Transporten betrug nach Angaben der NÖ BAWU zwischen 77 % und 93 %.

Auch im Zusammenhang mit den schienengebundenen Abraumtransporten trug die ELA zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene bei. Grenzen boten jedoch die Verfügbarkeit von Gleiskörpern, geeigneten Waggons sowie entsprechenden Entlademöglichkeiten und Deponieresourcen. Von 2006 bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung bewegte

die ELA ein Abraumvolumen von rd. 620.000 t. Dies entsprach mehr als rd. 34.000 vermiedenen Lkw-Fahrten.

- 14.2** Der RH stellte fest, dass die ELA im Rahmen ihrer Möglichkeiten zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene beigetragen hat. Er erachtete die schienenorientierte Ausrichtung der ELA als besonderen Wettbewerbsvorteil zur Gewinnung von Aufträgen, die eine ökologische Zielsetzung verfolgen.

### Sonstige Feststellungen

- 15** Sonstige Feststellungen und Empfehlungen des RH betrafen die verspätete Kapitalaufstockung der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft zur Stärkung der Eigenkapitalausstattung der ELA, Vorschläge zur Ausweitung des Geschäftsfelds Ölabscheider sowie den Verzicht auf die Führung von Protokollen zu periodischen Besprechungen der beiden Geschäftsführer ab Februar 2006.

### Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

- 16** Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor.

(1) Die Entwicklung der Betriebsleistung je Beschäftigten wäre im Auge zu behalten; in personalintensiveren Geschäftsfeldern sollten produktivitätssteigernde Maßnahmen gesetzt werden (TZ 4)

(2) Im Hinblick auf die erlittenen Ertragseinbußen bzw. Mehraufwendungen wäre künftig besonders sorgfältig bei der Vertragsgestaltung vorzugehen. Dabei sollten Projektgeschäfte ab einer vom Beirat festzulegenden Betragsgrenze einer fundierten Risikobewertung unterzogen werden. Diese Standards wären in das Qualitätsmanagementsystem der ELA aufzunehmen. Vorzugsweise sollte sich die ELA bei Projekten engagieren, bei denen sie auf bereits erworbene Erfahrungen zurückgreifen kann. (TZ 11)

(3) Die ELA sollte sich im Hinblick auf den Neubau und die Erweiterung von thermischen Abfallbehandlungsanlagen um Folgeaufträge bemühen. (TZ 8)

(4) Unter Beachtung der übergeordneten Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe sollten Zukunftsoptionen der ELA Slovakia s.r.o. geprüft werden. Sollten diese Optionen keinen absehbaren Erfolg versprechen, wäre der Rückzug aus dem slowakischen Tochterunternehmen zu erwägen. (TZ 6)

(5) Insbesondere mit der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft wären ehestmöglich Lösungen zur Verbesserung der Kunden-/Lieferantenbeziehung zu erarbeiten. (TZ 7)

(6) Zum wechselseitigen Risikoausgleich in Auftragsverhältnissen zur Wagen- und Lokverschrottung sollte eine Indexanpassung der Rohstoffpreise vorgenommen werden. (TZ 10)

(7) Das Konzept von Baulogistikzentren wäre innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe unter Zugrundelegung einer Kosten-/Nutzenbetrachtung erneut zu präsentieren. Das im Transport und in der Behandlung von Abfällen sowie Abraummateriale erworbene Know-how sollte in Form von Consulting-Leistungen angeboten werden. (TZ 12)

(8) Das Leistungspotenzial bei schienengebundenen Haus- und Sperrmülltransporten wäre auch in anderen Bundesländern zu präsentieren. Weiters sollten bei den verantwortlichen Gebietskörperschaften die Vorteile intermodaler Transportsysteme (Vermeidung von Staub, Lärm und Geruchsemissionen) hervorgehoben werden. (TZ 13)

(9) Bei Preisverhandlungen zu schienengebundenen Abraumtransporten wären Untergrenzen für die erwarteten Deckungsbeiträge vorzusehen. (TZ 9)

Wien, im August 2008

Der Präsident:

Dr. Josef Moser