



Faktoren der Leistungserstellung

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

- 22.2** Der RH wies darauf hin, dass die Investitionen der ÖBB-Postbus GmbH im Jahr 2011 unter den Sollgrößen hinsichtlich Gesamtvolumen und Stückzahl lagen, um ein der buchhalterischen Nutzungsdauer entsprechendes Durchschnittsalter beizubehalten und den Fuhrpark nicht „überaltern“ zu lassen.

Vor dem Hintergrund der sehr spezifischen und hohen Anforderungen an die Busse im Zuge der Ausschreibungen empfahl der RH jedoch der ÖBB-Postbus GmbH, auch in Zukunft laufende Investitionen in Busse auf das betrieblich notwendige Maß zu beschränken und umfangreichere Investitionen erst im Rahmen von konkreten Ausschreibungsgewinnen zu tätigen. Für künftige Businvestitionen wäre eine angemessene Rücklage zu bilden.

- 22.3** *Die ÖBB-Postbus GmbH wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Erhöhung der Nutzungsdauer von acht auf zwölf Jahre der tatsächlichen und technischen Nutzungsdauer der Busse entspreche.*

Die Verträge der Ausschreibungen würden unterschiedliche Regelungen vorsehen. Typisch sei ein angestrebtes Durchschnittsalter von fünf bis acht Jahren. Wegen der Gewichtung der Qualitätskriterien in den Ausschreibungen könnten konkurrenzfähige Angebote nur auf Basis von Neufahrzeugen gelegt werden. In Kombination mit der kurzen Vertragslaufzeiten ergebe sich für Busse eine Nutzungsdauer deutlich unter der marktüblichen und technischen Nutzungsdauer.

Die Bildung einer (freien) Rücklage für Businvestitionen sei mit Einverständnis des Eigentümers möglich, wenn im Fall von zukünftigen Jahresüberschüssen keine Gewinnabführung erfolgt.

- 22.4** Der RH hielt fest, dass die Anforderungen an das Alter des Fuhrparks im Zuge der Ausschreibung von Buslinienverkehren alle Mitbieter im gleichen Ausmaß treffen und daher keine Bevorzugung oder Benachteiligung einzelner Busunternehmen im Wettbewerb darstellen würden.

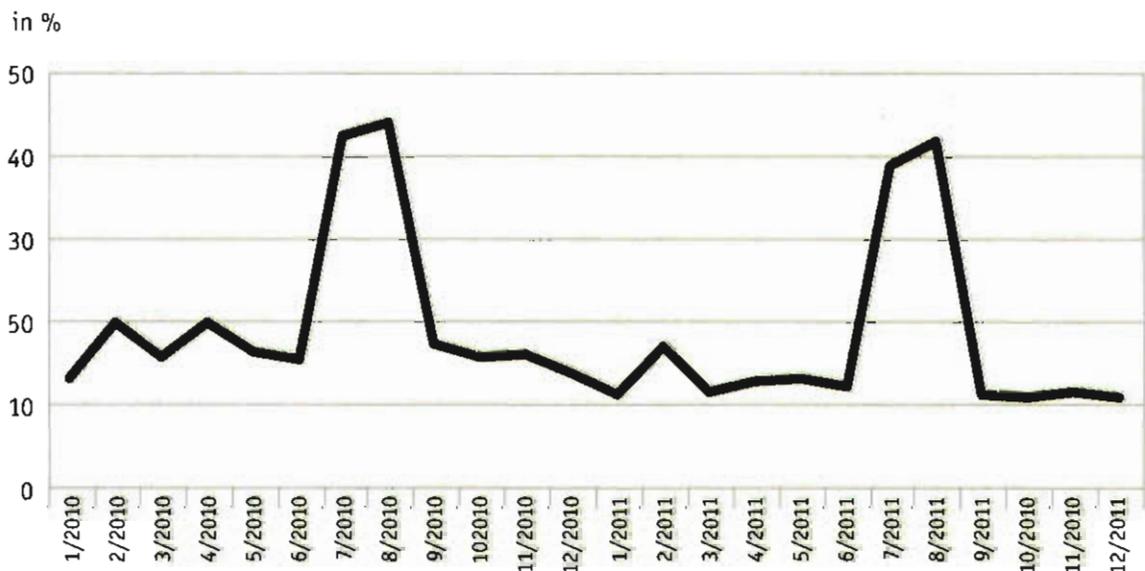
Die von der ÖBB-Postbus GmbH ins Treffen geführte – gegenüber der tatsächlichen und technischen – kürzeren Nutzungsdauer im Zuge der Ausschreibungen, war aus Sicht des RH ein Hinweis auf das Risiko, die buchhalterische Nutzungsdauer wieder senken zu müssen. Deshalb erachtete der RH die im Jahr 2008 gewählte Nutzungsdauer von zwölf Jahren als zu lang bemessen.

Faktoren der Leistungserstellung

23.1 (1) Den Konzessionsinhaber trifft gemäß KfI-G eine ununterbrochene Betriebspflicht entsprechend dem Fahrplan³². Zum Ersatz von Bussen bei geplanten und ungeplanten Ausfällen – also bei Wartungen und Überprüfungen einerseits und Unfällen und technischen Gehrechen andererseits – ist die Bereitstellung einer Busreserve, das sind Busse, die im Zuge der Umlaufplanung nicht disponiert werden, erforderlich. Zielwert der ÖBB-Postbus GmbH war ein Reservebusstand³³ von 8 % in auslastungsstarken Monaten.

Die ÖBB-Postbus GmbH untersuchte in den Jahren 2010 und 2011 in regelmäßigen Abständen an zufällig ausgewählten Tagen den tatsächlichen Reservebusstand. Dieser unterlag saisonalen Schwankungen und erreichte in den Sommermonaten bei ausgedünntem Fahrplan aufgrund des Entfalls der Schülertransporte regelmäßig sein Maximum um die 40 %. Im Minimum lag der Reservebusstand im Jahr 2010 bei 13,3 % und im Jahr 2011 bei 10,9 %. Bei einer weiteren Stichprobe am 25. April 2012 lag der Reservebusstand bei 17,5 %.³⁴

Abbildung 8: Reservebusstand der ÖBB-Postbus GmbH



Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

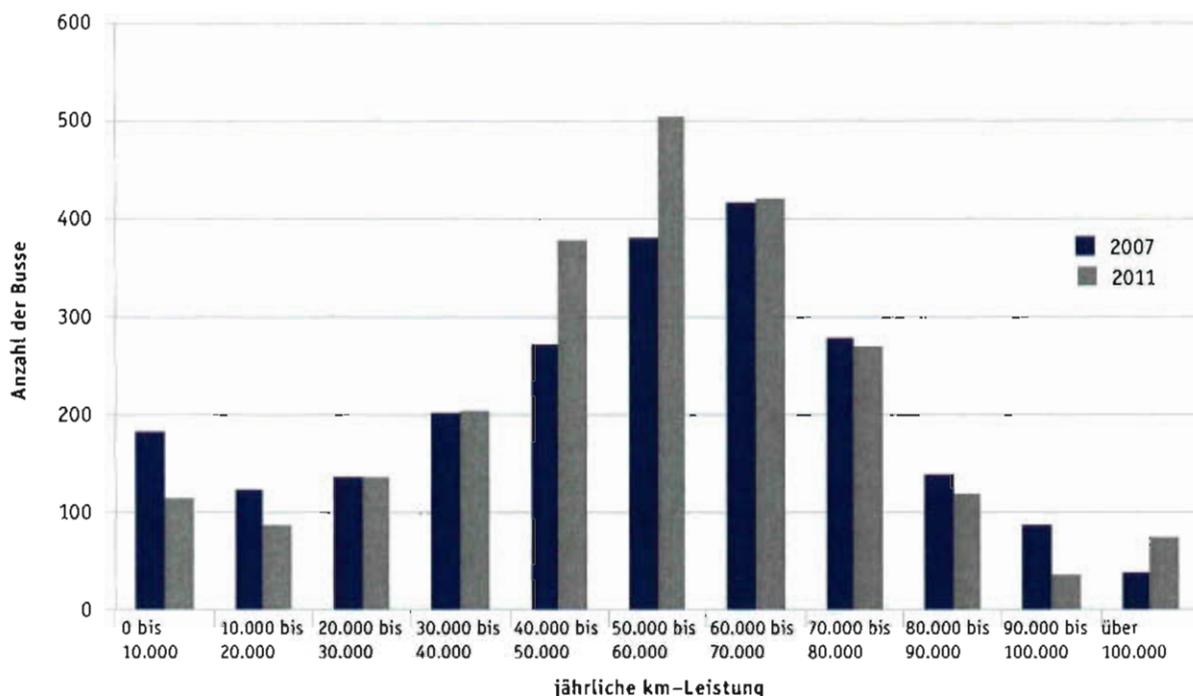
³² § 20 Abs. 1 KfI-G

³³ Verhältnis der stehenden zu den im Betrieb befindlichen fahrenden Bussen

³⁴ 330 Busse ohne Fahrleistung; Stand Gesamt-Busse zur Zeit der Gebarungsüberprüfung: 2.213

(2) Neben einer Reduktion der Busreserve war die ÖBB-Postbus GmbH nach eigenen Angaben bestrebt, den Anteil der Busse mit geringer Kilometer-Leistung zu reduzieren. Die folgende Abbildung zeigt die Anzahl der Busse mit ihrer Jahres-Kilometer-Leistung in den Jahren 2007 und 2011 im Vergleich.

Abbildung 9: Verteilung der Kilometer-Leistung der Busse



Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Im Jahr 2011 konnte der Anteil der Busse mit geringer Fahrleistung (unter 30.000 km je Jahr) gegenüber dem Jahr 2007 von 20 % auf 14 % reduziert werden und die Anzahl der Busse im mittleren Leistungsbereich (50.000 km bis 60.000 km je Jahr) deutlich von 17 % auf 22 % gesteigert werden.

- 23.2 Der RH erachtete es als positiv, dass die ÖBB-Postbus GmbH bestrebt war, den Anteil der nicht in Betrieb befindlichen oder gering ausgelasteten Busse zu senken und einen konkreten Zielwert für den notwendigen Reservestand definierte. Der RH wies darauf hin, dass der Reservestand im Jahr 2011 bereits geringer ausfiel als im Jahr 2010 und empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, weitere Maßnahmen zur Erreichung des Zielwerts von 8 % Busreserve zu treffen.

Faktoren der Leistungserstellung

23.3 Die ÖBB-Postbus GmbH teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass im Jahr 2012 ca. 60 Busse im Schibusverkehr eingesetzt und nach den Osterfeiertagen **schrittweise abgemeldet und veräußert** worden seien. Bei der Stichprobe am 25. April 2012 (**Reservestand 17,5 %**) seien noch nicht alle Skibusse abgemeldet **gewesen** und hätten daher den Reservestand erhöht. Daher sei dieser **Wert nicht repräsentativ**.

23.4 Der RH würdigte die bisher gesetzten Maßnahmen positiv, die zu einer Reduktion des Reservestands an Bussen vom Jahr 2010 auf das Jahr 2011 geführt hatten; er verblieb jedoch bei seiner Empfehlung, weitere Maßnahmen zur Erreichung des Zielwerts zu setzen.

24.1 Laut dem Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz aus dem Jahr 2005³⁵ hatten die Betreiber von Verkehrseinrichtungen bis zum 31. Dezember 2006 einen Plan zum Abbau von Barrieren in Verkehrsmitteln und dessen etappenweise Umsetzung vorzusehen. Die ÖBB-Postbus GmbH vereinbarte mit Vertretern der Behindertenorganisationen folgenden Zeitplan für die Barrierefreiheit der Busse.

Tabelle 18: Zeitplan für die Barrierefreiheit der Busse der ÖBB-Postbus GmbH

	Ist 2007	Ist 2011	Plan 2012	Plan 2014	Plan 2016
Anzahl barrierefreie Busse	767	1.060	1.151	1.303	1.484
Grad der Barrierefreiheit ¹	38 %	54 %	60 %	72 %	82 %

¹ Der Grad der Barrierefreiheit bezeichnet den Anteil der barrierefreien Busse an der Gesamtzahl der Busse, abzüglich der Reisebusse, der Museumsbusse und einer Busreserve von 8 %.

Quellen: ÖBB-Postbus GmbH (Jahresabschluss 2011)

Nach Auskunft der ÖBB-Postbus GmbH war das Nachrüsten bestehender Busse mit entsprechenden Hebeanlagen zur Herstellung der Barrierefreiheit **wirtschaftlich nicht vertretbar**. Neu angeschaffte Busse wären aber zu 100 % barrierefrei. Zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung (Stand 31. August 2012) verfügte die ÖBB-Postbus GmbH über 1.077 barrierefreie Busse, was einem Anteil von rd. 54 % entsprach.³⁶

24.2 Der RH wies darauf hin, dass in Bezug auf die Barrierefreiheit der Busse Nachholbedarf seitens der ÖBB-Postbus GmbH bestand. Er empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, bei Bus-Neuanschaffungen durchgehend auf die Barrierefreiheit zu achten.

³⁵ BGBl. I Nr. 82/2005 i.d.G.F.

³⁶ bezogen auf eine Bus-Gesamtzahl von 1989 = 2.213 Busse abzüglich 65 Reise- und Oldtimerbusse und einer Busreserve von 8 %



Faktoren der Leistungserstellung

BMVIT

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

24.3 Laut Stellungnahme der ÖBB-Postbus GmbH sei der mit Vertretern der Behindertenorganisation vereinbarte Zielwert von 60 % zum Jahresende 2012 erreicht worden.

Werkstätten

25.1 Die ÖBB-Postbus GmbH verfügte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung über 42 interne Werkstätten. Darin enthalten waren zwei Stand-alone-Werkstätten in Wolfurt und in Innsbruck, die auch Busreparaturen für Externe ausführten. 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 inklusive Arbeiten an der Karosserie und an der Telematik-Ausstattung.

Die Verteilung der Werkstätten auf die Regionalmanagements war die folgende:

Tabelle 19: Interne Werkstätten der ÖBB-Postbus GmbH

Region	Werkstätten in Kategorie ¹			Busse Region	Busse Werkstatt (A und B)	Mitarbeiter Werkstätten ¹		
	A	B	C			Mechaniker	Leitung und Material	Anteil „Leitung/ Material“ an Mitarbeiter gesamt
						Anzahl	in %	
Kärnten	1	3	–	195	49	19	5	21
Oberösterreich	1	5	2	356	59	39	11	22
Salzburg	2	1	1	240	80	25	10	29
Steiermark	1	3	–	263	66	23	10	30
Tirol	1	5	1	290	48	24	7	23
Vorarlberg	1	–	2	144	144	11	5	31
Wien/Niederösterreich/ Burgenland	3	7	2	693	69	52	18	26

¹ Kategorie C: einfache Reparaturen, Kategorie B: umfangreiche Reparaturen, Kategorie A: umfangreiche Reparaturen inklusive Karosserie und Telematik

² Durchschnitt 2011 ohne Stand-alone-Werkstätten (Mitarbeiterstand Stand-alone-Werkstätten per August 2012: Innsbruck 38, Wolfurt 25)

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Faktoren der Leistungserstellung

Die durchschnittliche Auslastung der A- und B-Werkstätten mit Bussen war unterschiedlich und lag zwischen 48 Bussen pro Werkstatt in der Region Tirol und 144 Bussen pro Werkstatt in der Region Vorarlberg. Die Werkstätten lagen teilweise in geringer Entfernung zueinander.³⁷ Der Anteil an Mitarbeitern der Werkstätten im Bereich „Leitung und Material“ war in den Regionen sehr unterschiedlich und betrug bis zu 31 %.

- 25.2 Der RH empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, Möglichkeiten zur Auflasung gering ausgelasteter Werkstätten bzw. die Zusammenlegung nahe zueinander gelegener Werkstätten zu prüfen und entsprechend den betrieblichen Möglichkeiten zu realisieren. Unabhängig davon empfahl der RH der ÖBB-Postbus GmbH, in den Werkstätten mit einem hohen Anteil an Mitarbeitern in „Leitung und Material“ die Mitarbeiter in diesem Bereich zu reduzieren.

Finanzlage und Geschäftsentwicklung

Aufwendungen

- 26.1 (1) Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Aufwendungen der ÖBB-Postbus GmbH in den Jahren 2007 bis 2011:

³⁷ z.B. Feldkirch – Bludenz: 21 km, Imst – Zams: 17 km, Brixlegg – Wörgl: 18 km, Flachau – St. Johann im Pongau: 20 km



Finanzlage und Geschäftsentwicklung

BMVIT

**ÖBB-Postbus GmbH:
Leistungsangebot und Finanzierung**
Tabelle 20: Entwicklung der Aufwendungen der ÖBB-Postbus GmbH

	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung 2007 bis 2011
	in Mio. EUR					in %
Personalaufwand	179,62	185,47	202,69	198,68	200,40	11,6
<i>davon</i>						
<i>Löhne</i>	16,26	21,35	27,90	33,13	36,70	125,7
<i>Gehälter</i>	121,86	122,38	122,16	120,74	118,03	-3,1
<i>Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen</i>	1,69	1,38	0,92	1,53	1,87	10,7
<i>Altersvorsorge</i>	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	-100,0
<i>gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge</i>	37,86	38,74	49,89	41,61	42,32	11,8
<i>sonstige</i>	1,94	1,61	1,83	1,68	1,49	-23,2
Materialaufwand	65,48	82,07	64,64	65,31	74,02	13,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	42,42	51,25	54,62	48,51	47,31	11,5
Abschreibungen	31,01	19,91	21,75	24,05	25,68	-17,2
sonstige betriebliche Aufwendungen	51,10	49,19	57,22	52,12	52,34	2,5
Summe Aufwendungen	369,64	387,89	400,93	388,68	399,75	8,1

Quellen: Daten: UGB-Jahresabschlüsse der ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Das Personal war der wesentlichste Kostenfaktor und machte durchschnittlich rd. 50 % der Aufwendungen aus. Der Personalaufwand stieg im überprüften Zeitraum um 11,6 % an.

Der Personalaufwand stellte sich im Einzelnen wie folgt dar:

Der hohe Wert der Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben im Jahr 2009 ergab sich aus der Verpflichtung zu Nachzahlungen für Pflegegeld und Steuernachzahlungen für außertarifliche Fahrbegünstigungen in der Höhe von rd. 10 Mio. EUR.

Finanzlage und Geschäftsentwicklung

Im Posten Materialaufwand wurden u.a. die Ersatzteile für die Busse und der Treibstoff erfasst. Der Materialaufwand schwankte im zeitlichen Verlauf und war im Wesentlichen durch die sich ändernden Treibstoffpreise bedingt.

In den Aufwendungen für bezogene Leistungen waren im Wesentlichen die Fahrzeugmieten, das heißt Aufwendungen für Subunternehmer, enthalten. Diese verzeichneten insbesondere 2008 anlässlich der Fußballeuropameisterschaft einen hohen Anstieg.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen der ÖBB-Postbus GmbH waren vier Bereiche von Bedeutung (Werte 2011):

- Miet- und Pacht aufwendungen (11,3 Mio. EUR),
- Reiseaufwand (8,8 Mio. EUR),
- Instandhaltung (8,8 Mio. EUR) und
- Verwaltungsaufwand (5,3 Mio. EUR).

Die ÖBB-Postbus GmbH hatte nur in Ausnahmefällen eigene Grundstücke und Gebäude, sondern mietete diese innerhalb und außerhalb des Konzerns an. Zu rund zwei Drittel flossen Miet- und Pacht aufwendungen an die ÖBB-Postbus AG und die ÖBB-Infrastruktur AG.

Reiseaufwand fiel an, um die Buslenker zu Betriebsbeginn zum Busstandort und bei Dienstende zurück zur Verkehrsstelle bzw. zum Wohnort zu bringen. Für sehr frühe Dienstantritte bzw. sehr späte Dienstenenden wurden auch Nächtigungen bezahlt.

Im Verwaltungsaufwand war u.a. die Holdingumlage enthalten, die durch die ÖBB-Holding AG für die ÖBB-Unternehmensgruppe erbrachte Leistungen³⁸ abdeckte. Sie stieg im Lauf der Jahre stetig an (von 2007 auf 2011 um 62 %) und betrug im Jahr 2011 für die ÖBB-Postbus GmbH rd. 3 Mio. EUR (dies entsprach rd. 0,77 % des Jahresumsatzes).

Im Verwaltungsaufwand waren auch Leistungen der ÖBB-Shared Service Center GmbH (Nachfolgerin der ÖBB-Dienstleistungs GmbH) und anderer ÖBB-Unternehmen enthalten. Die ÖBB-Shared Service Center GmbH servierte die ÖBB-Postbus GmbH unter anderem in den

³⁸ ursprünglich direkt verrechnet, ab 2010 über die ÖBB-Personenverkehr AG



Finanzlage und Geschäftsentwicklung

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

Bereichen Personaladministration, Arbeitsrecht, Pensionservice, Personalsysteme und Lehrlingsausbildung.

(2) Das Regierungsprogramm 2008 bis 2013 legte fest, dass die ÖBB-Postbus GmbH ungeachtet einer Lösung des Personalkostendeltas die Produktionskosten zu reduzieren hat. Die folgende Tabelle zeigt den fahrleistungsspezifischen Aufwand der ÖBB-Postbus GmbH (Aufwendungen bezogen auf die jährliche Kilometer-Leistung) in den Jahren 2007 bis 2011. Eine Reduktion des Aufwands wurde im überprüften Zeitraum nicht erreicht.

Tabelle 21: Aufwand je Kilometer Fahrleistung

	2007	2008	2009	2010	2011
	in EUR				
Personalaufwand	1,29	1,26	1,34	1,31	1,34
sonstige Aufwendungen	1,37	1,37	1,31	1,25	1,33
Summe	2,66	2,63	2,65	2,56	2,67
Basierend auf gefahrenen Kilometer pro Jahr (in 1.000)	139.168	147.621	151.184	151.593	149.813

Quellen: Daten: UGB-Jahresabschlüsse (Aufwendungen) der ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

- 26.2 Der RH wies darauf hin, dass das Personal mit rd. 50 % des Aufwands den wesentlichsten Kostenfaktor darstellte. Der Aufwand bezogen auf die Fahrleistung konnte im überprüften Zeitraum – abgesehen von geringen Schwankungen – konstant gehalten werden.

Der RH wies darauf hin, dass die von der ÖBB-Postbus GmbH zu entrichtende Holdingumlage eine Aufwandsposition darstellte, die sich im Wettbewerb mit anderen Busunternehmen nachteilig auswirken kann.

- 26.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Postbus GmbH werde der Reiseaufwand aufgrund der geltenden Normen abgegolten. Aufgrund des Aufgabengebiets (Dienstreise mit dem Bus) würden sich damit die Diätaufwendungen in der laut Norm definierten Höhe ergeben.*

Die ÖBB-Postbus GmbH wies weiters darauf hin, dass der Aufwand bezogen auf die Fahrleistung zwar 2007 bis 2011 nominell konstant war, unter Berücksichtigung der Inflation jedoch deutlich reduziert wurde. Der Kraftfahrlinienkostenindex sei laut Statistik Austria im selben Zeitraum um 12,6 % gestiegen.

Finanzlage und Geschäftsentwicklung

Umsatzerlöse **27.1** Etwa 96 % des Umsatzes der ÖBB-Postbus GmbH entfielen auf den Linienverkehr (vgl. TZ 8). In der folgenden Tabelle stellt der RH für den Linienverkehr die Umsatzbestandteile und deren Entwicklung dar:

Tabelle 22: Entwicklung der Umsätze im Linienverkehr

	2007	2008	2009	2010	2011	Anteil 2011	Veränderung 2007 bis 2011
	in Mio. EUR						in %
Schüler- und Lehrlingsfreifahrt ¹	111,41	109,68	106,45	111,94	113,92	30	2,3
Fahrscheineinnahmen ²	51,55	52,55	51,35	51,63	52,77	14	2,4
Verbundabgeltung ³	61,71	65,64	70,58	70,55	75,38	20	22,2
Bestellter Linienverkehr ⁴	98,48	114,37	122,23	128,97	130,20	34	32,2
sonstige regelmäßige Bestellungen ⁵	24,77	28,39	36,94	33,19	32,58	8	31,5
Weitergabe von Fahrpreisen ⁶	- 27,17	- 26,18	- 23,17	- 22,82	- 21,03	6	- 22,6
Summe Linienverkehr	320,77	344,44	364,37	373,47	383,83	100	19,7
Erlösberichtigungen ⁷	- 0,55	- 1,40	- 4,41	- 4,47	- 4,70		

¹ Vergütung durch den FLAF

² Fahrscheinkäufe bei der ÖBB-Postbus GmbH

³ Verrechnung von bei Verkehrsverbundorganisationen gekauften Fahrausweisen und öffentlichen Mitteln zur Stützung verbilligter Fahrpreise

⁴ Vergütung für von Verkehrsverbundorganisationen zusätzliche regional bestellte Fahrten

⁵ z.B. Werksverkehre

⁶ Weitergabe von Einnahmen, z.B. im Rahmen von Bruttoverträgen an den Auftraggeber

⁷ Erlösberichtigungen entstehen bei einer nachträglichen Änderung der Umsatzerlöse; in erster Linie bei der Endabrechnung der Vergütung der Schülerfreifahrt. Der Betrag ist daher größtenteils vom Linienverkehr abzuziehen.

Quellen: Daten ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die Umsatzverbuchung erlaubte keine eindeutige Zuordnung der Umsätze nach direkten Käufen von Fahrscheinen bzw. Zeitkarten und Vergütungen der öffentlichen Hand. In der Verbundabgeltung waren nämlich sowohl die Käufe von Fahrausweisen bei Verkaufsstellen der Verkehrsverbände als auch die Vergütungen der öffentlichen Hand für die Verbilligung der Tarifstruktur enthalten. Nach Ansicht der ÖBB-Postbus GmbH war die Frage der Finanzierung des Linienverkehrs direkt durch die Fahrgäste bzw. indirekt durch die öffentlichen Hände eine Fragestellung der Verkehrsverbundorganisationen und nicht der ÖBB-Postbus GmbH. Sie erachtete es daher nicht für notwendig, diese Daten getrennt zu erheben.



Finanzlage und Geschäftsentwicklung

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

Die Tabelle zeigt, dass

- die Umsatzsteigerung 2007 bis 2011 in erster Linie beim bestellten Linienverkehr zu verzeichnen war (+32,2 %), und
- die durch den FLAF geleistete Vergütung für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten rd. 30 % des Umsatzes (im Jahr 2011) betrug und damit einen wesentlichen Umsatzfaktor darstellte.

27.2 Der RH verwies auf die Bedeutung der Abgeltung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten im Jahr 2011 für die Finanzierung des öffentlichen Busverkehrs.

Der RH wies kritisch darauf hin, dass eine Differenzierung der Umsatzerlöse nach den direkten Verkäufen von Fahrscheinen (Einzelfahrscheine, Jahreskarten u.ä.) und Beiträgen der öffentlichen Hand aus Sicht der ÖBB-Postbus GmbH von geringer Relevanz war. Er betonte jedoch, dass eine klare Darstellung der Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen und der Einnahmen aus öffentlichen Mitteln im Interesse der Transparenz der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wäre.

27.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Postbus GmbH habe sie ihre Finanzierungsquellen in der Vergangenheit regelmäßig analysiert und sei bemüht, die Aufteilung zwischen Fahrscheinverkäufen und öffentlichen Mitteln – wenn auch aufgrund mangelnder Daten nur grob und zeitverzögert – zu ermitteln.*

27.4 Der RH hielt fest, dass eine derartige Analyse der Finanzierungsquellen im Rahmen der Gebarungüberprüfung nicht vorgelegt wurde.

Ergebnisse der ÖBB-
Postbus GmbH

28.1 In Österreich ansässige Unternehmen haben einen den im UGB festgelegten österreichischen Rechnungslegungsvorschriften folgenden Jahresabschluss vorzulegen. Da die ÖBB-Holding AG auch einen Konzernabschluss nach IFRS³⁹ vorlegte, erstellte die ÖBB-Postbus GmbH für diesen zusätzlich auch einen Jahresabschluss nach IFRS.

Der RH stellt in den folgenden beiden Tabellen die Ergebnisse nach UGB und IFRS einander gegenüber.

³⁹ International Financial Reporting Standards; ein internationales Regelwerk, das die Erstellung international vergleichbarer Jahresabschlüsse ermöglichen soll. Der Unterschied zu den Regeln des UGB liegt hauptsächlich in der Bewertung von Vermögen und Kapital.

Finanzlage und Geschäftsentwicklung

Tabelle 23: Ergebnisentwicklung der ÖBB-Postbus GmbH

	2007	2008	2009	2010	2011	Durchschnitt 2007 bis 2011	Veränderung 2007 bis 2011
	in Mio. EUR						in %
Ergebnis nach UGB							
Umsatzerlöse	350,68	379,56	385,03	386,26	393,81	379,07	12,3
Gesamtertrag	367,93	389,10	393,04	396,97	400,90	389,59	9,0
Aufwand							
Material u. bezogene Leistungen	107,91	133,32	119,26	113,83	121,33	119,12	12,4
Personalaufwand	179,62	185,47	202,69	198,68	200,40	193,37	11,6
Abschreibungen	31,01	19,91	21,75	24,05	25,68	24,48	- 17,2
sonstiger Aufwand	51,10	49,19	57,22	52,12	52,34	52,39	2,4
Summe Aufwand	369,64	387,89	400,92	388,68	399,75	389,38	8,1
EBIT	- 1,71	1,22	- 7,89	8,29	1,14	0,21	-
Finanzerfolg	2,60	- 8,97	- 0,26	3,88	- 1,74	- 0,90	-
EGT	0,89	- 7,76	- 8,15	12,17	- 0,59	- 0,69	-
Steuern v. Einkommen/Ertrag	- 0,05	0,35	0,09	- 0,68	0,03	- 0,05	-
Jahresüberschuss	0,84	- 7,41	- 8,07	11,49	- 0,56	- 0,74	-
Netto-Rücklagenauflösung (+) Netto-Rücklagenbildung (-)	- 0,29	7,48	- 5,88	- 5,86	0,04	- 0,90	-
Ergebnisüberrechnung an ÖBB-Personenverkehr AG ¹	-	- 0,06	13,94	- 5,63	0,51	-	-
Jahresgewinn	0,55	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-
Ergebnis nach IFRS							
Umsatzerlöse	350,73	379,61	385,07	386,28	394,04	379,14	12,3
Gesamtertrag	358,38	385,69	391,87	393,66	400,05	385,93	11,6
Aufwand							
Material u. bez. Leistung	107,49	133,76	119,27	113,88	121,31	119,14	12,9
Personalaufwand	183,32	188,14	196,59	199,50	200,40	193,59	9,3
Abschreibungen	11,37	17,79	10,64	12,82	13,86	13,30	21,9
sonstiger Aufwand	48,87	47,92	53,35	58,15	51,90	52,04	6,2
Impairment	-	60,00	-	-	-	12,00	-
Summe Aufwand	351,05	447,62	379,85	384,35	387,47	390,07	10,4
EBIT	7,33	- 61,93	12,03	9,31	12,58	- 4,14	71,6
Finanzerfolg	2,60	- 7,35	- 1,20	3,70	- 1,97	- 0,84	-
EBT	9,94	- 69,29	10,82	13,02	10,61	- 4,98	6,7

¹ - = Überrechnung eines Gewinns, + = Überrechnung eines Verlusts
Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH



Finanzlage und Geschäftsentwicklung

ÖBB-Postbus GmbH: Leistungsangebot und Finanzierung

Das Ergebnis 2010 nach UGB stach im Jahresverlauf positiv hervor. Dies gründete sich im Wesentlichen auf folgende Faktoren:

- Wegfall von im Jahr 2009 einmalig wirksamen negativen Faktoren:
 - Aufwendungen im Zusammenhang mit zu erwartenden Steuernachzahlungen für Pflegegeld und Fahrbegünstigungen (rd. 10 Mio. EUR),
 - Anmietung fremder Busse und Fahrer für umfangreiche Schienenersatzverkehre (rd. 7 Mio. EUR);
- im Jahr 2010 einmalig wirksame positive Faktoren:
 - Erlöse aus dem Verkauf der Lehman-Forderungen (2,4 Mio. EUR);
 - Auflösung von Rückstellungen (rd. 2 Mio. EUR);
 - Erhöhte Beteiligungserträge (plus 1,3 Mio. EUR im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009).

Das Betriebsergebnis EBIT nach UGB war im Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2011 eine „schwarze Null“ (0,21 Mio. EUR), das EGT aufgrund des stark negativen Finanzergebnisses 2008 (Abschreibung Lehman-Wertpapiere) mit durchschnittlich - 0,69 Mio. EUR leicht negativ. Auf Basis des Ergebnisabführungsvertrags⁴⁰ mit der ÖBB-Personenverkehr AG war das Jahresergebnis ab 2008 immer ausgeglichen.

Die Entscheidung, die Abschreibungsdauer für Busse von durchschnittlich acht auf zwölf Jahre (um 50 %) zu verlängern, reduzierte die jährlichen Abschreibungen ab 2008 entsprechend und verbesserte damit das Ergebnis der folgenden Jahre.

Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen durch Verkehrsverbundorganisationen aus dem Jahr 2012 forderten den Einsatz von relativ neuen Bussen (vgl. TZ 11 und 12). Die Vertragslaufzeiten bis zur erneuten Ausschreibung betragen zwischen fünf und acht Jahren bzw. bestand eine Verpflichtung zum Ersatz von mehr als zehn Jahre alten Bussen während der Vertragslaufzeit (vgl. TZ 22).

⁴⁰ ab 2008 unbefristet in Kraft

Finanzlage und Geschäftsentwicklung

Der wesentliche Unterschied zwischen den Jahresabschlüssen nach IFRS und UGB ergibt sich aus dem Impairment⁴¹ 2008 (und aus bereits vor 2007 vorgenommenen Impairments in Höhe von weiteren 36,9 Mio. EUR). Diese Impairments reduzierten die Abschreibungen der folgenden Jahre entsprechend. Der ergebnisverbessernde Effekt betrug⁴²

- bis 2008 etwa 6 Mio. EUR p.a.,
- 2009 bis 2011 etwa 15 Mio. EUR p.a.,
- 2012 etwa 12 Mio. EUR,
- 2013 und 2014 je 9,23 Mio. EUR und
- 2015 (auslaufend) noch 4,62 Mio. EUR.

Tabelle 24: Beteiligungsergebnis der ÖBB-Postbus GmbH (nach UGB)

	2007	2008	2009	2010	2011
	in Mio. EUR				
Koch Busverkehr GmbH	0,00	0,00	- 0,03	- 0,01	0,02
„KÖB“ Kraftwagenbetrieb der ÖBB GesmbH	0,03	0,34	1,01	2,26	0,03
CSAD AUTOBUSY České Budejovice a.s.	0,53	0,67	0,60	0,61	0,44
Summe Beteiligungsergebnis	0,56	1,01	1,58	2,86	0,49

Quellen: Jahresabschlüsse der ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die Beteiligungen der ÖBB-Postbus GmbH erwirtschafteten 2007 bis 2011 rd. 6,5 Mio. EUR an Erträgen.

28.2 Der RH wies darauf hin, dass das schwach positive EBIT nach UGB und die Gewinne nach IFRS 2009 bis 2011 in erster Linie auf bilanzielle Maßnahmen (Verlängerung der Abschreibungsdauer, Impairments) zurückzuführen waren.

Die sich abzeichnenden Vorgaben der Verkehrsverbundorganisationen in Bezug auf das Alter der eingesetzten Fahrzeuge ließen die Nutzung von mehr als zehn Jahre alten – wenn auch technisch adäquaten –

⁴¹ Eine – nur nach IFRS vorzunehmende – Abwertung der Vermögensgegenstände aufgrund der Erwartung, mit diesen in Zukunft nicht die für eine ausreichende Rendite notwendigen Erträge erwirtschaften zu können.

⁴² Berechnung der ÖBB-Postbus GmbH



Finanzlage und Geschäftsentwicklung

BMVIT

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

Fahrzeugen in Zukunft schwieriger erscheinen. Der RH sah das Risiko, die durchschnittliche wirtschaftliche Nutzungsdauer der Busse in Zukunft wieder verkürzen zu müssen (im Jahr 2008 von acht auf zwölf Jahre hinaufgesetzt, siehe TZ 22) und damit die Ergebnisse mit höheren Abschreibungen zu belasten.

- 28.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Postbus GmbH habe die Verlängerung der Abschreibungsdauer keine bilanzielle Maßnahme, sondern eine Anpassung an die tatsächliche Nutzungsdauer dargestellt. Auch die Impairments seien gemäß der Regeln des IFRS durchzuführen und würden keine bilanzielle Maßnahme darstellen. Das positive EBIT sei durch das Setzen von Maßnahmen erreicht worden.*

Das Risiko, dass die Abschreibungsdauer zu verkürzen wäre, sei nicht nachvollziehbar, weil sich die Lebensdauer und damit der Marktwert der Busse nicht ändern würden.

- 28.4** Der RH entgegnete der ÖBB-Postbus GmbH, dass die im kaufmännischen Rechenwerk berücksichtigte Abschreibungsdauer der Busse mit einem Schlag um 50 % verlängert wurde und dies die jährliche Abschreibung reduzierte. Ohne die Ergebniseffekte der geänderten Abschreibungen bzw. der Impairments gemäß IFRS wären die Ergebnisse (EBITs) in den Folgejahren negativ gewesen.

Der RH verwies auf die auch von der ÖBB-Postbus GmbH in ihrer Stellungnahmen zu TZ 22 angeführte Tendenz der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, bei der Ausschreibung von Buslinienverkehren das Alter der eingesetzten Busse zu begrenzen. Damit würde sich – bei gleichbleibender technischer Nutzungsdauer – die wirtschaftliche Nutzungsdauer vieler Busse verkürzen, weil diese nicht mehr im Linienverkehr eingesetzt werden können.

Kostenrechnung

- 29.1** Die ÖBB-Postbus GmbH verfügte über eine die wesentlichen Kostenträger und Kostenstellen – wie die einzelnen Linien, Werkstätten oder die Reparaturleistungen – abbildende Kostenrechnung. Einen Ungenauigkeitsfaktor stellten die nachträglichen Endabrechnungen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten und andere Verrechnungen mit den Verkehrsverbundorganisationen dar.⁴³

⁴³ Die – hauptsächlich die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten betreffende – Rückstellung für die mögliche Rückforderung von Fahrtkostenersätzen betrug Ende 2011 40,2 Mio. EUR und damit etwa ein Drittel der jährlichen Erlöse aus Schüler- und Lehrlingsfreifahrten.

Finanzlage und Geschäftsentwicklung

(1) ÖBB-Postbus GmbH

Im Folgenden stellt der RH die Ergebnisse der Kostenrechnung für die ÖBB-Postbus GmbH insgesamt dar.

Tabelle 25: Kostenrechnungsergebnisse der ÖBB-Postbus GmbH 2007 bis 2011

	2007	2008	2009	2010	2011	Durchschnitt 2007 bis 2011	Veränderung 2007 bis 2011
	in Mio. EUR						in %
Umsatzerlöse	352,99	381,60	392,08	386,35	393,81	381,37	11,6
Gesamtertrag	369,90	391,95	399,64	394,92	400,71	391,42	8,3
Material u. bezogene Leistungen	102,02	127,66	115,36	113,63	122,34	116,20	19,9
Personalkosten	179,26	186,44	193,18	193,07	194,86	189,36	8,7
Abschreibungen	40,72	27,63	28,44	29,24	29,27	31,06	- 28,1
sonstige betriebliche Kosten	50,47	48,24	51,38	49,39	50,81	50,06	0,7
Summe Kosten	372,47	389,98	388,35	385,33	397,28	386,68	6,7
Gesamtergebnis vor Zinsen	- 2,58	1,98	11,29	9,58	3,44	4,74	-
Zinsen/so. finanzielle Kosten	- 7,39	- 9,79	- 10,79	- 8,56	- 13,90	- 10,09	88,1
DB I	- 9,97	- 7,81	0,50	1,02	- 10,47	- 5,35	5,0

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Der wesentliche Unterschied zur Gewinn- und Verlustrechnung liegt in der höheren jährlichen Abschreibung. Einerseits entfallen in der Kostenrechnung bilanzielle Maßnahmen wie Impairments, andererseits werden als Abschreibung die für die Substanzerhaltung bzw. zur Finanzierung der notwendigen Reinvestitionen notwendigen Werte angesetzt.

Die Tabelle zeigt, dass die Kostenrechnung trotz höherer Abschreibungen durch leichte positive Differenzen in den anderen Positionen vor Zinsen ein besseres durchschnittliches Ergebnis (4,74 Mio. EUR) als die Gewinn- und Verlustrechnung nach UGB ergibt. Erst der Ansatz der kalkulatorischen Zinsen und sonstigen finanziellen Kosten ergibt einen gegenüber dem vergleichbaren EGT der Gewinn- und Verlustrechnung im Durchschnitt schlechteren Deckungsbeitrag I (- 5,35 Mio. EUR).



Finanzlage und Geschäftsentwicklung

BMVIT

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

(2) Regionen

Der RH hat die Kostenrechnungsergebnisse (Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2011) der einzelnen Regionen (Regionalmanagements) betrachtet.

Die Daten zeigen, dass im Durchschnitt in den Jahren 2007 bis 2011 alle Regionen ein positives Ergebnis der direkten Erlöse und Kosten vor Zinsen (zwischen 0,6 Mio. EUR und 5,5 Mio. EUR) aufwiesen und auch nach Zinsen nur eine Region negativ (- 0,9 Mio. EUR) abschloss. Die Umlage der sonstigen Overhead-Kosten, insbesondere der Unternehmenszentrale und der Kosten des Konzerns, konnten allerdings nur zwei von sieben Regionen voll tragen (positives „DB VI“ von 1,3 Mio. EUR und 1,8 Mio. EUR, die übrigen Regionen verzeichneten einen negativen „DB VI“ zwischen - 0,2 Mio. EUR und - 5,2 Mio. EUR).

Innerhalb der Regionen verfügte die ÖBB-Postbus GmbH auch über eine Linienerfolgsrechnung, die aber aufgrund der Interdependenz der Linien nach Absicht der ÖBB-Postbus GmbH zu einer Erfolgsrechnung von Linienbündeln umgestaltet werden sollte.

Finanzlage und Geschäftsentwicklung

(3) Werkstätten

Tabelle 26: Kostenrechnungsergebnisse der Werkstätten 2007 bis 2011

	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung 2007 bis 2011
	in Mio. EUR					in %
Außenumsatz	21,78	24,79	17,59	11,32	9,55	- 56,2
Innenumsatz	65,69	73,96	68,46	72,35	80,24	22,1
sonstige Erträge	0,22	0,63	0,05	0,20	0,33	50,0
Gesamtertrag	87,69	99,38	86,10	83,87	90,13	2,8
Materialkosten	55,07	66,06	53,11	52,32	57,90	5,1
Personalkosten	16,88	15,98	16,13	14,41	14,67	- 13,1
sonstige betriebliche Kosten (inkl. AfA)	15,33	13,80	15,50	13,85	14,38	- 6,2
Summe Kosten	87,28	95,84	84,74	80,58	86,95	- 0,4
Gesamtergebnis vor Zinsen	0,41	3,54	1,36	3,29	3,18	675,6
Zinsen/so. finanzielle Kosten	- 0,41	- 0,43	- 0,44	- 0,44	- 0,44	7,3
DB I	0,00	3,11	0,92	2,85	2,74	-
DB VI (nach Umlagen)	- 0,93	2,41	0,16	1,84	2,27	-
	Anzahl					
durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	375	354	340	307	299	- 20,3

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die Werkstätten wiesen 2008 bis 2011 positive Deckungsbeiträge – auch nach Umlagen – auf. Die durchschnittliche Anzahl der beschäftigten Mitarbeiter sank von 2007 bis 2011 um 20 %.

Größte Kostenposition bei den Werkstätten waren die Treib- und Schmierstoffe (in den Materialkosten enthalten) mit durchschnittlich rd. 40 % der Gesamtkosten.



Finanzlage und Geschäftsentwicklung


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

(4) Unternehmenszentrale

Tabelle 27: Kostenrechnungsergebnisse der Unternehmenszentrale 2007 bis 2011

	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung 2007 bis 2011
	in Mio. EUR					in %
Gesamtertrag	11,65	5,30	3,14	3,39	1,47	- 87,4
Personalkosten	9,82	10,64	9,44	8,43	8,27	- 15,8
sonstige betriebliche Kosten (inkl. AfA)	13,45	11,79	11,25	11,14	11,07	- 17,7
Gesamtergebnis vor Zinsen	- 11,62	- 17,13	- 17,55	- 16,18	- 17,87	53,8
Zinsen/so. finanzielle Kosten	3,83	2,75	1,82	2,74	- 0,67	-
DB I	- 7,79	- 14,38	- 15,73	- 13,44	- 18,54	138,0
DB VI (nach Umlagen)	12,75	7,84	5,20	4,92	0,21	- 98,4
	Anzahl					
durchschnittliche Mitarbeiteranzahl	158	152	146	127	121	- 23,4

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Veranlagungserträge verblieben in der Regel bei der Unternehmenszentrale, so dass hier die Zinsen im Regelfall positiv waren. Nach Umlage der für die anderen Profit-Center erbrachten Overhead-Leistungen verblieb bei der Unternehmenszentrale ein positiver Deckungsbeitrag.

- 29.2 Der RH erachtete das von der Kostenrechnung gelieferte Zahlenmaterial als zweckmäßig, um aussagekräftige Informationen für die Unternehmenssteuerung erlangen zu können.

Der RH wies darauf hin, dass die Mehrheit der Regionen nicht ausreichend zur Deckung der Vollkosten beitragen konnte. Er empfahl der ÖBB-Postbus GmbH, insbesondere die Regionen mit negativen Deckungsbeiträgen in Hinblick auf weitere Kostensenkungspotenziale und Erhöhung der Effizienz der Leistungserbringung zu analysieren.

Die positiven Ergebnisse der Werkstätten zeigten den Erfolg der Strategie, sich von unrentablen Tätigkeiten zu trennen (siehe TZ 22).

- 29.3 Die ÖBB-Postbus GmbH wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass – im Gegensatz zur Kostenrechnung – in der Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Rückstellungsdotierungen (z.B. für außertarifarische Fahrbegünstigungen und Pflegegeld) das Ergebnis zusätzlich belasteten.

Finanzlage und Geschäftsentwicklung

Bilanz und
Finanzierung

30.1 Die folgende Tabelle stellt die wesentlichen Bilanzpositionen, Bilanzkennzahlen sowie den Cash-Flow der ÖBB-Postbus GmbH dar:

Tabelle 28: Bilanz und Cash-Flow der ÖBB-Postbus GmbH 2007 bis 2011

	2007	2008	2009	2010	2011	Veränderung 2007 bis 2011
	in Mio. EUR					in %
Anlagevermögen	202,93	209,41	214,19	216,48	200,39	- 1,3
<i>davon</i>						
<i>Busse</i>	129,47	158,48	167,01	173,37	171,43	32,4
Umlaufvermögen (inkl. ARA)	108,81	93,45	107,73	79,50	95,50	- 12,2
AKTIVA	311,74	302,86	321,93	295,98	295,89	- 5,1
Eigenkapital	86,42	78,27	78,27	79,66	79,66	- 7,8
Fremdkapital (inkl. PRA)	225,32	224,59	243,66	216,32	216,23	- 4,0
<i>davon</i>						
<i>Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten</i>	48,64	76,85	70,87	65,10	59,39	22,1
<i>Rückstellungen</i>	56,86	78,85	93,28	85,26	88,12	55,0
<i>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</i>	65,62	21,89	29,53	21,59	21,59	- 67,1
PASSIVA	311,74	302,86	321,93	295,98	295,89	- 5,1
Finanzierungsquoten						
	in %					
Eigenkapitalquote	28	26	24	27	27	
Finanzierung durch Kreditinstitute	16	25	22	22	20	
Cash-Flow						
	in Mio. EUR					
Betrieblicher Cash-Flow	51,58	22,89	25,13	25,45	16,87	- 67,3
Investitions-Cash-Flow	- 55,88	- 80,31	- 22,04	- 30,02	- 4,60	- 91,8
= Free Cash-Flow	- 4,30	- 57,42	3,09	- 4,57	12,27	-

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die Eigenkapitalquote betrug, nach einem leichten Absinken 2009, in den Jahren 2010 und 2011 jeweils 27 %.

Die Rückstellungen von rd. 88 Mio. EUR im Jahr 2011 verteilten sich folgendermaßen:

- 40 Mio. EUR Rückerstattung Fahrtkostensätze
(Nachkontrolle Schüler- und Lehrlingsfreifahrt)
- 29,3 Mio. EUR Personalarückstellungen
- 8,8 Mio. EUR Entsorgungsaufwendungen
- 5,5 Mio. EUR Umstrukturierungsaufwendungen
- 4,5 Mio. EUR sonstige Rückstellungen

Der Finanzierungsanteil durch Kreditinstitute stieg 2008 wegen der Anschaffung von Bussen für die Fußballeuropameisterschaft 2008 kurzfristig an, sank bis 2011 aber wieder auf 20 %.

Das jährliche Entgelt für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten betrug ca. 110 Mio. EUR. Das BMF war bei der Nachkontrolle dieser Entgelte⁴⁴ im Rückstand. Die Rückstellung sollte zu erwartende Nachzahlungen, die sich aus der Nachkontrolle ergeben, abdecken.

Der betriebliche Cash-Flow war zwar in allen betrachteten Jahren positiv, erreichte aber 2008 bis 2011 nicht die gemäß Kostenrechnung notwendige Reinvestitionsrate von etwa 30 Mio. EUR (siehe dazu TZ 29, Tabelle 26, Zeile Abschreibungen). 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.

- 30.2 Die Finanzierungsstruktur der ÖBB-Postbus GmbH war 2011 insofern günstig, als sie sich zu einem großen Teil aus unverzinslichen Kapitalbestandteilen zusammensetzte. Der RH wies jedoch auf die hohen Rückstellungen hin, die bei ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung – insbesondere anlässlich der Nachkontrolle der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt – eine erhebliche Finanzierungslücke eröffnen würden.

Weiters reichte der Cash-Flow in der Regel nicht aus, die laufend notwendigen Reinvestitionen aus eigenen Mitteln zu finanzieren.

⁴⁴ Das BMF kontrolliert die Anspruchsberechtigung und Höhe der gewährten Schüler- und Lehrlingsfreifahrten.

Finanzlage und Geschäftsentwicklung

Mittelfristplanung

31.1 Die 2012 erstellte Mittelfristplanung (bis 2017) der ÖBB-Postbus GmbH sah die in folgender Tabelle dargestellte Entwicklung (Ergebnisse gemäß IFRS) vor:

Tabelle 29: Ergebnis der ÖBB-Postbus GmbH gemäß Mittelfristplanung

Jahr	Umsatz	Personal	Material	AfA	EBIT	EBT	Mitarbeiter	Eigenkapital-Quote
Ist-Werte								
2007	350,73	- 183,32	- 107,49	- 11,37	7,33	9,94	3.844	33,5
2008	379,61	- 188,14	- 133,76	- 77,79	- 61,93	- 69,29	3.883	13,1
2009	385,07	- 196,59	- 119,27	- 10,64	12,03	10,82	3.945	15,9
2010	386,28	- 199,50	- 113,88	- 12,82	9,31	13,02	4.019	19,4
2011	394,04	- 200,40	- 121,31	- 13,86	12,58	10,61	3.974	23,5
Plan-Werte der Mittelfristplanung								
2012	403,87	- 198,36	- 125,88	- 19,36	11,70	9,59	3.944	27,2
2013	401,00	- 199,53	- 119,23	- 23,17	12,05	9,98	3.836	29,1
2014	400,35	- 201,85	- 115,68	- 25,04	10,21	7,71	3.792	30,9
2015	413,72	- 207,66	- 117,00	- 30,67	9,32	6,89	3.801	33,1
2016	419,70	- 211,12	- 117,04	- 35,89	5,76	3,56	3.754	34,5
2017	431,06	- 217,13	- 119,11	- 36,69	6,12	4,12	3.746	36,2

Dargestellt sind nur die wesentlichen Ertrags- und Aufwandspositionen; das EBIT ergibt sich nicht (nur) aus den links davon angeführten Spalten.

AfA = Abschreibungen inkl. Impairment 60 Mio. EUR in 2008

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Daten: ÖBB-Postbus GmbH; Zusammenstellung RH

Die Planung berücksichtigte zwar, dass ein Teil der zukünftigen Abschreibungen nicht gewonnen werden kann, ging jedoch davon aus, die bisher gefahrene Kilometerzahl größtenteils beizubehalten und ein durchschnittliches Umsatzwachstum von 1,5 % je Jahr zu erzielen, wobei der Anstieg des Umsatzes erst ab 2015 erwartet wird.

Die in der Tabelle dargestellte Entwicklung zeigt, dass zwar EBIT und EBT sinken, jedoch positiv bleiben. Der Anstieg des Personalaufwands sowie der Abschreibungen (aufgrund des Auslaufens der Wirkung der Impairments) wird gemäß Planung zum Teil durch eine Verminderung



des Anteils des Materials (und der bezogenen Leistungen) am Umsatz – von rd. 31 % 2011 und 2012 auf 27,6 % 2017 – und damit gegenüber 2011 sinkenden Materialaufwand ausgeglichen. Dieser wäre gemäß der ÖBB-Postbus GmbH durch eine Rücknahme der Busanmietung sowie gegenüber 2011 geringere Treibstoffpreise begründet.

- 31.2 Der RH hielt fest, dass die ÖBB-Postbus GmbH in ihrer Planung davon ausging, trotz der für sie nachteiligen Personalkostensituation zumindest bis 2017 (ohne externe Abgeltung des Personalkostendeltas) ein positives Ergebnis und Eigenkapitalzuwächse erzielen zu können. Er wies aber darauf hin, dass gegen Ende der Planungsperiode dieses positive Ergebnis nur durch einen sprunghaften Anstieg des Umsatzes und eine Reduktion des Materialaufwands erreicht würde.

Der RH wies darauf hin, dass die Mittelfristplanung von ambitionierten Zielen ausging und die Nutzung von Optimierungspotenzialen voraussetzte. Dies jedoch ungeachtet unrealistischer Planungsannahmen (wie z.B. gleichbleibende Kilometerleistung, vor dem Hintergrund der Ausschreibungsanforderungen hoch angesetzte Nutzungsdauer der Busse (siehe TZ 22, 28). Das erwartete Auftreten von ergebnisverbessernden Faktoren gegen Ende der Planungsperiode im Rahmen dieser ambitionierten Mittelfristplanung erachtete der RH allerdings nicht zuletzt von dem Bestreben, ein positives Budget zu erstellen, getragen.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

32 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

ÖBB-Postbus GmbH

(1) In Bezug auf das Projekt „Querschnittsbereiche“ wären die organisatorische Entwicklung und die finanziellen Auswirkungen durch das Projekt zu evaluieren. Dabei wären die Kostenentwicklung, mögliche Konflikte bei der Prioritätensetzung aufgrund der zweifachen Weisungsbefugnis über die Mitarbeiter der Querschnittsbereiche (durch die ÖBB-Personenverkehr AG und die ÖBB-Postbus GmbH) und die Verfügbarkeit der von der ÖBB-Postbus GmbH benötigten personellen Ressourcen zu beurteilen. (TZ 4)

(2) In Bezug auf den zunehmenden Wettbewerb durch die Ausschreibungen von Buslinien und den damit verbundenen Druck, möglichst kostengünstig zu produzieren, wären Kostennachteile zu vermeiden. Beim Zukauf externer Leistungen wäre zu prüfen, ob diese innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe oder am freien Markt günstiger zu beziehen sind; Kostenvorteile wären dabei voll auszuschöpfen. (TZ 4)

(3) Es wäre 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. (TZ 11)

(4) Es wären Analysen vorzunehmen, wo Potenziale im Hinblick auf die Kundengruppe der Pendler wären und wie diese zu heben sind. Konzepte zur Vergrößerung der Marktanteile in der Kundengruppe der Pendler wären zu erstellen. Anschließend wären den Auftraggebern der Verkehrsdienstleistungen attraktive Leistungsangebote zu unterbreiten. (TZ 12)

(5) In Bezug auf die künftig konzernweit angelegten Marktforschungen (Kundenbefragungen) wäre darauf zu achten, dass die busspezifischen Fragestellungen und Qualitätskriterien erhalten bleiben und dass eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit den vergangenen Marktforschungen gewahrt bleibt, damit eine längerfristige Betrachtung der Entwicklung möglich ist. (TZ 13)

(6) Fragen zur Abstimmung von Bus und Bahn wären zukünftig in die Erhebung der Kundenzufriedenheit aufzunehmen, Analysen über mögliche Verbesserungspotenziale bei der Abstimmung zwischen Bus und Bahn vorzunehmen und Konzepte zur Vergrößerung der Marktanteile in der Kundengruppe der kombinierten



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

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

Nutzer zu erstellen, um den Auftraggebern der Verkehrsdienstleistungen anschließend ein attraktives Leistungsangebot offerieren zu können. (TZ 14)

(7) Möglichkeiten zur Zusammenlegung von kleinen Verkehrsleistungen und Verkehrsstellen wären im Rahmen eines Standortkonzepts zu prüfen und entsprechend der organisatorischen, personellen und infrastrukturellen Möglichkeiten zu realisieren. (TZ 15)

(8) Im Rahmen der Mikroorganisation wäre 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. (TZ 16)

(9) Die rechtlichen Möglichkeiten zur Anpassung der verschiedenen, innerhalb des Unternehmens gültigen arbeitsrechtlichen Bestimmungen wären so weit als möglich auszuschöpfen, um den Verwaltungsaufwand zu senken und den effizienteren Einsatz der Mitarbeiter zu fördern. (TZ 18)

(10) Es wäre verstärkt auf eine Erhöhung des Pensionsantrittsalters der ÖBB-Beamten hinzuwirken. (TZ 19)

(11) Es wären umgehend Maßnahmen zur Reduktion der Krankenstandstage in die Wege zu leiten. Mitarbeiter, welche krankheitsbedingt nicht mehr als Lenker einsatzfähig sind, wären nach Möglichkeit auf anderen Arbeitsplätzen einzusetzen. (TZ 20)

(12) Weitere Möglichkeiten zur Senkung des Personalkostendeltas – der Differenz des Personalaufwands für Mitarbeiter in begünstigten (kündigungsgeschützten) Dienstrechten und jenes für Mitarbeiter mit Kollektivvertrag – durch interne Maßnahmen wie z.B. Anpassungen in Betriebsvereinbarungen wären zu prüfen. (TZ 21)

(13) Vor dem Hintergrund der sehr spezifischen und hohen Anforderungen an das Busmaterial im Zuge der Ausschreibungen wären laufende Investitionen in Busse auf das betrieblich notwendige Maß zu beschränken und umfangreichere Investitionen erst im Rahmen von konkreten Ausschreibungsgewinnen zu tätigen. Für künftige Businvestitionen wäre eine angemessene Rücklage zu bilden. (TZ 22)

(14) Es wären weitere Maßnahmen zur Erreichung des Zielwerts von 8 % Busreserve zu treffen. (TZ 23)

Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

(15) Den mit den Vertretern der Behindertenorganisationen vereinbarten Vorgaben zur Barrierefreiheit wäre in Zukunft zu folgen. (TZ 24)

(16) Möglichkeiten zur Auflassung gering ausgelasteter Werkstätten bzw. die Zusammenlegung nahegelegener Werkstätten wären zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. (TZ 25)

(17) In den Werkstätten mit einem hohen Anteil an Mitarbeitern in „Leitung und Material“ wären die Mitarbeiter in diesem Bereich zu reduzieren. (TZ 25)

(18) Es wären insbesondere die Regionen mit negativen Deckungsbeiträgen in Hinblick auf weitere Kostensenkungspotenziale und Erhöhung der Effizienz der Leistungserbringung zu analysieren. (TZ 29)

ÖBB-Personen-
verkehr AG

(19) Es wären MBO-Vereinbarungen mit der Geschäftsführung von Tochtergesellschaften auch in Zukunft dergestalt abzuschließen, dass deren Zielerreichung durch die Geschäftsführung dieser Tochtergesellschaften unmittelbar beeinflusst werden kann. (TZ 6)

BMVIT

(20) Aufgrund der bereits laufenden Ausschreibungen von Linienbusverkehren wäre auf eine zeitnahe Novellierung des ÖPNRV-G hinzuwirken, um in Zukunft kosten- und zeitintensive Verwaltungsverfahren im Zuge von Ausschreibungsbekämpfungen zu vermeiden. (TZ 2)

(21) Im Falle einer Abgeltung des Personalkostendeltas – der Differenz des Personalaufwands für Mitarbeiter in begünstigten (kündigungsgeschützten) Dienstrechten und für Mitarbeiter mit Kollektivvertrag – durch den Bund wären jedenfalls klare Regelungen hinsichtlich der Bezugsgrößen für die Berechnung der Höhe der Abgeltung zu treffen, 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. (TZ 21)



BMVIT

ANHANG
Entscheidungsträger

ANHANG

**Entscheidungsträger
des überprüften Unternehmens**

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in Blaudruck

**R
H**



ANHANG
Entscheidungsträger

ÖBB-Postbus GmbH

Aufsichtsrat

Vorsitzender	DI Dr. Stefan WEHINGER (2006 bis 24. März 2008)
	KR Gustav POSCHALKO (10. April 2008 bis 11. August 2010)
	Andreas FUCHS (12. August 2010 bis 12. Mai 2011)
	Birgit WAGNER (seit 12. Mai 2011)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Mag. Erich SÖLLINGER (2005 bis 31. Oktober 2008)
	Mag. Gabriele LUTTER (2. Oktober 2008 bis 12. Mai 2011)
	Mag. Georg LAUBER (seit 12. Mai 2011)

Geschäftsführung

Dr. Paul FREY
(10. März 2005 bis 21. Februar 2007)

Michael GASSAUER
(1. Jänner 2007 bis 10. April 2008)

Andreas FUCHS
(15. April 2007 bis 30. November 2008)

KR Heinz STIASTNY
(1. Dezember 2008 bis 31. Juli 2012)

Mag. Sabine GREINER
(seit 1. August 2008)

Ing. Mag. Christian EDER
(seit 1. August 2008)

**R
H**

Wien, im November 2013

Der Präsident:

Dr. Josef Moser





Bisher erschienen:

- | | |
|-------------------|---|
| Reihe Bund 2013/1 | <p>Bericht des Rechnungshofes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pensionsrechte der Bediensteten der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau - Haftungen des Bundes für Exportförderungen - Gesundheit der Schüler: Schulärztlicher Dienst und Schulpsychologischer Dienst - Finanzierung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften - Institut für Österreichische Geschichtsforschung - Assistenzeinsatz des Bundesheeres im Grenzgebiet; Follow-up-Überprüfung |
| Reihe Bund 2013/2 | <p>Bericht des Rechnungshofes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vergabepraxis im BMI mit Schwerpunkt Digitalfunk - MAK - Österreichisches Museum für angewandte Kunst - Luftraumüberwachungsflugzeuge - Vergleich der Republik Österreich mit der Eurofighter Jagdflugzeug GmbH; Follow-up-Überprüfung |
| Reihe Bund 2013/3 | <p>Bericht des Rechnungshofes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flüchtlingsbetreuung der Länder Salzburg, Steiermark und Wien - Transparenz von Begünstigungen im Einkommensteuerrecht - Wellcon Gesellschaft für Prävention und Arbeitsmedizin GmbH - Qualitätssicherungsmaßnahmen in der Patientenbehandlung in den LKH Mittersill und Tamsweg, in den KH Zell am See und Oberndorf sowie im KH der Barmherzigen Brüder in Salzburg - Diplomatische Akademie Wien - A 23 - Anschlussstelle Simmering |
| Reihe Bund 2013/4 | <p>Bericht des Rechnungshofes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiener Stadterweiterungsfonds - Öffentlichkeitsarbeit des BMLFUW - IT-Strukturen und Beschaffung in der Zentralstelle des BMLFUW - Bundesanstalt für Agrarwirtschaft - ART FOR ART Kreativ-Werkstätten GmbH |
| Reihe Bund 2013/5 | <p>Bericht des Rechnungshofes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personalplanung im Bereich der Bundeslehrer - Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.: Konjunkturbelebungspaket II (2008) und ressortspezifische Bauprogramme; Neubau des Institutsgebäudes für Technische Chemie der TU Wien - Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen - Agrarumweltprogramm ÖPUL 2007 |

- Reihe Bund 2013/6 Bericht des Rechnungshofes
- Transparenz von Begünstigungen im Körperschaftsteuerrecht mit dem Schwerpunkt Gruppenbesteuerung
 - System der Lebensmittelsicherheit im Bund sowie in den Ländern Salzburg und Vorarlberg
 - Personaleinsatz und Dienstzuteilungen bei der Polizei
 - Schüler mit Migrationshintergrund, Antworten des Schulsystems
- Reihe Bund 2013/7 Bericht des Rechnungshofes
- Zusammenarbeit Bund - Länder im Gesundheitswesen am Beispiel des AKH Wien
 - Systematik der Steuerung ausgegliederter Einheiten und Beteiligungen
 - Förderung für Kleinunternehmen durch Konjunkturpakete; ERP-Kleinkreditprogramm und Programme für die Länder Kärnten und Vorarlberg
 - Lakeside Science & Technology-Park GmbH
 - Kennzahlenvergleich Volksoper Wien - Komische Oper Berlin
 - Planungs-, Budgetierungs- und Controlling-Tool des Bundes; Follow-up-Überprüfung
 - Polizei-Notruf; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2013/8 Bericht des Rechnungshofes
- Arbeitnehmerschutz in Österreich
 - Kanalsanierung in Gemeinden und Gemeindeverbänden der Länder Kärnten, Oberösterreich und Salzburg
 - Studienvoranmeldung sowie Studieneingangs- und Orientierungsphase
 - Außendienstpräsenz der Wiener Polizei; Follow-up-Überprüfung
 - Labortarife bei ausgewählten Krankenversicherungsträgern; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2013/9 Bericht des Rechnungshofes
- Land Salzburg - Finanzielle Lage
- Reihe Bund 2013/10 Bericht des Rechnungshofes
- Münze Österreich Aktiengesellschaft
 - Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland und WLV GmbH
 - Austrian Institute of Technology GmbH betreffend Forschungsprojekt UniversAAL
 - Schulbuchaktion; Follow-up-Überprüfung
 - Bundesanstalt für Alpenländische Milchwirtschaft; Follow-up-Überprüfung
 - Effektivität der behördlichen Ermittlungsmaßnahmen; Follow-up-Überprüfung

