



Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.



**ÖBB-Unternehmensgruppe:**  
**Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

*Cargo Hungaria Zrt. gelungen, 2012 ein positives EBIT von 9,2 Mio. EUR zu erwirtschaften.*

*Im Übrigen vertrat die ÖBB-Holding AG in ihrer Stellungnahme die Ansicht, dass die in Tabelle 23 gewählte Darstellung einerseits von Werten nach IFRS und andererseits von Werten nach lokalen Rechnungslegungsvorschriften missverständlich sein könne.*

**37.4** Der RH erwiderte, dass er das wirtschaftliche Umfeld des Ankaufs der MÁV Cargo Zrt. in der Darstellung und Beurteilung des Sachverhalts mitberücksichtigt hatte. Er stellte dessen ungeachtet klar, dass

- die der Angebotslegung zugrunde liegende Kaufpreiskalkulation gravierende Intransparenzen aufwies und eine Reihe von Risiken nicht ausreichend einbezog (vgl. TZ 36) und
- der Kaufpreis inklusive der weiteren vertraglichen Verpflichtungen deutlich über dem Unternehmenswert zum Zeitpunkt des Ankaufs lag.

Auf Basis der Ergebnisprognosen der Rail Cargo Hungaria Zrt. erachtete der RH eine angemessene Rendite dieser Investition für unwahrscheinlich.

Hinsichtlich der Darstellung in Tabelle 23 griff der RH – wie auch in seinen anderen Übersichtstabellen – auf jene Zahlen zurück, die am besten geeignet waren, die wirtschaftliche Entwicklung und Lage des Unternehmens abzubilden. Er zog im Zusammenhang mit der Frage des Einflusses der Performance der Rail Cargo Hungaria Zrt. daher vorzugsweise jene Zahlen heran, die einen Konnex zu dem von der ÖBB-Holding AG veröffentlichten Konzernabschluss nach IFRS herstellten (EBIT und das Finanzergebnis); das Jahresergebnis der Rail Cargo Hungaria Zrt. war jedoch nur nach lokalen Rechnungslegungsvorschriften verfügbar und wurde daher entsprechend in die Übersicht aufgenommen. Die Herkunft der Werte (Erstellung des Konzernrechnungsabschlusses nach IFRS und lokale Jahresabschlüsse) ist in den Fußnoten der besagten Tabelle klar ausgewiesen.

## Rail Cargo Austria AG: Erwerb der MÁV Cargo Zrt.

Dienstleistungs-  
vertrag mit einem  
ungarischen Bera-  
tungsunternehmen

### 38.1 (1) Vertragsabschluss

Mitte 2007<sup>130</sup> schloss der Vorstand der Rail Cargo Austria AG mit einem ungarischen Beratungsunternehmen in Zusammenhang mit dem angestrebten Erwerb der MÁV Cargo Zrt. einen Dienstleistungsvertrag ab. Der Vorstand der Rail Cargo Austria AG stützte sich bei diesem Vertrag auf die pauschale Genehmigung des Aufsichtsrats vom 26. Juni 2007 (siehe TZ 36) zur Beauftragung externer Berater im Zusammenhang mit dem Erwerb der MÁV Cargo Zrt.

Eine Ausschreibung bzw. ein objektives und nachvollziehbares Vergabeverfahren zur Beauftragung des ungarischen Beratungsunternehmens hatte die Rail Cargo Austria AG nicht durchgeführt.

Der Vertrag sah als Entgelt vor:

- ein monatliches Pauschalhonorar von 10.000 EUR sowie
- im Falle des Erwerbs der MÁV Cargo Zrt. durch die Rail Cargo Austria AG ein nach oben offenes gestaffeltes „Erfolgshonorar“ (von 5,15 % bei einem Kaufpreis bis 150 Mio. EUR fallend bis 1,75 % ab einem Kaufpreis von 275 Mio. EUR), das an keine weitere Bedingung als den Erwerb der MÁV Cargo Zrt. durch die Rail Cargo Austria AG geknüpft war.

Als Leistungen legte der Dienstleistungsvertrag fest:

- das Ausarbeiten von mittel- und langfristigen Strategien zum Erwerb der MÁV Cargo Zrt.;
- die Beobachtung und Verfolgung der ungarischen Presse und Medien bezüglich des geplanten Verkaufs (der MÁV Cargo Zrt.) und Vorlage eines Medienkonzepts;
- eine allgemeine Unterstützung des Auftraggebers hinsichtlich des Erwerbs der MÁV Cargo Zrt. sowie Unterstützung „in logistischen Belangen“ auf dessen Aufforderung hin;
- eine Begleitklausel verpflichtete den Auftragnehmer zur Beachtung der „spezifischen gesetzlichen Vorschriften“.

Trotz des an den Erwerb der MÁV Cargo Zrt. gekoppelten Erfolgshonorars wurden die vereinbarten Dienstleistungen schriftlich nicht

<sup>130</sup> Unterschrift Rail Cargo Austria AG: 29. Juni 2007,  
ungarisches Beratungsunternehmen: 17. Juli 2007



Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.



## ÖBB-Unternehmensgruppe: Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement

als Lobbying-Tätigkeit bezeichnet. Auch bestanden Hinweise, dass das ungarische Beratungsunternehmen – mangels Eintragung in das ungarische Lobbyisten-Register – zu klassischer Lobbying-Tätigkeit in Ungarn nicht befugt war.<sup>131</sup> Dass die Rail Cargo Austria AG – wie vergaberechtlich gefordert<sup>132</sup> – vor Erteilung des Auftrags an das ungarische Beratungsunternehmen bezüglich der diesbezüglichen Befugnis des Auftragnehmers Erkundigungen eingezogen hätte, war nicht dokumentiert.

### (2) Zahlung des Entgelts

Die Rail Cargo Austria AG überwies – nach Abschluss des Kaufvertrags über die MÁV Cargo Zrt. – 2009 insgesamt 6,7 Mio. EUR an das ungarische Beratungsunternehmen.<sup>133</sup>

Eine Dokumentation der vom ungarischen Beratungsunternehmen erbrachten Leistungen lag nicht vor; insbesondere lagen bei der Rail Cargo Austria AG weder Tätigkeitsberichte noch Analysen, Strategiepapiere oder Medienkonzepte des ungarischen Beratungsunternehmens zum Erwerb der MÁV Cargo Zrt. auf.

### (3) Mediale Vorwürfe und Untersuchung der Staatsanwaltschaft

Im Februar 2008 wurde in österreichischen und ungarischen Medien der Vorwurf erhoben, dass beim Erwerb der MÁV Cargo Zrt. durch die Rail Cargo Austria AG Honorare für möglicherweise illegale Lobbying-Aktivitäten geflossen wären.

Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG sprach in seiner Sitzung vom 26. Februar 2008 diese Medienberichte an. Der ehemalige Vorstandsdirektor der Rail Cargo Austria AG und damalige Vorstandsdirektor der ÖBB-Holding AG (der den Vertrag mit dem ungarischen Beratungsunternehmen abgeschlossen hatte) übergab dem Aufsichtsrat – zur Rechtfertigung des Vertragsabschlusses wie auch der Honorarhöhe – ein Gutachten einer Rechtsanwaltskanzlei, das den Dienstleistungsvertrag als rechtlich unbedenklich einstufte. Weiters erklärte er, dass es eine Aufstellung der erbrachten Leistungen gäbe.

In einer ausführlichen schriftlichen Stellungnahme an das Präsidium des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG vom April 2008 erklärte der

<sup>131</sup> § 71 BVergG 2006, BGBl. I Nr. 17/2006

<sup>132</sup> § 71 BVergG 2006, BGBl. I Nr. 17/2006

<sup>133</sup> Weitere – strittige – 0,2 Mio. EUR wurden vorsorglich rückgestellt.

**Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.**

zur Zeit des Vertragsabschlusses und der Entgeltleistung verantwortliche Vorstandsleiter:

- Das ungarische Beratungsunternehmen habe Leistungen der Interessenwahrnehmung erbracht: So habe das ungarische Beratungsunternehmen das Management der MÁV Cargo Zrt. sowie staatliche ungarische Stellen im Interesse des zukünftigen Eigentümers beeinflusst.<sup>134</sup> Weiters habe das Beratungsunternehmen dabei Unterstützung geleistet, dass die ungarische Muttergesellschaft (MÁV) sieben Bieter aus der Erstrunde in die engere Auswahl genommen habe anstatt, wie ursprünglich beabsichtigt, nur fünf, was der Rail Cargo Austria AG, die nicht unter den ersten fünf gewesen sei, zugute gekommen wäre (siehe dazu auch TZ 36).
- Das ungarische Beratungsunternehmen habe für eine günstige Aufnahme des möglichen Erwerbs der MÁV Cargo Zrt. durch die Rail Cargo Austria AG in der ungarischen Presse gesorgt. Zur Untermauerung der Pressearbeit legte der ehemalige Vorstandsleiter verschiedene Artikel in Kopie vor (30 Seiten), von denen allerdings zwölf Seiten als Presse-schau der Raaberbahn AG und 15 Seiten als Presseaussendungen der MÁV erkennbar waren.
- Er legte eine Liste mit 17 Terminen bei, an denen er sich mit dem Vertreter des ungarischen Beratungsunternehmens getroffen habe.
- Der Stellungnahme lag auch eine rechtliche und wirtschaftliche Darstellung eines Professors für Unternehmensrecht bei, die in der wirtschaftlichen Beurteilung des Vertrags allgemein blieb, allerdings davon ausging, dass der Dienstleistungsvertrag an sich rechtlich nicht zu beanstanden war.

Die Ungarische Staatsanwaltschaft ermittelte in Zusammenhang mit den Zahlungen an das ungarische Beratungsunternehmen wegen des Verdachts der illegalen Beeinflussung ungarischer Amtsträger. Im Herbst 2010 begannen österreichische Behörden (u.a. das Bundesamt für Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung) – auf Ersuchen der Oberstaatsanwaltschaft Budapest – Ermittlungen, in deren Rahmen auch Hausdurchsuchungen bei der ÖBB-Unternehmensgruppe durchgeführt wurden.<sup>135</sup>

<sup>134</sup> Beeinflussung im Sinne des Weiterbestands bestimmter Betriebsteile und Verträge sowie der Aufrechterhaltung der Förderung der „Rollenden Landstraße“

<sup>135</sup> In der Folge beauftragte der Vorstand der ÖBB-Holding AG in seiner Sitzung vom 4. Oktober 2010 die ÖBB-Konzernrevision mit einer lückenlosen Analyse und Bewertung der Transaktion und entschied, dass die Finanzprokuratur die ÖBB-Unternehmensgruppe hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise beraten solle (siehe dazu TZ 36).



Rail Cargo Austria AG:  
Erwerb der MÁV Cargo Zrt.



**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

Mitte 2012 prüfte die österreichische Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft eine Anklage in Zusammenhang mit dem Dienstleistungsvertrag zwischen Rail Cargo Austria AG und dem ungarischen Beratungsunternehmen.

### 38.2 Der RH kritisierte, dass

- der Auftrag über letztlich 6,7 Mio. EUR – entgegen dem BVergG – ohne objektives und nachvollziehbares Vergabeverfahren erfolgt war;<sup>136</sup>
- die Leistungen des ungarischen Beratungsunternehmens nicht dokumentiert waren und damit im Rahmen der Gebarungüberprüfung nicht nachvollziehbar waren:
  - weder war ein Konnex des ungarischen Beratungsunternehmens zum Erwerb der MÁV Cargo Zrt. durch die Rail Cargo Austria AG nachvollziehbar;
  - noch lagen für die im Dienstleistungsvertrag konkret benannten Leistungen des ungarischen Beratungsunternehmens (Ausarbeiten von Strategien; Medienbeobachtung und Medienkonzept) nachvollziehbare Leistungsnachweise vor (weder Tätigkeitsberichte noch Analyse- oder Strategiepapiere des ungarischen Beratungsunternehmens);
  - die vom damaligen Vorstandsdirektor der Rail Cargo Austria AG als Nachweis der Leistungserbringung vorgelegten Pressemitteilungen wiesen keinerlei Anzeichen auf, vom ungarischen Beratungsunternehmen beeinflusst oder erstellt worden zu sein. Auch die Behauptung, dass das ungarische Beratungsunternehmen dazu beitrug, dass die Rail Cargo Austria AG als Bieter in die zweite Bieterrunde miteinbezogen wurde, war auf Basis der vorliegenden Unterlagen (eine dem Aufsichtsrat der Rail Cargo Austria AG übermittelte Unterlage wies die Rail Cargo Austria AG als fünftgereihten Bieter der ersten Runde aus – siehe TZ 36) nicht nachvollziehbar.

Ein Nachweis für die Angemessenheit der Höhe des Entgelts von 6,7 Mio. EUR konnte sohin nicht erbracht werden.

<sup>136</sup> Die Rail Cargo Austria AG war als Sektorenauftraggeber gemäß § 169 BVergG 2006 zu betrachten. Die vereinbarten Dienstleistungen stellten prioritäre Dienstleistungen dar, auf die grundsätzlich alle Vergabevorschriften anzuwenden sind; jedenfalls hätte ein Aufruf zum Wettbewerb erfolgen müssen.

### Rail Cargo Austria AG: Erwerb der MÁV Cargo Zrt.

- ein Unternehmen beauftragt wurde, für das kein Nachweis vorlag, dass es zur Ausübung einer Lobbying-Tätigkeit befugt war, obwohl der Vertrag mit der Ausgestaltung und Höhe des Honorars eine solche Leistung impliziert (der weitaus größte Entgeltanteil war als „Erfolgshonorar“ konzipiert – 1,75 % der Kaufsumme, die bei Erwerb der MÁV Cargo Zrt. durch die Rail Cargo Austria AG fällig wurde).

Die Tatsache, dass keinerlei Leistungsdokumentation vorhanden war und die geschäftlichen Kontakte offenbar ausschließlich zwischen dem damaligen Vorstandsdirektor und dem Auftragnehmer (ungarisches Beratungsunternehmen) stattgefunden hatten, war nicht geeignet, die im Raum stehenden Zweifel an der Zweck- und Rechtmäßigkeit der Zahlungen an das ungarische Beratungsunternehmen und die Vorwürfe eines allfälligen Verstoßes gegen das Strafrecht zu entkräften.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, bei künftigen Lobbying- und Beratungsverträgen in Zusammenhang mit dem Erwerb von Beteiligungen

- die zu erbringenden Leistungen klar zu definieren, so dass der Grad der Vertragserfüllung beurteilt werden kann,
- die einzelnen Entgeltkomponenten im Vertrag transparent auszuweisen und insbesondere allfällige Anreizkomponenten im Entgelt am Grad der Erfüllung der vereinbarten Leistungen auszurichten,
- die für die Entlohnung maßgebliche Leistungserbringung nachvollziehbar zu dokumentieren und auf eine nachvollziehbare Rechnungslegung zu achten.

### Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

39 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

BMVIT

(1) In Anbetracht der wirtschaftlichen Probleme (Verluste, hoher Abschreibungsbedarf) einiger Auslandsgesellschaften der Rail Cargo Austria AG wären grundsätzliche Leitlinien zur Frage der Ausweitung des Leistungsbereichs der ÖBB-Unternehmensgruppe ins Ausland und allenfalls auch zur Frage der Ausweitung des Leistungsbereichs über den Bereich Schienenverkehr hinaus (Speditionsgeschäft) festzulegen. (TZ 15)



Schlussbemerkungen/  
Schlussempfehlungen



**ÖBB-Unternehmensgruppe:  
Unternehmensstruktur und Beteiligungsmanagement**

(2) Das BMVIT hätte die Interessen des Eigentümers Bund stärker wahrzunehmen und im Rahmen eines systematischen Beteiligungscontrolling

- auf eine Form der Datenaufbereitung zu achten, mit der Entwicklungen und Abweichungen deutlich erkennbar sind;
- in einer sprachlichen Analyse der Daten die Problemfelder, Risiken sowie Handlungsnotwendigkeiten darzulegen;
- das Controlling jedenfalls (auch) für jeden der operativen Teilkonzerne (ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG) getrennt vorzunehmen sowie allenfalls – in einer eingeschränkten Form – große Einzelunternehmen (z.B. Rail Cargo Hungaria Zrt. (vormals MÁV Cargo Zrt.), EXIF Internationale Spedition GmbH, ÖBB-Postbus GmbH) mitzubetrachten; (TZ 23)
- die Umsetzung der Regeln des Public Corporate Governance Kodex bei allen Unternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe sicherzustellen. (TZ 31)

BMVIT und der ÖBB-  
Unternehmensgruppe

(3) Um eine systematische Zielerreichungskontrolle betreffend Beteiligungen zu ermöglichen, wären die strategischen Zielsetzungen mit Indikatoren zu versehen und der Zielerreichungsgrad – wie dies bei betriebswirtschaftlichen Kennzahlen bereits geschehen ist – im Rahmen des Controlling zu überwachen. (TZ 15, 16)

(4) Die Vorgaben der Controlling-Richtlinie des BMF wären auch bezüglich des Termins der Übermittlung der Controlling-Daten für den 4. Quartalsbericht einzuhalten. (TZ 24)

ÖBB-Unternehmens-  
gruppe

(5) Um einen Gesamtüberblick zu wahren und Transparenz gegenüber dem Eigentümer Bund wie auch der Öffentlichkeit zu gewährleisten, wären in den Geschäftsberichten wie auch in den ÖBB-internen Beteiligungsspiegeln

- alle Beteiligungen der ÖBB-Unternehmensgruppe – unabhängig vom Grad des Einflusses auf diese – auszuweisen sowie
- auf eine konsistente und über die Jahre stetige – und damit vergleichbare – Ausweisung der Anzahl der Beteiligungen zu achten. (TZ 2)

**Schlussbemerkungen/  
Schlussempfehlungen**

(6) Zur besseren Steuerung und Risikoabschätzung wäre der Kapitaleinsatz je Land einem Monitoring zu unterziehen. (TZ 3)

(7) In einer Beteiligungsstrategie wären folgende strategische Fragen in schriftlicher Form klarzustellen:

- in welchen Märkten bzw. Marktsituationen Akquisitionen angestrebt werden (in Abgrenzung zur Leistungserbringung in den bestehenden Konzernunternehmen und zu Partnerschaften),
- in welchem Ausmaß Eigenkapital für Akquisitionen (und allfällige nachträgliche Kapitalzuführungen) eingesetzt werden soll,
- welches Ausmaß an Einfluss auf die Entscheidungsfindung in Beteiligungen angestrebt wird (Kriterien für Mehrheits- bzw. Minderheitsbeteiligungen),
- welche Rechtsformen und Aufsichtsstrukturen für Beteiligungen zweckmäßig sind,
- welche Risiken bei Akquisitionen jedenfalls auszuschließen sind,
- welcher Beitrag zur Zielerreichung des Teilkonzerns (z.B. Renditeerwartungen) von Beteiligungen erwartet wird. (TZ 15)

(8) Im Sinne der EU-rechtlichen Vorgaben wäre eine personelle Verflechtung von Infrastruktur- und Absatzbereich zu vermeiden bzw. ein Prozedere zu finden, das es zulässt, das Gebot der Neutralität des Infrastrukturbereichs (Gleichbehandlung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen) in der Wahrnehmung der Aufsichtsratsmandate mit zu berücksichtigen. (TZ 18)

(9) Es wären grundsätzliche Überlegungen zur Zusammensetzung sowie zu Voraussetzungen und Unvereinbarkeiten von Geschäftsführern und Kontrollorganen (Aufsichtsräten, Beiräten) anzustellen sowie Ziele hinsichtlich des Frauenanteils in diesen Positionen zu setzen:

- Die Geschäftsführung von Auslandsbeteiligungen auf unteren Unternehmensebenen sollte im Sinne des Vier-Augen-Prinzips organisiert sein (d.h. zwei Geschäftsführer oder ein Geschäftsführer und ein Prokurist), wobei zumindest ein Entscheidungsträger aus dem Personalstand des Mutter- bzw. Großmutterunternehmens stammen sollte.



- Es sollten Unvereinbarkeitsregelungen erarbeitet werden, die insbesondere die notwendige Abgrenzung zu Konkurrenzunternehmen und Geschäftspartnern der ÖBB-Unternehmensgruppe sicherstellen. Auf diese Unvereinbarkeiten wäre auch in den Verträgen mit den betreffenden Personen so Bezug zu nehmen, dass eine Missachtung dieser Regeln einen eindeutigen Grund für die Beendigung der Funktion (Entlassung) darstellt. (TZ 31, 34)

(10) Im Sinne der von der ÖBB-Unternehmensgruppe bereits eingeleiteten Optimierungsmaßnahmen wären die für das Beteiligungscontrolling wesentlichen Controlling-Instrumente so zu gestalten, dass

- jeder Teilkonzern einen Grundstock an gleichen Kenndaten und Kennzahlen abbildet, der jeweils um die teilkonzern-spezifisch erforderlichen Daten ergänzt wird;
- Budget-Ist-Abweichungen und Abweichungen der aktuellen Ist-Werte zu den Ist-Werten des Vorjahres ausgewiesen werden;
- für alle wichtigen Kenndaten und Kennzahlen grafisch-farbliche Kennzeichnungen der Richtung (ergebnisverbessernd/ergebnisverschlechternd) der Abweichung gegeben werden;
- die Entwicklung einzelner wichtiger Kenndaten und Kennzahlen (z.B. EBIT, Jahresergebnis, Verschuldungsgrad) mit Zeitreihen über mehrere Jahre verfolgt wird;
- die Hauptergebnisse des Controlling-Berichts verbal schlagwortartig zusammengefasst werden. (TZ 25)

(11) Bei künftigen Beteiligungsakquisitionen wären

- gleichermaßen Chancen und Risiken der Akquisition in Ankaufsentscheidung und Preiskalkulation einzubeziehen;
- eine transparente Dokumentation des Bewertungsprozesses vorzunehmen, die auch die Annahmen und die Verantwortung für die getroffenen Annahmen offenlegt;
- intransparente Information und wenig plausible Annahmen im jeweiligen Aufsichtsrat kritisch zu hinterfragen. (TZ 36)

**Schlussbemerkungen/  
Schlussempfehlungen**

(12) Bei künftigen Lobbying- und Beratungsverträgen in Zusammenhang mit dem Erwerb von Beteiligungen wären

- die zu erbringenden Leistungen klar zu definieren, so dass der Grad der Vertragserfüllung beurteilt werden kann,
- die einzelnen Entgeltkomponenten im Vertrag transparent auszuweisen und insbesondere allfällige Anreizkomponenten im Entgelt am Grad der Erfüllung der vereinbarten Leistungen auszurichten,
- die für die Entlohnung maßgebliche Leistungserbringung nachvollziehbar zu dokumentieren und auf eine nachvollziehbare Rechnungslegung zu achten. (TZ 38)

(13) Die nach Erwerb einer Beteiligung notwendigen Schritte zur Integration eines Unternehmens (wie z.B. Bestellung Geschäftsführung und Kontrollorgane, Anpassung Geschäftsordnung, Durchsicht der bestehenden Verträge und Aufzeigen eines allfälligen Änderungsbedarfs, Integration des Rechnungswesens und der IT-Systeme) wären in einer Checkliste zusammenzufassen; weiters wäre ein verantwortlicher Integrationsmanager zu bestimmen, der im Sinne der Qualitätssicherung die Abarbeitung der Checkliste sicherstellt. (TZ 34)

(14) Die Integration der Beteiligungen in das ÖBB-SAP-System wäre – wo dies wirtschaftlich vertretbar ist – weiter fortzuführen; wo Datentransfers unvermeidbar sind, wären automatisierte und gegen Datenmanipulation geschützte Transfers sicherzustellen. (TZ 26)

(15) Um das Risiko des Verstoßes gegen europäische Wettbewerbsvorschriften bzw. eine unzulässige Quersubvention zu vermeiden, wäre beim Cash-Pooling (Weitergabe von Finanzmitteln innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe) besonderes Augenmerk auf die Marktgemäßheit der Konditionen zu achten (und diese zu dokumentieren). (TZ 27)

Rail Cargo Austria AG

(16) Im Sinne der in den Beteiligungsmanagement-Projekten erarbeiteten Ergebnisse wäre weiter auf eine Vereinheitlichung und bessere Administrierbarkeit der Ablaufstrukturen im Teilkonzern hinzuwirken sowie die Straffung/Bereinigung des Beteiligungsportfolios (Ziel: pro Land maximal zwei Gesellschaften, nämlich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen und eine Spedition) fortzuführen. (TZ 34)



BMVIT

ANHANG 1

## ANHANG 1

**Aufstellung der Beteiligungen  
laut Geschäftsbericht 2011 der ÖBB-Holding AG  
(Seite 139 ff.)**





ANHANG 1

**Aufstellung der Beteiligungen laut Geschäftsbericht 2011 der  
ÖBB-Holding AG  
(Seite 139 ff.)**

Die Auflistung des Geschäftsberichts 2011 der ÖBB-Holding AG enthält insgesamt 154 Tochterunternehmen; die Darstellung ist aus Sicht des RH insofern inkonsistent und unvollständig, als die Auflistung nicht enthält:

- zwei in der Gesamtübersicht auf Seite 19 des Geschäftsberichts 2011 zahlenmäßig ausgewiesene Beteiligungen sowie
- zehn Unternehmen, für die die ÖBB-Unternehmensgruppe argumentierte, dass auf diese, wegen der geringen Beteiligung bzw. der spezifischen Rechtsform kein Einfluss ausgeübt werden könne: Express Truck Slovakia, a.s.; EBA s.r.o.; Express RAILTRANS, a.s.; Express Rail, a.s.; Železnice opravovne a strojárne Zvolen, a.s.; Trans Cargo Logistic d.o.o.; Schneeberg Sesselbahn GmbH; Adria Kombi d.o.o.; Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG; EURATEL (EWIV)

(siehe dazu TZ 2).

### 36. Tochterunternehmen

#### Angaben über die zum 31.12.2011 bestehenden Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Beteiligungen sowie sonstigen Anteile des ÖBB-Konzerns

Im Berichtsjahr gingen folgende Gesellschaften nach Verschmelzungen unter:

- EXPRESS-HUNGÁRIA Kft. (Verschmelzung auf Express-Interfracht Hungaria Kft. (vormals: Raabersped Kft.) per 01.01.2011))
- Dione Kft (Verschmelzung auf Express-Interfracht Hungaria Kft. (vormals: Raabersped Kft) per 01.01.2011))
- MÁVTRANSSPED Kft. (Verschmelzung auf Express-Interfracht Hungaria Kft. (vormals: Raabersped Kft. per 01.01.2011))
- Intercontainer Austria GmbH (Verschmelzung auf Rail Cargo Austria AG per 01.01.2011)
- ProRail Internationale Speditionsgesellschaft m.b.H. (Verschmelzung auf Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH per 01.01.2011)
- ÖBB-Versicherungsmanagement Gesellschaft mbH (Verschmelzung auf ÖBB-Shared Service Center GmbH per 01.01.2011)
- ÖBB-Netting GmbH (Verschmelzung auf ÖBB-Holding GmbH per 01.01.2011)

Im Oktober 2011 wurden 50% der Anteile an der Asotra – Internationale Speditions- und Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung verkauft. Der Beteiligungsansatz beträgt nunmehr 1%. Die Gesellschaft wurde mit 01.10.2011 endkonsolidiert.

Im November 2011 wurden die gesamten Anteile an der Dolphin Shipping Transportagentur GmbH verkauft. Die Gesellschaft wurde mit 01.11.2011 endkonsolidiert.

Die in Liquidation befindene Gesellschaft Viator & Vector TIR storitve in trgovina d.o.o. wurde gelöscht.

Im Berichtsjahr wurde die TS-MÁV Gépészeti Services Kft. gegründet und per 31.12.2012 erstkonsolidiert.

Im Berichtsjahr fanden folgende Umbenennungen statt:

- Die Raabersped Kft. wurde im Jänner 2011 in Express-Interfracht Hungaria Kft. unbenannt.
- Die Express Italia s.r.l. wurde im Februar 2011 in EXPRESS-INTERFRACHT ITALIA S.r.l. unbenannt.
- Die Express-Interfracht mezinárodní expedice CZ s.r.o. wurde im Februar 2011 in Express-Interfracht Czech s.r.o. unbenannt.
- Die ECS EUROCARGO SPÓLKA z.o.o. wurde im Juni 2011 in Express-Interfracht Polska Sp. z.o.o. unbenannt.

Zukäufe und Neugründungen sind durch Klammerausdrücke und Veränderungen von Konsolidierungsarten durch Fußnoten im Beteiligungsspiegel angemerkt.

An folgenden Unternehmen hielt die ÖBB-Holding AG zum Bilanzstichtag direkt oder indirekt über andere verbundene Unternehmen Beteiligungen (ohne Beteiligungen an kurzfristigen Arbeitsgemeinschaften). Die Angaben zum Eigenkapital und zum Jahresergebnis wurden aus den Jahresabschlüssen gemäß jeweiligem nationalem Bilanzierungsrecht übernommen, Ausnahmen wurden mit entsprechenden Fußzeilen gekennzeichnet.

Konzernmutter	Land, Sitz, Konsolidierungsart und Geschäftsgegenstand	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR
100% Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft	A-1100 Wien V	2.251.637	6.417
<b>ÖBB-Personenverkehr-Konzern</b>			
100% ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft	A-1220 Wien V	903.970	-26.198
▶ 100% BD Gastservice GmbH	A-1220 Wien VO	188	190
▶ 100% ÖBB-Postbus GmbH	A-1220 Wien V	79.861	-558
▶ 100% ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	CZ-37027 České Budějovice V	8.888	898 <sup>4)</sup>
▶ 100% Koch Busverkehr GmbH	A-1220 Wien VO	121	19
▶ 100% "KÖB" Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen Gesellschaft m.b.H.	A-1220 Wien VO <sup>5)</sup>	1.354	-33
▶ 100% Österreichische Postbus Aktiengesellschaft	A-1220 Wien V	3.562	1.880
▶ 100% Rail Tours Touristik Gesellschaft m.b.H.	A-1220 Wien V	1.223	432
▶ 98,57% FZB Fahrzeugbetrieb GmbH	A-1220 Wien V	45.738	168
▶ 50% Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH	A-2734 Puchberg/Schneeberg	6.904	-250 <sup>3)</sup>
▶ 49,9% City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.	A-1300 Wien-Flughafen	12.378	474
▶ 50% (100%) [V]: 49% (100%) ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (2011: Zukauf von 1% von Rail Cargo Austria AG)	A-1150 Wien	736.997	-9.685
▶ 49% (100%) ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	196.040	18.366
▶ 10% RailLink B.V.	NE-1012 AB Amsterdam	0	k.A.
▶ 10% Railteam B.V.	NE-1012 AB Amsterdam	0	k.A.
▶ 6,8% (10,8%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0	k.A.

Rail Cargo Austria-Konzern	Land, Sitz, Konsolidierungsart	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR
100% Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	A-1030 Wien V	114.931	-39.805
└▶ 100% Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH	A-1050 Wien V	30.025	1.917
└▶ 100% BURGYSPEED S.L.	E-20302 Irún V	1.156	339 <sup>4)</sup>
└▶ 100% Express-Interfracht Polska Sp. z o.o. (vormals: ECS EUROCARGO SPÓLKA z o.o.)	PL-42500 Bedzin V	-498	-2.904 <sup>4)</sup>
└▶ 100% Entsorgungslogistik Austria GmbH	A-1020 Wien V	3.685	1.985
└▶ 50% HAELA Abfallverwertung GmbH	A-4470 Wien E0	449	97
└▶ 50% AUL Abfallumladelogistik Austria GmbH	A-2344 Maria Enzersdorf E0	k.A.	
└▶ 50% ELATEC Metallverwertungs GmbH	A-2201 Grasdorf bei Wien E	376	228
└▶ 33% Ökologische Bodenaufbereitung GmbH	A-2475 Neudorf/Pamdorf E0	0	-26
└▶ 100% Express-Interfracht Bulgaria Speditionsgesellschaft EOD	BG-1000 Sofia V0	1.348	0 <sup>3)</sup>
└▶ 100% Express-Interfracht Hellas S.A.	GR-17121 Nea Simirni - Athens V	686	-2.088 <sup>4)</sup>
└▶ 100% Express-Interfracht Czech s.r.o. (vormals: Express-Interfracht mezinárodná expedice CZ s.r.o.)	CZ-61400 Brno V	3.281	634 <sup>4)</sup>
└▶ 100% Express-Interfracht Romania srl	RO-75100 Otopeni V	2.005	291 <sup>4)</sup>
└▶ 0,95% (100%) (Vj: 1%) RAIL CARGO ROMANIA S.R.L. (2011: Verringerung der Anteile nach Kapitalerhöhung)	RO-75100 Otopeni V	578	-68 <sup>4)</sup>
└▶ 100% Express-Interfracht Uluslararası Tasimacılık Ticaret Limited Sirketi	TR-34303 Halkall- Küçükçekmece V	-214	-485 <sup>4)</sup>
└▶ 100% EXPRESS-INTERFRACHT ITALIA S.r.l.	I-20121 Milano V	1.699	107 <sup>4)</sup>
└▶ 100% Magazzini del Veneto Orientale S.R.L.	I-30029 Santo Stino di Livenza V	169	-216 <sup>4)</sup>
└▶ 100% M.D.B. – Magazzini Desio Brianza S.p.A.	I-20033 Desio V	137	-463 <sup>4)</sup>
└▶ 80% (100%) ooo "Express-Interfracht RUS"	RU-820026 Ekaterinburg V0	39	45 <sup>3)</sup>
└▶ 100% Express Polska Sp. z o.o.	PL-02796 Warszawa V	1.852	115 <sup>4)</sup>
└▶ 50% RAILPORT Sławków Sp. z o.o.	PL-02796 Warszawa E0	69	-6 <sup>3)</sup>
└▶ 100% Express Scandinavia AB	S-23145 Trelleborg V	173	-1.061 <sup>4)</sup>
└▶ 100% Kadmos Line s.r.o. Kadmos Line s.r.o.	SK-82109 Bratislava V0	5	0 <sup>3)</sup>
└▶ 100% Papier & Recycling Logistik GmbH	A-1020 Wien V	3.491	1.260
└▶ 100% SLOVAKTEAM s.r.o.	SK-83104 Bratislava V0	-15	98 <sup>3)</sup>
└▶ 100% TEAMTRANS d.o.o.	SLO-2000 Maribor V0	-23.758	52.370 <sup>3)</sup>
└▶ 100% EXPRESS-INTERFRACHT CROATIA d.o.o.	HR-10000 Zagreb V	543	170 <sup>4)</sup>
└▶ 95% 6.OKTOBAR d.o.o.	SCG-11070 Novi Beogra V0 <sup>1)</sup>	100	0 <sup>4)</sup>
└▶ 90% TRANSPED-SOC spol.s.r.o.	CZ-50002 Hradec Králov V	758	323 <sup>4)</sup>
└▶ 75% AgroFreight Spedition GmbH	A-1050 Wien V	2.836	423
└▶ 100% AgroFreight Spedition CZ s.r.o.	CZ-61200 Brno V	357	419 <sup>4)</sup>
└▶ 74,60% Express-Interfracht Internationale Spedition AG	FL-9494 Schaan V	373	-91 <sup>4)</sup>
└▶ 80% SKAT - Express Ltd.	UA-3150 Kiew V0	-766	-58 <sup>3)</sup>
└▶ 1% (Vj: 51%) Asotra-Internationale Speditions- und Transport Gesellschaft mit beschränkter Haftung (2011: Verkauf von 50%)	A-2000 Stockerau 0	1.562	-271
└▶ 51% BIHATEAM d.o.o.	BiH-71000 Sarajevo V0	90	38 <sup>3)</sup>
└▶ 100% [Vj: 51% (100%)] Express-Interfracht Hungaria Kft. (konzerninterner Erwerb von 49% von Dione Kft.)	HU-1037 Budapest V	4.328	185
└▶ 100% MAVTRANSPED GmbH	A-1040 Wien V0	k.A.	
└▶ 50% ChemFreight Transport, Logistik & Waggonvermietung GmbH	A-1030 Wien E	9.416	2.294
└▶ 50% HUNGARO-RAIL Kft.	HU-1023 Budapest E	302.848	23.159
└▶ 50% INTEREUROPA FLG, Železniška špedicija d.o.o.	SLO-1001 Ljubljana E	235	48
└▶ 50% Trans Cargo Logistic GmbH	A-1030 Wien E	655	260
└▶ 46,50% VADECO SRL	RO-900733 Constanta E	719	431
└▶ 45,35% Eurocargo Rail Spółka z o.o.	PL-00896 Warszawa E0	87	-40 <sup>3)</sup>
└▶ 45% logMAster Kft.	HU-1139 Budapest E	124	114
└▶ 33% Express Slovakia "Medzinárodná preprava, a.s."	SK-82109 Bratislava E	17.535	8.865
└▶ 20% (100%) ooo "Express-Interfracht RUS"	RU-620026 Ekaterinburg V0	39	45 <sup>3)</sup>
└▶ 100% EC LOGISTIK GmbH	A-4600 Wels V	843	-918
└▶ 100% Industrieraggon GmbH	A-1030 Wien V	45.003	7.988
└▶ 100% Česká a slovenská kombinovaná doprava - INTRANS s.r.o.	CZ-13000 Praha V	3.439	2.822 <sup>4)</sup>
└▶ 100% Slovenská kombinovaná doprava INTRANS a.s.	SK-01236 Žilina V	4.380	1.338 <sup>4)</sup>
└▶ 90% INTRANS Port/Rail Services GmbH	D-20459 Hamburg V0	0	-2 <sup>3)</sup>
└▶ 33,06% Terminal Brno, a.s.	CZ-61900 Brno E0	k.A.	

Rail Cargo Austria - Konzern (Fortsetzung)	Land, Sitz, Konsolidierungsart	Eigenkapital in Jahresergebnis		
		TEUR	In TEUR	
▶ 100% HUNGARIA INTERMODAL Kft.	HU-1133 Budapest	V	386	292 <sup>4)</sup>
▶ 37,08% ICA Romania s.r.l. (in Insolvenz)	RO-020572 Bucuresti	E0	in Insolvenz	
▶ 20% Bohemikombi spol. s.r.o.	CZ-11376 Praha	E	571	102
▶ 5,56% (16,67%) Union International des Sociétés de Transport Combine Rail-Route s.c.	B-1000 Bruxelles	0	k.A.	
▶ 100% OKOMBI GmbH	A-1030 Wien	V	3.277	2.044
▶ 71,52% HUNGAROKOMBI KFT	HU-1138 Budapest	V	2.906	231 <sup>4)</sup>
▶ 14,52% (100%) BILK KOMBITERMINÁL Zrt.	HU-1239 Budapest	V	10.415	333
▶ 12% (85,2%) KOMBISZTÁR Kft. (in Liquidation)	HU-8000 Székesfehérvár	V0	in Liquidation	
▶ 5,56% (18,87%) Union International des Sociétés de Transport Combine Rail-Route s.c.	B-1000 Bruxelles	0	k.A.	
▶ 5% EURO KAPU Kft.	HU-4624 Tiszabeczdéd	0	k.A.	
▶ 4% (11%) Bulkombi Co.Ltd (in Liquidation)	BG-1000 Sofia	0	k.A.	
▶ 0,09% (53,82%) LOGISZTÁR Kft.	HU-8000 Székesfehérvár	V0	3.926	115 <sup>3)</sup>
▶ 25,10% ADRIA KOMIB NOVA d.o.o..	SLO-1000 Ljubljana	E0	k.A.	
▶ 7% (11%) Bulkombi Co.Ltd (in Liquidation)	SLO-1000 Ljubljana	0	k.A.	
▶ 5,56% (18,87%) Union International des Sociétés de Transport Combine Rail-Route s.c.	BG-1000 Sofia	0	k.A.	
▶ 100% RCA Terminal s.r.o.	CZ-13000 Praha	V	22	-228 <sup>4)</sup>
▶ 99,05% (100%) (Vj: 99%) RAIL CARGO ROMANIA S.R.L. (2011: Erhöhung der Anteile nach Kapitalerhöhung)	RO-75100 Otopeni	V	579	-68 <sup>4)</sup>
▶ 85% Wagon service s.r.o.	SK-83101 Bratislava	V0	-34	-15 <sup>3)</sup>
▶ 100% (Vj: 75%) Rail Cargo Italia s.r.l. (vormale: Linea SpA): (2011: Zukauf von 25%)	I-28100 Novara	V	-131	-2.962
▶ 51% FR Logistik-Betriebs GmbH	A-8141 Zettling	V0	15	0
▶ 51% FR Logistik-Betriebs GmbH & Co KG	A-8141 Zettling	V0	32	-24
▶ 50% (100%) [Vj: 51% (100%)] ÖBB-Produktion Gesellschaft GmbH (2011: Verkauf von 1% an ÖBB-Personenverkehr AG)	A-1150 Wien	E	736 997	-9.665
▶ 51% (100%) ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH	A-1110 Wien	V	196.040	18.366
▶ 100% TS Hungaria Kft.	HU-3527 Miskolc	V	6.269	979
▶ 55% NIKO SERVIŠI d.o.o. (operativ nicht tätig)	HR-10000 Zagreb	V0	operativ nicht tätig	
▶ 51% Technical Services Slovakia, s.r.o.	SK-91701 Trnava	V	1.828	1.134
▶ 50,9805% TS-MÁV Gépészet Services Kft. (2011: Gründung)	HU-1097 Budapest	V	Neu 2011	
▶ 48,87% ABC-Provider GmbH	A-1220 Wien	E0	49	-53 <sup>3)</sup>
▶ 16% X-Rail s.a.	B-1000 Bruxelles	0	k.A.	
▶ 3,53% Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA (in Liquidation)	B-1060 Bruxelles	0	in Liquidation	
▶ 100% Rail Cargo Hungaria Zrt.	HU-1133 Budapest	V	56.249	-26.189
▶ 100% Blue Real Estate Kft.	HU-1133 Budapest	V0		
▶ 100% RAIL SERVICE HUNGARIA KFT.	HU-1065 Budapest	V	4.809	-592
▶ 53,73% (53,82%) LOGISZTÁR Kft.	HU-8000 Székesfehérvár	V0	3.926	115 <sup>3)</sup>
▶ 3% (85,2%) KOMBISZTÁR Kft. (in Liquidation)	HU-8000 Székesfehérvár	V0	in Liquidation	
▶ 50,2% (85,2%) KOMBISZTÁR Kft. (in Liquidation)	HU-8000 Székesfehérvár	V0	in Liquidation	
▶ 45% Kelenföld Konténer Depo Kft.	HU-1239 Budapest	E0	1.175	-24 <sup>3)</sup>
▶ 33,33% Railport Arad srl.	RO-31000 Arad	E	6.436	733
▶ 4,98% MTMG Zrt.	HU-1012 Budapest	0	221	1 <sup>3)</sup>
▶ 0,8354% (Vj: 10%) Törökbálint Kombiterminál Kft. (2011: Erhöhung Eigenkapital)	HU-2045 Törökbálint	0	114	8 <sup>3)</sup>
▶ 5% ZÁHONY TÉRSÉGI LOGISZTIKAI KLASZTER KFT. (in Liquidation)	HU-4625 Záhony	0	in Liquidation	
▶ 0,1715% (Vj: 0,19%) GlobalLog Kft.	HU-6728 Szeged	0	929	-508 <sup>3)</sup>
▶ 85,48% (100%) BILK KOMBITERMINÁL Zrt.	HU-1239 Budapest	V	10.415	333
▶ 50% Vámkapu Zrt.	HU-1239 Budapest	E0	818	285 <sup>3)</sup>
▶ 33,33% boxXagency Kft.	HU-1239 Budapest	E0	23	70 <sup>3)</sup>
▶ 25% BILK-TRANS Kft.	HU-1239 Budapest	E0	34	-7 <sup>3)</sup>
▶ 32% EAST Rail srl. (in Liquidation)	I-34132 Trieste	E0	in Liquidation	
▶ 30% Agrochimtranspack Kft.	HU-1117 Budapest	E0	988	-183 <sup>3)</sup>
▶ 15,25 (Vj: 24,5%) UniverTrans Kft. (2011: Erhöhung Eigenkapital)	HU-1211 Budapest	0	k.A.	
▶ 6,67% HUNGRAIL Magyar Vasúti Fuvarozói Egyesülés	HU-1138 Budapest	0	k.A.	
▶ 4% (10,8%) Bureau central de clearing s.c.r.l.	B-1060 Bruxelles	0	k.A.	



## ANHANG 1

	Land, Sitz, Konsolidierungsart und Geschäftsgegenstand		Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR	
<b>ÖBB-Infrastruktur-Konzern</b>					
100%	ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	A-1020 Wien	V	1.013.397	-44.152
↳	100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH	A-1020 Wien	V0	129	1
↳	100% Austrian Rail Construction & Consulting GmbH & Co KG	A-1120 Wien	V0	210	5
↳	100% Hans Hechenbichler Erdölprodukte Gesellschaft m.b.H.	A-6020 Innsbruck	V0	430	-8 <sup>3)</sup>
↳	100% Hauptbahnhof Zwei Holding GmbH	A-1100 Wien	V0	41	-3
↳	↳ 100% HBF Fünf Epsilon Projektentwicklungs GmbH	A-1100 Wien	V0	6	-3
↳	↳ 100% HBF Sechs Gamma Projektentwicklungs GmbH	A-1100 Wien	V0	8	-3
↳	100% Mungos Sicher & Sauber GmbH	A-1050 Wien	V	33	1
↳	100% Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG	A-1050 Wien	V	2.318	1.308
↳	100% Netz- und Streckenentwicklung GmbH	A-1020 Wien	V0	403	31
↳	100% Nordbahnhof Projekte Holding GmbH(2011: Gründung)	A-1100 Wien	V0	32	-3
↳	↳ 100% Nordbahnhof Baufeld Fünf Projektentwicklung GmbH(2011: Gründung)	A-1100 Wien	V0	32	-3
↳	↳ 100% Nordbahnhof Baufeld Sieben Projektentwicklung GmbH(2011: Gründung)	A-1100 Wien	V0	32	-3
↳	↳ 100% Nordbahnhof Baufeld Acht Projektentwicklung GmbH(2011: Gründung)	A-1100 Wien	V0	32	-3
↳	100% ÖBB-IKT Gesellschaft mbH	A-1010 Wien	V	7.033	611
↳	100% ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH	A-1100 Wien	V	4.325	653
↳	100% ÖBB-Projektentwicklung GmbH	A-1100 Wien	V	42	13
↳	100% ÖBB-Realitätenbeteiligungs GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V	51.423	2.488
↳	↳ 100% BahnhofCity WBHF Alpha GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	1	-1
↳	↳ 100% BahnhofCity WBHF Beta GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	1	-1
↳	↳ 100% Businesscenter Linz Entwicklungs- und Verwertungs GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	1	-1
↳	↳ 100% Elisabethstraße 9 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	1	-1
↳	↳ 100% Europaplatz 1 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	1	-1
↳	↳ 100% Gauer mann gasse 2-4 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V	11.339	105
↳	↳ 100% Mariannengasse 16-20 Projektentwicklung GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	1	-1
↳	↳ 100% Modul Office Hauptbahnhof Graz GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	1	-1
↳	↳ 100% Westbahnhof A3 GmbH & Co KG	A-1100 Wien	V0	1	-1
↳	↳ 100% Nordbahnhof Baufeld Sechs Projektentwicklung GmbH & Co KG (2011: Gründung)	A-1100 Wien	V0	1	-3
↳	↳ 100% Nordbahnhof Baufeld 39 Projektentwicklung GmbH & Co KG (2011: Gründung)	A-1100 Wien	V0	1	-3
↳	100% ÖBB Telekom Service GmbH	A-1210 Wien	V	1.644	44
↳	100% Rail Equipmant GmbH	A-1040 Wien	V	16.098	732
↳	100% Rail Equipment GmbH & Co KG	A-1040 Wien	V	28.800	4.947
↳	30% Weichenwerk Wörth GmbH	A-3151 St. Georgen am Steinfeld	E	10.384	2.704 <sup>2)</sup>
↳	50% (Vj: 25%) Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE (2011: Zukauf von 25%)	I-39100 Bozen	E	233.214	0
↳	8% HIT Rail B.V.	NL-3500 HA Utrecht	0	k.A.	
↳	<sup>9)</sup> „Am Hafen“ Garagenerrichtungs- und Betriebs GmbH & Co KG	A-6900 Bregenz	0	k.A.	
↳	<sup>6)</sup> Tiefgarage Stuben Gesellschaft m.b.H. & Co. KG	6762 Stuben/Arberg	0	k.A.	

Sonstige	Land, Sitz, Konsolidierungsart und Geschäftsgegensta	Eigenkapital in TEUR	Jahresergebnis in TEUR
100% ÖBB-CI & M Werbeagentur GmbH	A-1100 Wien V	443	13
100% ÖBB-Finanzierungsservice GmbH	A-1100 Wien V	313	600
100% ÖBB-Shared Service Center Gesellschaft mbH	A-1100 Wien V	12.533	2.390
▶ 100% ÖBB-Stiftungs Management Gesellschaft mbH	A-1100 Wien VO	73	0
▶ 100% Allgemeine Privatsiftung für berufliche Bildung	A-1100 Wien VO	103	48
▶ 34% Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH	A-1030 Wien E	2.032	106
100% ÖBB-Werbecenter GmbH	A-1100 Wien V	9.240	1.117
25% ÖBB-Breitspur Planungsgesellschaft mbH	A-1100 Wien EO	2.626	-151
2% EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial AG	CH-4001 Basel 0	1.217.432	32.928

Das Eigenkapital ausländischer Gesellschaften ist zum Stichtagskurs auf EUR umgerechnet. Das Jahresergebnis ist zum Durchschnittskurs auf EUR umgerechnet. Die Werte wurden gemäß den jeweiligen nationalen Bilanzierungsrechten ermittelt. Angaben gem. IFRS wurden mit einer Fußnote gekennzeichnet. Anteile in % in Klammer weisen jenen Beteiligungsansatz aus, der innerhalb des gesamten ÖBB-Konzerns von mehreren Gesellschaften gehalten wird, sollte die Angabe mit Vj; gekennzeichnet sein, beziehen sich Angaben auf das Vorjahr.

V verbundenes vollkonsolidiertes Unternehmen

VO verbundenes, aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht vollkonsolidiertes Unternehmen

E beteiligtes Unternehmen nach der Equity Methode bilanziert (assoziiertes Unternehmen)

EO beteiligtes Unternehmen aufgrund untergeordneter Bedeutung nicht nach der Equity Methode bilanziert

0 sonstiges Beteiligungsunternehmen

#### Abkürzungen und Fußnoten

i.L. in Liquidation

Vj; Vorjahr

<sup>1)</sup> Endkonsolidierung im Jahr 2011

<sup>2)</sup> Werte per 31.03.2011

<sup>3)</sup> Werte zum 31.12.2010

<sup>4)</sup> Werte gem. IFRS

<sup>5)</sup> KG-Anteil

<sup>6)</sup> Stille Einlage



BMVIT

ANHANG 2

## ANHANG 2

### Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen

Anmerkung:  
im Amt befindliche Entscheidungsträger in Blaudruck





ANHANG 2

## Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft

### Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dr. Wolfgang REITHOFER  
(20. April 2004 bis 29. Mai 2007)

Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER  
(seit 26. Juni 2007)

Stellvertreter des  
Vorsitzenden

Dr. Siegfried DILLERSBERGER  
(20. April 2004 bis 11. Mai 2007)

Dr. Johannes STROHMAYER  
(1. September 2005 bis 29. Mai 2007)

Dr. Eduard SAXINGER  
(26. Juni 2007 bis 15. Juli 2009)

Franz RAUCH  
(20. April 2004 bis 26. Mai 2010)

Wilhelm HABERZETTL  
(20. April 2004 bis 30. November 2011)

Roman HEBENSTREIT  
(seit 27. Februar 2012; 3. Stellvertreter)

Dipl.–Ing. Herbert KASSER  
(seit 31. März 2008; 2. Stellvertreter)

KR Mag. Dr. Ludwig Scharinger  
(seit 26. Juni 2012; 1. Stellvertreter)

**Vorstand**

## Mitglieder

Mag. Erich SÖLLINGER  
(27. April 2004 bis 31. Oktober 2008)

Mag. Martin HUBER  
(1. November 2004 bis 22. April 2008)

KR Gustav POSCHALKO  
(1. Dezember 2007 bis 31. März 2010)

Dipl.-Ing. Peter KLUGAR  
(1. Dezember 2007 bis 31. Juli 2010)

Mag. Josef HALBMAYR, MBA, CFO  
(seit 1. November 2008)

Ing. Franz SEISER, COO  
(seit 1. April 2010)

Mag. Christian KERN, Vorstandsvorsitzender, CEO  
(seit 7. Juni 2010)



ANHANG 2

## ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft

### Aufsichtsrat

#### Vorsitzender

Prof. Dr. Fredmund MALIK  
(27. August 2004 bis 3. April 2007)

Dr. Brigitte EGGLER-BARGHER  
(9. Mai 2007 bis 29. Mai 2007)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER  
(29. Mai 2007 bis 7. Juni 2010)

Mag. Christian KERN  
(seit 9. Juni 2010)

#### Stellvertreter des Vorsitzenden

Dr. Brigitte EGGLER-BARGHER  
(24. April 2006 bis 9. Mai 2007)

Dr. Johannes STROHMAYER  
(9. Mai 2007 bis 29. Mai 2007)

Mag. Josef HALBMAYR MBA  
(29. Mai 2007 bis 30. November 2007)

Dipl.-Ing. Dr. Friedrich ZIBUSCHKA  
(5. Dezember 2007 bis 7. Juni 2010)

Franz RAUCH  
(16. April 2008 bis 7. Juni 2010)

Ing. Franz SEISER  
(seit 9. Juni 2010)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER  
(seit 9. Juni 2010)

**Vorstand****Mitglieder**

Dr. Stefan WEHINGER  
(1. Oktober 2004 bis 31. März 2008)

Dkfm. Wilhelmine GOLDMANN  
(18. Jänner 2005 bis 25. Juni 2007)

Mag. Erich SÖLLINGER  
(10. Februar 2006 bis 30. November 2007)

Andreas FUCHS  
(1. März 2010 bis 25. Jänner 2011)

Mag. Josef HALBMAYR MBA  
(1. Dezember 2007 bis 28. Februar 2010)

Mag. Gabriele LUTTER  
(1. Dezember 2007 bis 15. April 2011)

Dr. Werner KOVARIK  
(5. August 2008 bis 28. Februar 2011)

Mag. Georg LAUBER  
(seit 26. Jänner 2011)

Birgit WAGNER  
(seit 1. April 2011)



ANHANG 2

## Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

### Aufsichtsrat

#### Vorsitzender

Dr. Kari KAPSCH  
(23. September 2004 bis 12. April 2007)

Franz RAUCH  
(9. Mai 2007 bis 26. Juni 2007)

Mag. Christian KERN  
(9. Juni 2010 bis 25. November 2010)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER  
(26. Juni 2007 bis 7. Juni 2010 und  
25. November 2010 bis 15. Februar 2011)

Mag. Christian KERN  
(seit 15. Februar 2011)

#### Stellvertreter des Vorsitzenden

Franz RAUCH  
(19. April 2006 bis 9. Mai 2007,  
26. Juni 2007 bis 7. Juni 2010)

Dr. Veronika KESSLER  
(9. Mai 2007 bis 29. Mai 2007)

Mag. Erich SÖLLINGER  
(23. September 2004 bis 19. April 2006)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER  
(9. Juni 2010 bis 25. November 2010,  
seit 15. Februar 2011)

Ing. Franz SEISER  
(seit 9. Juni 2010)

**Vorstand****Mitglieder**

KR Gustav POSCHALKO  
(1. Oktober 2004 bis 31. Jänner 2008)

Mag. Erich SÖLLINGER  
(19. April 2006 bis 31. Dezember 2007)

Ferdinand SCHMIDT  
(17. Mai 2004 bis 15. September 2010)

KR Prof. Friedrich MACHER  
(1. Februar 2008 bis 25. November 2010)

Dr. Günther RIESSLAND  
(1. Jänner 2008 bis 25. November 2010)

Mag. Christian KERN  
(25. November 2010 bis 15. Februar 2011)

Andreas FUCHS  
(25. November 2010 bis 15. August 2012)

Mag. Arnold SCHIEFER  
(15. August 2012 bis 15. März 2013)

Drs. Erik REGTER  
(seit 15. Februar 2011)

Dr. Georg KASPERKOVITZ  
(seit 15. August 2012)

Reinhard BAMBERGER  
(seit 11. Juli 2013)



ANHANG 2

## **ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft (vormals ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft)<sup>1</sup>**

### **Aufsichtsrat**

Vorsitzender

Mag. Martin HUBER  
(16. März 2005 bis 22. April 2008)

Dr. Eduard SAXINGER  
(26. Juni 2008 bis 31. Mai 2010)

Ing. Franz SEISER  
(seit 10. Juni 2010)

### **Stellvertreter des Vorsitzenden**

Ing. Rudolf FISCHER  
(16. März 2005 bis 25. Mai 2007)

Dr. Eduard SAXINGER  
(20. Juni 2007 bis 26. Juni 2008)

Dipl.–Ing. Peter KLUGAR  
(26. Juni 2008 bis 7. Juni 2010)

Dipl.–Ing. Herbert KASSER  
(seit 26. Juni 2008)

Mag. Christian KERN  
(seit 10. Juni 2010)

<sup>1</sup> ab 16. März 2005 (Umfirmierung von Österreichische Bundesbahnen in ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft)  
Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 7. September 2009 (Verschmelzungsvertrag vom 28. Juli 2009) wurde die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als übernehmende Gesellschaft mit der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft und der Brenner Eisenbahn GmbH als übertragende Gesellschaften rückwirkend zum 1. Jänner 2009 verschmolzen. Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft wurde in ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft umbenannt.

**Vorstand**

## Mitglieder

Mag. Gilbert TRATTNER  
(16. März 2005 bis 30. Juni 2010)

Mag. Arnold SCHIEFER  
(1. August 2009 bis 30. Juni 2010)

Dipl.-Ing. Herwig WILTBERGER  
(1. August 2009 bis 30. November 2011)

Dipl.-Ing. Dr. Georg Michael VAVROVSKY  
(16. März 2005 bis 31. Dezember 2012)

Ing. Mag. (FH) Andreas MATTHÄ  
(seit 1. August 2008)

Siegfried STUMPF  
(seit 1. Dezember 2011)

Dipl.-Ing. Franz BAUER  
(seit 1. Jänner 2013)



# **Bericht des Rechnungshofes**

**ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung**

**R  
H**



# Inhalt

## Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	428
Abkürzungsverzeichnis _____	431

**BMVIT**

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für  
Verkehr, Innovation und Technologie

ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung

KURZFASSUNG _____	433
Prüfungsablauf und -gegenstand _____	446
Gesetzliche Grundlagen _____	446
Das Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH _____	451
Leistungsangebot _____	459
Faktoren der Leistungserstellung _____	474
Finanzlage und Geschäftsentwicklung _____	502
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen _____	520

**ANHANG**

Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens _____	523
--	-----

# Tabellen Abbildungen

**R  
H**

## Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Wesentliche Unterschiede zwischen dem ÖPNRV-G und der PSO-Verordnung _____	450
Tabelle 2:	Historische Entwicklung der ÖBB-Postbus GmbH _____	452
Abbildung 1:	Liniennetz der ÖBB-Postbus GmbH _____	457
Tabelle 3:	Gefahrene Kilometer je Regionalmanagement der ÖBB-Postbus GmbH _____	458
Tabelle 4:	Marktanteile der ÖBB-Postbus GmbH in den Regionen _____	459
Tabelle 5:	Finanzierung des Buslinienverkehrs _____	461
Tabelle 6:	Vergabeverfahren mit Teilnahme der ÖBB-Postbus GmbH _____	464
Tabelle 7:	Beispiele für die Gewichtung der Zuschlagskriterien in bisherigen Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen im Bestand der ÖBB-Postbus GmbH _____	465
Abbildung 2:	Verteilung der Passagierzahlen (innen) und des Umsatzes (außen) aus Personenverkehr 2011 nach Kundengruppen _____	466
Abbildung 3:	Entwicklung der Passagierzahlen 2007 bis 2011 nach Kundengruppen _____	467
Abbildung 4:	Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn _____	472
Tabelle 8:	Größe der Regionalmanagements im Jahr 2011 _____	475
Tabelle 9:	Verkehrsleitungen der Regionen, zugeteilte Verkehrsstellen und Anzahl der Mitarbeiter in der Verkehrsleitung (Overhead) und im Einzugsbereich (Daten 2012) _____	476



# Tabellen Abbildungen

Tabelle 10:	Overhead Regionalmanagements und Verkehrsleitungen – Soll-Größen gemäß „Makro- und Mikroorganisation“ und Ist-Größen _____	479
Tabelle 11:	Beschäftigte in der ÖBB-Postbus GmbH _____	481
Tabelle 12:	Dienstrechte in der ÖBB-Postbus GmbH _____	483
Tabelle 13:	Zulagensystem der Buslenker in der ÖBB-Postbus GmbH _____	484
Tabelle 14:	Lenkzeiten der Buslenker, nach dienstrechtlichen Kategorien _____	485
Abbildung 5:	Altersstruktur der Buslenker der ÖBB-Postbus GmbH _____	487
Tabelle 15:	Pensionsantrittsalter in der ÖBB-Postbus GmbH _____	488
Tabelle 16:	Gehaltsvergleich der Lenker der ÖBB-Postbus GmbH _____	489
Abbildung 6:	Schätzung des Personalkostendeltas der ÖBB-Postbus GmbH _____	491
Abbildung 7:	Altersverteilung der Busse der ÖBB-Postbus GmbH _____	495
Tabelle 17:	Busabgänge und -zugänge in den Jahren 2007 bis 2011, Kosten der Zugänge und Abschreibungen _____	496
Abbildung 8:	Reservebusstand der ÖBB-Postbus GmbH _____	498
Abbildung 9:	Verteilung der Kilometer-Leistung der Busse _____	499
Tabelle 18:	Zeitplan für die Barrierefreiheit der Busse der ÖBB-Postbus GmbH _____	500
Tabelle 19:	Interne Werkstätten der ÖBB-Postbus GmbH _____	501
Tabelle 20:	Entwicklung der Aufwendungen der ÖBB-Postbus GmbH _____	503

# Tabellen Abbildungen

**R  
H**

Tabelle 21:	Aufwand je Kilometer Fahrleistung _____	505
Tabelle 22:	Entwicklung der Umsätze im Linienverkehr _____	506
Tabelle 23:	Ergebnisentwicklung der ÖBB-Postbus GmbH _____	508
Tabelle 24:	Beteiligungsergebnis der ÖBB-Postbus GmbH (nach UGB) _____	510
Tabelle 25:	Kostenrechnungsergebnisse der ÖBB-Post- bus GmbH 2007 bis 2011 _____	512
Tabelle 26:	Kostenrechnungsergebnisse der Werk- stätten 2007 bis 2011 _____	514
Tabelle 27:	Kostenrechnungsergebnisse der Unternehmens- zentrale 2007 bis 2011 _____	515
Tabelle 28:	Bilanz und Cash-Flow der ÖBB-Post- bus GmbH 2007 bis 2011 _____	516
Tabelle 29:	Ergebnis der ÖBB-Postbus GmbH gemäß Mittelfristplanung _____	518

# Abkürzungen

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AfA	Abschreibung (Absetzung für Abnutzung)
ARA	Aktive Rechnungsabgrenzung
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM ...	Bundesministerium ...
BMF	für Finanzen
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWFJ	für Wirtschaft, Familie und Jugend
bspw.	beispielsweise
DB	Deckungsbeitrag
EBIT	Gewinn vor Zinsen und Steuern
EBT	Gewinn vor Steuern
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
ff.	fortfolgend(e)
FLAF	Familienlastenausgleichsfonds
IFRS	International Financial Reporting Standards
KfI-G	Kraftfahr liniengesetz
km	Kilometer
MBO	Management by Objectives
Mio.	Million(en)
ÖIAG	Österreichische Industrieholding AG
ÖPNRV-G	Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz
p.a.	per annum
PKW	Personenkraftwagen
PRA	Passive Rechnungsabgrenzung
PSO	Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
rd.	rund
so.	sonstige

u.a	unter anderem
u.ä.	und ähnliches
UGB	Unternehmensgesetzbuch
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel



## **Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie**

### **ÖBB-Postbus GmbH: Leistungsangebot und Finanzierung**

Die ÖBB-Postbus GmbH befand sich aufgrund der Ausschreibung von Buslinienverkehren zunehmend im direkten Wettbewerb mit privaten Busunternehmen. Dies war die Folge einer EU-rechtlichen Verpflichtung, mit öffentlichen Mitteln bezuschusste Buslinienverkehre innerhalb des Zeitraums 2009 bis 2019 öffentlich auszuschreiben. Der hohe Anteil an kündigungsgeschützten Mitarbeitern mit einer Entlohnung über Kollektivvertragsniveau stellte einen Wettbewerbsnachteil dar. Um bei den Ausschreibungen erfolgreich sein zu können, bot die ÖBB-Postbus GmbH Buslinienverkehre nicht kostendeckend an.

Die ÖBB-Postbus GmbH schrieb in den Jahren 2009 bis 2011 einen schwach positiven Gewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) und Gewinne nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), die in erster Linie auf bilanzielle Maßnahmen – wie Verlängerung der Abschreibungsdauer – zurückzuführen waren.

#### **KURZFASSUNG**

Prüfungsziel	Ziel der Gebarungüberprüfung der ÖBB-Postbus GmbH war es, die strategischen Vorgaben in einem veränderten Marktumfeld, die Organisation, den Kundennutzen, die wirtschaftliche und finanzielle Situation des Unternehmens und die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung zu beurteilen. (TZ 1)
Gesetzliche Grundlagen	Das Kraftfahrlineiengesetz (Kfl-G) verlangt, dass Linien bzw. zusätzliche Kurse auf bereits bestehenden Linien, die mangels Eigenwirtschaftlichkeit nicht auf Initiative eines Verkehrsunternehmens bedient werden, unter Berücksichtigung des Vergaberechts zu beauftragen sind. Das Öffentliche Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G) definiert eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste als jene, bei denen ausschließlich Tariferlöse (inklusive der öffentlichen Mittel zur Abdeckung von Durchtarifierungs- und Tarifierungs-

**Kurzfassung**

verlusten und zur Abgeltung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) die Kosten decken. Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten ist demgegenüber ein Finanzierungsbeitrag von Bund, Ländern, Gemeinden oder Dritten zur Aufrechterhaltung des Verkehrsdienstes erforderlich. (TZ 2)

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (PSO-Verordnung) trat mit 3. Dezember 2009 in Kraft und sieht einen Übergangszeitraum von zehn Jahren (bis 3. Dezember 2019) vor. Gemäß PSO-Verordnung sind öffentliche Personenverkehrsdienste, die der Betreiber nicht oder nicht im gleichen Umfang ohne Gegenleistung übernommen hätte, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Gewährt die Behörde dem Betreiber (finanzielle) Ausgleichsleistungen aus öffentlichen Mitteln und/oder ausschließliche Rechte, so erfolgt das im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Diese Dienstleistungsaufträge sind im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben. (TZ 2)

Die rechtliche Vorgabe, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu beauftragen, war grundsätzlich geeignet, eine für die öffentliche Hand kostengünstige und effiziente Leistungserbringung zu fördern. Die ÖBB-Postbus GmbH hatte aber aufgrund unterschiedlicher, auf ihre Mitarbeiter anzuwendender Dienstrechte und des daraus resultierenden sogenannten Personalkostendeltas (Differenz des Personalaufwands für Mitarbeiter in begünstigten (kündigungsgeschützten) Dienstrechten und jenes der Mitarbeiter mit Kollektivvertrag) einen Wettbewerbsnachteil. (TZ 2, 21)

Die Begriffe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß PSO-Verordnung und der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste des ÖPNRV-G insbesondere im Bereich der durch öffentliche Mittel bestrittenen Ausgleichsleistungen deckten sich nicht, weil wesentliche nationale Gesetzesmaterien noch nicht an die PSO-Verordnung angepasst worden waren und deshalb nicht hinreichend Rechtssicherheit gegeben war. Ausschreibungsanfechtungen der ÖBB-Postbus GmbH waren nach Ansicht des RH eine Folge der fehlenden Anpassung nationaler an europarechtliche Bestimmungen, insbesondere an jene der PSO-Verordnung. (TZ 2)

**ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung**

Das Unternehmen  
ÖBB-Postbus GmbH

In Österreich führen seit dem Jahr 1907 Postautobusse im Linienverkehr. Im Jahr 1928 gründete die Bundesbahn ein Kraftwagenunternehmen. Am 1. Jänner 2005 wurden die ÖBB-Postbus GmbH und der Bahnbus rechtlich fusioniert, womit einer Empfehlung des RH entsprochen wurde.<sup>1</sup> (TZ 3)

Die ÖBB-Postbus GmbH war ein Tochterunternehmen der ÖBB-Personenverkehr AG. Im Oktober 2010 starteten die ÖBB-Personenverkehr AG und die ÖBB-Postbus GmbH das Projekt „Querschnittsbereiche“, in dem die Bereiche Recht, Marketing/Kommunikation, Rechnungswesen und IT/Systeme der beiden Unternehmen zusammengeführt wurden. Die ÖBB-Postbus GmbH beauftragte Unternehmen innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe z.B. mit der Lohnverrechnung, der Verwaltung der Liegenschaften, mit EDV- und Marketing-Leistungen. Die ursprünglich vorgesehene Zusammenführung der beiden weiteren Bereiche Controlling und Personal wurde nicht weiter verfolgt. Zur Zeit der Gebarungüberprüfung war es dem RH jedoch – mangels Evaluierung – noch nicht möglich, den Projekterfolg nachzuvollziehen. In Bezug auf den zunehmenden Wettbewerb durch die Ausschreibung von Buslinien und den damit verbundenen Druck wären Kostennachteile durch konzerninterne Leistungserbringung zu vermeiden. (TZ 4)

Strategische  
Vorgaben

Die aktuelle Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe „FIT 2015“ aus dem Jahr 2012 definierte den Linienverkehr der ÖBB-Postbus GmbH als eigenes Geschäftsfeld, gab für die Jahre 2013, 2015 und 2017 steuerungsrelevante Kennzahlen und Ziele vor und brach diese auf die einzelnen Regionalmanagements herunter. (TZ 5)

Im Rahmen des „Management by Objectives (MBO)“ definierte die ÖBB-Personenverkehr AG für die Geschäftsführer der ÖBB-Postbus GmbH Zielvorgaben für jährliche Bonus-Zahlungen. Zu Beginn des überprüften Zeitraums prägten Zielwerte für die ÖBB-Unternehmensgruppe wesentlich die MBO-Vereinbarungen. Im Jahr 2012 betrug der Anteil der nicht im unmittelbaren Einflussbereich der Geschäftsführung der ÖBB-Postbus GmbH liegenden Zielvorgaben 5 %. (TZ 6)

<sup>1</sup> Gebarungüberprüfung der Bundesbus-Geschäftsstelle in: Tätigkeitsbericht des RH, Verwaltungsjahr 1992, S. 250 ff. (Reihe Bund 1993/7)

## Kurzfassung

### Marktposition

Der Marktanteil der ÖBB-Postbus GmbH betrug im Jahr 2011 rd. 70 % am regionalen Linien-Busverkehr; im innerstädtischen Verkehr war ihre Bedeutung aufgrund der städtischen Verkehrsbetriebe geringer. Die Kilometer-Leistung stieg von rd. 139 Mio. km im Jahr 2007 bis zum Jahr 2010 um rd. 9 % auf rd. 152 Mio. km und lag zuletzt (im Jahr 2011) bei rd. 150 Mio. km. (TZ 7)

### Leistungsangebote, Beauftragung, Finanzierung

Wesentlichster Leistungsbereich der ÖBB-Postbus GmbH war die Personenbeförderung im Linienverkehr, die 2011 rd. 96 % des Umsatzes ausmachte. Dieser Anteil stieg seit 2007 (91 %) kontinuierlich an – bei einer gleichzeitigen Reduktion der Umsätze aus nicht zum Kerngeschäft zählenden Reparaturleistungen und für Treibstoff- und Reifenverkauf an Externe. (TZ 8)

Die Einrichtung von Buslinienverkehren erfolgte in der Regel auf Bestellung von Gebietskörperschaften (zumeist vertreten durch Verkehrsverbundorganisationen) und sonstigen Auftraggebern oder auf Eigeninitiative der Busunternehmen. Nach Maßstab der PSO-Richtlinie waren bei der ÖBB-Postbus GmbH nur zwei Buslinienverkehre eigenwirtschaftliche Verkehre. Das jeweilige Verkehrsunternehmen konnte mit Netto- oder Bruttovertrag beauftragt werden. (TZ 9)

Beim Nettovertrag verbleiben die Fahrscheineinnahmen beim Verkehrsunternehmen. Der Auftraggeber deckt die vereinbarte Differenz zwischen den geplanten Fahrscheineinnahmen und Betriebskosten des Verkehrsunternehmens. Beim Bruttovertrag gibt das Verkehrsunternehmen die Fahrscheineinnahmen an den Auftraggeber weiter. Dieser entlohnt die erbrachte Kilometer-Leistung nach vereinbarten Tarifen, unabhängig davon, wie viele Fahrgäste das Leistungsangebot genutzt haben. Den mit der Ausschreibung von Nettoverträgen verbundenen Schwierigkeiten (u.a. Vorteile für den bisherigen Leistungserbringer im Ausschreibungsverfahren aufgrund von Vorkenntnissen) standen die Schwächen von Bruttoverträgen (u.a. fehlende Anreizwirkung für das Unternehmen für die Gewinnung zusätzlicher Kunden) gegenüber. Im Jahr 2011 stammten 55 % des Umsatzes aus Nettoverträgen und 45 % aus Bruttoverträgen. Die Auftraggeber (Verkehrsverbundorganisationen) sind gefordert, die für die laufende Kontrolle der in den Bruttoverträgen detailliert festgelegten Qualitätskriterien nötigen Ressourcen bereitzustellen und entsprechende Kontrollen durchzuführen. (TZ 10)

## ÖBB-Postbus GmbH: Leistungsangebot und Finanzierung

Finanziert wurde der öffentliche Buslinienverkehr aus dem Verkauf von Fahrkarten, aus dem Familienlastenausgleichsfonds (Abteilung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und aus öffentlichen Mitteln des Bundes, der Länder und der Gemeinden (Ausgleich der Differenz zwischen wirtschaftlichem Fahrpreis und tatsächlichem, niedriger gehaltenen Fahrpreis bzw. Bestellung bestimmter Linien und Kurse). Die zwischen Verkehrsverbundorganisationen und Verkehrsunternehmen abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge basierten seit 2008 zunehmend auf Ausschreibungen. Bei Neuausschreibungen erfolgt die Beauftragung zumeist in Form von Bruttoverträgen. (TZ 9, 10)

Stand der  
Ausschreibungen

Im überprüften Zeitraum fanden in Summe 93 Ausschreibungen statt, aus denen die ÖBB-Postbus GmbH bei 43 % als Gewinnerin hervorging. Bestandsleistungen der ÖBB-Postbus GmbH – das sind jene, die sie bereits vor der Ausschreibung bediente – wurden erstmals im Jahr 2011 ausgeschrieben. Die bisherigen Ausschreibungen von Bestandsleistungen der ÖBB-Postbus GmbH folgten dem Prinzip des Preiswettbewerbs und definierten sehr konkret den Umfang der jeweiligen Verkehrsdienstleistung und in unterschiedlicher Detailliertheit die Qualität der Leistungserbringung. Die Ausschreibungsgewinner wurden im Rahmen von Bruttoverträgen beauftragt. Die in den Ausschreibungen definierten Qualitätskriterien unterschieden sich stark und bei Neuausschreibungen erfolgte die Beauftragung von Verkehrsdienstleistungen bisher vor allem in Form von Bruttoverträgen unter Vorgabe von detaillierten Fahrplänen. Damit gehen wesentliche Aufgaben wie z.B. die Verkehrsplanung, die Betreuung der Kunden und die laufende Kontrolle der Qualität, die bisher von der ÖBB-Postbus GmbH erbracht wurden, auf die Verkehrsverbundorganisationen über. Während diese sich organisatorisch und personell an das erweiterte Aufgabengebiet anpassen müssen, ist es nach Ansicht des RH fraglich, inwieweit die Verkehrsunternehmen und damit auch die ÖBB-Postbus GmbH zukünftig Ressourcen zur Verkehrsplanung und Kundenbetreuung vorhalten sollen. (TZ 11)

Kunden

Die ÖBB-Postbus GmbH beförderte im Jahr 2011 rd. 233 Mio. Passagiere. Davon entfiel der Großteil (rd. 63 %) auf Schüler und Lehrlinge. Pendler und Gelegenheitsfahrer stellten rund ein Fünftel der Fahrgäste dar (rd. 21 %). Aus der Kundengruppe der Schüler stammte verhältnismäßig wenig Umsatz (rd. 28 %), aus jener der Pendler, Gelegenheitsfahrer und Senioren verhältnismäßig viel Umsatz (rd. 52 % des Umsatzes aus dem Personenverkehr). Die Anzahl der von Schülern mit dem ÖBB-Postbus absolvierten Fahrten ging von 2007 bis 2011 um rd. 4,5 % zurück. Zudem waren die Schü-

## Kurzfassung

lerzahlen in den für die ÖBB-Postbus GmbH relevanten ländlichen Regionen als rückläufig prognostiziert. In Österreich (mit Ausnahme von Wien) nutzten mehr als drei Viertel aller Pendler den PKW, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Es gab zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in der ÖBB-Postbus GmbH keine Analysen dazu, wie groß Wachstumspotenziale in Bezug auf Pendler sein könnten und wie diese zu heben sind. (TZ 12)

Zur Erfassung der Kundenzufriedenheit standen der ÖBB-Postbus GmbH Kundenfeedback über einlangende Anrufe, Briefe oder E-Mails und Kundenbefragungen zur Verfügung. Den durchschnittlich jährlich rd. 237 Mio. Passagieren standen rd. 5.000 Beschwerden pro Jahr gegenüber. Die ÖBB-Postbus GmbH reagierte auf das Kundenfeedback mit Schulungen der Lenker, der Implementierung von Fahrgastinformationssystemen und Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit. Systematische österreichweite Kundenbefragungen erfolgten in den Jahren 2008, 2010 und 2011. (TZ 13)

## Abstimmung zwischen Bus und Bahn

Die Frage der Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn war aus Sicht der ÖBB-Postbus GmbH kein primäres Thema, weil es nur an rd. 2,5 % der Bushaltestellen eine Umsteigemöglichkeit zwischen ÖBB-Postbus und Bahn gab, nur rd. 3 % der Fahrgäste die Bahn zur Weiterfahrt nutzten (kombinierte Nutzer) und sich nur rd. 2 % bis 3 % aller Kundenbeschwerden auf die Anschlusssicherheit oder fehlende Anschlüsse Bus-Bahn bezogen. Es gab seitens der ÖBB-Postbus GmbH keine Analysen darüber, welches Potenzial in dieser Kundengruppe (in erster Linie Pendler) liegen könnte und ob Verbesserungen der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn zu Kundenzuwächsen in diesem Bereich führen könnten. Dies, obwohl für den Gesetzgeber eine optimale Anknüpfung und Verbindung der Verkehre durch abgestimmte Fahrpläne von Bedeutung war. Der RH kritisierte, dass in Anbetracht eines sehr geringen Anteils von Fahrgästen, die neben dem ÖBB-Postbus die Bahn zur Weiterfahrt benutzen, keine Analysen vorlagen. (TZ 14)

## Verwaltungsstruktur

Die ÖBB-Postbus GmbH war regional strukturiert: es gab eine Unternehmenszentrale, sieben Regionalmanagements, 18 Verkehrsleitungen und 54 Verkehrsstellen. Die Größe der Regionalmanagements war hinsichtlich der Mitarbeiter, der zugewiesenen Busse und der erbrachten Verkehrsleistungen unterschiedlich. Die Verkehrsleitungen waren in Bezug auf die zu betreuenden Mitarbeiter und die Anzahl der zugeordneten Verkehrsstellen unterschiedlich ausgelastet. Bei einer mittleren Besetzung der Verkehrsstellen von

## ÖBB-Postbus GmbH: Leistungsangebot und Finanzierung

rd. 65 Mitarbeitern hatten die vier größten Verkehrsstellen über 200 Mitarbeiter. 27 der 54 Verkehrsstellen wiesen eine Mitarbeiteranzahl unter 45 Personen auf und lagen teilweise in geringer Entfernung zueinander. Im Unternehmen gab es zum Zeitpunkt der Gebärungsüberprüfung kein konkretes Standortkonzept mit Festlegungen zur Reorganisation der regionalen Unternehmensstruktur. (TZ 15)

Das Projekt „Makro- und Mikroorganisation“ der ÖBB-Postbus GmbH aus dem August 2012 legte angestrebte Maximalzahlen in der Verwaltung der Regionalmanagements und der Verkehrsleitungen fest. Die Personalstände mit Stand August 2012 zeigten Überbesetzungen im Ausmaß von rd. 9 % des gesamten Verwaltungspersonals. (TZ 16)

### Personal

Bedingt durch die historische Entwicklung des Unternehmens, verfügte die ÖBB-Postbus GmbH über beamtete Mitarbeiter, angestellte Mitarbeiter mit Kündigungsschutz und Arbeiter bzw. Angestellte nach Kollektivvertrag. Während die Anzahl der kündigungsgeschützten Mitarbeiter im überprüften Zeitraum kontinuierlich sank, stieg die Anzahl der nach Kollektivvertrag eingestellten Arbeiter – überwiegend Lenkpersonal – stark an. Im Jahr 2011 befanden sich aber noch rd. 68 % der 3.974 Mitarbeiter in begünstigten, kündigungsgeschützten Dienstverhältnissen. (TZ 17)

In der ÖBB-Postbus GmbH waren insgesamt 15 Dienstrechte anzuwenden. Die Anwendung der Vielzahl von Dienstrechten zog einen hohen administrativen Aufwand insbesondere für die Lohnverrechnung und die Disposition des Lenkpersonals nach sich. Bei Mitarbeitern im Entlohnungsschema der „Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen“ war der Grundbezug am höchsten. Beamte nach Beamten-Dienstrechtsgesetz bzw. nach Dienstordnung der ÖBB-Postbus GmbH erhielten dagegen mehr und betragsmäßig höhere Zulagen, so dass diese in Summe höher entlohnt wurden. (TZ 18)

Das Durchschnittsalter der Buslenker in begünstigten Dienstrechten lag bei rd. 49 Jahren, das jener in privatwirtschaftlichen Dienstrechten bei rd. 42 Jahren. Das durchschnittliche Pensionsantrittsalter der ehemaligen ÖBB-Mitarbeiter lag im Jahr 2011 bei 53,4 Jahren, das der ehemaligen Post-Mitarbeitern bei 59,1 Jahren. (TZ 19)

**Kurzfassung**

Im Durchschnitt betrug das Ausmaß der Krankenstände aller Mitarbeiter der ÖBB-Postbus GmbH im Jahr 2011 rd. 27 Tage. Mitarbeiter in nicht begünstigten Dienstrechten beanspruchten im Jahr 2011 durchschnittlich rd. 14 Krankenstandstage, Mitarbeiter in begünstigten Dienstrechten rd. 33 Krankenstandstage. (TZ 20)

**Personalkostendelta**

Buslenker der ÖBB-Postbus GmbH, die nach dem Kollektivvertrag beschäftigt waren, bezogen eine um rd. 20 % geringere Entlohnung als die Buslenker in begünstigten Dienstrechten. Diese Differenz – die durch die unterschiedlichen Dienstrechte und die unterschiedliche Altersstruktur bedingt war – bezeichnete das Unternehmen als sogenanntes „Personalkostendelta“. Um in den wettbewerblichen Vergabeverfahren bei der Ausschreibung von Bestandsleistungen Erfolgchancen zu haben, berechnete das Unternehmen bei der Ermittlung des Angebotspreises den Personalaufwand nicht mit den tatsächlichen Ist-Kosten, sondern mit fiktiven, am Markt orientierten Personalkosten. (TZ 21)

Das Unternehmen schätzte wiederholt die zeitliche und betragsmäßige Entwicklung des Personalkostendeltas ab. Schätzungen zur Entwicklung bis 2018 gingen davon aus, dass sich bei einer Teilnahme an den Ausschreibungen zu fiktiven Kollektivvertragskosten bei Gewinn aller bis dahin ausgeschriebenen Bestandsleistungen die Erlöse um bis zu 7 Mio. EUR im Jahr 2018 bzw. um insgesamt 27,5 Mio. EUR im Zeitraum von 2012 bis 2018 gegenüber dem Jahr 2011 verringern würden. Bei einem Verlust der ausgeschriebenen Buslinienverkehre würden sich die Erlöse um bis zu 19,8 Mio. EUR im Jahr 2018 bzw. um insgesamt 74,8 Mio. EUR im Zeitraum 2012 bis 2018 gegenüber dem Jahr 2011 verringern. In diesem Fall würden die Einnahmen zur Gänze wegfallen, die Kosten für die (unkündbaren) Mitarbeiter in begünstigten Dienstrechten aber weiterlaufen. (TZ 21)

Das Regierungsprogramm 2008 bis 2013 hielt fest, dass für das „Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH ungeachtet dessen, dass es die Produktionskosten senken muss, in Bezug auf die erhöhten Personalkosten Rahmenbedingungen zu schaffen seien, die es dem Unternehmen ermöglichen, an diesem Wettbewerb unter fairen Bedingungen teilzunehmen“. Dazu kann entweder der Ausschreibungsgewinner verpflichtet werden, das auf der Strecke bisher beschäftigte Personal zu übernehmen oder der Bund kann die Differenz zwischen Kollektivvertrags-Lohnkosten und den Lohnkosten für begünstigte Dienstrechte übernehmen; entweder er übernimmt alle Dienstnehmer mit begünstigten Dienstrechten auf einmal und stellt diese dann

## ÖBB-Postbus GmbH: Leistungsangebot und Finanzierung

der ÖBB-Postbus GmbH unter Abgeltung der Kollektivvertragslöhne zur Verfügung oder er gilt der ÖBB-Postbus GmbH schrittweise das Personalkostendelta der von Ausschreibungen betroffenen Linien ab. Bei einer derartigen Abgeltung des Personalkostendeltas bestünde allerdings das Risiko, dass eine eventuell unangemessen hohe Abgeltung auch zu wettbewerbsverzerrenden Effekten führen würde. (TZ 21)

### Fuhrpark und Werkstätten

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war die ÖBB-Postbus GmbH im Besitz von 2.213 Bussen. Diese wiesen ein Durchschnittsalter von 7,5 Jahren auf. Im Geschäftsjahr 2008 wurde die Nutzungsdauer für den Fuhrpark entsprechend den Vorgaben des Konzerns von acht auf zwölf Jahre hinaufgesetzt. Um einer Überalterung des Fuhrparks zu verhindern, müsste jährlich ein Zwölftel der Busse, also rd. 180 Stück, ausgeschieden und neu beschafft werden. Ab dem Jahr 2009 gingen die Neuanschaffungen unter diese Sollgröße zurück. In den aktuellen Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen waren die Anforderungen der Auftraggeber an den Fuhrpark sehr spezifisch, detailliert und generell höher als zuvor. (TZ 22)

Zum Ersatz von Bussen bei geplanten und ungeplanten Ausfällen ist die Bereitstellung einer Busreserve erforderlich. Zielwert der ÖBB-Postbus GmbH war ein Reservebusstand von 8 % in auslastungsstarken Monaten. Der tatsächliche Reservebusstand lag im Jahr 2010 im Minimum bei 13,3 % und im Jahr 2011 bei 10,9 %. Das Unternehmen war bestrebt, den Anteil der Busse mit geringer Kilometer-Leistung zu reduzieren. Im Jahr 2011 konnte die Anzahl der Busse mit geringer Fahrleistung (unter 30.000 km je Jahr) gegenüber dem Jahr 2007 von 20 % auf 14 % reduziert werden. (TZ 23)

Laut dem Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz hatten die Betreiber von Verkehrseinrichtungen einen Plan zum Abbau von Barrieren in Verkehrsmitteln und dessen etappenweise Umsetzung vorzusehen. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung (Stand 31. August 2012) verfügte die ÖBB-Postbus GmbH über 1.077 barrierefreie Busse, was einem Grad der Barrierefreiheit von rd. 54 % entsprach. Der Zielwert betrug im Jahr 2012 60 %. (TZ 24)

Die ÖBB-Postbus GmbH verfügte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung über 42 interne Werkstätten. Das Leistungsspektrum der Werkstätten war je nach Kategorie unterschiedlich – in C-Werkstätten wurden wenige, einfache Reparaturen durchgeführt, in A-Werkstätten ein breites Spektrum an Reparaturen. Die durchschnittliche Auslastung der A- und B-Werkstätten mit Bussen lag zwischen 48 und

## Kurzfassung

144 Bussen pro Werkstatt. Die Werkstätten lagen teilweise in geringer Entfernung zueinander. Der Anteil an Mitarbeitern der Werkstätten im Bereich „Leitung und Material“ war in den Regionen sehr unterschiedlich und betrug bis zu 31 %. (TZ 25)

## Finanzlage und Geschäftsentwicklung

### Aufwendungen

Der Personalaufwand war mit rd. 200,40 Mio. EUR im Jahr 2011 der wesentlichste Kostenfaktor und machte durchschnittlich rd. 50 % der Aufwendungen aus. Im Materialaufwand (74,02 Mio. EUR im Jahr 2011) wurden u.a. Ersatzteile und Treibstoff erfasst. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen (47,31 Mio. EUR) enthielten im wesentlichen Aufwendungen für als Subunternehmer beauftragte Busunternehmen. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (52,34 Mio. EUR im Jahr 2011) waren die Bereiche Miet- und Pacht aufwendungen, Reiseaufwand, Instandhaltung und Verwaltungsaufwand von Bedeutung. Im Verwaltungsaufwand waren u.a. die Holdingumlage und Leistungen der ÖBB-Shared Service Center GmbH und anderer ÖBB-Unternehmen enthalten. Die ÖBB-Shared Service Center GmbH servierte die ÖBB-Postbus GmbH u.a. bei der Personaladministration. Die von der ÖBB-Postbus GmbH zu entrichtende Holdingumlage stellte eine Aufwandsposition dar, die sich im Wettbewerb mit anderen Busunternehmen nachteilig auswirken kann. (TZ 26)

Das Regierungsprogramm 2008 bis 2013 legte fest, dass die ÖBB-Postbus GmbH ungeachtet einer Lösung des Personalkostendeltas die Produktionskosten zu reduzieren hat. Der Aufwand bezogen auf die Fahrleistung konnte im überprüften Zeitraum – abgesehen von geringen Schwankungen – konstant gehalten werden. (TZ 26)

### Umsatzerlöse

Etwa 96 % des Umsatzes der ÖBB-Postbus GmbH entfielen auf den Linienverkehr. Die Umsatzverbuchung erlaubte keine eindeutige Zuordnung der Umsätze nach direkten Käufen von Fahrscheinen bzw. Zeitkarten und Vergütungen der öffentlichen Hand. Eine klare Darstellung der Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen und der Einnahmen aus öffentlichen Mitteln wäre im Interesse der Transparenz der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Die durch den Familienlastenausgleichsfonds geleistete Vergütung für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten betrug rd. 30 % des Umsatzes. (TZ 27)

### Ergebnisse der ÖBB-Postbus GmbH

Die ÖBB-Postbus GmbH erstellte neben dem Jahresabschluss gemäß UGB auch einen Jahresabschluss nach IFRS. Das Betriebsergebnis EBIT nach UGB war im Schnitt in den Jahren 2007 bis 2011 eine „schwarze Null“, das EGT aufgrund des stark negativen Finanzergebnisses 2008 mit – 0,69 Mio. EUR im Schnitt leicht negativ. Auf Basis des Ergebnisabführungsvertrags mit der ÖBB-Personenverkehr AG war das Jahresergebnis ab 2008 immer ausgeglichen. Die Entscheidung, die Abschreibungsdauer für Busse zu verlängern, reduzierte die jährlichen Abschreibungen ab 2008 und verbesserte das Ergebnis der folgenden Jahre. (TZ 28)

Der wesentliche Unterschied der Jahresabschlüsse nach IFRS zu jenen nach UGB ergibt sich aus dem Impairment 2008 und aus bereits vor 2007 vorgenommenen Impairments. Diese reduzierten die Abschreibungen der folgenden Jahre. Der ergebnisverbessernde Effekt betrug bis zu 15 Mio. EUR jährlich. Das schwach positive EBIT nach UGB und die Gewinne nach IFRS waren 2009 bis 2011 in erster Linie auf bilanzielle Maßnahmen (Verlängerung der Abschreibungsdauer, Impairments) zurückzuführen. (TZ 28)

### Kostenrechnung

Die ÖBB-Postbus GmbH verfügte über eine die wesentlichen Kostenträger und Kostenstellen abbildende Kostenrechnung. Im Schnitt wiesen alle Regionen in den Jahren 2007 bis 2011 ein positives Ergebnis der direkten Erlöse und Kosten vor Zinsen auf. Nach Zinsen schloss nur eine Region negativ ab. Die Umlage der sonstigen Overhead-Kosten, insbesondere der Unternehmenszentrale und des Konzerns, konnten nur zwei von sieben Regionen voll tragen. (TZ 29)

### Bilanz und Finanzierung

Die Eigenkapitalquote der ÖBB-Postbus GmbH betrug, nach einem leichten Absinken 2009, in den Jahren 2010 und 2011 jeweils 27 %. Die Rückstellungen betragen im Jahr 2011 rd. 88 Mio. EUR. Rund 45 % davon entfielen auf eine Rückstellung zur Rückerstattung von Fahrkostenersätzen, die sich aus der Nachkontrolle der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt ergeben können. Der Finanzierungsanteil durch Kreditinstitute lag im Jahr 2011 bei 20 %. Der betriebliche Cash-Flow war zwar in allen betrachteten Jahren positiv, erreichte aber 2008 bis 2011 nicht die gemäß Kostenrechnung notwendige

**Kurzfassung**

Reinvestitionsrate von etwa 30 Mio. EUR. Der positive Free Cash-Flow 2011 entstand nur durch den im Investitions-Cash-Flow enthaltenen Rückfluss von bei der ÖBB-Finanzierungsservice GmbH veranlagten Mitteln in Höhe von rd. 15 Mio. EUR. (TZ 30)

**Mittelfristplanung**

Die 2012 erstellte Mittelfristplanung (bis 2017) der ÖBB-Postbus GmbH berücksichtigte zwar, dass ein Teil der zukünftigen Ausschreibungen nicht gewonnen werden kann, ging jedoch davon aus, die bisher gefahrene Kilometerzahl größtenteils beizubehalten und ein durchschnittliches Umsatzwachstum von 1,5 % p.a. zu erzielen, wobei der Anstieg des Umsatzes erst ab 2015 erwartet wird. (TZ 31)



## ÖBB-Postbus GmbH: Leistungsangebot und Finanzierung

### Kenndaten der ÖBB-Postbus GmbH

<b>Gesellschaftsform/ Firmenbuchnummer (FN)</b>	Gesellschaft mit beschränkter Haftung; FN 250198p
<b>Eigentümer</b>	ÖBB-Personenverkehr AG zu 100 %
<b>Beteiligungen</b>	Koch Busverkehr GmbH (100 %) „KÖB“ Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen Gesellschaft m.b.H. (100 %) CSAD AUTOBUSY České Budejovice a.s. (100 %)
<b>Unternehmensgegenstand</b>	im Wesentlichen Erbringung von Omnibusdiensten im Kraftfahrlinienverkehr
<b>Unternehmenssitz</b>	Wien
<b>Rechtsgrundlagen</b>	Kraftfahrlineigesetz (KfL-G; BGBl. I Nr. 203/1999) Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G; BGBl. I Nr. 204/1999) EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (Public Service Obligation, kurz PSO-Verordnung; VO (EG) Nr. 1370/2007)

<b>Gebarung</b>	2007	2008	2009	2010	2011
			in Mio. EUR		
Gesamtertrag	367,93	389,10	393,04	396,97	400,90
Personalaufwand	179,62	185,47	202,69	198,68	200,40
sonstiger Aufwand	190,02	202,41	198,24	190,00	199,36
EBIT	- 1,71	1,22	- 7,89	8,29	1,14
Finanzerfolg	2,60	- 8,97	- 0,27	3,88	- 1,74
EGT	0,89	- 7,76	- 8,16	12,17	- 0,59
Steuern vom Einkommen/Ertrag	- 0,05	0,35	0,09	- 0,68	0,03
Jahresüberschuss	0,84	- 7,41	- 8,07	11,49	- 0,56
Rücklagenbewegungen	- 0,29	7,48	- 5,88	- 5,86	0,04
Ergebnisüberrechnung an ÖBB-Personenverkehr AG <sup>1</sup>	-	- 0,06	13,94	- 5,63	0,51
Einnahmen seitens der öffentlichen Hände	Die ÖBB-Postbus GmbH erhält den Großteil ihrer Einnahmen von den (im Eigentum der Länder stehenden) Verkehrsverbundorganisationen. Diese unterscheiden gegenüber der ÖBB-Postbus GmbH nicht durchgehend zwischen Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen und öffentlichen Mitteln (von Bund, Ländern und Gemeinden) zur Stützung des Fahrpreises.				
Schüler- und Lehrlingsfreifahrt <sup>2</sup>	111,41	109,68	106,45	111,94	113,92
Verbundabgeltung <sup>3</sup>	61,71	65,64	70,58	70,55	75,38
Bestellter Linienverkehr <sup>3</sup>	98,48	114,37	122,23	128,97	130,20
			Anzahl		
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	3.844	3.883	3.945	4.019	3.974
			Anzahl in Mio.		
Fahrgäste	238,2	240,1	239,8	235,5	232,6

<sup>1</sup> - = Überrechnung eines Gewinns, + = Überrechnung eines Verlusts

<sup>2</sup> Geleistet durch den Familienlastenausgleichsfonds (FLAF) beim BMWFJ, in Zukunft über Verkehrsverbundorganisationen abgerechnet.

<sup>3</sup> Geleistet durch die (landeseigenen) Verkehrsverbundorganisationen, beinhalten Einnahmen aus Fahrschein- und Zeitkartenverkäufen sowie Mittel von Bund, Ländern und Gemeinden.

Quelle: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

## Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von September bis November 2012 die Gebarung der ÖBB-Postbus GmbH hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit. Ziel dieser Gebarungsüberprüfung war es,

- die strategischen Vorgaben in einem veränderten Marktumfeld,
- die Organisation,
- den Kundennutzen,
- die wirtschaftliche und finanzielle Situation des Unternehmens und
- die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung

zu beurteilen. Die Prüfung umfasste den Zeitraum 2007 bis 2012.

Zu dem im Juni 2013 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die ÖBB-Postbus GmbH im Juli 2013 und das BMVIT im September 2013 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im November 2013.

## Gesetzliche Grundlagen

2.1 (1) Das Kraftfahrliniengesetz<sup>2</sup> (Kfl-G) bildet die Grundlage für den Betrieb von Kraftfahrlinien-Unternehmen. Voraussetzung für die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen in einer bestimmten Verkehrsverbindung mit definierten Haltestellen (= Linienverkehr) ist eine Konzession. Bei der Erteilung einer Konzession hat die Aufsichtsbehörde zu prüfen, ob in der betreffenden Region bereits eine Konzession vergeben wurde. Gefährdet die weitere Konzession die wirtschaftliche Betriebsführung des bestehenden Konzessionsinhabers, so kann die Aufsichtsbehörde die Konzession verweigern.

Nach einem Mahnschreiben der Europäischen Kommission zur (anonymen) Beschwerde 2003/4378 verlangt der im Jahr 2006 novellierte § 23 Kfl-G (BGBl. I Nr. 12/2006) nunmehr, dass Linien bzw. zusätzliche Kurse<sup>3</sup> innerhalb bereits bestehender Linien, die mangels Eigenwirtschaftlichkeit nicht auf Initiative eines Verkehrsunternehmens bedient werden, unter Berücksichtigung des Vergaberechts zu beauftragen sind. Von der Anwendung des Vergaberechts weiterhin ausgenommen sind Linien, die eigenwirtschaftlich bedient werden können.

<sup>2</sup> BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.

<sup>3</sup> regelmäßige Einzelfahrten im Rahmen einer Buslinie zu einem definierten Zeitpunkt gemäß Fahrplan

(2) Das Öffentliche Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G 1999)<sup>4</sup> regelt Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und -Regionalverkehrs und überträgt die Koordination der Bestellung von Verkehrsdiensten den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften. **In § 3 Abs. 2 und 3** trifft das ÖPNRV-G die Unterscheidung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten, an die die Ausschreibungspflicht des KfI-G anschließt.

- Bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsdiensten gemäß ÖPNRV-G<sup>5</sup> decken ausschließlich Tariferlöse die Kosten. Tariferlöse sind auch verbundbedingte Fahrpreisersätze und Fahrpreisersätze zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Fahrgastgruppen und zum Ersatz von Fahrpreisen auf Basis sonstiger Verträge. Die Erläuterungen zum ÖPNRV-G aus dem Jahr 1999 zählen die Finanzierungsbeiträge der Gebietskörperschaften zur Abdeckung von Durchtarifierungs- und Abtarifierungsverlusten<sup>6</sup> sowie die Abgeltung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt auf Basis des Familienlastenausgleichsgesetzes zu den Tariferlösen.
- Im Gegensatz dazu ist bei den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten ein Finanzierungsbeitrag von Bund, Ländern, Gemeinden oder Dritten zur Aufrechterhaltung des Verkehrsdienstes erforderlich.

(3) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (Public Service Obligation, PSO-Verordnung)<sup>7</sup>

- trat mit 3. Dezember 2009 in Kraft,
- sieht einen Übergangszeitraum von zehn Jahren (bis 3. Dezember 2019) vor,

<sup>4</sup> BGBl. I Nr. 204/1999 i.d.g.F.

<sup>5</sup> Grundlage des ÖPNRV-G 1999 war u.a. die VO (EG) Nr. 1191/69, welche nationale Ausnahmen für den Regionalverkehr zuließ (z.B. Unterscheidung eigenwirtschaftlicher versus gemeinwirtschaftlicher Verkehre).

<sup>6</sup> Durchtarifierungsverluste entstehen durch das Angebot von Verbundtickets für Fahrten mit mehreren Verkehrsunternehmen. Dieses gemeinsame Ticket ist günstiger als der Erwerb von jeweils einem Fahrschein bei jedem betroffenen Verkehrsunternehmen (wie vor Einführung des Verkehrsverbunds erforderlich). Abtarifierungsverluste entstehen einzelnen Unternehmen durch die einheitliche Tarifgestaltung im Verkehrsverbund. Diese Unternehmen boten die Leistung vor Einführung des Verbundtarifs zu höheren Tarifen an.

<sup>7</sup> Die PSO-Verordnung hebt die bisher gültigen VO 1191/69 (die u.a. Beihilfen für öffentliche Verkehrsdienstleistungen regelt) und 1107/70 (mit Berechnungsmethoden für gemeinwirtschaftliche Ausgleichszahlungen) auf.

## Gesetzliche Grundlagen

- bildet einen neuen Rechtsrahmen für **gemeinwirtschaftliche Leistungen** im öffentlichen Verkehr und
- ist als Verordnung auch ohne nationale Umsetzung direkt anzuwenden.

Ziel der PSO-Verordnung ist die transparente, nicht diskriminierende Vergabe von mit öffentlichen Mitteln kofinanzierten und/oder unter Gewährung von ausschließlichen Rechten erbrachten Verkehrsdienstleistungen. Das wettbewerbliche Vergabeverfahren soll eine effiziente Leistungserbringung nach definierten Qualitätskriterien ermöglichen.

(4) Im Einzelnen sah die PSO-Verordnung Folgendes vor:

- **Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen** sind von der zuständigen Behörde festgelegte, öffentliche Personenverkehrsdienste, die der Betreiber nicht oder nicht im gleichen Umfang oder unter den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. Gewährt nun die Behörde dem Betreiber Ausgleichsleistungen aus öffentlichen Mitteln und/oder ausschließliche Rechte, so erfolgt das im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Abweichend davon kann die zuständige Behörde die Betreiber auch im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift zur Gewährung von Höchsttarifen für bestimmte Fahrgastgruppen verpflichten.
- **Dienstleistungsaufträge** zur Erbringung von **gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen** sind im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben. Die zuständige Behörde darf, sofern es nach nationalem Recht nicht untersagt ist, abweichend davon direkt vergeben, wenn sie die Verkehrsdienstleistung selbst erbringt oder durch eine Stelle, über die sie Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt, erbringen lässt (sogenannte „Inhouse“-Vergabe). Auch Dienstleistungsaufträge mit einem jährlichen Auftragsvolumen unter 1 Mio. EUR bzw. einer Personenverkehrsleistung unter 300.000 km<sup>8</sup> dürfen direkt vergeben werden, sofern es nach nationalem Recht nicht untersagt ist. Keine Ausschreibungspflicht besteht weiters für Notmaßnahmen, wenn ein Verkehrsdienst unterbrochen wurde bzw. die unmittelbare Gefahr einer solchen Unterbrechung besteht und die Maßnahme längstens zwei Jahre gesetzt wird.

<sup>8</sup> Wenn der Auftragnehmer nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreibt, sind Aufträge mit einem Volumen bis 2 Mio. EUR bzw. einer Personenverkehrsleistung von weniger als 600.000 km von der Ausschreibungspflicht ausgenommen.



Gesetzliche Grundlagen

**ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung**

- Die Mitgliedsstaaten können allgemeine Vorschriften, die Verluste aus der Festlegung von Höchsttarifen für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität abgelten, aus der Anwendung der PSO-Verordnung – und damit vom Zwang zur wettbewerblichen Ausschreibung – ausnehmen.

(5) Die ÖBB-Postbus GmbH bekämpfte im Jahr 2011 die Ausschreibung des Linienbündels Flachgau Nord-Ost durch die Salzburger Verkehrsverbund GmbH und führte dabei u.a. ins Treffen, dass sie die ausgeschriebenen Linien vor der Ausschreibung zum großen Teil eigenwirtschaftlich betrieben habe. Diese unterlägen daher nicht der Ausschreibungspflicht. Der Salzburger Vergabekontrollsenat wies das Begehren der ÖBB-Postbus GmbH ab und führte u.a. aus, dass beim Ausschreibungsgegenstand jedenfalls eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne der PSO-Verordnung vorliege, weil für die Basisleistungen und die Zusatzbestellungen öffentliche Mittel gewährt würden. Die ÖBB-Postbus GmbH erhob daraufhin Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshof. Das Verfahren war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung anhängig. Im Jahr 2012 beeinspruchte die ÖBB-Postbus GmbH in diesem Sinne zwei weitere Ausschreibungen im Land Salzburg.

- 2.2 Der RH wies darauf hin, dass – auf Basis der PSO-Verordnung – Buslinienverkehre, für deren Betrieb finanzielle Ausgleichsleistungen aus öffentlichen Mitteln geleistet werden, zukünftig im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu beauftragen sind. Er erachtete die rechtliche Vorgabe, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verkehrsbereich im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu beauftragen, grundsätzlich als positiv, weil diese Vorgehensweise geeignet war, eine für die öffentliche Hand kostengünstige und effiziente Leistungserbringung zu fördern.

Der RH wies darauf hin, dass sich die Begriffe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen **gemäß PSO-Verordnung und der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste des ÖPNRV-G insbesondere im Bereich** der durch öffentliche Mittel bestrittenen Ausgleichsleistungen (ÖPNRV-G: Finanzierungsbeiträge) nicht deckten.

## Gesetzliche Grundlagen

**Tabelle 1: Wesentliche Unterschiede zwischen dem ÖPNRV-G und der PSO-Verordnung**

ÖPNRV-G	PSO-Verordnung
<p>Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Finanzierungsbeitrag von Bund, Ländern, Gemeinden oder Dritten erforderlich für die Aufrechterhaltung des Verkehrsdienstes</li> </ul>	<p>Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- von der Behörde festgelegte, öffentliche Personenverkehrsdienste, die der Betreiber nicht (oder nicht im gleichen Umfang oder unter den gleichen Bedingungen) ohne Gegenleistung übernommen hätte</li> </ul> <p>Behörde gewährt finanzielle Ausgleichsleistung oder ausschließliche Rechte = öffentlicher Dienstleistungsauftrag</p>
<p>wettbewerbliche Vergabe</p>	<p>wettbewerbliche Vergabe</p>
<p>Eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tariferlöse decken die Kosten zu den Tariferlösen zählen auch öffentliche Mittel zur Abdeckung der Ab- und Durchtarifierungsverluste und die Abgeltung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt</li> </ul> <p>keine wettbewerbliche Vergabe</p>	

Quelle: RH

Trotz der direkten Anwendbarkeit der PSO-Verordnung erachtete der RH eine verordnungskonforme Abbildung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im nationalen Recht als förderlich, um Rechtssicherheit für die Auftraggeber von Verkehrsdienstleistungen und für die Verkehrsunternehmen zu schaffen. Die Ausschreibungsanfechtungen der ÖBB-Postbus GmbH waren nach Ansicht des RH eine Folge der fehlenden Anpassung nationaler an europarechtliche Bestimmungen, insbesondere an jene der PSO-Verordnung.

Aufgrund der bereits laufenden Ausschreibungen empfahl der RH dem BMVIT, auf eine zeitnahe Novellierung des ÖPNRV-G hinzuwirken, um in Zukunft kosten- und zeitintensive Verwaltungsverfahren im Zuge von Ausschreibungsbekämpfungen zu vermeiden.

2.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei es von Anfang an bestrebt gewesen, die im Zusammenhang mit der PSO-Verordnung auf nationaler Ebene durchzuführenden Änderungen der betreffenden bundesgesetzlichen Grundlagen so rasch als möglich einer entsprechenden parlamentarischen Beschlussfassung zuzuführen. Im Oktober 2010 seien Entwürfe des ÖPNRV-G und des Kfl-G einem Begutachtungsverfahren unterzogen worden. Letztendlich sei es nicht gelungen, für alle Forderungen, die während des Stellungnahmeverfahrens und im Anschluss daran geäußert wurden, abgestimmte Lösungen bzw. die erforderliche Zustimmung zu einem aus Sicht des BMVIT beschlussreifen Entwurf*



Gesetzliche Grundlagen

### ÖBB-Postbus GmbH: Leistungsangebot und Finanzierung

zu erzielen. Deshalb hätten die adaptierten Gesetzesentwürfe bis dato noch keiner parlamentarischen Beschlussfassung zugeführt werden können.

Die mittlerweile ergangene Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs vom April 2013 (ZI. 2011/04/0042), halte fest, dass die im ÖPNRV-G 1999 genannten Fahrpreisersätze Ausgleichsleistungen im Sinne der PSO seien.

Das BMVIT sei weiterhin bestrebt, die vorbereiteten Adaptierungen zu den nationalen Bestimmungen in der kommenden Legislaturperiode einer ehestmöglichen parlamentarischen Beschlussfassung zuzuführen.

- 2.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass die unterschiedlichen Interessenslagen der Akteure im ÖPNRV – der Auftraggeber einerseits und der Verkehrsunternehmen andererseits – keine auf alle Forderungen abgestimmte Lösung erwarten lassen würden. Er verwies auf die Kosten, die im Zuge der Beeinspruchung der Ausschreibungsverfahren für Rechtsberatung und Rechtsvertretung auf Seiten der ausschreibenden Stellen und auf Seiten der ÖBB-Postbus GmbH, und damit in beiden Fällen zu Lasten der öffentlichen Hand, angefallen waren.

## Das Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH

Entstehung der  
ÖBB-Postbus GmbH

- 3.1 (1) In Österreich führen seit dem Jahr 1907 Postautobusse im Linienverkehr. Im Jahr 1928 gründete die Bundesbahn ein Kraftwagenunternehmen, die „KÖB Kraftwagenbetrieb der österreichischen Bundesbahn“ bzw. (ab 1948) den „KWD Kraftwagendienst der ÖBB“. Im Jahr 1988 startete die Kooperation Bundesbus zwischen dem KWD mit der neu geschaffenen Marke Bahnbus und dem Postbus. Die Kooperation dauerte bis 1997. Bereits im Jahr 1992 hatte der RH empfohlen, die Busdienste der Post und der Bahn einschließlich der Werkstätten zusammenzuführen, um Rationalisierungsmöglichkeiten zu nutzen, die Kosten zu senken und die Kooperation verschiedener Verkehrsträger zu verbessern.<sup>9</sup>

(2) Am 31. Dezember 1999 wurde die Österreichische Postbus AG als eigenständige Tochter aus der Österreichischen Post AG ausgegliedert und war in den Jahren 2001 bis 2003 im Besitz der ÖIAG. Am 15. September 2003 erwarben die Österreichischen Bundesbahnen die Österreichische Postbus AG.

<sup>9</sup> siehe Tätigkeitsbericht 1992, Reihe Bund 1993/7 (Gebarungsüberprüfung der Bundesbus-Geschäftsstelle)

## Das Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH

Im Juni 2004 wurde die ÖBB-Postbus GmbH gegründet und im Jahr 2005 an die ÖBB-Personenverkehr AG übertragen und mit dem Bahnbus rechtlich fusioniert. Die aus rechtlichen Gründen nach wie vor bestehende Postbus AG diente als Personalamt der Bediensteten und wies diese der ÖBB-Postbus GmbH für den Dienst zu. Aus steuerlichen Gründen wurden auch die Grundstücke in der Österreichischen Postbus AG belassen.

Tabelle 2: Historische Entwicklung der ÖBB-Postbus GmbH		
	Post	ÖBB
1907	erste Postautobusse im Linienverkehr	
1928/1948		Gründung KÖB/KWD
1988 bis 1997		Kooperation „Bundesbus“ zwischen Postbus und Bahnbus (KWD)
1999	Ausgliederung der Österreichischen Postbus AG aus der Post	
2001 bis 2003	Österreichische Postbus AG im Besitz der ÖIAG	
2003		ÖBB kauft Österreichische Postbus AG
2004		Gründung der ÖBB-Postbus GmbH
2005		Übertragung der Postbus GmbH an die ÖBB-Personenverkehr Rechtliche Fusion ÖBB-Postbus GmbH und Bahnbus

Quelle: RH

(3) Als wesentlichen Unternehmenszweck nannte der Gesellschaftsvertrag die Führung des Betriebs „Postautodienste“. Weitere Unternehmensgegenstände waren u.a. Leistungen im Bereich Mietwagen- und Gelegenheitsverkehr<sup>10</sup>, Taxigewerbe und Reparatur von Kraftfahrzeugen.

<sup>10</sup> Mietwagen- und Gelegenheitsverkehr ist die Beförderung von Personen in Kraftfahrzeugen, die nicht im Linienverkehr erfolgt. Gelegenheitsverkehre sind allgemein zugänglich (z.B. Busse zu Sport-Großereignissen). Mietwagenverkehre sind für einen eingeschränkten Personenkreis zugänglich (z.B. Busse für private Ausflugsfahrten).



Das Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH



ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung

Einbindung in die  
ÖBB-Unternehmens-  
gruppe

3.2 Der RH würdigte die Zusammenführung der Busunternehmen der Post und der Bahn wegen der möglichen Nutzung von Potenzialen zur Rationalisierung, zur Kostensenkung und zur Kooperation verschiedener Verkehrsträger positiv. Durch die Zusammenführung wurde seine Empfehlung aus dem Jahr 1992 umgesetzt.

4.1 (1) Die ÖBB-Postbus GmbH war als Tochterunternehmen der ÖBB-Personenverkehr AG in der ÖBB-Unternehmensgruppe angesiedelt. Im Jahr 2008 schloss die ÖBB-Postbus GmbH mit der ÖBB-Personenverkehr AG einen Ergebnisabführungsvertrag zur Überrechnung der Gewinne und Verluste der ÖBB-Postbus GmbH an die ÖBB-Personenverkehr AG ab. Zudem führte die ÖBB-Postbus GmbH eine Holdingumlage ab (vgl. TZ 26).

(2) Die ÖBB-Postbus GmbH hielt an den folgenden Unternehmen Anteile:

- Koch Busverkehr GmbH (100 %);
- „KÖB“ Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen Gesellschaft m.b.H. (100 %);
- CSAD AUTOBUSY České Budejovice a.s. (100 %).

Alle Tochterunternehmen waren operativ tätig. Mit der Koch Busverkehr GmbH<sup>11</sup> und der „KÖB“ Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen Gesellschaft m.b.H. schloss die ÖBB-Postbus GmbH im Jahr 2008 ihrerseits Ergebnisabführungsverträge zur Übernahme von Gewinnen und Verlusten ab.

(3) Im Oktober 2010 starteten die ÖBB-Personenverkehr AG und die ÖBB-Postbus GmbH das Projekt „Querschnittsbereiche“. Als Projektziel war eine Kostenersparnis durch den gemeinsamen Personaleinsatz in den festgelegten Querschnittsberichten definiert. Die tatsächliche Umsetzung des Projekts erfolgte im Jahr 2012, in dem die vier Bereiche Recht, Marketing/Kommunikation, Rechnungswesen und IT/Systeme der beiden Unternehmen zusammengeführt wurden. Die ursprünglich vorgesehene Zusammenführung der beiden weiteren Bereiche Controlling und Personal wurde nicht weiter verfolgt. Die Leiter der Querschnittsbereiche waren bei der ÖBB-Personenverkehr AG angestellt, die Mitarbeiter stammten aus der ÖBB-Postbus GmbH und aus der ÖBB-Personenverkehr AG. Sowohl die Geschäftsführung der ÖBB-Postbus

<sup>11</sup> siehe RH-Bericht Bund 2010/9

## Das Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH

GmbH als auch die der ÖBB-Personenverkehr AG waren hinsichtlich der Mitarbeiter in den Querschnittsbereichen weisungsbefugt.

(4) Die ÖBB-Postbus GmbH unterhielt zahlreiche Geschäftsbeziehungen zu anderen Gesellschaften in der ÖBB-Unternehmensgruppe. Sie beauftragte innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe auf Basis von Service Level Agreements z.B. die Lohnverrechnung, die Verwaltung der Liegenschaften, EDV-Leistungen oder Marketing-Leistungen.

(5) Die ÖBB-Postbus GmbH stand aufgrund der zunehmenden Ausschreibung von Linienverkehren in unmittelbarer Konkurrenz zu anderen Busunternehmen (vgl. TZ 2, 11, 21).

- 4.2 (1) Der RH erachtete die Nutzung von Synergien innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe grundsätzlich als sinnvoll. Zur Zeit der Gebärungsüberprüfung war es noch nicht möglich festzustellen, ob das Projekt „Querschnittsbereiche“ tatsächlich Kostenvorteile bringen wird.

Er empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, die organisatorische Entwicklung und die finanziellen Auswirkungen zu evaluieren. Dabei wäre neben der Kostenentwicklung auf mögliche Konflikte bei der Prioritätensetzung aufgrund der zweifachen Weisungsbefugnis über die Querschnittsbereiche (durch die ÖBB-Personenverkehr AG und die ÖBB-Postbus GmbH) und die Verfügbarkeit der von der ÖBB-Postbus GmbH benötigten personellen Ressourcen zu achten.

(2) In Bezug auf den zunehmenden Wettbewerb durch die Ausschreibungen von Buslinien und den damit verbundenen Druck, möglichst kostengünstig zu produzieren, wies der RH darauf hin, dass Kostennachteile durch konzerninterne Leistungserbringung zu vermeiden wären.

Der RH empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, beim Zukauf externer Leistungen zu prüfen, ob diese innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe oder am freien Markt günstiger zu beziehen sind; Kostenvorteile wären dabei voll auszuschöpfen.

### Strategische Vorgaben

- 5 Die aktuelle Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe „FIT 2015“ aus dem Jahr 2012 definierte den Linienverkehr der ÖBB-Postbus GmbH als eigenes Geschäftsfeld, gab für die Jahre 2013, 2015 und 2017 steuerungsrelevante Kennzahlen (wie ein Umsatzwachstum von durchschnittlich 1,5 % im Jahr und eine Steigerung der Erlöse je Kilometer von jährlich durchschnittlich 2,4 %) und Ziele vor und brach diese auf die einzelnen Regionalmanagements herunter. Sie berücksichtigte voraussicht-



Das Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH



## ÖBB-Postbus GmbH: Leistungsangebot und Finanzierung

liche Ausschreibungen und traf dabei Annahmen zum Gewinn bzw. Verlust von Beauftragungen. Die Strategie sah als Maßnahmen vor, das Personalkostendelta, das heißt, die Differenz des Personalaufwands der Buslenker in begünstigten (kündigungsgeschützten) Dienstrechten und jenes der Buslenker, die nach dem Kollektivvertrag beschäftigt waren (TZ 21), so gering wie möglich zu halten und Optimierungsmaßnahmen zu verfolgen.

- 6.1 Im Rahmen des „Management by Objectives (MBO)“ definierte die ÖBB-Personenverkehr AG für die zwei Geschäftsführer der ÖBB-Postbus GmbH Zielvorgaben für jährliche Bonus-Zahlungen.

Zu Beginn des überprüften Zeitraums prägten Kennzahlen der ÖBB-Unternehmensgruppe wesentlich die MBO-Vereinbarungen. So waren im Jahr 2008 75 % der MBO-Vereinbarungen eines Geschäftsführers dem Konzern (der ÖBB-Unternehmensgruppe) bzw. dem Teilkonzern (der ÖBB-Personenverkehr AG) zuzuordnen<sup>12</sup>. Somit war der überwiegende Teil der strategischen Vorgaben zu Beginn des überprüften Zeitraums nicht von der ÖBB-Postbus GmbH beeinflussbar und somit auch nicht steuerbar.

Bis zum Jahr 2012 reduzierte sich der Anteil der nicht im unmittelbaren Einflussbereich der Geschäftsführung der ÖBB-Postbus GmbH liegenden Zielvorgaben auf 5 %<sup>13</sup>.

- 6.2 Der RH empfahl der ÖBB-Personenverkehr AG, auch in Zukunft MBO-Vereinbarungen mit der Geschäftsführung von Tochtergesellschaften dergestalt abzuschließen, dass deren Zielerreichung durch die Geschäftsführung dieser Tochtergesellschaften unmittelbar beeinflusst werden kann.

### Marktposition

- 7.1 Die ÖBB-Postbus GmbH sah sich auf ihrem Markt zwei Konkurrenzsituationen gegenüber:

- Einerseits befand sie sich in direktem Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmen (etwa 200 Anbieter, aber nur wenige große), hinsichtlich der Akquirierung von Aufträgen für den Betrieb von Buslinien (direktes Konkurrenzumfeld).

<sup>12</sup> z.B. Zielwerte für die Gesamterträge des ÖBB-Konzerns, für den Personalaufwand des ÖBB-Konzerns, für das EGT des ÖBB-Konzerns, für den Materialaufwand, die bezogenen Leistungen und den sonstigen betrieblichen Aufwand des ÖBB-Konzerns

<sup>13</sup> weitere 10 % betreffen eine dauerhafte Übernahme von Mitarbeitern aus dem Vermittlungsservice, ausgenommen Buslenker

## Das Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH

- Andererseits standen die Verkehrsunternehmen zusammen mit den Auftraggebern als Anbieter öffentlichen Verkehrs in Konkurrenz mit dem Individualverkehr (PKW).

Der Marktanteil der ÖBB-Postbus GmbH innerhalb des direkten Konkurrenzumfelds der Busverkehrsunternehmen betrug im Jahr 2011<sup>14</sup>:

- rd. 70 % am regionalen Linien-Busverkehr,
- rd. 52 % am regionalen und innerstädtischen Linien-Busverkehr und
- rd. 30 % am gesamten Busverkehr (inklusive Reise- und Tourismusverkehr).

Die ÖBB-Postbus GmbH versorgte rd. 81 %<sup>15</sup> der österreichischen Gemeinden; rd. 36 %<sup>16</sup> der Gemeinden wurden ausschließlich von ÖBB-Postbussen versorgt.

Das Liniennetz der ÖBB-Postbus GmbH stellte sich wie folgt dar (Stand August 2012):

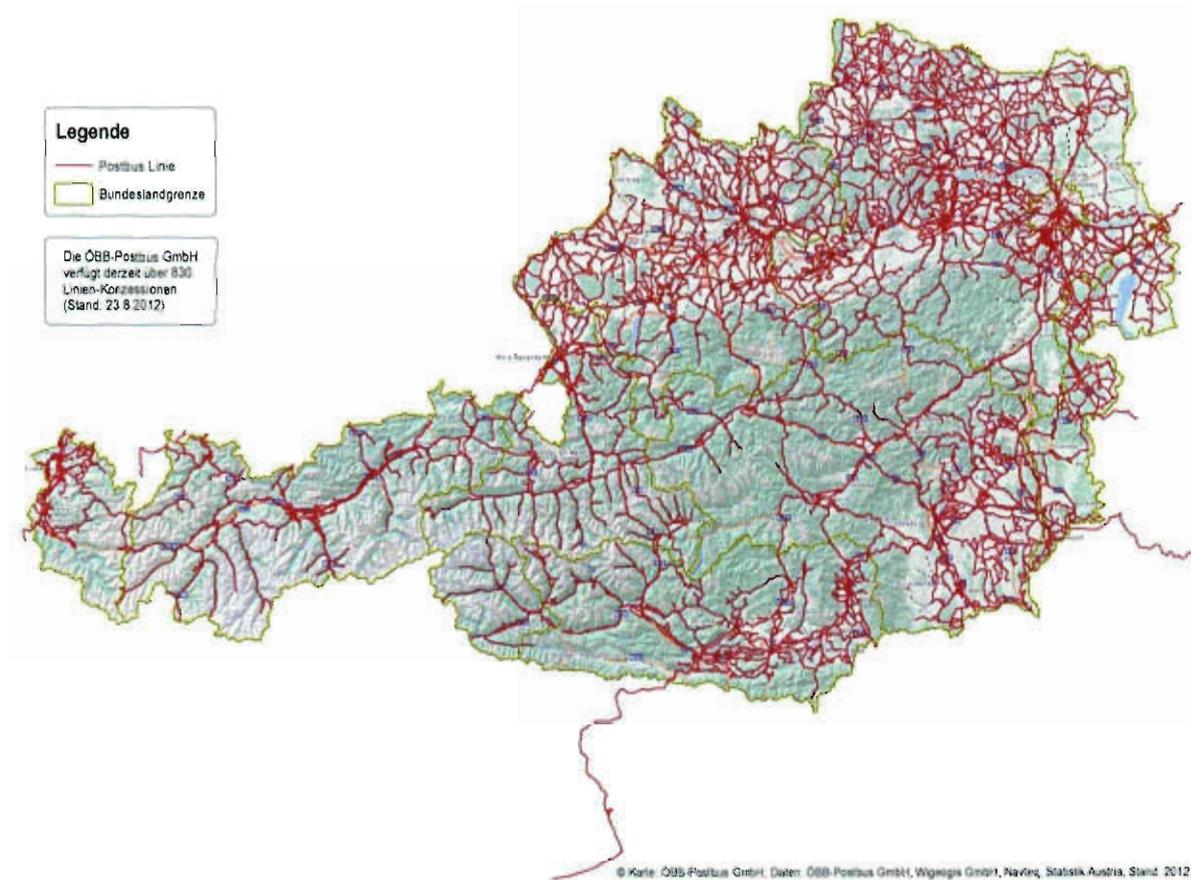
<sup>14</sup> gemäß Angabe der ÖBB-Postbus GmbH; Bezugsgröße für regionalen und Innerstädtischen Linien-Busverkehr: Umsatz; Bezugsgröße für den gesamten Busverkehr: Transportleistung (Personen-Kilometer)

<sup>15</sup> Im Jahr 2012 waren dies 1.929 der 2.379 Gemeinden in Österreich.

<sup>16</sup> Im Jahr 2008 wurden 841 der 2.360 Gemeinden ausschließlich von Bussen der ÖBB-Postbus GmbH versorgt.

Abbildung 1: Liniennetz der ÖBB-Postbus GmbH

## Liniennetz der ÖBB-Postbus GmbH



Quelle: ÖBB-Postbus GmbH

Aus der obigen Abbildung ist die Verteilung der Netz-Kilometer auf die Länder ersichtlich. Das Liniennetz war topographiebedingt und aufgrund lokaler Konkurrenten sehr unterschiedlich ausgeprägt. Zudem wurde es durch die Abgabe von mehreren Linienbündeln im Jahr 2005 beeinflusst, die dazu diente, der Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung im Zuge des Zusammenschlusses der Österreichischen Bundesbahnen mit der Postbus AG entgegenzuwirken. Die gefahrenen Kilometer teilten sich nach Bundesländern (je Regionalmanagement) im überprüften Zeitraum wie folgt auf:

## Das Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH

Tabelle 3: Gefahrene Kilometer je Regionalmanagement der ÖBB-Postbus GmbH

	2007	2008	2009	2010	2011	Anteil an gefahrenen Kilometer 2011	Veränderung 2007 bis 2011
	in 1.000 km						in %
Kärnten	10.524	11.359	11.842	11.957	11.706	7,8	11,2
Oberösterreich	26.052	28.969	29.743	29.985	28.319	18,9	8,7
Salzburg	14.961	15.220	14.966	15.005	14.892	9,9	- 0,5
Steiermark	18.145	18.590	18.072	18.305	18.004	12,0	0,8
Tirol	15.773	17.249	18.256	18.934	19.198	12,8	21,7
Vorarlberg	10.461	10.735	11.236	11.521	11.406	7,6	10,9
Wien/Niederösterreich/Burgenland	43.420	45.680	47.192	46.069	46.406	31,0	6,9
<b>Zwischensumme</b>	<b>139.336</b>	<b>147.802</b>	<b>151.307</b>	<b>151.776</b>	<b>149.931</b>	<b>100,1</b>	
interner Leistungs- austausch <sup>1</sup>	- 168	- 181	- 123	- 183	- 118	- 0,1	
<b>Gesamtsumme</b>	<b>139.168</b>	<b>147.621</b>	<b>151.184</b>	<b>151.593</b>	<b>149.813</b>	<b>100,0</b>	<b>7,6</b>

<sup>1</sup> Der interne Leistungsaustausch beinhaltet jene Kilometer, die ein Regionalmanagement für ein anderes erbracht hat. Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die Kilometer-Leistung stieg von rd. 139 Mio. km im Jahr 2007 bis zum Jahr 2010 um rd. 9 % auf rd. 152 Mio. km und lag zuletzt (im Jahr 2011) bei rd. 150 Mio. km. Die höchste Kilometer-Leistung wurde mit rd. 31 % in der Region Wien/Niederösterreich/Burgenland erbracht, gefolgt von Oberösterreich mit rd. 19 %. Die Regionen mit der geringsten Kilometer-Leistung waren Kärnten und Vorarlberg mit je rd. 8 % der gesamten Fahrleistung.

Die Marktanteile der ÖBB-Postbus GmbH in den Regionen<sup>17</sup> im Jahr 2011 waren unterschiedlich, mit Werten zwischen 47 % in der Steiermark und 83 % in Salzburg.

<sup>17</sup> In der Region Wien/Niederösterreich/Burgenland gab es zwei Verkehrsverbünde, in allen anderen Regionen je einen.



Das Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH

BMVIT

**ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung**
**Tabelle 4: Marktanteile der ÖBB-Postbus GmbH in den Regionen**

Region	Marktanteil Postbus
	in %
Salzburg	83
Kärnten	68
Vorarlberg	64
Oberösterreich	56
Tirol	56
Wien/Niederösterreich/Burgenland	51
Steiermark	47

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

7.2 Der RH wies darauf hin, dass die ÖBB-Postbus GmbH im regionalen Linien-Busverkehr mit 70 % Marktanteil der wesentliche Anbieter war. Im innerstädtischen Linien-Busverkehr war ihre Bedeutung aufgrund der städtischen Verkehrsbetriebe weniger ausgeprägt. Der RH wies auf die regionalen Unterschiede bei den Marktanteilen hin. Vor dem Hintergrund der Konkurrenzsituation konnte die ÖBB-Postbus GmbH die gefahrenen Kilometer stabil halten bzw. leicht steigern.

## Leistungsangebot

### Überblick

8.1 (1) Wesentlichster Leistungsbereich der ÖBB-Postbus GmbH war die Personenbeförderung im Linienverkehr, die 2011 rd. 96 %<sup>18</sup> des Umsatzes ausmachte. Dieser Anteil ist seit 2007 (91 %) kontinuierlich angestiegen.

(2) Tourismus- und Gelegenheitsverkehr (z.B. Betriebsausflüge) waren demgegenüber unbedeutend.

(3) In den Jahren 2007 und 2008 war die ÖBB-Postbus GmbH bestrebt, durch den Verkauf von für den Betrieb notwendigen internen Leistungen – wie z.B. Reparaturen, Treibstoff- und Reifenverkauf – an Dritte zusätzlichen Umsatz zu generieren. Da damit allerdings nach Auskunft der ÖBB-Postbus GmbH kein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden konnte, reduzierte die ÖBB-Postbus GmbH diese Leistungen stark. Im Wesentlichen blieben lediglich die umsatz- und gewinnbrin-

<sup>18</sup> Erlöse aus dem Linienverkehr gemäß Tabelle abzüglich der Erlösberichtigungen

## Leistungsangebot

genden Werkstattleistungen, die die ÖBB-Postbus GmbH als Partnerbetrieb eines Busherstellers für Externe erbrachte, erhalten (siehe TZ 29).

(4) Die Werbung auf Bussen erbrachte unbedeutende und zudem abnehmende Umsätze. Nach Auskunft der ÖBB-Postbus GmbH wird dieser Umsatz aufgrund der immer detaillierteren Vorgaben der beauftragenden Verkehrsverbände (auch betreffend das äußere Erscheinungsbild der Busse) weiter zurückgehen.

8.2 Der RH anerkannte die Bemühungen der ÖBB-Postbus GmbH, sich insbesondere auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren.

## Auftraggeber und Finanzierung des Linienverkehrs

9.1 (1) Die Einrichtung von Buslinienverkehren erfolgte entweder

- auf Eigeninitiative eines Busunternehmens bei eigenwirtschaftlichen Linien (siehe TZ 7); nach Maßstab der PSO-Richtlinie waren dies bei der ÖBB-Postbus GmbH nur die Flughafenbusse nach Schwechat und die (allerdings von der ÖBB-Personenverkehr AG beauftragte) Verbindung Graz-Klagenfurt-Venedig,
- auf Bestellung von Gebietskörperschaften, zumeist vertreten durch die regionalen Verkehrsverbundorganisationen oder
- auf Bestellung sonstiger Auftraggeber (z.B. Werksverkehre und Schienenersatzverkehre).

In den Ländern bestand ein „historisch gewachsenes“ Liniennetz. Auf Basis von regionalen Verkehrskonzepten bzw. der Anforderung durch einzelne oder mehrere Gemeinden kamen zu diesem Basisnetz zusätzliche Linien und zusätzliche Kurse auf bestehenden Linien hinzu.

(2) Die Finanzierung des öffentlichen Buslinienverkehrs erfolgte aus mehreren Quellen:

**Tabelle 5: Finanzierung des Buslinienverkehrs**

Finanziert durch	Mittelaufkommen durch
Fahrgäste direkt	Kauf von Fahrscheinen und Zeitkarten
Bund (BMF, BMVIT), Länder, Gemeinden	– Ausgleich der Differenz zwischen wirtschaftlichem Fahrpreis und tatsächlichem, niedriger gehaltenen Fahrpreis – Bestellung bestimmter Linien und Kurse
Bund (FLAF)	Abgeltung für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten

Quellen: Daten: Verkehrsverbund Ostregion und ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die Finanzierung durch die öffentliche Hand erfolgte auf Basis von sogenannten Grund- und Finanzierungsverträgen zwischen dem Bund und den Ländern bzw. Gemeinden. Zur Koordination des Streckennetzes und Abwicklung der Gebarung gründeten die Länder „Verkehrsverbünde“ in Form privatrechtlicher Gesellschaften<sup>19</sup>. Diese legten in einem Kooperationsvertrag mit den teilnehmenden Verkehrsunternehmen für ihren Verbundraum die Tarife, die Einnahmenaufteilung und die sonstigen Aufgaben fest. Darüberhinaus schlossen die Verbünde mit den Verkehrsunternehmen – unter Zugrundelegung der Kooperationsverträge – Verkehrsdienstverträge über die Bedienung konkreter Linien bzw. Linienbündel ab. Diese Verkehrsdienstverträge basierten seit 2008 zunehmend auf Ausschreibungen (vgl. TZ 11).

(3) Während die Mittel früher zu einem großen Teil an die den Linienverkehr durchführenden Verkehrsunternehmen direkt gingen, war in den letzten Jahren die Tendenz zu verzeichnen, Finanzierung und Abrechnung bei den Verkehrsverbänden zu konzentrieren. In Zukunft fließen auch die Mittel des FLAF an die Verkehrsverbände (und nicht wie bisher an die Verkehrsunternehmen). Zusammen mit der erwarteten Zunahme der Bruttoverträge (siehe TZ 10) werden die Einnahmen nach Einschätzung der ÖBB-Postbus GmbH großteils bei den Verkehrsverbänden konzentriert und die Verkehrsunternehmen in erster Linie von den Verkehrsverbänden ein Leistungsentgelt auf Basis gefahrener Kilometer erhalten.

<sup>19</sup> Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften gemäß § 17 ÖPNRV-G

## Leistungsangebot

- 9.2 Der RH wies darauf hin, dass nur zwei Buslinienverkehre eigenwirtschaftliche Verkehre auf eigene Initiative des Unternehmens waren. Der Großteil waren durch Verkehrsverbundorganisationen bestellte Verkehre. Die Verkehrsverbundorganisationen legten u.a. die Fahrpläne und damit die Dichte des Angebots fest. Die Einflussmöglichkeit der ÖBB-Postbus GmbH, den Kundennutzen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verkehre durch eine Verbesserung bzw. Ausweitung des Angebots zu steigern, war damit erschwert.
- 9.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Postbus GmbH sei die Darstellung der Finanzierung korrekt, jedoch gelte diese für alle Busunternehmen Österreichs. Es würden keine direkten Zahlungen des Bundes an die ÖBB-Postbus GmbH erfolgen. Die angegebene Finanzierung durch den Bund (BMF, BMVIT) gehe zur Gänze an die Verbundorganisationen oder Gebietskörperschaften zur teilweisen Finanzierung von Verbundabgeltung und Leistungsbestellungen.*
- 9.4 Der RH wies darauf hin, dass er die Finanzierung des öffentlichen Buslinienverkehrs allgemein und für alle Busunternehmen in gleicher Weise gültig darstellte. Er stellte klar, dass die Zahlungen des Bundes für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt bis zum Jahr 2013 direkt an die Verkehrsunternehmen gingen.

## Vertragsgestaltung

- 10.1 (1) Der Abschluss eines Verkehrsdienstvertrags zwischen Verkehrsunternehmen (ÖBB-Postbus GmbH) und Auftraggeber (Verkehrsverbundorganisation) kann mit einem Netto- oder Bruttovertrag erfolgen.
- Beim Nettovertrag verbleiben die Fahrscheineinnahmen beim Verkehrsunternehmen. Der Auftraggeber deckt die vereinbarte Differenz zwischen den geplanten Fahrscheineinnahmen und Betriebskosten des Verkehrsunternehmens. Das Verkehrsunternehmen trägt sowohl das Einnahmen- als auch das Kostenrisiko. Da Steigerungen der Fahrscheinerlöse dem Verkehrsunternehmen zugute kommen, hat es einen Anreiz, zusätzliche Fahrgäste durch bessere Qualität und besseren Service zu akquirieren.
  - Beim Bruttovertrag gibt das Verkehrsunternehmen die Fahrscheineinnahmen an den Auftraggeber weiter. Dieser leistet ein Entgelt für die Beförderungsdienstleistung in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometer, unabhängig davon, wie viele Fahrgäste das Leistungsangebot genutzt haben. Somit trägt das Verkehrsunternehmen nur das Kostenrisiko (der vereinbarten Leistungserbringung), nicht aber das Einnahmenrisiko, das beim Auftraggeber verbleibt. Der Leistungsanreiz ist für das Verkehrsunternehmen deutlich geringer, weil die



Leistungsangebot

BMVIT

### ÖBB-Postbus GmbH: Leistungsangebot und Finanzierung

Entlohnung des Verkehrsunternehmens auf der Kilometer-Leistung basiert und die Anzahl der beförderten Fahrgäste und die Qualität der Beförderungsdienstleistung bedeutungslos für die Entlohnung sind. Der Bruttovertrag erfordert somit eine genaue Festlegung des vereinbarten Qualitäts- und Servicegrades sowie dessen Kontrolle durch den Auftraggeber.

Im Jahr 2011 stammten 55 % des Umsatzes der ÖBB-Postbus GmbH aus Nettoverträgen und 45 % aus Bruttoverträgen.

(2) Nach Ansicht der ÖBB-Postbus GmbH wird in Zukunft der Umsatz zunehmend durch Bruttoverträge bestimmt werden, weil bei Neuausschreibungen die Beauftragung zumeist in Form von Bruttoverträgen erfolge. Dies ist im Wesentlichen in der größeren Klarheit und damit Rechtssicherheit von Bruttoverträgen begründet, weil die bei einem Nettovertrag zu berücksichtigenden Parameter (z.B. Anzahl der Fahrgäste, Einnahmen) sowie die Folgen zukünftiger Veränderungen der Linienführung oder des Fahrplans schwer festzulegen und zu bewerten sind. Zudem hätten die Verkehrsunternehmen, die die Verkehrsdienstleistung bisher erbrachten, bei der Ausschreibung von Nettoverträgen aufgrund ihres Vorwissens (bspw. über die zu erwartenden Fahrscheineinnahmen, die Entwicklung von Kundenströmen) Vorteile im Ausschreibungsverfahren. Die Auftraggeber (Verkehrsverbundorganisationen, Länder) erwarteten sich durch die Ausschreibung von Bruttoverträgen geringere Kosten für die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen, weil die Auftraggeber das Einnahmenrisiko tragen und dadurch geringere Risikozuschläge an die Verkehrsunternehmen zahlen müssen.

- 10.2 Der RH wies auf die mit der Ausschreibung von Nettoverträgen verbundenen Schwierigkeiten (u.a. Vorteile für den bisherigen Leistungserbringer im Ausschreibungsverfahren aufgrund von Vorkenntnissen) einerseits und auf die Schwächen von Bruttoverträgen (u.a. fehlende Anreizwirkung für das Verkehrsunternehmen für die Gewinnung zusätzlicher Kunden) andererseits hin. Seiner Ansicht nach stand der fehlende Anreiz für das Verkehrsunternehmen, möglichst viele Fahrgäste zu gewinnen, einer Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs entgegen. Der RH gab zu bedenken, dass die Auftraggeber (Verkehrsverbundorganisationen) gefordert sind, die für die laufende Kontrolle der in den Bruttoverträgen detailliert festgelegten Qualitätskriterien nötigen Ressourcen bereitzustellen und entsprechende Kontrollen durchzuführen.

## Leistungsangebot

Stand der  
Ausschreibungen

**11.1** (1) In Österreich war die Ausschreibung von Busverkehren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Gange. Insbesondere die Verkehrsverbund Ostregion GmbH und die Salzburger Verkehrsverbund GmbH schrieben bereits verstärkt Buslinien aus. Die Verkehrsverbundorganisationen in der Steiermark und in Oberösterreich bereiteten Ausschreibungen vor. Die übrigen Bundesländer warteten noch ab. Im überprüften Zeitraum fanden in Summe 93 Ausschreibungen statt, an denen die ÖBB-Postbus GmbH als Bieterin teilnahm.

Tabelle 6: Vergabeverfahren mit Teilnahme der ÖBB-Postbus GmbH							
	2007	2008	2009	2010	2011	9/2012	Summe
	Anzahl						
Abgeschlossene Vergabeverfahren	18	12	17	16	19	11	93
Anzahl der Vergabeverfahren mit ÖBB-Postbus GmbH als Gewinnerin	9	6	4	7	10	4	40
	in %						
Anteil jährlich	50	50	24	44	53	36	43

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die ÖBB-Postbus GmbH ging bei 43 % der bisherigen 93 Ausschreibungen als Gewinnerin hervor. In den Jahren 2006 bis 2011 entsprach dies rd. 40 % der ausgeschriebenen Kilometer-Leistungen bzw. rd. 39 % des ausgeschriebenen Gesamtwerts. Bestandsleistungen der ÖBB-Postbus GmbH, das sind jene, die sie bereits vor der Ausschreibung bediente, wurden erstmals ab dem Jahr 2011 ausgeschrieben (Linienverkehre im Verkehrsverbund Ostregion und im Land Salzburg). Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war die ÖBB-Postbus GmbH bei der Ausschreibung der Bestandsleistung erfolgreich.

(2) Bei der Ausschreibung kann der Auftraggeber entweder die Qualität möglichst detailliert definieren, was zu einem Preiswettbewerb führt, oder er schreibt die Erarbeitung von Konzepten und damit einen Qualitätswettbewerb aus.

Die bisherigen Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen im Bestand der ÖBB-Postbus GmbH folgten dem Prinzip des Preiswettbewerbs und definierten sehr konkret den Umfang der jeweiligen Verkehrsdienstleistung in Form eines detaillierten Fahrplans und in unterschiedlicher Detailliertheit die Qualität der Leistungserbringung (z.B. hinsichtlich Busqualität, Fahrgastinformation, Pünktlichkeit, Linienführung, Haltestellen oder Verhalten der Buslenker). Im Falle eines Verstoßes des Verkehrsunternehmens gegen die Qualitätskriterien legten

**ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung**

die Leistungsvereinbarungen Pönalen fest. Kosten und Qualitätsmerkmale wurden in den Verfahren in unterschiedlichem Ausmaß gewichtet.

**Tabelle 7: Beispiele für die Gewichtung der Zuschlagskriterien in bisherigen Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen im Bestand der ÖBB-Postbus GmbH**

	Ausschreibung A	Ausschreibung B
Gewichtung Preis	80 %	60 %
Gewichtung Qualität	20 %	40 %
Kriterien Qualität	Busalter	Busalter, Abgasnorm, Bereitstellung von Ersatzbussen, On Board Service

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die Ausschreibungsgewinner der beiden Beispiele waren im Rahmen von Bruttoverträgen beauftragt worden (vgl. TZ 10).

- 11.2 Der RH wies darauf hin, dass sich die in den Ausschreibungen definierten Qualitätskriterien stark unterschieden und dass bei Neuausschreibungen die Beauftragung von Verkehrsdienstleistungen bisher vor allem in Form von Bruttoverträgen unter Vorgabe von detaillierten Fahrplänen erfolgte. Damit **gehen wesentliche Aufgaben** wie z.B. die Verkehrsplanung, die Betreuung der Kunden und die laufende Kontrolle der Qualität, die bisher von der ÖBB-Postbus GmbH erbracht wurden, auf die Verkehrsverbundorganisationen über. Während diese sich organisatorisch und personell an das erweiterte Aufgabengebiet anpassen müssen, ist es nach Ansicht des RH fraglich, inwieweit die Verkehrsunternehmen und damit auch die ÖBB-Postbus GmbH zukünftig Ressourcen zur Verkehrsplanung und Kundenbetreuung vorhalten sollen.

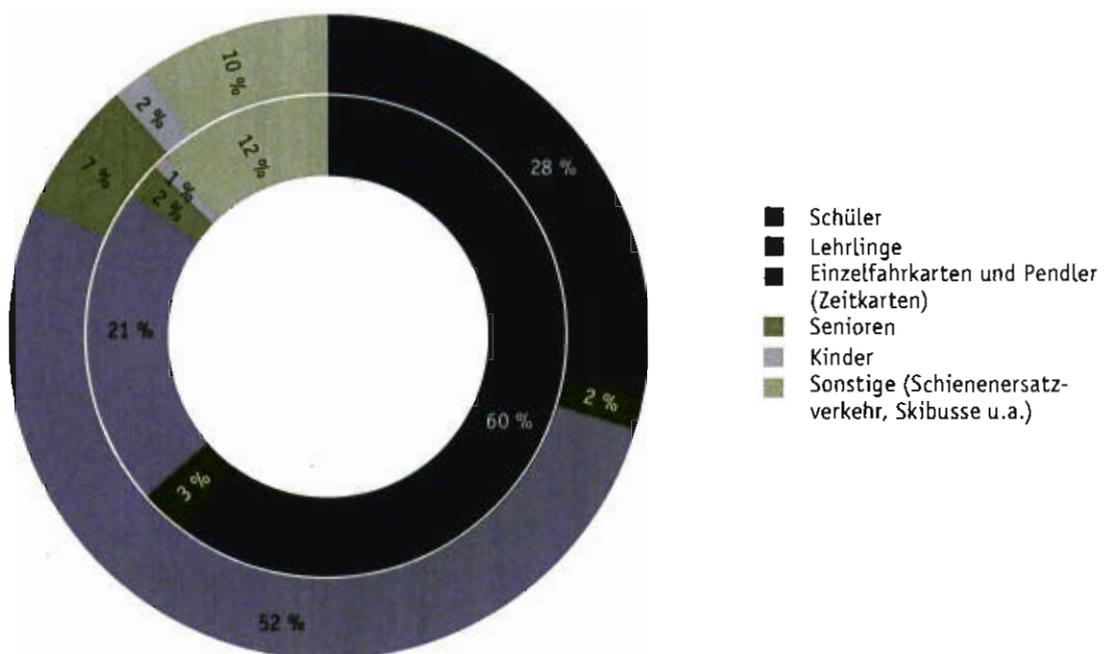
Der RH empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, laufend zu beobachten, ob mit zunehmender Einführung von Bruttoverträgen unternehmensinterne Ressourcen für Leistungen wie bspw. Verkehrsplanung oder Kundenbetreuung weiterhin erforderlich sind. Diese wären gegebenenfalls zu reduzieren.

## Leistungsangebot

Kundenzusammensetzung

**12.1 (1)** Die ÖBB-Postbus GmbH beförderte im Jahr 2011 rd. 233 Mio. Passagiere. Davon entfiel der Großteil auf Schüler und Lehrlinge (zusammen rd. 63 %). Pendler und Gelegenheitsfahrer stellten rd. ein Fünftel der Fahrgäste dar (rd. 21 %).

Abbildung 2: Verteilung der Passagierzahlen (innen) und des Umsatzes (außen) aus Personenverkehr 2011 nach Kundengruppen



Rundungsdifferenzen möglich

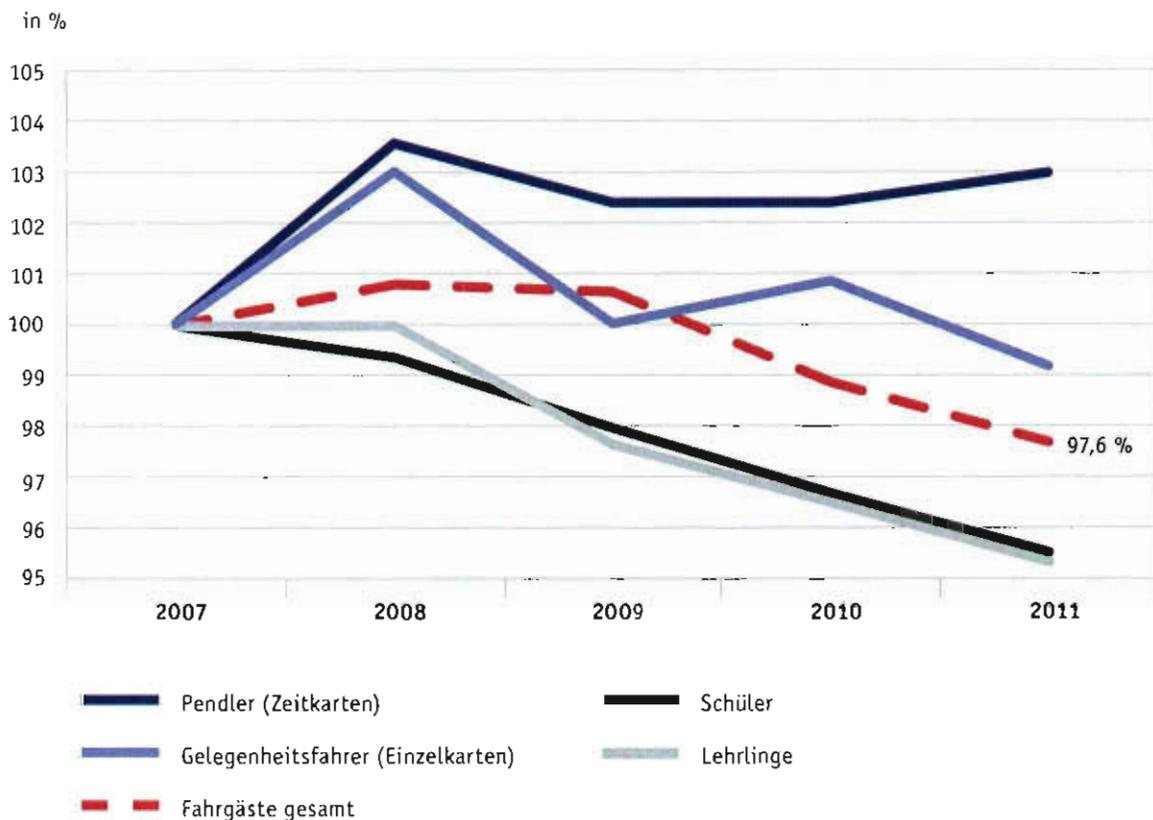
Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Wie aus der oben stehenden Grafik ersichtlich, stammte aus der Kundengruppe der Schüler verhältnismäßig wenig Umsatz (rd. 28 % des Umsatzes aus dem Personenverkehr bei rd. 60 % der Fahrgäste). Aus der Kundengruppe der Pendler (Zeitkarten) und Gelegenheitsfahrer (Einzelfahrscheine) stammte verhältnismäßig viel Umsatz (rd. 51 % des Umsatzes aus dem Personenverkehr bei rd. 27 % der Fahrgäste).<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Die nicht direkt zuordenbaren Umsätze (Verbundabgeltung, bestellter Linienverkehr, sonstige Umsätze) in der Höhe von 181 Mio. EUR wurden proportional auf die Umsätze der Gruppen Pendler, Senioren, Kinder und sonstige Einzelkarten aufgeteilt.

(2) Die Fahrgastzusammensetzung entwickelte sich in den Jahren 2007 bis 2011 wie folgt:

Abbildung 3: Entwicklung der Passagierzahlen 2007 bis 2011 nach Kundengruppen



Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die Anzahl der von Schülern mit dem ÖBB-Postbus absolvierten Fahrten ging von 2007 bis 2011 um rd. 4,5 %<sup>21</sup> zurück. Die Linien der ÖBB-Postbus GmbH befanden sich größtenteils im ländlichen Raum. In diesen Gebieten war gemäß der Bevölkerungsprognose der Statistik

<sup>21</sup> Fahrten von Schülern pro Jahr:  
2007: 146,4 Mio. Fahrten  
2011: 139,8 Mio. Fahrten

## Leistungsangebot

Austria ein Rückgang der Schülerzahlen und damit potenzieller Fahrgäste des ÖBB-Postbusses zu erwarten.<sup>22</sup>

(3) Gemäß der von der Statistik Austria erhobenen Volkszählungsdaten benutzen in Österreich (mit Ausnahme von Wien) mehr als drei Viertel aller Pendler den PKW, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Es gab zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in der ÖBB-Postbus GmbH keine Analysen dazu, wie groß Wachstumspotenziale in Bezug auf die Kundengruppe der Pendler sein könnten und wie das Fahrplanangebot auf diese potenzielle Benutzergruppe anzupassen wäre. Die ÖBB-Postbus GmbH begründete dies damit, dass einzelne Versuche, Zubringerbusse zu Pendlerzügen anzubieten, erfolglos waren, weil durch den Ausbau von Park & Ride Anlagen die Kombination PKW-Bahn attraktiver sei als die Kombination Bus-Bahn. Überdies werde das Fahrplanangebot von den Auftraggebern (Verkehrsverbundorganisationen) im Zuge der Ausschreibungen festgelegt und befände sich damit außerhalb ihres Gestaltungsspielraums.

- 12.2 Der RH hob hervor, dass die Kundengruppe der Schüler und Lehrlinge mit rd. 63 % zwar den Großteil der Fahrgäste darstellte, für die ÖBB-Postbus GmbH aber mit rd. 30 % verhältnismäßig wenig Umsatz brachte und die Schülerzahlen zudem in den für die ÖBB-Postbus GmbH relevanten ländlichen Regionen als rückläufig prognostiziert waren.

Die Kundengruppe der Pendler brachte dagegen verhältnismäßig viel Umsatz. Zugleich deuteten Volkszählungsdaten darauf hin, dass in dieser Kundengruppe ein Wachstumspotenzial liegen könnte, weil ein Großteil der Pendler mit dem PKW zum Arbeitsplatz gelangte.

Der RH kritisierte, dass es in der ÖBB-Postbus GmbH keine konkreten Analysen dazu gab, wo Potenziale im Hinblick auf die Kundengruppe der Pendler wären und wie diese zu heben sind. Er empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, entsprechende Analysen vorzunehmen und Konzepte zur Vergrößerung der Marktanteile in der Kundengruppe der Pendler

<sup>22</sup> Aufgrund des großen Anteils der Schüler (rd. 60 %) sank damit auch die Anzahl der Fahrgäste gesamt im überprüften Zeitraum um über 2 %. Bevölkerungsprognosen der Statistik Austria zeigten, dass sich die österreichweite Schüleranzahl bis zum Schuljahr 2020/2021 leicht rückläufig entwickeln und dann bis zum Schuljahr 2030/2031 wieder annähernd das Niveau von 2009/2010 erreichen dürfte. Die Schüleranzahl in den einzelnen Bundesländern dürfte sich - mit Ausnahme von Wien und Niederösterreich - bis zum Schuljahr 2030/2031 überall negativ entwickeln; Schüleranzahl im Schuljahr...

...2009/2010: 1.138.126,

...2020/2021: 1.084.365 (- 4,7 % gegenüber 2009/2010),

...2030/2031: 1.132.529 (- 0,5 % gegenüber 2009/2010);

größte Abnahme der Schüleranzahl in Kärnten mit - 12,65 % von 2009/2010 bis 2030/2031

**ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung**

zu erstellen, um anschließend den Auftraggebern der Verkehrsdienstleistungen attraktive Leistungsangebote zu unterbreiten (vgl. TZ 9).

**12.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Postbus GmbH habe sie bereits im Jahr 2007 österreichweite Analysen durchgeführt, um mögliche Fahrgastpotenziale zu erkennen, konkrete Maßnahmen abzuleiten und Potenziale zu heben. Eine Aktualisierung der Kundenanalysen durch die ÖBB-Postbus GmbH sei grundsätzlich möglich, würde jedoch aufgrund der geänderten Marktbedingungen verstärkt als Aufgabe der Verkehrsverbundorganisationen gesehen. Die Vorbereitung attraktiver Leistungsangebote an die Auftraggeber sei problematisch, weil damit der Ausschluss von der Teilnahme an zukünftigen Vergabeverfahren drohe.*

**12.4** Der RH entgegnete der ÖBB-Postbus GmbH, dass insbesondere bei Bestandsleistungen laufende Adaptionen des Verkehrsangebots in Hinblick auf eine bestmögliche Anpassung an die Mobilitätsbedürfnisse der Kunden möglich und notwendig sind. Des Weiteren bestünden fallweise auch bei zukünftigen Ausschreibungen, wie beispielsweise bei der funktionalen Leistungsbeschreibung von Verkehrsleistungen in Kärnten, Handlungsspielräume der anbietenden Verkehrsunternehmen zur Gestaltung des Verkehrsangebots innerhalb des Ausschreibungsprozesses.

**Kundenzufriedenheit**

**13.1** (1) Zur systematischen Erfassung der Kundenzufriedenheit standen der ÖBB-Postbus GmbH im Wesentlichen zwei Instrumente zur Verfügung:

- Kundenfeedback über einlangende Anrufe, Briefe oder E-Mails und
- Kundenbefragungen im Rahmen von österreichweit angelegten Marktforschungen.

(2) Den durchschnittlich jährlich rd. 237 Mio. Passagieren standen rd. 5.000 einlangende Beschwerden pro Jahr gegenüber. Die relevanten Beschwerden aus den Rückmeldungen der Kunden betrafen:

- durchfahrene Haltestellen, nicht, zu früh oder zu spät kommende Busse und
- Fehlverhalten des Lenkers (mangelnde soziale oder fachliche Kompetenz, Fahrweise).

## Leistungsangebot

Die Themen Anschlussicherheit zwischen Bus und Bahn sowie zu kleine Busse spielten beim Kundenfeedback keine nennenswerte Rolle.

Die ÖBB-Postbus GmbH reagierte auf die Erkenntnisse aus dem Kundenfeedback mit verstärkten Schulungen der Lenker in Bezug auf Kundenverhalten und Kenntnis der Tarifbestimmungen, testweiser Implementierung von neuen Fahrgastinformationssystemen (Apps für Smartphones) und verschiedenen Maßnahmen, um die Pünktlichkeit zu erhöhen (z.B. Ampelbeeinflussung, eigene Busspuren).

(3) Systematische österreichweite Kundenbefragungen wurden im überprüften Zeitraum in den Jahren 2008, 2010 und 2011 durchgeführt. Die Kundenbefragung des Jahres 2010 zeigte eine Verschlechterung der Gesamtzufriedenheit der Kunden von 90 % (2008) auf 89 % (2010). Besonders gering war die Zufriedenheit in Oberösterreich (73 %); alle anderen Bundesländer lagen über dem Österreichdurchschnitt. Die ÖBB-Postbus GmbH leitete daraufhin Maßnahmen ein, um die Kundenzufriedenheit anzuheben (z.B. verstärkte Kontrollen durch anonyme Testkunden) und beschloss, die Marktforschungen fortan jährlich durchführen zu lassen.

Nachdem die Marktforschung des Jahres 2011 für Oberösterreich noch schlechtere Zufriedenheitswerte lieferte, ergab die Überprüfung der Erhebungsmethode, dass die oberösterreichischen Ergebnisse von einer Mitarbeiterin des beauftragten Marktforschungsinstitutes gefälscht worden waren. Die oberösterreichischen Daten der Jahre 2010 und 2011 waren damit unbrauchbar. Die Gesamtzufriedenheit der Kunden lag 2011 bei 91 % (ohne Oberösterreich).

(4) Ab 2012 war eine konzernweite gemeinsame Erhebung der Kundenzufriedenheit geplant, an die die Marktforschung des ÖBB-Postbusses angeschlossen werden sollte. Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war diese Erhebung jedoch noch nicht konzipiert gewesen.

- 13.2 Der RH wies auf jährlich 5.000 einlangende Beschwerden und mögliche Multiplikatoreffekte – eine tatsächliche Rückmeldung kann für eine größere Anzahl von Unzufriedenen stehen, die sich nicht aktiv beschweren – in Relation zu jährlich rd. 237 Mio. transportierten Passagieren hin und erachtete die getroffenen Maßnahmen als zweckmäßig.

In Bezug auf die künftig konzernweit angelegten Marktforschungen (Kundenbefragungen) empfahl der RH der ÖBB-Postbus GmbH darauf zu achten, dass die busspezifischen Fragestellungen und Qualitätskriterien im Rahmen zukünftiger Kundenbefragungen erhalten bleiben, eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit den vergangenen Marktfor-

schungen gewahrt bleibt und damit eine längerfristige Betrachtung der Entwicklung möglich ist.

Abstimmung  
zwischen Bus und  
Bahn

14.1 Seitens des Gesetzgebers ist seit dem Jahr 2000 eine optimale Anknüpfung und Verbindung der Verkehre durch abgestimmte Fahrpläne Voraussetzung für die Bereitstellung von Bundesmitteln zur Finanzierung von Verkehrsdiensten (§ 31 ÖPNRV-G).

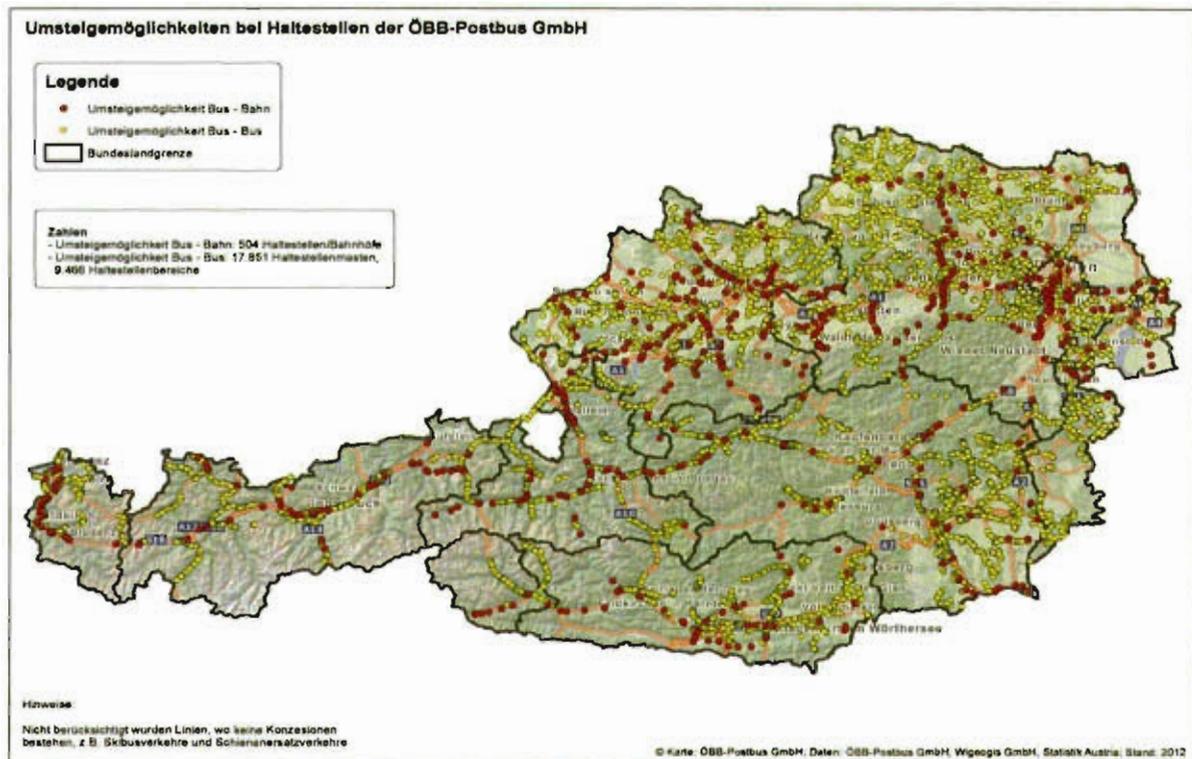
Die Abstimmung von Fahrplänen und Anschlüssen zwischen Bus und Bahn erfolgte innerhalb des ÖBB-Konzerns dadurch, dass die ÖBB-Personenverkehr AG für die Personenzüge ca. 1,5 Jahre im vorhinein Trassen bestellte und darauf aufbauend den Zugfahrplan erstellte. Die ÖBB-Postbus GmbH passte in weiterer Folge ihre Fahrpläne so an den Zugfahrplan an, dass mögliche Anschlüsse zwischen ÖBB-Postbus und Bahn optimiert wurden.

Die Frage der Anschlusssicherung war aus Sicht der ÖBB-Postbus GmbH aus folgenden Gründen kein primäres Thema:

- Nur rd. 3 % der Fahrgäste des ÖBB-Postbusses benutzten die Bahn zur Weiterfahrt.
- Lediglich rd. 2 % bis 3 % aller Kundenbeschwerden (zwischen 114 und 161 der insgesamt rd. 5.000 Beschwerden pro Jahr) bezogen sich auf die Anschlusssicherheit oder fehlende Anschlüsse Bus-Bahn.
- Es gab an nur rd. 2,5 % der etwa 20.000 Haltestellen eine Umsteigemöglichkeit zwischen ÖBB-Postbus und Bahn.

## Leistungsangebot

Abbildungung 4: Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn



Quelle: ÖBB-Postbus GmbH

Die ÖBB-Postbus GmbH argumentierte, dass der Gestaltungsspielraum für die Optimierung von Anschlüssen mit der Bahn in Zukunft zunehmend begrenzt sei, weil bei der Ausschreibung von Linienverkehren nunmehr bereits konkrete Fahrpläne vorgegeben werden und jede Änderung der Zustimmung des Auftraggebers (der Verkehrsverbundorganisation) bedarf.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren in Salzburg und Kärnten Pilotprojekte zur Anschlusssicherung (Informationsaustausch zwischen einzelnen Zügen und Bussen) im Gange. Im Rahmen der Lenkerschulungen wurde verstärkt auf die Sensibilisierung in Bezug auf Anschlusssicherung geachtet und der Informationsfluss über Anschlüsse durch eine veränderte Darstellung der Bus-Zeitpläne („Dienstkarten“) für Lenker verbessert.

In den Verkehrsdienstverträgen waren Strafen bei mangelhafter Anschlusssicherung (ausbleibende Verspätungsmeldung) und bei Verspätungen vorgesehen. Der Umfang der tatsächlich durchgeführten Kontrollen war der ÖBB-Postbus GmbH nicht bekannt.

Es gab seitens der ÖBB-Postbus GmbH keine Analysen darüber, ob der Pendleranteil durch bessere Anschlüsse zwischen Bus und Bahn oder neue Verbindungen zu steigern wäre.

- 14.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Herstellung von Anschlüssen zwischen Bus und Bahn für die ÖBB-Postbus GmbH kein vorrangliches Anliegen war, obwohl für den Gesetzgeber eine optimale Anknüpfung und Verbindung der Verkehre durch abgestimmte Fahrpläne von Bedeutung war. Der RH kritisierte, dass in Anbetracht eines sehr geringen Anteils von Fahrgästen, die neben dem ÖBB-Postbus die Bahn zur Weiterfahrt benutzen (Kombinierte Nutzer; rd. 3 %) keine Analysen vorlagen, welches Potenzial in dieser Kundengruppe (in erster Linie Pendler) liegen könnte und ob Verbesserungen der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn zu Kundenzuwächsen in diesem Bereich führen könnten.

Der RH empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, Fragen zur Abstimmung von Bus und Bahn zukünftig in die Erhebung der Kundenzufriedenheit (Marktforschung, vgl. TZ 13) aufzunehmen, entsprechende Analysen über mögliche Verbesserungspotenziale bei der Abstimmung zwischen Bus und Bahn vorzunehmen und Konzepte zur Vergrößerung der Marktanteile in der Kundengruppe der kombinierten Nutzer zu erstellen, um den Auftraggebern (Verkehrsverbundorganisationen) anschließend ein attraktives Leistungsangebot offerieren zu können (vgl. TZ 9).

- 14.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Postbus GmbH gebe es zwischen ihr und der ÖBB-Personenverkehr AG seit Jahren regelmäßige Abstimmungen und Workshops zur Verbesserung der Anschlüsse und der Mobilitätskette. Es gebe darüber hinaus gemeinsame Verkehrskonzepte im Ergänzungsverkehr z.B. im Traisental und ein Nebenbahnenkonzept, in dem österreichweit Nebenbahnstrecken analysiert und Buskonzepte erarbeitet worden seien. Mit der ÖBB-Personenverkehr AG sei ein technisches Anschlusssicherungssystem entwickelt worden, welches in mehreren Bundesländern im Einsatz sei. Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrsangebotes an die Auftraggeber würden von diesen kritisch bis ablehnend bewertet werden. Derartige Vorschläge seien auch insofern problematisch, als damit der Ausschluss von der Teilnahme an zukünftigen Vergabeverfahren drohe.*
- 14.4 Dem RH war die von der ÖBB-Postbus GmbH aufgezeigte Problematik hinsichtlich der Vergabeverfahren bewusst. Er wies jedoch darauf hin, dass insbesondere bei Bestandsleistungen – die nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit Ausschreibungsverfahren stehen – sehr wohl laufende Adaptionen des Verkehrsangebots in Hinblick auf eine bestmögliche Anpassung an die Mobilitätsbedürfnisse der Kunden

möglich und notwendig sind. Des Weiteren bestehen fallweise auch bei zukünftigen Ausschreibungen, wie beispielsweise bei der funktionalen Leistungsbeschreibung von Verkehrsleistungen in Kärnten, Handlungsspielräume der anbietenden Verkehrsunternehmen zur Gestaltung des Verkehrsangebotes innerhalb des Ausschreibungsprozesses.

## **Faktoren der Leistungserstellung**

### **Organisation**

**15.1** Die ÖBB-Postbus GmbH war regional strukturiert: es gab eine Unternehmenszentrale, sieben Regionalmanagements, 18 Verkehrsleitungen und 54 Verkehrsstellen.

(1) In der Unternehmenszentrale in Wien waren zwei Geschäftsführer für die Fachbereiche Verkehrsmarkt, Verkehrsentwicklung, Regionen, Technik & Logistik, Personal und Controlling verantwortlich. Die Servicebereiche IT/Systeme, Recht und Rechnungswesen waren als Querschnittsbereiche gemeinsam mit der ÖBB-Personenverkehr AG organisiert (vgl. TZ 4).

(2) Sieben Regionalmanager – in der Region Wien/Niederösterreich/Burgenland und in den sechs weiteren Bundesländern – führten die Geschäfte der Region. Sie waren zuständig für die Umsetzung der Konzern- und Unternehmensstrategie, die Betreuung der Großkunden sowie für die Mitarbeiterauswahl, -führung und -entwicklung. Das Regionalmanagement schloss die Verträge mit den Verkehrsverbänden ab, betreute in Zusammenarbeit mit den Fachbereichen der Unternehmenszentrale die Ausschreibungen und rechnete die erbrachten Leistungen mit den Verbänden ab.



Faktoren der Leistungserstellung

**ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung**
**Tabelle 8: Größe der Regionalmanagements im Jahr 2011**

Region	Mitarbeiter <sup>1</sup>	Busse <sup>1</sup>	Mitarbeiter/Bus	Kilometer- Leistung gesamt	km/Mitarbeiter
				in Mio. km	in 1.000 km
Kärnten	302	195	1,55	11,71	38,8
Oberösterreich	609	356	1,71	28,32	46,5
Salzburg	386	240	1,61	14,89	38,6
Steiermark	460	263	1,75	18,00	39,1
Tirol	481	290	1,66	19,20	39,9
Vorarlberg	310	144	2,15	11,41	36,8
Wien/Niederösterreich/ Burgenland	1.100	693	1,59	46,41	42,2
<b>Insgesamt</b>	<b>3.648</b>	<b>2.181</b>	<b>1,67</b>	<b>149,94</b>	<b>41,1</b>

<sup>1</sup> Durchschnittswerte 2011  
Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die Regionalmanagements unterschieden sich deutlich in ihrer Größe hinsichtlich der Anzahl der Mitarbeiter, der Anzahl der Busse und der Fahrleistung.

(3) Dem Regionalmanager waren Verkehrsleiter unterstellt. Diese führten die jeweilige Verkehrsleitung und die zugeordneten Verkehrsstellen sowie Werkstätten. Die Verkehrsleiter betreuten die Kunden im regionalen Kontext und akquirierten dazu neue Linien- und Gelegenheitsverkehre. Sie setzten die regionale Verkehrsplanung in ihrem Gebiet um und gestalteten dafür die Fahr-, Dienst- und Umlaufpläne.

(4) Die Verkehrsleitungen der sieben Regionen waren in Bezug auf die zu betreuenden Mitarbeiter und die Anzahl der zugeordneten Verkehrsstellen sehr unterschiedlich ausgelastet.

Im Durchschnitt lag die Mitarbeiteranzahl (Einzugsbereich einer Verkehrsleitung) bei 194 Mitarbeitern; einem Mitarbeiter in der Verkehrsleitung (Overhead) waren durchschnittlich rd. 34 Mitarbeiter (z.B. Lenker, Mechaniker) im Einzugsbereich der Verkehrsleitung zugeordnet.

## Faktoren der Leistungserstellung

**Tabelle 9: Verkehrsleitungen der Regionen, zugeteilte Verkehrsstellen und Anzahl der Mitarbeiter in der Verkehrsleitung (Overhead) und im Einzugsbereich (Daten 2012)**

Verkehrsleitung	Mitarbeiter in der Verkehrsleitung (Overhead)	Mitarbeiter im Einzugsbereich (Lenker, Werkstätten)	Mitarbeiter im Einzugsbereich/Mitarbeiter in der Verkehrsleitung – durchschnittliche Führungsspanne
Anzahl			
<b>Kärnten</b>			
K 1	4	157	39
K 2	4	119	30
<b>Oberösterreich</b>			
OÖ 1	8	341	43
OÖ 2	5	242	48
<b>Salzburg</b>			
S 1	8	177	22
S 2	10	186	19
<b>Steiermark</b>			
Stmk 1	5	130	26
Stmk 2	10	155	16
Stmk 3	6	126	21
<b>Tirol</b>			
T 1	8	233	29
T 2	4	95	24
T 3	3	144	48
<b>Vorarlberg</b>			
Vbg 1	6	295	49
<b>Wien/Niederösterreich/ Burgenland</b>			
W/N/B 1	2	114	57
W/N/B 2	5	255	51
W/N/B 3	6	302	50
W/N/B 4	6	263	44
W/N/B 5	2	152	76
<b>Gesamt</b>	<b>102</b>	<b>3.486</b>	<b>34</b>

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

(5) In den Verkehrsstellen waren Verkehrsdisponenten für die Führung und Einteilung des Lenkpersonals zuständig und disponierten die Busse. Sie waren verantwortlich für die zeitgerechte Wartung und Überprüfung der Fahrzeuge und die Qualität der Verkehrsleistungen wie z.B. Pünktlichkeit und Sauberkeit der Busse und das Verhalten der Lenker. Aufgrund ihrer lokalen Kenntnisse konnten sie auf örtliche Gegebenheiten wie beispielsweise Behinderungen durch Baustellen oder kurzfristige Fahrplanänderungen durch geänderte Stundenpläne in Schulen reagieren.

Die tatsächliche Größe der Verkehrsstellen war sehr unterschiedlich. Bei einer mittleren Besetzung von rd. 65 Mitarbeitern hatten die vier größten Verkehrsstellen über 200 Mitarbeiter. Daneben existierten 27 von 54 Verkehrsstellen mit einer Mitarbeiteranzahl kleiner als 45. Diese gering besetzten Verkehrsstellen lagen teilweise auch in geringen Distanzen voneinander entfernt.<sup>23</sup>

(6) Im Unternehmen gab es zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung kein aktuelles Standortkonzept mit Festlegungen zur Reorganisation der regionalen Unternehmensstruktur.

#### 15.2 Der RH kritisierte, dass kein konkretes Standortkonzept zur Reorganisation der regionalen Unternehmensstruktur vorlag.

Der RH zeigte auf, dass die Größe der Regionalmanagements hinsichtlich der Mitarbeiter, der zugewiesenen Busse und der erbrachten Verkehrsleistungen sehr unterschiedlich war. Den Regionalmanagements standen aufgrund der Organisation des öffentlichen Personennah- und -Regionalverkehrs jeweils eine (bzw. zwei<sup>24</sup>) Verkehrsverbundorganisationen als Verhandlungs- und Vertragspartner gegenüber. Die voneinander abgegrenzten Einzugsgebiete der Verkehrsverbundorganisationen und deren spezifische Vorgehensweise z.B. bei Ausschreibungen und bei der Vertragsgestaltung rechtfertigten nach Ansicht des RH die Existenz auch kleinerer Regionalmanagements.

Der RH wies darauf hin, dass die Verkehrsleitungen hinsichtlich der Mitarbeiteranzahl in der Verwaltung bzw. im Overhead-Bereich und im Einzugsbereich (Verkehrsstellen, Buslenker, Werkstätten) unterschiedlich groß waren. Betreffend die Verkehrsstellen kritisierte er die Vielzahl von kleinen Standorten, die teilweise in geringer Entfernung

<sup>23</sup> z.B: Gmünd - Waidhofen/Thaya: 28 km, Gmünd - Zwettl: 26 km, Waidhofen/Ybbs - Amstetten: 25 km, St. Johann/Pongau - Ennspongau: 21 km, Vöcklabruck - Gmunden: 17 km, Feldkirchen - Villach: 26 km, Wörgl - Brixlegg: 18 km, Feldkirch - Bludenz: 36 km

<sup>24</sup> Regionalmanagement Wien/Niederösterreich/Burgenland: Verkehrsverbund Ostregion Vor und Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland VVNB

## Faktoren der Leistungserstellung

zueinander lagen. Der RH empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, Möglichkeiten zur Zusammenlegung von kleinen Verkehrsleitungen und Verkehrsstellen im Rahmen eines Standortkonzepts zu prüfen und entsprechend der organisatorischen, personellen und infrastrukturellen Möglichkeiten zu realisieren.

15.3 Die ÖBB-Postbus GmbH wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass im Jahr 2009 in Voraussicht des sich ändernden Verkehrsmarkts ein Standortkonzept entwickelt und in Workshops im Rahmen der Erstellung eines „Masterplans Postbus“ strukturiert abgehandelt worden seien. Das Standortkonzept sei 2012 evaluiert worden und zeigt durch Standort-Zusammenlegungen bei den Verkehrsleitungen einen Umsetzungsgrad von 100 %, bei den Verkehrsstellen von 97 % und bei den Werkstätten von 86 %. Nach der Gebarungsüberprüfung sei eine weitere Standortevaluierung vorgenommen worden, die Maßnahmen würden schrittweise umgesetzt.

15.4 Der RH entgegnete der ÖBB-Postbus GmbH, dass im Rahmen der Gebarungsüberprüfung weder ein Standortkonzept noch dessen Evaluierung vorgelegt worden waren. Seiner Ansicht nach wiesen die Zahlen – auch nach den bis zur Gebarungsüberprüfung gesetzten Maßnahmen – auf weitere Optimierungspotenziale hin. Die im Anschluss an die Gebarungsüberprüfung durchgeführte Evaluierung und die Umsetzung weiterer Maßnahmen würden nach Ansicht des RH den aufgezeigten Handlungsbedarf untermauern.

16.1 Das Projekt „Makro- und Mikroorganisation“ der ÖBB-Postbus GmbH aus dem August 2012 legte für die unterschiedlichen Organisationseinheiten – in Abhängigkeit von der Mitarbeiteranzahl – angestrebte Maximalzahlen in der Verwaltung der Regionalmanagements und der Verkehrsleitungen fest. Die Personalstände der Organisationseinheiten mit Stand August 2012 zeigten in drei der sieben Regionalmanagements eine **Überbesetzung im Ausmaß** von insgesamt sieben Personen und in fünf der 18 Verkehrsleitungen eine Überbesetzung im Ausmaß von insgesamt neun Personen. Dies entsprach rd. 9 % des gesamten Verwaltungspersonals in den Regionalmanagements und Verkehrsleitungen.



Faktoren der Leistungserstellung

BMVIT

ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung
**Tabelle 10: Overhead Regionalmanagements und Verkehrsleitungen – Soll-Größen gemäß „Makro- und Mikroorganisation“ und Ist-Größen**

Region	Overhead – Anzahl Mitarbeiter			Verkehrsleitung	Verkehrsleitung		
	Soll	Ist	Delta		Soll	Ist	Delta
Regionalmanagement	Anzahl				Anzahl		
Kärnten	12	15	3	K 1	7	4	
				K 2	5	4	
Oberösterreich	14	12		OÖ 1	9	8	
				OÖ 2	7	5	
Salzburg	12	14	2	S 1	7	8	1
				S 2	7	10	3
Steiermark	14	12		Stmk 1	5	5	
				Stmk 2	7	10	3
				Stmk 3	5	6	1
Tirol	14	11		T 1	7	8	1
				T 2	5	4	
				T 3	5	3	
Vorarlberg	12	8		Vbg 1	9	6	
Wien/Niederösterreich/ Burgenland	18	20	2	W/N/B 1	5	2	
				W/N/B 2	9	5	
				W/N/B 3	9	6	
				W/N/B 4	9	6	
				W/N/B 5	7	2	
<b>Summe</b>	<b>96</b>	<b>92</b>	<b>7</b>		<b>102</b>	<b>9</b>	

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

16.2 Der RH erachtete die Definition von angestrebten Maximalgrößen von Overheads in der Mikroorganisation grundsätzlich als positiv. Er wies kritisch darauf hin, dass die tatsächliche Besetzung der Regionalmanagements und Verkehrsleitungen teilweise deutlich unter der in der Mikroorganisation definierten Maximalgröße lag. Dies wies nach Ansicht des RH auf weitere Optimierungspotenziale hin.

## Faktoren der Leistungserstellung

Er empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, die Unternehmenszentrale in die Überlegungen miteinzubeziehen, und die Mitarbeiteranzahl in der Verwaltung der Regionalmanagements und der Verkehrsleitungen in einem ersten Schritt entsprechend den Zielgrößen zu reduzieren.

- 16.3 *Die ÖBB-Postbus GmbH betonte in ihrer Stellungnahme, dass die österreichweite Reduktion der Overheads im Rahmen der dienstrechtlichen Möglichkeiten (unkündbare Mitarbeiter) umgesetzt worden sei. Durch die Umsetzung der konzeptionellen Vorgaben aus einem „Masterplan Postbus“ aus dem Jahr 2009 konnten die Aufwandpositionen für Personal, Miete, Lager und Instandhaltung nachhaltig reduziert werden. Die Darstellung in Tabelle 11 sei insofern unvollständig, als die Unterschreitungen der Zielgrößen nicht angeführt seien, und sich bei deren Berücksichtigung in Summe eine Übererfüllung der Overhead-Zielgrößen ergäbe.*

*Nach der Gebarungsüberprüfung sei ein weiteres Organisationskonzept erarbeitet worden, die Maßnahmen würden schrittweise umgesetzt. Dabei würde die Anzahl der Verkehrsleitungen und Verkehrsstellen weiter reduziert sowie die Werkstattstruktur geändert. Ziel sei die weitere Senkung des Overheads im Rahmen der dienstrechtlichen Möglichkeiten.*

- 16.4 Der RH entgegnete der ÖBB-Postbus GmbH, dass eine Betrachtung der Sollgrößen der Overheads standortbezogen und nicht als Summenwert über alle Standorte erfolgen müsse, weil die Aufgaben regional bzw. lokal zu erfüllen seien. Das deutliche Unterschreiten der Maximalwerte an einer Vielzahl der Standorte untermauert, dass die Soll-Maximalgrößen je Organisationseinheit „großzügig“ festgelegt wurden, und dass weiterhin Einsparungspotenziale gegeben sind. Die seit Ende der Gebarungsüberprüfung gesetzten Maßnahmen bestätigten die Empfehlung des RH.

Dem RH waren jedoch die dienstrechtlichen Herausforderungen bewusst, vor denen die Unternehmensleitung bei der Restrukturierung und Optimierung der Standorte steht.

### Personal

#### Mitarbeiterkategorien

- 17.1 Bedingt durch die historische Entwicklung des Unternehmens und die geänderten gesetzlichen Voraussetzungen, verfügte die ÖBB-Postbus GmbH über verschiedene Mitarbeiterkategorien:



Faktoren der Leistungserstellung

**ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung**

- beamtete Mitarbeiter,
- angestellte Mitarbeiter mit Kündigungsschutz und
- Arbeiter bzw. Angestellte nach Kollektivvertrag.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung des Personals.

<b>Tabelle 11: Beschäftigte in der ÖBB-Postbus GmbH</b>						
<b>Anzahl Beschäftigte im Jahresdurchschnitt</b>						
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Veränderung 2007 bis 2011</b>
						<b>in %</b>
	Anzahl					
Beamte Postbus	1.534	1.521	1.472	1.405	1.332	- 13,2
Beamte ÖBB	1.104	1.035	972	933	898	- 18,7
<b>Beamte gesamt</b>	<b>2.638</b>	<b>2.556</b>	<b>2.444</b>	<b>2.338</b>	<b>2.230</b>	<b>- 15,5</b>
	in %					
<b>Anteil an Personal gesamt</b>	<b>68,6</b>	<b>65,8</b>	<b>62,0</b>	<b>58,2</b>	<b>56,1</b>	
	Anzahl					
Angestellte	168	165	168	175	164	- 2,4
Angestellte ÖBB	106	99	95	91	90	- 15,1
Angestellte DO <sup>1</sup>	338	331	318	310	300	- 11,2
<b>Angestellte gesamt</b>	<b>612</b>	<b>595</b>	<b>581</b>	<b>576</b>	<b>554</b>	<b>- 9,5</b>
	in %					
<b>Anteil an Personal gesamt</b>	<b>15,9</b>	<b>15,3</b>	<b>14,7</b>	<b>14,3</b>	<b>13,9</b>	
	Anzahl					
Arbeiter	551	693	878	1.063	1.148	+ 108,3
Lehrlinge	43	39	42	42	42	- 2,3
<b>Personal gesamt</b>	<b>3.844</b>	<b>3.883</b>	<b>3.945</b>	<b>4.019</b>	<b>3.974</b>	<b>+ 3,4</b>
	in %					
Personalintensität <sup>2</sup>	51,2	48,9	52,6	51,4	50,9	

<sup>1</sup> Dienstordnung der ÖBB-Postbus GmbH; regelt die arbeitsrechtliche Stellung kündigungsgeschützter ehemaliger Post-Angestellter

<sup>2</sup> Anteil des Personalaufwands am Gesamtumsatz

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

## Faktoren der Leistungserstellung

Die Mitarbeiteranzahl stieg vom Jahr 2007 bis zum Jahr 2010 und sank im Jahr 2011. Während die Anzahl der kündigungsgeschützten Mitarbeiter im überprüften Zeitraum kontinuierlich sank, stieg die Anzahl der nach Kollektivvertrag eingestellten Arbeiter – überwiegend Lenkpersonal – stark an.

In Summe waren im Jahr 2011 rd. 68 % der Mitarbeiter<sup>25</sup> in begünstigten (kündigungsgeschützten) Dienstverhältnissen.<sup>26</sup>

In Tabelle 12 waren auch Mitarbeiter des Workforcemanagement bzw. der Arbeitskräfteüberlassung enthalten. Im Workforcemanagement waren jene Personen, die aufgrund von längerfristiger Krankheit nicht im Lenk- oder Werkstättenbereich einsetzbar waren und aufgrund von Dienstunfähigkeit zeitnah in den Ruhestand versetzt werden sollten (Anzahl August 2012: 28). Der Arbeitskräfteüberlassung waren Mitarbeiter zugeordnet, die aufgrund von Stellenabbau nicht mehr auf einer adäquaten Stelle eingesetzt werden konnten (Anzahl August 2012: 38). Die ÖBB-Postbus GmbH versuchte, für diese Mitarbeiter innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe oder bei Drittgesellschaften entsprechend ihrer Qualifikation angemessene Arbeitsplätze zu finden.

Der Anteil der weiblichen Mitarbeiter betrug im Jahr 2011 im Gesamtunternehmen rd. 5,6 %. Während der Frauenanteil in der Unternehmenszentrale rd. 41,2 % und in den Regionalmanagements und Verkehrsleitungen rd. 21,2 % bzw. 23,3 % betrug, waren nur rd. 2,7 % des Lenkpersonals weiblich. Seit dem Jahr 2012 war ein Mitglied und damit 50 % der Geschäftsführung weiblich.

- 17.2 Der RH wies darauf hin, dass die Mitarbeiteranzahl im überprüften Zeitraum bis zum Jahr 2010 anstieg und erst im Jahr 2011 zurückging. Er betonte, dass die Anzahl der Mitarbeiter in begünstigten Dienstrechten im überprüften Zeitraum kontinuierlich abnahm und der zwischenzeitliche Anstieg der Gesamtmitarbeiteranzahl auf einer verstärkten Aufnahme von Mitarbeitern mit Kollektivvertrag beruhte. Die Personalintensität (Anteil des Personalaufwands am gesamten Umsatz) sank von 2007 mit 51,2 % bis zum Jahr 2011 um 0,3 %-Punkte auf 50,9 %.

<sup>25</sup> 2.702 von 3.974

<sup>26</sup> Zu den kündigungsgeschützten Dienstverhältnissen zählen „Beamte gesamt“ (2.230), in der Gruppe „Angestellte“ die Sonderverträge nach Angestellten-Gesetz (153) und die Sonderverträge nach Dienstordnung (9), in der Gruppe „Angestellte ÖBB“ die Angestellten gemäß den Allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen (69) und in der Gruppe „Angestellte DO“ die Angestellten nach Dienstordnung vor dem 1. Mai 1996 (241).



- 17.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Postbus GmbH stehe dem Anstieg der Mitarbeiteranzahl von 2007 auf 2010 um 4,5 % im gleichen Zeitraum ein Anstieg der Bus-Kilometer um 8,9 % gegenüber. Dies entspreche einer Produktivitätssteigerung von 4,2 %.*
- 17.4 Der RH wies darauf hin, dass im Bereich der Verwaltungsebene weiters Optimierungspotenzial bestand (siehe TZ 16).
- 18.1 (1) Bedingt durch die historische Entwicklung der Dienstrechte bei den Österreichischen Bundesbahnen sowie der Österreichischen Post AG waren in der ÖBB-Postbus GmbH insgesamt 15 Dienstrechte anzuwenden. Für die Lenker waren hiervon neun Dienstrechte relevant.

**Tabelle 12: Dienstrechte in der ÖBB-Postbus GmbH**

Dienstrecht	gesetzliche Grundlage
Beamte Postbus <sup>1</sup>	Beamten-Dienstrechtsgesetz, Gehaltsgesetz
Beamte definitiv <sup>1</sup>	
Beamte definitiv nachhinein <sup>1</sup>	
Lohnbedienstete Angestellte <sup>1</sup>	Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen
Angestellte, AVB <sup>1</sup>	
Gastarbeiter, AVB <sup>1</sup>	
Angestellte DO vor 1. Mai 1996 <sup>1</sup>	
Angestellte DO ab 1. Mai 1996 <sup>1</sup>	Dienstordnung der ÖBB-Postbus GmbH
Sondervertrag nach DO	
Leitende Angestellte (Geschäftsführung)	Aktiengesetz
Sondervertrag Angestellte	Angestelltengesetz
Arbeiter Kollektivvertrag <sup>1</sup>	Kollektivvertrag der privaten Busunternehmer
Arbeiter Lehrlinge 3,5 Jahre	Kollektivvertrag Metall
Arbeiter Lehrlinge 4 Jahre	
Angestellte Lehrlinge Handel	Kollektivvertrag Handel

<sup>1</sup> Buslenker

DO Dienstordnung der ÖBB-Postbus GmbH

AVB Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

## Faktoren der Leistungserstellung

(2) Die Entlohnungssysteme der Buslenker ließen sich in drei Kategorien zusammenfassen.

Die Grundbezüge in den verschiedenen Dienstrechten waren sehr unterschiedlich. Bei Mitarbeitern im AVB-Entlohnungsschema war der Grundbezug am höchsten. Jedoch erhielten die Beamten im DO- bzw. BDG-Schema mehr und betragsmäßig höhere Zulagen, sodass diese in Summe eine höhere monatliche Entlohnung erhielten. Zudem stiegen die Grundbezüge der KV-Mitarbeiter in Abhängigkeit von der Betriebszugehörigkeit am geringsten an.

**Tabelle 13: Zulagensystem der Buslenker in der ÖBB-Postbus GmbH**

	Beamte DO bzw. BDG	AVB (ÖBB)	KV-Mitarbeiter
		pro Monat, in EUR	
Grundbezug in der 1. Stufe	1.380,77 (DO) bzw. 1.125,80 (BDG)	2.055,36	1.649,481
Art der Zulage (ja/nein)			
Erschwerniszulage	ja	ja	ja
Tagesdiäten	ja	ja	ja
Nächtigungsgeld	ja	ja	ja
Geldverkehrszulage	ja	ja	nein
Kilometer-Geld	ja	ja	ja
Betriebssonderzulage – Aufwand	ja	nein	nein
Fahrscheindruckzulage	ja	nein	nein
Rechnungsaufwand	ja	ja	ja
Dienstplanpauschale (auswärtige Wendezeiten)	ja	nein	nein
Nachtdienstgeld (22 Uhr bis 6 Uhr)	ja	nein	nein

<sup>1</sup> Der Lohn nach dem Kollektivvertrag im 1. Berufsjahr wurde mit 383,60 EUR pro Woche festgelegt. Für die Umrechnung auf den Monatsbezug wurde der Faktor 4,3 verwendet.

DO Dienstordnung der ÖBB-Postbus GmbH

BDG Beamten-Dienstrechtsgesetz

AVB Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen

KV Bundes-Kollektivvertrag für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben

Quellen: Daten: AVB, BDG, DO, Gehaltsgesetz, KV; Zusammenstellung RH



Faktoren der Leistungserstellung

BMVIT

**ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung**

(3) Die Lenkzeiten der Buslenker ließen sich in zwei dienstrechtliche Kategorien zusammenfassen:

**Tabelle 14: Lenkzeiten der Buslenker, nach dienstrechtlichen Kategorien**

	DO bzw. BDG	KV- bzw. AVB-Mitarbeiter
		in Stunden
Arbeitszeit pro Woche	40	40
tägliche Lenkzeit pro Tag		9
verlängerte tägliche Arbeitszeit	13	
verlängerte tägliche Lenkzeit		10
(maximal pro Woche)		2x
wöchentliche maximale Lenkzeit		56
Gesamtlenkzeit in zwei Wochen		90
maximale Wochendienstzeit	48	
Durchrechnungszeitraum	17 Wochen	
Fahrtunterbrechung		
nach	6	4,5
Länge der Pause	0,5	0,75
Ruhezeit (mindestens)	11	11
reduziert möglich		9
ununterbrochene wöchentliche Ruhezeit zwischen zwei Diensten	35	45

DO Dienstordnung der ÖBB-Postbus GmbH

BDG Beamten-Dienstrechtsgesetz

AVB Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den Österreichischen Bundesbahnen

KV Bundes-Kollektivvertrag für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben

Quellen: Daten: AVB, BDG, DO, KV; Zusammenstellung RH

Die unterschiedlichen Dienstrechte waren u.a. für die Lohnverrechnung und die Disposition des Lenkpersonals herausfordernd. So war z.B. beim Ersatz von Lenkern bei kurzfristigen krankheitsbedingten Ausfällen nicht sichergestellt, dass der einspringende Mitarbeiter dem gleichen Dienstrecht und damit den gleichen Arbeitszeitbestimmungen unterlag. Damit waren gegebenenfalls finanzielle Ausgleichsleistungen erforderlich und arbeitszeitrechtliche Verstöße möglich.

## Faktoren der Leistungserstellung

- 18.2 Der RH wies darauf hin, dass die Anwendung der Vielzahl von Dienstrechten einen hohen administrativen Aufwand insbesondere für die Lohnverrechnung und die Disposition des Lenkpersonals nach sich zog.

Der RH empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, die rechtlichen Möglichkeiten zur Anpassung der verschiedenen, innerhalb des Unternehmens gültigen arbeitsrechtlichen Bestimmungen so weit als möglich auszuschöpfen, um den Verwaltungsaufwand zu senken und den effizienteren Einsatz der Mitarbeiter zu fördern.

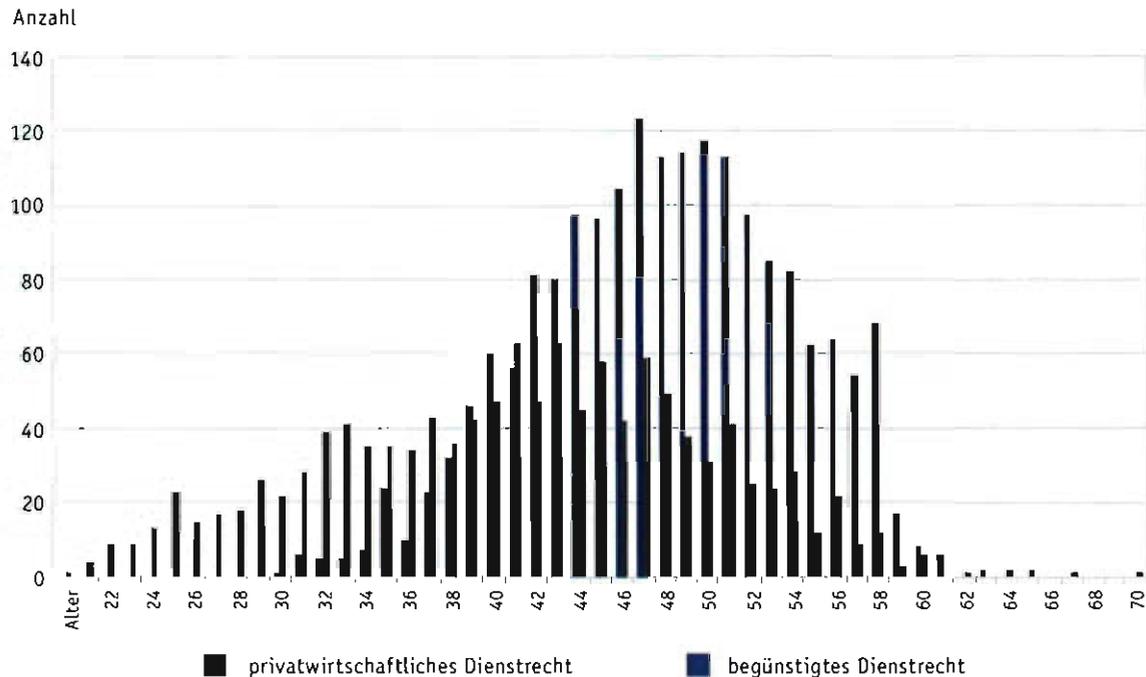
- 18.3 *Die ÖBB-Postbus GmbH wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass sie im überprüften Zeitraum durch Verhandlungen mit den Betriebsräten Änderungen in den unterschiedlichen Dienstrechten z.B. hinsichtlich der Fahrkostenzuschüsse, der Reinigungszeiten oder der Spesenvergütung vorgenommen habe, die die Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens durch eine Senkung der Produktionskosten gesteigert hätten. Weiters seien Harmonisierungsschritte der Dienstrechte in mehreren Betriebsvereinbarungen realisiert worden. Nach der Gebarungsüberprüfung seien weitere Maßnahmen zur Dienstrechtsharmonisierung, wie die Verankerung einer Rüstzeitpauschale im Kollektivvertrag und eine Gleichstellung aller Mitarbeiter bei der Lenkzeitanrechnung und der Rüstzeitpauschale, gesetzt worden.*

- 18.4 Der RH nahm die gesetzten Maßnahmen bezüglich der Harmonisierung der Dienstrechte zur Kenntnis. Die nach der Gebarungsüberprüfung gesetzten Maßnahmen des Unternehmens unterstrichen nach Ansicht des RH den weiterhin bestehenden Handlungsbedarf in diesem Bereich. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung.

### Altersstruktur der Mitarbeiter, Pensionsantritte und Krankenstände

- 19.1 Per 30. September 2012 war die Altersstruktur der beschäftigten Buslenker der ÖBB-Postbus GmbH wie folgt:

Abbildung 5: Altersstruktur der Buslenker der ÖBB-Postbus GmbH



Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Das errechnete Durchschnittsalter der Buslenker lag für die begünstigten Dienstrechte bei rd. 49,0 Jahren und für privatwirtschaftliche Dienstrechte bei rd. 42,2 Jahren.

Das durchschnittliche Pensionsantrittsalter aller Mitarbeiter stieg im überprüften Zeitraum von rd. 51,0 Jahren (2009) auf rd. 57,4 Jahre (2011) an. Wie aus der unten stehenden Tabelle ersichtlich, klappte das durchschnittliche Pensionsantrittsalter zwischen ehemaligen ÖBB-Mitarbeitern und ehemaligen Post-Mitarbeitern zum Teil stark auseinander.

## Faktoren der Leistungserstellung

**Tabelle 15: Pensionsantrittsalter in der ÖBB-Postbus GmbH**

	2007	2008	2009	2010	2011
	in Jahren				
gewichtetes Pensionsantrittsalter aller Mitarbeiter	50,96	52,17	56,34	56,26	57,36
<i>davon</i>					
<i>Beamte ÖBB</i>	50,05	49,98	50,62	49,90	53,42
<i>Beamte Postbus</i>	52,40	57,93	58,97	58,98	59,10

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

**19.2** Der RH kritisierte das nach wie vor niedrige Pensionsantrittsalter der dienstrechtlichen „ÖBB-Beamten“ von 53,4 Jahren im Jahr 2011. Er wies aber darauf hin, dass sich das Pensionsantrittsalter der Mitarbeiter – je nach Dienstrechtskategorie – unterschied und verwies in diesem Zusammenhang auf den Anstieg des Pensionsantrittsalters der „Beamten Postbus“ im überprüften Zeitraum. Er empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, verstärkt auf eine Erhöhung des Pensionsantrittsalters der ÖBB-Beamten hinzuwirken.

**20.1** Die Mitarbeiter der ÖBB-Postbus GmbH wiesen in manchen Mitarbeiterkategorien hohe Krankenstände auf. Im Durchschnitt betrug das Ausmaß der Krankenstände aller Mitarbeiter im Jahr 2011 rd. 27 Tage pro Jahr. Auf Mitarbeiter in nicht begünstigten Dienstrechten entfielen im Jahr 2011 durchschnittlich rd. 14 Krankenstandstage, auf Mitarbeiter in begünstigten Dienstrechten durchschnittlich rd. 33 Krankenstandstage. Gemäß Statistik Austria fielen in der Wirtschaftsklasse Verkehr und Lagerei im Jahr 2011 durchschnittlich 15,9 Krankenstandstage an.

Die ÖBB-Postbus GmbH entwickelte im Jahr 2007 ein Projekt zur Reduzierung der Krankenstände, das jedoch seitens des Betriebsrats nicht mitgetragen wurde. Daher konnten nur einzelne präventiv wirkende Maßnahmen umgesetzt werden.

**20.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Anzahl der jährlichen Krankenstandstage der Mitarbeiter in begünstigten Dienstrechten weit über den durchschnittlichen Werten der Branche lag und bisher nur einzelne Präventivmaßnahmen umgesetzt wurden. Er empfahl daher der ÖBB-Postbus GmbH, umgehend Maßnahmen zur Reduktion der Krankenstandstage in die Wege zu leiten. Mitarbeiter, welche krankheitsbe-



Faktoren der Leistungserstellung

**ÖBB-Postbus GmbH:  
Leistungsangebot und Finanzierung**

dingt nicht mehr als Lenker einsatzfähig sind, sollten nach Möglichkeit auf anderen Arbeitsplätzen eingesetzt werden.

20.3 Die ÖBB-Postbus GmbH verwies in ihrer Stellungnahme auf das betriebliche Gesundheits-Management, womit versucht werde, die Gesundheit der Mitarbeiter aktiv zu fördern. Weiters sei schon ab 2009 ein Mitarbeitervermittlungsservice aufgebaut worden, um arbeitsplatzuntaugliche Mitarbeiter innerhalb und außerhalb des ÖBB-Konzerns auf andere Arbeitsplätze zu vermitteln.

20.4 Der RH nahm die gesetzten Maßnahmen zur Kenntnis. Seiner Ansicht nach wiesen die vorliegenden Zahlen aber auf weiteren Handlungsbedarf hin. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung.

**Personalkostendelta**

21.1 (1) Betrachtet man den tatsächlichen, durchschnittlichen Personalaufwand der ÖBB-Postbus GmbH, so zeigt sich, dass Buslenker, die nach dem Kollektivvertrag beschäftigt waren, rd. 20 % weniger Entlohnung bezogen als die Buslenker in begünstigten Dienstrechten.

**Tabelle 16: Gehaltsvergleich der Lenker der ÖBB-Postbus GmbH**

Dienstrecht		2008	2009	2010	2011
		in EUR			
Begünstigt	durchschnittliche Entlohnung <sup>1</sup>	50.668	51.638	51.650	52.473
	Anzahl der Lenker	2.269	2.165	2.073	1.970
Kollektivvertrag	durchschnittliche Entlohnung <sup>1</sup>	41.709	42.939	41.968	42.651
	Anzahl der Lenker	444	594	820	898
		in %			
Differenz	durchschnittliche Entlohnung	17,7	16,8	18,7	18,7

<sup>1</sup> Mittelwerte brutto inklusive aller Zulagen;  
es wurden nur aktive und über das ganze Jahr vollzeitbeschäftigte Mitarbeiter berücksichtigt.

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

## Faktoren der Leistungserstellung

Den Unterschied zwischen dem Personalaufwand für Mitarbeiter in begünstigten Dienstrechten und jenem für Mitarbeiter mit Kollektivvertrag, der durch die Dienstrechte, aber auch durch die unterschiedliche Altersstruktur (vgl. TZ 18, 19) bedingt war, bezeichnete die ÖBB-Postbus GmbH als „Personalkostendelta“. Dieses wirkte als Wettbewerbsnachteil bei ihrer Teilnahme an Ausschreibungen von Buslinienverkehren (vgl. TZ 11). Nach Aussage der Geschäftsführung der ÖBB-Postbus GmbH hatten die Mitbewerber fast ausschließlich – kostengünstigere – Kollektivvertragslenker unter Vertrag. Bisher deckten die Erlöse aus den Verkehrsdienstverträgen die vergleichsweise hohen Personalkosten des Unternehmens.

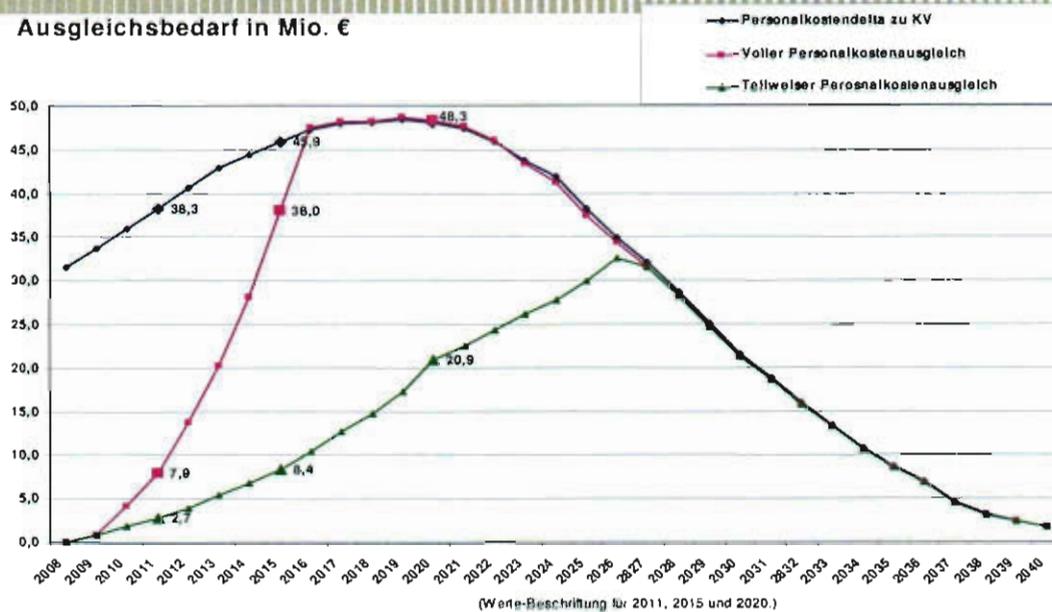
Um in den wettbewerblichen Vergabeverfahren bei der Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen Chancen auf einen Erfolg zu haben, berechnete die ÖBB-Postbus GmbH bei der Ermittlung des Angebotspreises den Personalaufwand nicht mit den tatsächlichen Ist-Kosten, sondern mit fiktiven Kollektivvertragslöhnen. Mit der Problematik wurde regelmäßig der Aufsichtsrat befasst, dem in jedem Einzelfall die Abgabe eines wettbewerbsfähigen Angebots auf Basis von Kollektivvertragslöhnen zur Genehmigung vorgelegt wurde.

(2) Die ÖBB-Postbus GmbH schätzte im Jahr 2008 die zeitliche und betragsmäßige Entwicklung des Personalkostendeltas wie folgt ab. Die nachstehende Abbildung zeigt die sich aus dem Personalkostendelta ergebenden, jährlichen negativen Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis.

Abbildung 6: Schätzung des Personalkostendeltas der ÖBB-Postbus GmbH

## Personalkostendelta

Ausgleichsbedarf in Mio. €



ÖBB-Postbus GmbH

14

Quelle: ÖBB-Postbus GmbH

- Die blaue Linie spiegelt die Entwicklung des gesamten Personalkostendeltas bis zum Jahr 2040 wider. Zunächst überwiegen die jährlichen Gehaltszuwächse der Mitarbeiter in begünstigten Dienstrechten die Einsparungen durch Pensionierungen in dieser Mitarbeiterkategorie. Im Jahr 2020 erreicht das Personalkostendelta mit rd. 48 Mio. EUR seinen höchsten Wert. Ab dann überwiegen die Einsparungen durch Pensionierungen die weiteren Gehaltszuwächse. Im Jahr 2040 wird der letzte Beamte nach Erreichen des Regelpensionsalters in den Ruhestand treten.

Bis zur Ausschreibung der Buslinienverkehre deckten die Erlöse aus den Verkehrsdienstverträgen das Personalkostendelta weitgehend ab. Die Erlöse von neu ausgeschriebenen Linien, die von der ÖBB-Postbus GmbH mit Kollektivvertragskosten kalkuliert werden, reichten hierzu in der Regel nicht aus.

- Die rosa Linie zeigt den zu erwartenden, zunehmend negativen Effekt dieser Entwicklung auf das Ergebnis der ÖBB-Postbus GmbH: neu ausgeschriebene Verträge über Buslinienverkehre ersetzen (so

## Faktoren der Leistungserstellung

sie von der ÖBB-Postbus GmbH **gewonnen** werden) die bisherigen Vereinbarungen und erbringen **nur noch** Erlöse auf Basis einer Kalkulation zu Kollektivvertragskosten. Das bisherige Ergebnis der ÖBB-Postbus GmbH verschlechtert sich jährlich um das Personalkostendelta der neu ausgeschriebenen Buslinienverkehre. Der Berechnung lag die Annahme zugrunde, dass bis ins Jahr 2016 alle Verkehrsdienstleistungen im Bestand der ÖBB-Postbus GmbH ausgeschrieben werden und das Unternehmen mit fiktiven, am Markt orientierten Personalkosten (Kollektivvertragsniveau anstelle tatsächlicher Personalkosten) erfolgreich an den Ausschreibungen teilnimmt.

- Die grüne Linie berücksichtigt das Ausschöpfen von rechtlichen Rahmenbedingungen wie z.B. Dienstleistungskonzessionen.

Schätzungen der ÖBB-Postbus GmbH aus dem Jahr 2012 berücksichtigten den zu diesem Zeitpunkt absehbaren zeitlichen Verlauf der Ausschreibungen. Sie gingen nunmehr davon aus, dass sich bei einer Teilnahme der ÖBB-Postbus GmbH an den Ausschreibungen zu fiktiven Kollektivvertragskosten

- bei Gewinn aller ausgeschriebenen Buslinienverkehre die Erlöse um bis zu 7 Mio. EUR im Jahr 2018 bzw. um insgesamt 27,5 Mio. EUR im Zeitraum von 2012 bis 2018 gegenüber dem Jahr 2011 verringern würden.
- Bei einem Verlust der ausgeschriebenen Buslinienverkehre würden sich die Erlöse um bis zu 19,8 Mio. EUR im Jahr 2018 bzw. um insgesamt 74,8 Mio. EUR im Zeitraum 2012 bis 2018 gegenüber dem Jahr 2011 verringern. In diesem Fall würden die Einnahmen zur Gänze wegfallen, aber die Kosten für die Mitarbeiter in begünstigten Dienstrechten weiterlaufen.

(3) Das Regierungsprogramm 2008 bis 2013<sup>27</sup> hielt fest, dass für das „Unternehmen ÖBB-Postbus GmbH ungeachtet dessen, dass es die Produktionskosten senken muss, in Bezug auf die erhöhten Personalkosten Rahmenbedingungen zu schaffen seien, die es dem Unternehmen ermöglichen, an diesem Wettbewerb unter fairen Bedingungen teilzunehmen“.

<sup>27</sup> Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode, S. 57

### ÖBB-Postbus GmbH: Leistungsangebot und Finanzierung

Für die Gewährleistung der Konkurrenzfähigkeit der ÖBB-Postbus GmbH in Hinblick auf die erhöhten Personalkosten boten sich nach Angaben der ÖBB-Postbus GmbH bzw. des BMVIT grundsätzlich folgende Möglichkeiten:

- Übernahme des Personals durch den Ausschreibungsgewinner:

Dabei übernimmt der Ausschreibungsgewinner das auf den ausgeschriebenen Strecken beschäftigte Personal des bisher tätigen Verkehrsunternehmens. Die beamteten Dienstnehmer der ÖBB-Postbus GmbH werden in diesem Fall dem Gewinner zur Verwendung zugewiesen, die Abrechnung erfolgt weiterhin durch die ÖBB-Postbus AG. Die übrigen, auf der Linie beschäftigten Arbeitnehmer werden unter Anwendung des Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetzes übernommen. Diese Vorgangsweise wurde im Rahmen des Zusammenschlusses der Postbus AG mit dem „Bahnbus“ der Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 2005 bei der Abgabe von Linienverkehren zur Vermeidung der marktbeherrschenden Stellung gewählt.

- Übernahme des Personalkostendeltas für die begünstigten Dienstrechte durch den Bund:

In diesem Fall übernimmt der Bund die Differenz zwischen Kollektivvertrags-Lohnkosten und den Lohnkosten für begünstigte Dienstrechte. Dabei kann er entweder alle Dienstnehmer mit begünstigten Dienstrechten auf einmal übernehmen und diese dann der ÖBB-Postbus GmbH unter Abgeltung der Kollektivvertragslöhne zur Verfügung stellen, oder er gilt der ÖBB-Postbus GmbH schrittweise das Personalkostendelta der von Ausschreibungen betroffenen Linien ab.

- 21.2** Der RH empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, jedenfalls weitere Möglichkeiten zur Senkung des Personalkostendeltas durch interne Maßnahmen, wie z.B. Anpassungen in Betriebsvereinbarungen, zu prüfen.

Der RH wies darauf hin, dass zwischen dem Personalkostendelta aufgrund der unterschiedlichen Dienstrechte und dem Personalkostendelta aufgrund der Altersstruktur unterschieden werden muss. Er war der Ansicht, dass die unterschiedlichen, auf die Mitarbeiter der ÖBB-Postbus GmbH, anzuwendenden Dienstrechte und die daraus erwachsende arbeitsrechtliche Stellung kurz- und mittelfristig einen Konkurrenznachteil bei Ausschreibungen der Buslinienverkehre darstellte. Er anerkannte das Problembewusstsein der Bundesregierung betreffend den Wettbewerbsnachteil der ÖBB-Postbus GmbH, stellte aber fest, dass bislang noch keine konkreten Maßnahmen seitens des Bundes getroffen worden waren.

## Faktoren der Leistungserstellung

Im Falle einer Abgeltung des Personalkostendeltas durch den Bund empfahl der RH dem BMVIT, jedenfalls klare Regelungen hinsichtlich der Bezugsgrößen für die Berechnung der Höhe der Abgeltung zu treffen<sup>28</sup>, die der ÖBB-Postbus GmbH – abgesehen von den durch die unterschiedlichen Dienstrechte verursachten Mehrkosten für das von der Ausschreibung betroffene Personal – keine zusätzlichen Vorteile im wettbewerblichen Vergabeverfahren verschaffen. Dadurch bleibt die ÖBB-Postbus GmbH weiterhin angehalten, weitere Optimierungsmaßnahmen im Unternehmen zu setzen.

*21.3 Laut Stellungnahme des BMVIT habe es sich im Jänner 2013 mit den Ländern, den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und den Sozialpartner darauf verständigt, sich in einer Arbeitsgruppe unter anderem damit auseinanderzusetzen, in welcher Form die Differenz, die aus den Kollektivvertrags-Lohnkosten und den Lohnkosten für begünstigte Dienstrechte resultiert, ausgeglichen werden könnte, wenn ein beauftragtes Verkehrsunternehmen von einem anderen Verkehrsunternehmen, das zuvor die Verkehrsdienstleistung erbracht hat, Dienstnehmer in begünstigten Dienstrechten übernimmt.*

*Laut Stellungnahme der ÖBB-Postbus GmbH habe sie bereits Maßnahmen im Rahmen der dienstrechtlichen Möglichkeiten gesetzt. Der Anstieg äußerer Rahmenbedingungen würde jedoch das Setzen weiterer Maßnahmen durch Eigeninitiative des Unternehmens stark einschränken.*

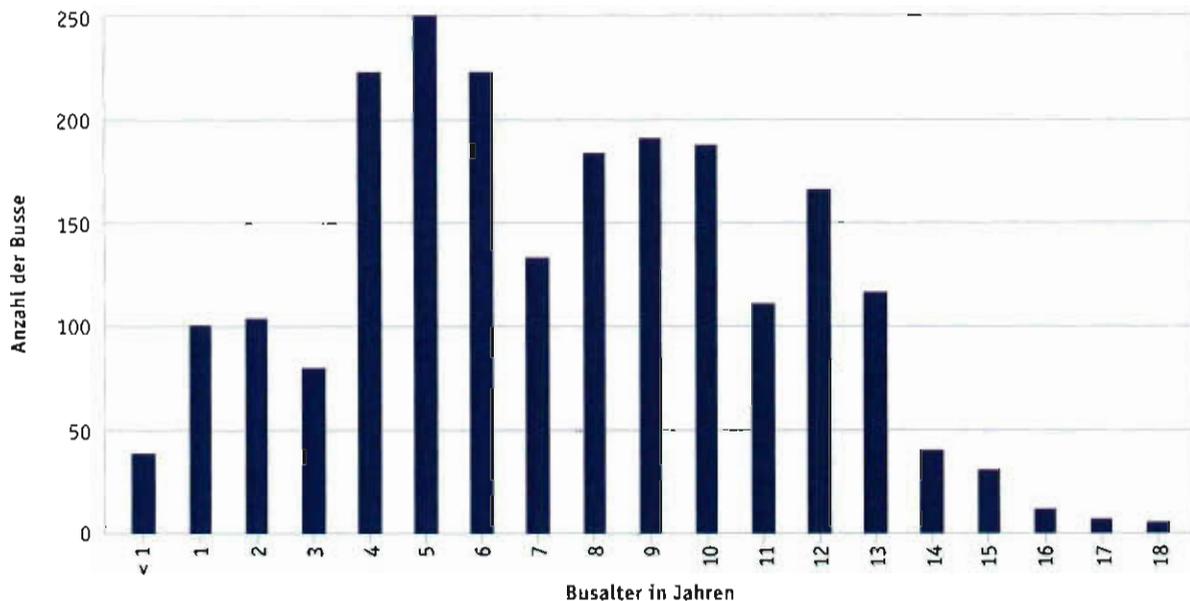
21.4 Der RH verblieb bei seiner Empfehlung an die ÖBB-Postbus GmbH. Der von der ÖBB-Postbus GmbH in ihrer Stellungnahme ins Treffen geführte „Anstieg äußerer Rahmenbedingungen“ war für den RH inhaltlich nicht nachvollziehbar.

## Fuhrpark

22.1 (1) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war die ÖBB-Postbus GmbH im Besitz von 2.213 Bussen. Die folgende Abbildung zeigt das Alter des Fuhrparks der ÖBB-Postbus GmbH. Unter Einbeziehung weiterer sieben Busse mit einem Alter über 18 Jahren (darunter ein Museumsbus aus dem Jahr 1913) wiesen die Busse des Unternehmens ein Durchschnittsalter von 7,5 Jahren auf. Dieses lag damit über den in den aktuellen Ausschreibungen geforderten Alterslimits.

<sup>28</sup> z.B. Altersstruktur der als Vergleichsgröße heranzuziehenden Kollektivvertrags-Lenker, Berücksichtigung des nicht lenkenden Personals (Werkstätten, Overhead), Berücksichtigung des Pensionsantrittsalters

Abbildung 7: Altersverteilung der Busse der ÖBB-Postbus GmbH



<sup>1</sup> ausgenommen Busse älter als 18 Jahre (insgesamt sieben Stück)

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Im Geschäftsjahr 2008 wurde die Nutzungsdauer für den Fuhrpark entsprechend den Vorgaben des Konzerns von acht auf zwölf Jahre hinaufgesetzt.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren rd. 40 % der Busse der ÖBB-Postbus GmbH älter als acht Jahre und rd. 10 % der Busse älter als zwölf Jahre.

Bei Übereinstimmung der buchhalterischen mit der tatsächlichen Nutzungsdauer müsste bei einer gleichmäßigen Altersverteilung jährlich ein Zwölftel der Busse, also rd. 180 Stück, ausgeschieden und neu beschafft werden. Um einer Überalterung des Fuhrparks zu verhindern, sollten weiters die jährlichen Investitionen in etwa den Abschreibungen entsprechen. In den Jahren 2007 bis 2012 entwickelte sich der Bus-Fuhrpark wie folgt.

## Faktoren der Leistungserstellung

**Tabelle 17: Busabgänge und –zugänge in den Jahren 2007 bis 2012, Kosten der Zugänge und Abschreibungen**

	2007	2008	2009	2010	2011	9/2012
	Anzahl					
Busabgänge	233	202	72	97	88	95
Buszugänge	267	208	185	275	104	58
davon Busse gebraucht <sup>1</sup>			76	212		
	in Mio. EUR					
Investitionssumme Busse	55,21	45,11	27,14	28,41	22,04	k.A.
AfA Busse	26,78	15,96	18,48	21,77	23,62	k.A.

<sup>1</sup> In den Jahren 2009 und 2010 wurden gebrauchte Busse von verbundenen Unternehmen gekauft.  
k.A. = keine Angaben

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Während in den Jahren 2007 und 2008 deutlich mehr als 180 neue Busse jährlich angeschafft wurden<sup>29</sup>, gingen die Neuanschaffungen ab dem Jahr 2009 unter die Sollgröße von 180 Bussen pro Jahr zurück.

(2) In den vor der Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen abgeschlossenen Verträgen stellten die Auftraggeber in der Regel geringe Anforderungen an die Busse, wie z.B. „das Anstreben eines durchschnittlichen Fuhrparkalters von acht Jahren“, nicht näher definierte „Einrichtungen zur Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen“ oder „die Einhaltung technischer Standards, die durch Reduktion von Schadstoffemissionen eine positive Umweltauswirkung hervorrufen“.<sup>30</sup>

(3) In den aktuellen Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen waren die Anforderungen der Auftraggeber an den Fuhrpark nunmehr sehr spezifisch, detailliert und generell höher als bisher. In den dem RH vorliegenden Beispielen<sup>31</sup> lag das zulässige Höchstalter der Busse zu Betriebsbeginn bei vier bzw. fünf Jahren. Die Busse waren mit Bordrechnern auszurüsten, die u.a. die Bestimmung des Busstandorts bzw. der Haltestellendurchfahrtszeiten ermöglichten. Hinsichtlich der Emissionen wurden Busse der Abgasnorm Euro IV oder höher gefordert.

<sup>29</sup> in den Jahren 2007 und 2008 u.a. aus Anlass der Fussball-EM

<sup>30</sup> Verkehrsdienstvertrag für die Planungsregion Lavanttal Nord/Wolfsberg

<sup>31</sup> Linienverkehr Tullnerfeld 2012 der VOR Verkehrsverbund Ostregion GmbH;  
Großer Linienverkehr Salzburg 2012 der SVV Salzburger Verkehrsverbund GmbH