

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Allgemeines	2
1.1.	Prüfungsumfang	2
1.2.	Organisatorische Eingliederung, Ausübung des Stimmrechtes	2
2.	Rechtliche Grundlagen	3
2.1.	Gesellschaftsvertrag	3
2.2.	Sitz der Gesellschaft	3
2.3.	Gegenstand des Unternehmens	3
2.4.	Stammkapital	5
2.5.	Nachschusspflicht	5
2.6.	Geschäftsführung	6
2.7.	Aufsichtsrat.....	7
3.	Aufgabenbereiche der NÖVOG	10
4.	Wirtschaftliche Verhältnisse.....	11
4.1.	Rechnungswesen	11
4.2.	Vermögenslage und Bilanzvergleich.....	13
4.3.	Finanzmittel des Landes, Gesellschafternachsüsse	15
4.4.	Ertragslage und Erfolgsvergleich.....	19
5.	Schnellbusverkehr „Wiesel“	27
5.1.	Einrichtung der Kraftfahrlinien	27
5.2.	Ankauf der „Überland-Schnellbusse“	36
5.3.	Weitere Abwicklung des Ankaufs nach Überbindung des Kaufvertrages	40
5.4.	Betrieb der Schnellbuslinien.....	41
5.5.	Erlöse des Busbetriebes.....	45
5.6.	Gegenüberstellung der Kosten und Erlöse aus dem Busbetrieb.....	47
5.7.	Fahrgasterhebungen.....	49
5.8.	Zusätzliche Kurse – Probetrieb	50

1. Allgemeines

Ab Mitte der 80er Jahre kam es durch verschiedene Faktoren (z.B. Landeshauptstadt St. Pölten, „Ostöffnung“) zu einer stetigen Zunahme des Verkehrs in NÖ bzw. zu einer Veränderung der Verkehrsströme innerhalb des Bundeslandes.

Um eine verkehrspolitische Entscheidungshilfe für die zu lösenden Verkehrsprobleme zur Hand zu haben, in der neben der Darstellung des Ist-Zustandes konkrete Maßnahmen mit Prioritäten aufgezeigt werden, wurde von der durch die NÖ Landesregierung im Frühjahr 1990 eingesetzten Projektgruppe für Gesamtverkehrsangelegenheiten ein Landesverkehrskonzept erstellt. Das NÖ Landesverkehrskonzept wurde von der NÖ Landesregierung am 11. Juli 1991 beschlossen.

In diesem wurde u.a. vorgeschlagen, dass zum Zwecke der Privatisierung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr und zur Regionalisierung der Entscheidungs- und Finanzierungsverantwortung NÖ Verkehrsgesellschaften mbH einzurichten wären, als deren Gesellschafter Verkehrsunternehmen vorgesehen wurden.

Die NÖ Landesregierung nahm in ihrer Sitzung vom 15. Dezember 1992 die von der beauftragten Firma „Alfred Bach Betriebsberatung – Verkehrsplanung“ erstellte Feinstudie „Schnellverkehrslinien nach St. Pölten, Endbericht September 1992“ und die vorgelegten Empfehlungen der begleitenden Arbeitsgruppe zustimmend zur Kenntnis.

Die Arbeitsgruppe gab insbesondere folgende Empfehlungen ab:

„Die Vorbereitung und der Betrieb der Schnellbuslinien sowie die Ausschreibung, die Vergabe, die Abrechnung und die Überprüfung der Korrektheit und Zuverlässigkeit des Betriebes bedarf einer eigens dafür zuständigen Stelle. Es wird empfohlen, aus Personalgründen damit eine Betreibergesellschaft auf privatrechtlicher Basis zu betrauen. Diese Betreibergesellschaft sollte zu 100 % oder zumindest mehrheitlich im Eigentum des Landes NÖ stehen und Rechtsträger für die Konzessionsrechte sein. Alle laufenden Aufgaben sollen – so wie im Rahmen der regionalen Verkehrsverbände in NÖ bereits praktiziert – vergeben werden.“

Die von der NÖ Landesregierung zustimmend zur Kenntnis genommene Empfehlung, dass die Betreibergesellschaft zu 100 % oder zumindest mehrheitlich im Eigentum des Landes NÖ stehen sollte, wich somit von der im NÖ Landesverkehrskonzept 1991 festgeschriebenen Zielsetzung der „Privatisierung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr“ ab.

In dem am 7. Oktober 1997 von der NÖ Landesregierung beschlossenen NÖ Landesverkehrskonzept 1997 wurde bezüglich der im Konzept 1991 aufgestellten Forderung nach Einrichtung einer eigenen Gesellschaft zur operativen Umsetzung von geplanten Maßnahmen im öffentlichen Verkehr festgestellt, dass dieser durch Gründung der NÖ Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH, in der Folge kurz NÖVOG genannt, nachgekommen wurde.

1.1. Prüfungsumfang

Die Prüfung umfasste die Gebarung der Geschäftsjahre 1993 bis 1997. Weiters wurde die Einrichtung und der Betrieb der Schnellbuslinien „Wiesel“ einer näheren Betrachtung unterzogen.

1.2. Organisatorische Eingliederung, Ausübung des Stimmrechtes

Nach der Verordnung über die Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung, LGBl. 0001/1, sind die Gesamtverkehrsangelegenheiten sowie die Verwaltung der Gesellschaftsanteile an der NÖVOG Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll zugewiesen.

Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung ist die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) für die Verwaltung der Anteile des Landes in Gesellschaften, die dem Verkehrsverbund dienen, zuständig.

Zur Vertretung des Landes NÖ und Ausübung des Stimmrechtes war ab Gründung der NÖVOG Votr.Hofrat Dr. Gerhard Silberbauer, jeweils mittels Einzelvollmacht, ermächtigt. Am 24. Juni 1997 wurde der Leiter der Abt. RU7, Wirkl.Hofrat Univ.-Prof. Dipl.Ing. Dr. Friedrich Zibuschka durch den Landeshauptmann bevollmächtigt, zur Vertretung und Ausübung des Stimmrechtes für das Land NÖ in der NÖVOG, sohin zur Ausübung der Gesellschaftsrechte in derselben, alle Rechtshandlungen vorzunehmen, die er in dieser Angelegenheit für nützlich und notwendig erachtet. Diese Vollmacht gilt bis auf Widerruf.

2. Rechtliche Grundlagen

2.1. Gesellschaftsvertrag

Mit Gesellschaftsvertrag vom 8. März 1993 errichteten das

- Land NÖ, 1010 Wien und die
- NÖ Gesellschaft für Regionalforschung und Regionalplanung, 2344 Maria Enzersdorf

eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung unter der Firma „Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG)“.

Die Firma ist im Firmenbuch unter FN 31309 v beim Landesgericht St.Pölten (als Handelsgericht) eingetragen.

2.2. Sitz der Gesellschaft

Der Sitz der NÖVOG ist St. Pölten.

Nach der Gesellschaftserrichtung war die Geschäftsanschrift der NÖVOG „Neugebäudeplatz 1, 3100 St.Pölten“ und wurde im Firmenbuch eingetragen.

Im April 1994 mietete die NÖVOG Büroräumlichkeiten im Haus „Kremser Landstraße 5, 3100 St.Pölten“ an und verlegte ihre Geschäftsanschrift an diese Adresse.

Die entsprechende Änderung im Firmenbuch wurde durchgeführt.

2.3. Gegenstand des Unternehmens

Gemäß § 3 des Gesellschaftsvertrages vom 8. März 1993 lautete der Unternehmensgegenstand der NÖVOG bei ihrer Gründung wie folgt:

„Der Gegenstand des Unternehmens ist die Vorbereitung und der Betrieb von Schnellverkehrslinien, insbesondere in Niederösterreich.“

Mit Beschluss des NÖ Landtages vom 7. Oktober 1993 wurde die NÖ Landesregierung aufgefordert, mit dem Bund eine Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über den Ausbau des Schienenverkehrs und die Aufrechterhaltung der Regionalbahnen (Nebenbahnen) sowie die Finanzierung und den Ausbau bestehender Verkehrsverbände in NÖ abzuschließen.

Mit der Begründung, dass diese neuen Aufgaben aus Personal- und Kostengründen nicht innerhalb der Landesverwaltung bewältigt werden können, beauftragte die NÖ Landesregierung die NÖVOG mit deren Durchführung.

Die diesbezüglich notwendige Änderung des § 3 des Gesellschaftsvertrages wurde in der Sitzung der NÖ Landesregierung vom 11. Jänner 1994 genehmigt.

In der 1. außerordentlichen Generalversammlung am 25. Jänner 1994 wurde der Gesellschafterbeschluss zur Änderung des Unternehmensgegenstandes gefasst. Dieser lautet ab diesem Zeitpunkt:

„Der Gegenstand des Unternehmens ist die Planung, Vorbereitung und der Betrieb von öffentlichen Verkehrslinien, insbesondere in Niederösterreich.“

Mit Gesellschafterbeschluss in der 5. ordentlichen Generalversammlung am 16. Juni 1997 wurden der NÖVOG Betreuungsaufgaben im Zusammenhang mit dem Ausbau des NÖ Park & Ride-Systems übertragen. Die notwendige Erweiterung des Unternehmensgegenstandes und die dadurch bedingte Änderung des Gesellschaftsvertrages erfolgte in der 7. ordentlichen Generalversammlung am 15. Dezember 1998.

In der 6. außerordentlichen Generalversammlung am 27. April 1999 wurde die Geschäftsführung der NÖVOG mit Gesellschafterbeschluss beauftragt und ermächtigt, die Verbundangelegenheiten zu übernehmen. Gleichzeitig wurde in der Generalversammlung die erforderliche Erweiterung des Unternehmensgegenstandes und die entsprechende Änderung des Gesellschaftsvertrages durchgeführt.

Der § 3 des Gesellschaftsvertrages der NÖVOG (Unternehmensgegenstand) lautete ab diesem Zeitpunkt:

- „a) Durchführung von Aufgaben der Organisation des Regionalen Verkehrs im Land NÖ und in den an das Land NÖ unmittelbar angrenzenden Gebieten, Koordinierung der öffentlichen Aufgaben des Landes NÖ auf dem Gebiet des Regionalverkehrs sowie im öffentlichen Interesse Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Landes NÖ, einen effizienten und kostengünstigen Regional- und Nahverkehr im Land NÖ und in den an das Land NÖ unmittelbar angrenzenden Gebieten sicherzustellen, insbesondere zu diesem Zweck auch Ausführung der in lit. b bis f beschriebenen Tätigkeiten;
- b) Errichtung, Organisation, Koordination und Leitung von Verkehrsverbänden in- und außerhalb Niederösterreichs sowie die damit zusammenhängende finanzielle Abwicklung einschließlich der Koordination und finanziellen Abwicklung der Schülerfreifahrten;
- c) Planung, Vorbereitung und Betrieb von öffentlichen Verkehrslinien (u.a. auch von Buslinien im Weg des Kraftfahrlinienverkehrs oder von Eisenbahnlinien) und alle damit zusammenhängenden Tätigkeiten (u.a. Vermietung von Werbeflächen auf den und im Zusammenhang mit den betriebenen öffentlichen Verkehrslinien), insbesondere in NÖ;
- d) Planung und Errichtung (einschließlich Ausschreibung, Vergabe, Abrechnung der errichteten Anlagen und Bauüberwachung) von Park & Ride-Anlagen unter Verwendung von der öffentlichen Hand zumindest mittelbar zur Verfügung gestellten Mitteln, insbesondere in NÖ;
- e) Abschluss von Verkehrsdienstleistungsverträgen für das Land NÖ;
- f) Beteiligung an Unternehmen im Inland und im Ausland mit gleichem oder ähnlichem Gegenstand des Unternehmens (u.a. Beteiligung an Unternehmen, die Eisenbahnlinien betreiben) sowie die Vornahme aller dem Gesellschaftszweck dienlichen sonstigen Geschäfte, jedoch ausgenommen Bankgeschäfte.“

2.4. Stammkapital

Bei der Errichtung der Gesellschaft betrug das Stammkapital S 500.000,-- und wurde von folgenden Gesellschaftern übernommen:

- Das Land NÖ übernahm eine Stammeinlage von ... S 498.000,--
- Die NÖ Gesellschaft für Regionalforschung und Regionalplanung übernahm eine Stammeinlage von ... S 2.000,--

Das Stammkapital in Höhe von S 500.000,-- wurde zur Gänze durch das Land NÖ am 20. April 1993 einbezahlt.

Mit Abtretungsvertrag vom 15. Juni 1993 trat die NÖ Gesellschaft für Regionalforschung und Regionalplanung ihren Geschäftsanteil an das Land NÖ ab. Ab diesem Zeitpunkt war das Land NÖ Alleingesellschafter der NÖVOG.

In der 2. außerordentlichen Generalversammlung vom 22. Dezember 1994 wurde eine Erhöhung des Stammkapitals auf insgesamt S 5.000.000,-- beschlossen. Die Einzahlung des Erhöhungsbetrages von S 4.500.000,-- erfolgte am 6. Februar 1995 durch den Alleingesellschafter Land NÖ.

2.5. Nachschusspflicht

Gemäß § 6 des Gesellschaftsvertrages können die Gesellschafter über den Betrag der Stammeinlage hinaus die Einforderung von weiteren Einzahlungen (Nachschüssen) beschließen. Die Nachschusspflicht ist auf das 30fache des derzeitigen Stammkapitals von S 5.000.000,-- beschränkt.

Bereits die in der 1. außerordentlichen Generalversammlung am 25. Jänner 1994 beschlossene Aufgabenerweiterung machte höhere Gesellschafternachschüsse notwendig. Um die Formalbestimmung des § 6 einhalten zu können, wurde damals die dargestellte Erhöhung des Stammkapitals durchgeführt.

Durch die Übertragung weiterer Aufgaben an die NÖVOG und die laufende Zuwendung von Nachschüssen in den letzten Jahren wurde der im § 6 festgelegte Höchstbetrag wiederum bei weitem überschritten.

Aus diesem Grund wurden die erforderlichen Gesellschafterbeschlüsse immer mit dem Beisatz „... ungeachtet der Nachschussbeschränkung gemäß § 6 des Gesellschaftsvertrages ...“, durch den Alleingesellschafter Land NÖ beschlossen.

Da infolge der Bestimmung des § 72 Abs. 2 GesmbH-Gesetz die Nachschusspflicht auf einen nach Verhältnis der Stammeinlagen bestimmten Betrag beschränkt werden muss und ohne diese Beschränkung eine die Nachschusspflicht festsetzende Bestimmung des Gesellschaftsvertrages wirkungslos ist, ist eine gänzliche Streichung der Beschränkung der Nachschusspflicht nicht möglich.

Ergebnis 1

Es wäre sicherzustellen, dass die Beschränkung der Nachschusspflicht des § 6 des Gesellschaftsvertrages in einer derartigen Höhe festgesetzt wird, dass die eingeforderten Nachschüsse darin jederzeit ihre Deckung finden.

NÖVOG:

Angesichts der Tatsache, dass sich das Aufgabengebiet der NÖVOG in den letzten Jahren nachweislich vergrößert hat und damit umfangreiche finanzielle Verpflichtungen

verbunden sind, wird eine a priori Deckelung der Nachschussverpflichtung als nicht sinnvoll erachtet.

Bei neuerlicher Übertragung zusätzlicher Agenden an die NÖVOG und unter Berücksichtigung der damit verbundenen finanziellen Verpflichtungen läuft die NÖVOG Gefahr, eine a priori festgelegte Deckelung der Nachschussbeschränkung wiederum zu überschreiten. Dies wäre unweigerlich mit einer Änderung des Gesellschaftsvertrages sowie zusätzlichen Kosten verbunden.

Im August 1998 hat die NÖVOG beim Gesellschafter eine vollständige Streichung des § 6 des Gesellschaftsvertrages beantragt, weil der Gesellschafter seiner im § 6 des Gesellschaftsvertrages festgelegten Nachschusspflicht bereits zur Gänze nachgekommen ist und § 6 des Gesellschaftsvertrages daher totes Recht darstellt. Der Gesellschafter hat davon jedoch Abstand genommen.

Der Gesellschafter ist nicht mehr verpflichtet Nachschüsse zu leisten. Die Streichung der Nachschussverpflichtung hindert den Gesellschafter jedoch nicht, freiwillig weitere Nachschüsse zu leisten. Einer eigenen Bestimmung, die den Gesellschafter ermächtigt, Nachschüsse zu leisten, bedarf es nicht.

Eine vollständige Streichung des § 6 „Nachschusspflicht“ ist denkbar. Die bloße Streichung der Beschränkung der Nachschussverpflichtung ist jedoch nicht möglich.

Auch wenn die Zahlungen aus dem Titel der Verkehrsdienstverträge zukünftig direkt über das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung erfolgen würden, wäre durch den Betriebsabgang der NÖVOG die Nachschussbeschränkung innerhalb eines endlichen Zeitraumes erschöpft. Beim 30-fachen des Stammkapitals in der Höhe von ATS 5 Mio. wäre dies nach 3 bis 4 Jahren der Fall.

LR: *Die beschränkte Nachschussverpflichtung ist formal durch die bisher geleisteten Nachschüsse des Gesellschafters bereits als erfüllt anzusehen.*

Eine Änderung des Gesellschaftsvertrages - verbunden mit Kosten für die NÖVOG - erscheint vorerst nicht sinnvoll. Es wird aber im Zuge der nächsten Änderung des Gesellschaftsvertrages der Gesellschafter Land Niederösterreich die ersatzlose Streichung des § 6 im Gesellschaftsvertrag vornehmen.

LRH: Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen. Die ersatzlose Streichung des § 6 des Gesellschaftsvertrages wird als sinnvoll angesehen.

2.6. Geschäftsführung

Gemäß § 7 des Gesellschaftsvertrages hat die Gesellschaft einen oder mehrere Geschäftsführer, deren Zeichnungsrecht anlässlich ihrer Bestellung geregelt wird.

In der Gründungsversammlung der NÖVOG vom 8. März 1993 wurde Dr. Gerhard Stindl zum Geschäftsführer bestellt.

Mit Gesellschafterbeschluss vom 4. Juli 1997 wurde mit Wirkung vom 1. August 1997 Dr. Stindl infolge seines Ausscheidens aus der NÖVOG als Geschäftsführer abberufen und ab diesem Zeitpunkt Dipl. Ing. Otfried Knoll zum Geschäftsführer bestellt.

Mit Gesellschafterbeschluss vom 27. April 1999 wurde für die neu integrierten Verbundangelegenheiten mit Wirkung vom 1. Mai 1999 Mag. Wolfgang Schroll zum weiteren Geschäftsführer der NÖVOG bestellt.

Die Funktion des Geschäftsführers wurde bei allen Bestellungen öffentlich ausgeschrieben.

2.7. Aufsichtsrat

Gemäß § 8 des Gesellschaftsvertrages kann die Gesellschaft einen Aufsichtsrat haben, der aus mindestens 3, höchstens aber 6 Mitgliedern besteht. Die Funktionsdauer beträgt 3 Geschäftsjahre, wobei das Jahr der Wahl nicht mitgerechnet wird. Zu wählen sind die Aufsichtsratsmitglieder in der Generalversammlung.

Die NÖ Landesregierung beschloss in ihrer Sitzung am 9. März 1993 in den Aufsichtsrat der NÖVOG die Herren

- Dipl.Ing. Norbert Steiner
 - Wirkl.Hofrat Dipl.Ing. Wolfgang Weber,
 - Insp.Rat Gerhard Neumeister
- zu entsenden.

Seitens des Gesellschafters NÖ Gesellschaft für Regionalforschung und Regionalplanung wurde kein Vertreter in den Aufsichtsrat entsandt.

Über die Wahl der von der NÖ Landesregierung am 9. März 1993 in den Aufsichtsrat der NÖVOG entsandten Mitglieder konnte kein protokollierter Gesellschafterbeschluss vorgelegt werden, wodurch die Einhaltung der Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages bzw. des GesmbH-Gesetzes nicht dokumentiert ist.

Am 6. Mai 1993 fand die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrates statt, in der Wirkl.Hofrat Dipl.Ing.Wolfgang Weber zum Vorsitzenden und Insp.Rat Gerhard Neumeister zum Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt wurden.

In der 1. außerordentlichen Generalversammlung am 25. Jänner 1994 wurden als weitere Mitglieder des Aufsichtsrates die Herren

- Kommerzialrat Karl Molzer
 - Dipl.Ing. Georg Mayer
 - Dipl.Ing. Horst Pöchhacker
- bestellt.

Die Funktionsperiode des Aufsichtsrates endete am 31. Dezember 1996.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden in der 4. außerordentlichen Generalversammlung am 19. November 1996 in der gleichen Zusammensetzung wiederbestellt.

2.7.1. Vergütungen

Die Mitglieder des Aufsichtsrates üben ihre Funktionen ehrenamtlich aus. Die NÖVOG stellt jedoch jedem Aufsichtsratsmitglied unentgeltlich eine Schnellbuslinienjahreskarte vom jeweiligen Wohnsitz nach St.Pölten zur Verfügung. Im Jahre 1997 wurden dafür insgesamt rund S 73.000,-- aufgewendet. Die Notwendigkeit einer kostenlosen Jahreskarte wird bei einer maximalen Anzahl von 6 Aufsichtsratssitzungen pro Jahr in Abrede gestellt.

Ergebnis 2

Es wird empfohlen, die Vergütung für die Teilnahme der Aufsichtsratsmitglieder an Aufsichtsratssitzungen durch Gewährung eines Sitzungsgeldes oder des amtlichen Kilometergeldes für die Fahrt von ihrem Wohnort nach St.Pölten vorzunehmen. Die kostenlose Abgabe von Jahreskarten wäre einzustellen.

NÖVOG:

Den finanziellen Aufwendungen der NÖVOG für die Jahreskarten der Aufsichtsratsmitglieder stehen Durchtarifierungsverluste (DTV) - Rückflüsse gegenüber. Die DTV-Rückflüsse überwiegen sogar die finanziellen Aufwendungen der NÖVOG für die Jahreskarten.

Die Umstellung von der derzeit praktizierten Handhabung, d.h. der kostenlosen Abgabe von Jahreskarten an die Aufsichtsratsmitglieder auf die Gewährung eines Sitzungsgeldes oder des amtlichen Kilometergeldes für die von den Aufsichtsratsmitgliedern zurückgelegten Strecken würde für die NÖVOG somit eine finanzielle Mehrbelastung bedeuten.

LR: Laut Information des Aufsichtsratsvorsitzenden der NÖVOG ist eine Änderung der derzeitigen Regelung in Vorbereitung, die als Vergütung für die Teilnahme der Aufsichtsratsmitglieder an Aufsichtsratssitzungen die Gewährung eines Sitzungsgeldes vorgesehen wird. Die neue Regelung wird im Herbst 1999 eingeführt werden.

LRH: Die Stellungnahme der NÖVOG wird nicht zur Kenntnis genommen. Für die NÖVOG stellen die angesprochenen DTV-Rückflüsse zwar Einnahmen dar, diese stammen jedoch aus öffentlichen Mitteln, die von Bund und Land zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bereitgestellt werden.

Die Stellungnahme der NÖ Landesregierung wird zur Kenntnis genommen

2.7.2. Aufgaben und Geschäftsordnung des Aufsichtsrates

Der Gesellschaftsvertrag der NÖVOG legt jene Angelegenheiten fest, die einer Zustimmung des Aufsichtsrates bedürfen:

- a) Aufnahme und Gewährung von Krediten und Darlehen
- b) Ausgaben, soweit sie im Einzelfall einen Betrag von S 300.000,--, bei Abschluss von Dienstverträgen, soweit sie im Einzelfall einen Betrag von S 200.000,-- jährlich überschreiten
- c) Abschluss von Dienstverträgen mit dem Geschäftsführer
- d) Rechnungsabschluss und Wirtschaftsplan der Gesellschaft

Eine weiter gehende Zuweisung von Aufgaben an den Aufsichtsrat bzw. genauere Festlegungen hinsichtlich der Betragsgrenzen wurden nicht vorgenommen. Selbst die in § 30 j Abs. 5 GesmbH-Gesetz angeführten Arten von Geschäften, die nur mit Zustimmung des Aufsichtsrates vorgenommen werden sollen, gehen darüber hinaus.

Weiters wird angeregt, dass die Betragsgrenzen, insbesondere jene bei Abschluss von Dienstverträgen, überdacht und neu festgelegt werden sollten. Da der Aufsichtsrat bis zum Prüfungszeitpunkt noch keine Geschäftsordnung beschlossen hat, sollte dies in einer Geschäfts-

ordnung gemeinsam mit zu treffenden Vorschriften hinsichtlich der Einberufung und des Ablaufes von Aufsichtsratssitzungen, Abstimmungserfordernissen, Anzahl der jährlichen Sitzungen und Protokollführungserfordernissen sowie der allfälligen Bestellung von Ausschüssen des Aufsichtsrates getroffen werden.

Insbesondere wäre auch darin eine Abgrenzung zu den der Generalversammlung vorbehaltenen sowie der Geschäftsführung zustehenden Angelegenheiten zu treffen.

Ergebnis 3

Der Beschluss einer Geschäftsordnung des Aufsichtsrates, in der sowohl Vorschriften hinsichtlich der Sitzungsführung als auch hinsichtlich der dem Aufsichtsrat vorbehaltenen Angelegenheiten festgelegt sind, wird empfohlen.

NÖVOG:

Die NÖVOG hat keine gesetzliche Verpflichtung einen Aufsichtsrat zu installieren. Die NÖVOG hat den Aufsichtsrat freiwillig als Gesellschaftsorgan eingerichtet.

Die Abhaltung der Aufsichtsratssitzungen der NÖVOG folgt den GmbH-gesetzlichen Bestimmungen sowie den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages. § 13 des Gesellschaftsvertrages der NÖVOG legt fest, dass „soweit in diesem Gesellschaftsvertrag nichts anderes bestimmt ist, gilt das Gesetz über Gesellschaften mit beschränkter Haftung und der weiteren diesbezüglichen Gesetze“.

Die gesetzliche Verpflichtung, eine Geschäftsordnung zu erlassen ist durch die GmbHG–Novelle 1980 beseitigt worden. Die Formulierung einer Geschäftsordnung stellt somit eine Kann–Bestimmung dar.

Die Aufzählung der Angelegenheiten im § 8 „Aufsichtsrat“ des Gesellschaftsvertrages, die der Zustimmung des Aufsichtsrates bedürfen, widerspricht weder den GmbH-gesetzlichen Bestimmungen (§4(2) GmbH-Gesetz), noch werden diese dadurch ausgeschlossen. Vielmehr unterstreicht die Aufzählung der Angelegenheiten im Gesellschaftsvertrag das GmbH-Gesetz, welches die rechtliche Basis für die Abhaltung der Aufsichtsratssitzungen der NÖVOG bildet.

§ 8 „Aufsichtsrat“ des Gesellschaftsvertrages der NÖVOG lautet wie folgt:

„Die Gesellschaft kann einen Aufsichtsrat haben, der aus mindestens drei, höchstens aber sechs Mitgliedern besteht. Die Funktionsdauer beträgt drei Geschäftsjahre, wobei das Jahr der Wahl nicht mitgerechnet wird. Die Mitglieder des Aufsichtsrates werden in der Generalversammlung gewählt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates hat die Mitglieder spätestens vierzehn Tage vor der Sitzung einzuladen. Eine Sitzung ist jedenfalls einzuberufen, wenn es das Interesse der Gesellschaft erfordert oder ein Aufsichtsratsmitglied oder der Geschäftsführer dies verlangen.“

Folgende Angelegenheiten bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrates:

- a) Aufnahme und Gewährung von Krediten und Darlehen,*
- b) Ausgaben, soweit sie im Einzelfall einen Betrag von S 300.000,- (Schilling dreihunderttausend), bei Abschluss von Dienstverträgen, soweit sie im Einzelfall einen Betrag von S 200.000,- (Schilling zweihunderttausend) jährlich überschreiten,*
- c) Abschluss von Dienstverträgen mit dem Geschäftsführer,*
- d) Rechnungsabschluss und Wirtschaftsplan der Gesellschaft“.*

Der Empfehlung des NÖ LRH wird Rechnung getragen. Eine Geschäftsordnung wird noch 1999 ausgearbeitet.

LR: Laut Auskunft des Aufsichtsratsvorsitzenden der NÖVOG wird die geforderte Geschäftsordnung umgehend ausgearbeitet werden.

LRH: Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

3. Aufgabenbereiche der NÖVOG

Die NÖVOG wurde ursprünglich zur Einrichtung der Schnellbuslinien gegründet. In der Folge wurden ihr weitere Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs übertragen. Derzeit umfasst der Tätigkeitsbereich der NÖVOG nachstehende Aufgaben:

- Schnellbusverkehr „Wiesel“
Nach der intensiven Phase der Einrichtung des Schnellbusbetriebes wurde im September 1996 der Betrieb aufgenommen. Nunmehr steht die reibungslose Abwicklung des Busbetriebes in Zusammenarbeit mit den beauftragten Verkehrsunternehmen im Vordergrund. Zusätzlich wird laufend versucht, das Verkehrsangebot auf den Schnellbuslinien (Fahrplan, Linienführung, Haltestellen, Fahrzeiten) zu optimieren.
- Bereich „Bahn“
Ein umfassendes Tätigkeitsfeld stellt die Sicherung von öffentlichen Verkehrsleistungen auf der Schiene in NÖ dar. Dabei wird von der NÖVOG in intensiven Verhandlungen mit den ÖBB und den zuständigen Stellen des Bundes der Ausbau und die Erhaltung bestehender Bahnlinien, sowie die kontinuierliche Verbesserung der Qualität und der Infrastruktur des Bahnangebotes, betrieben.
Die wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele stellten die Verhandlungen und Abschlüsse des „Regionalbahn-Verkehrsdienstvertrages für das Land NÖ“ und des „Vertrages über Verkehrsdienste der ÖBB auf Hauptbahnen in NÖ“ durch die NÖVOG mit den ÖBB im Jahre 1996 dar.
Die Einhaltung der Vertragspunkte (z.B. die Beibehaltung des vereinbarten Zugsangebotes) wird von der NÖVOG beobachtet und gegebenenfalls eingefordert. Weiters ist die NÖVOG auf Grund der Verträge in Entscheidungsprozesse (z.B. Fahrplangestaltung, Ankauf von Doppelstockwaggons) eingebunden.
Darüber hinaus sind in den Verträgen vielfach nur Grundsatz- und Bereitschaftserklärungen der ÖBB und des Bundes zu Projekten enthalten, deren Realisierung einer weiteren konsequenten Bearbeitung bedarf.
- NÖ Schneebergbahn GesmbH (NÖSBB)
Um die Schneebergbahn vor der Einstellung des Betriebes zu bewahren, wurde 1996 eine neue Betriebsgesellschaft (50 % ÖBB, 50 % NÖVOG) gegründet. Die NÖVOG unterstützt als Gesellschafter die Betriebsgesellschaft aktiv durch Mitwirkung, Beratung und Betreuung sowie durch ein Investitionsprogramm, welches zu gleichen Teilen von der NÖVOG und den ÖBB finanziert wird.

- **Eisenbahngrenzübergänge nach Tschechien**
Entsprechend einem Abkommen zwischen Tschechien und Österreich werden Studien zur Modernisierung und Wiederherstellung der Eisenbahninfrastruktur bzw. Reaktivierung von Strecken und Übergängen zwischen den beiden Ländern erarbeitet.
Mit der Erstellung der Studien wurde eine private Arbeitsgemeinschaft beauftragt. Auftraggeber sind der Bund, die ÖBB und das Land NÖ.
Bei den projektbegleitenden Sitzungen und Verhandlungen werden die NÖ Interessen von der NÖVOG vertreten.
- **Bahnstrecke Wieselburg-Gresten**
Bei der Mitfinanzierung des Landes NÖ für die Umspurgung der Strecke Wieselburg-Gresten hat die NÖVOG die Untersuchungen durchgeführt und die Umsetzung für das Land NÖ begleitet.
- **Park & Ride**
Gemäß einem zwischen der Republik Österreich und dem Land NÖ abgeschlossenen Abkommen sollen in den nächsten Jahren 19.000 – 24.000 PKW-Stellplätze und ebenso viele Zweiradstellplätze errichtet werden. Die Baukosten werden von Bund, Land und Gemeinden getragen.
Die Betreuung und Unterstützung der Projekte bei der Umsetzung mit den ÖBB wurden ab November 1997 der NÖVOG übertragen. Die strategischen Vorgaben erfolgen weiterhin durch die Abt. RU7.
- **Badner Bahn**
Im Jahre 1997 wurde zwischen dem Bund, der Stadt Wien, der NÖVOG und der AG der Wiener Lokalbahnen ein Vertrag über infrastrukturverbessernde Maßnahmen und die Finanzierung neuer Triebwagen abgeschlossen. Durch diese Maßnahmen soll die Einrichtung eines 7,5 Minutentaktes auf der Badner Bahn erreicht werden.
Von der NÖVOG sind die vereinbarten Zahlungen zu leisten und die Erfüllung der Vertragsinhalte zu beobachten. Weiters hat die NÖVOG den Mitfinanzierungsvertrag für die Konzessionsverlängerung seitens des Landes NÖ betreut und dessen Erfüllung zu beobachten.

4. Wirtschaftliche Verhältnisse

4.1. Rechnungswesen

Der Gesellschaftsvertrag der NÖVOG enthält keine Bestimmungen über die Aufstellung, Prüfung und Genehmigung der Jahresabschlüsse. Gemäß § 13 Gesellschaftsvertrag treten daher die Bestimmungen des GesmbH-Gesetzes sowie der weiteren diesbezüglichen Gesetze in Geltung.

Gemäß § 222 Handelsgesetzbuch (HGB) haben die gesetzlichen Vertreter einer Kapitalgesellschaft in den ersten 5 Monaten des Geschäftsjahres für das vorangegangene Geschäftsjahr den um den Anhang erweiterten Jahresabschluss sowie einen Lagebericht aufzustellen und den Mitgliedern des Aufsichtsrates vorzulegen.

Gemäß § 35 GesmbH-Gesetz unterliegt die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses, die Verteilung des Bilanzgewinnes und die Entlastung der Geschäftsführer und des Aufsichtsrates der Generalversammlung, wobei diese Beschlüsse in den ersten 8 Monaten des Geschäftsjahres für das abgelaufene Geschäftsjahr zu fassen sind.

Der Aufsichtsrat behandelte die vorgelegten Jahresabschlüsse jeweils innerhalb der ersten 6 Monate eines jeden Geschäftsjahres, diese wurden von der Generalversammlung innerhalb der gesetzlichen Frist festgestellt.

Die NÖVOG ist gemäß § 221 HGB eine kleine Kapitalgesellschaft, weil sie von den 3 angeführten Merkmalen – 37 Mio S Bilanzsumme, 74 Mio S Umsatzerlöse, im Jahresdurchschnitt 50 Arbeitnehmer – nur die Bilanzsumme überschreitet, Umsatzerlöse und Arbeitnehmeranzahl liegen jedoch darunter.

Dies hat zur Folge, dass die NÖVOG gemäß § 268 HGB keiner Pflicht zur Abschlussprüfung unterliegt. Eine solche wurde auch nicht vorgenommen.

Zu der Festlegung der Größenklasse ist jedoch zu bemerken, dass die NÖVOG im Jahre 1997 zwar nur Erlöse in Höhe von rund 18,4 Mio S erzielte, auf Grund der vom Land NÖ zur Verfügung gestellten Nachschüsse jedoch über beträchtlich höhere Mittel (1997 wurden Nachschüsse in Höhe von 291,7 Mio S geleistet) verfügte.

Durch die Verwendung öffentlicher Mittel des Landes NÖ in beträchtlicher Höhe besteht eine besondere Verpflichtung zu einer ordnungsgemäßen Rechnungslegung. Eine Prüfung der Jahresabschlüsse unter Einbeziehung der Buchführung durch einen unabhängigen Prüfer wird daher als zweckmäßig angesehen.

Ergebnis 4

Auf Grund der beträchtlichen Höhe der vom Land NÖ zur Verfügung gestellten öffentlichen Mittel wird empfohlen, die Jahresabschlüsse der NÖVOG unter Einbeziehung der Buchführung alljährlich einer freiwilligen Abschlussprüfung in Befolgung der §§ 268 ff HGB zu unterziehen.

NÖVOG:

Der Gesellschafter wird noch vor Ablauf des Geschäftsjahres 1999 einen Abschlussprüfer entsprechend § 270 Abs. 1 HGB für die Prüfung des Jahresabschlusses 1999 bestellen.

LR: In der 30. Sitzung des Aufsichtsrates am 12. Mai 1999 wurde im Rahmen der Prüfung und Genehmigung des Jahresabschlusses 1998 durch den Aufsichtsrat die Beauftragung eines Wirtschaftsprüfers gefordert und ersucht, im Einvernehmen mit dem Eigentümer, die notwendigen Schritte zur Prüfung des Jahresabschlusses 1999 durch einen Wirtschaftsprüfer einzuleiten. Die Empfehlung des NÖ Landesrechnungshofes wird somit bereits für den Jahresabschluss 1999 realisiert.

LRH: Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

Es wurde festgestellt, dass die NÖVOG über keine Kostenrechnung verfügte und daher die in den einzelnen betrieblichen Teilbereichen der NÖVOG entstehenden Kosten nicht genau ermittelt und deren Veränderung im Zeitablauf festgestellt werden konnte.

Infolge der in letzter Zeit stattgefundenen Übertragung weiterer Aufgabengebiete an die NÖVOG und der dadurch eingetretenen Ausweitung des Geschäftsumfanges wurde im Jahre 1998 begonnen, die entstandenen Aufwendungen in Kostenstellenlisten entsprechend der Gliederung des Wirtschaftsplanes zu erfassen und diesem gegenüberzustellen.

Für den Bereich des Schnellbusverkehrs erscheint darüber hinaus eine detailliertere, linienbezogene Kostenstellenrechnung notwendig, um der Geschäftsführung und dem Stellenverant-

wortlichen eine wirksame Kostenkontrolle zu ermöglichen. Weiters könnte diese Kostenstellenrechnung als Grundlage für künftige Entscheidungen im Schnellbusbetrieb dienen.

Ergebnis 5

Die Einrichtung einer linienbezogenen Kostenstellenrechnung für den Schnellbusverkehr wird empfohlen.

NÖVOG:

Seit Anfang 1998 erfolgt ein quartalsweiser Soll – Ist – Vergleich mit Abweichungsanalyse, welcher seit September 1998 bei der jeweiligen Aufsichtsratssitzung behandelt wird.

Die Einrichtung einer Linienkostenrechnung im Bereich Schnellbusverkehr wurde bereits im Geschäftsjahr 1998 veranlasst und erfolgt im Laufe des Jahres 1999.

LRH: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

In den Geschäftsjahren 1993 und 1994 wurde mit der Führung der Finanz- und Anlagenbuchhaltung, der Lohnverrechnung sowie der Erstellung der Jahresabschlüsse die Teubel „Gapa“ Wirtschaftstreuhand GesmbH betraut. Im Laufe des Jahres 1995 erfolgte ein Wechsel des Steuerberaters und mit der Durchführung dieser Arbeiten wurde Wirtschaftstreuhänder Dkfm. Mag. Karl Landthaler beauftragt.

4.2. Vermögenslage und Bilanzvergleich

Um die Vermögenslage der NÖVOG darstellen zu können und zum Zwecke des Bilanzvergleiches wurden die Bilanzen der geprüften Geschäftsjahre 1993 bis 1997 in der nachfolgenden Aufstellung gegenübergestellt.

AKTIVA	31.12.1993	31.12.1994	31.12.1995	31.12.1996	31.12.1997
	in S 1.000,--				
Anlagevermögen					
Sachanlagen	124	2.103	1.812	1.695	1.470
Finanzanlagen	0	0	4.500	5.000	5.250
Summe Anlagevermögen	124	2.103	6.312	6.695	6.720
Umlaufvermögen					
Vorräte	0	0	0	577	504
Forderungen u.sonstige Vermögensgegenstände					
Forderungen S-Bus Wiesel	0	0	0	1.249	3.251
Sonstige Forderungen	95	201	353	1.783	1.795
Darlehen	0	0	0	76.503	108.901
Kassa und Bankguthaben	909	4.300	763	9.136	30.982
Summe Umlaufvermögen	1.004	4.501	1.116	89.248	145.433
<u>Rechnungsabgrenzungsposten:</u>					
Aktive Rechnungsabgrenzung	0	7	11	7.035	8.961
Summe AKTIVA	1.128	6.611	7.439	102.978	161.114

PASSIVA	31.12.1993	31.12.1994	31.12.1995	31.12.1996	31.12.1997
	in S 1.000,--				
Eigenkapital					
Stammkapital	500	500	5.000	5.000	5.000
Kapitalrücklagen	240	4.561	802	91.664	146.219
Gewinnrücklagen	0	0	0	0	41
Summe Eigenkapital	740	5.061	5.802	96.664	151.260
Unversteuerte Rücklagen (IFB)	41	388	387	387	347
Fremdkapital					
Rückstellungen	25	58	45	997	38
Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten. aus Lieferungen und Leistungen	298	933	1.008	4.635	9.100
Sonstige Verbindlichkeiten	22	171	197	295	301
Summe Fremdkapital	345	1.162	1.250	5.927	9.439
Rechnungsabgrenzungsposten	2	0	0	0	68
Summe PASSIVA	1.128	6.611	7.439	102.978	161.114

Das Anlagevermögen – bestehend aus dem Sachanlage- und dem Finanzanlagevermögen – erreichte in den geprüften Geschäftsjahren entsprechend dem Unternehmensgegenstand nur einen kleinen Anteil am Gesamtvermögen der NÖVOG. In den Jahren 1996 und 1997 entfielen lediglich rund 7 % bzw. 4 % des Vermögens auf das Anlagevermögen.

Das Sachanlagevermögen setzte sich zum überwiegenden Teil aus Investitionen zum Ausbau, zur Ausgestaltung und zur Einrichtung der angemieteten Büroräumlichkeiten zusammen.

Diese Investitionen wurden überwiegend im Geschäftsjahr 1994 getätigt, der Anschaffungswert belief sich bis zum Jahre 1997 auf rund 2,64 Mio S. Im Geschäftsjahr 1996 wurden darüber hinaus Haltestelleneinrichtungen für den Betrieb des Wiesel-Busses angeschafft, die einen Anschaffungswert in Höhe von 0,23 Mio S erreichten.

Die Finanzanlagen in Höhe von 5,25 Mio S setzten sich aus Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 5 Mio S und einer Beteiligung an der NÖ Schneebergbahn GesmbH in Höhe von 0,25 Mio S zusammen. Die NÖVOG ist mit 50 % am Stammkapital dieser Gesellschaft in Höhe von S 500.000,-- beteiligt, welches bei Gründung voll einbezahlt wurde.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens betreffen 5,5 % Pfandbriefe im Wert von 4,50 Mio S (Ankauf 1995) und 3,875 % Pfandbriefe im Wert von 0,50 Mio S (Ankauf 1996) der NÖ Landesbank-Hypothekbank AG.

Das Umlaufvermögen der NÖVOG erfuhr insbesondere in den Jahren 1996 und 1997 eine starke Ausweitung. Dies lag einerseits in der Gewährung von Darlehen (1997: 108,9 Mio S) für den Ankauf der Wieselbusse an die Betreiberfirmen und andererseits in der Erhöhung des Kassenbestandes und der Bankguthaben im Jahre 1997 auf rund 30,98 Mio S. Die Forderungen aus dem Betrieb des S-Busses Wiesel erreichten im Jahre 1997 3,25 Mio S, die Sonstigen Forderungen 1,79 Mio S.

Im Jahre 1996 wurden für die Wiesel-Busse insgesamt S 76.502.671,-- an Darlehen gegeben. Dieser Betrag setzt sich aus den zum Ankauf von 23 Wiesel-Bussen an die Lieferfirma

Steyr Bus GesmbH geleisteten Zahlungen sowie aus Anzahlungen für die im Jahre 1997 auszuliefernden 17 Wieselbusse zusammen. Die Busse wurden von der NÖVOG ins Eigentum der Betreiberfirmen übertragen und der Kaufpreis von diesen als Darlehen übernommen. Im Jahre 1997 wurden die Restzahlungen für 17 Wiesel-Busse in Höhe von S 32.397.929,-- als Darlehen überbunden, wodurch sich der Darlehensstand in Höhe von 108.900.600,-- ergab.

Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von 30,98 Mio S im Jahre 1997 resultierten aus einem Sparbuch bei der NÖ Landesbank-Hypothekenbank AG mit einem Einlagenstand am 31. Dezember 1997 von 29,29 Mio S und dem Guthaben auf dem Girokonto in Höhe von 1,68 Mio S. Der Kassenbestand betrug dagegen nur S 12.867,12.

Die Einlagen auf dem Sparbuch waren mit Stichtag 5. November 1998 mit 3,0 % verzinst, im Geschäftsjahr 1997 fielen Zinserträge in Höhe von S 1.739.176,03 an.

Das Sparbuch dient zur Zwischenveranlagung der vom Land NÖ auf Grund der beschlossenen Wirtschaftspläne vierteljährlich zur Verfügung gestellten Nachschüsse bis zu deren Verwendung. Es weist daher während des Jahres zeitweise Guthabenstände zwischen 70 Mio S und 95 Mio S auf.

Das Eigenkapital der NÖVOG besteht aus dem Stammkapital in Höhe von 5 Mio S und den Kapitalrücklagen. Unter den nicht gebundenen Kapitalrücklagen werden jene Nachschüsse ausgewiesen, die noch nicht zur Verlustabdeckung aufgebraucht oder widmungsgemäß verwendet worden sind. Am 31. Dezember 1997 belief sich dieser Rücklagenstand auf S 146.219.410,10, am Ende des Geschäftsjahres 1996 betrug die Kapitalrücklagen S 91.663.842,99.

Die Kapitalrücklagen entwickelten sich seit Bestehen der NÖVOG wie folgt:

	S
Gesellschafternachschuss 1993	1.105.000,--
- Abdeckung Jahresverlust 1993	<u>865.270,79</u>
Stand 1.1.1994	239.729,21
Gesellschafternachschuss 1994	9.375.000,--
- Abdeckung Jahresverlust 1994	<u>5.053.834,72</u>
Stand 1.1.1995	4.560.894,49
Gesellschafternachschuss 1995	5.000.000,--
- Abdeckung Jahresverlust 1995	<u>8.758.917,87</u>
Stand 1.1.1996	801.976,62
Gesellschafternachschuss 1996	201.976.281,--
- Abdeckung Jahresverlust 1996	<u>111.114.414,63</u>
Stand 1.1.1997	91.663.842,99
Gesellschafternachschuss 1997	268.821.000,--
Gesellschafternachschuss f. NÖ Schneebergbahn	28.432.000,--
- Abdeckung Jahresverlust 1997	226.177.432,89
- Verwendung NÖ Schneebergbahn	<u>16.520.000,--</u>
Stand 1.1.1998	<u>146.219.410,10</u>

4.3. Finanzmittel des Landes, Gesellschafternachschüsse

Seit Gründung der NÖVOG werden laufend Finanzmittel durch das Land NÖ in Form von Gesellschafternachschüssen angewiesen.

Diese dienen sowohl zur Erfüllung der Zahlungsverpflichtungen aus den im Auftrag des Gesellschafters Land NÖ abgeschlossenen Verträgen sowie zur Bedeckung des aus dem übrigen laufenden Geschäftsbetrieb entstehenden jährlichen Betriebsverlustes.

Der Gesellschafter Land NÖ verpflichtete sich jeweils grundsätzlich im Rahmen der Beauftragung der NÖVOG, die für deren Durchführung erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

Die Höhe der voraussichtlich notwendigen Nachschüsse wird von der NÖVOG jeweils in einem jährlichen Wirtschaftsplan dargestellt. Jeder Wirtschaftsplan enthält alle vorhersehbaren Ausgaben und Einnahmen und den sich daraus ergebenden zusätzlichen Finanzmittelbedarf des folgenden Jahres.

Traten während des Wirtschaftsjahres unvorhergesehene Veränderungen des Wirtschaftsplanes ein oder wurde die NÖVOG durch das Land mit neuen Aufträgen betraut, so wurden etwaige zusätzlich erforderliche Finanzmittel ebenfalls in Form von Gesellschafternachsüssen zur Verfügung gestellt.

Längerfristige Verpflichtungen, die gemäß den abgeschlossenen Verträgen auch die nächsten Geschäftsjahre beeinflussen, wurden regelmäßig in den folgenden Wirtschaftsplänen berücksichtigt.

Die jährlichen Wirtschaftspläne wurden durch den Aufsichtsrat genehmigt und danach der Generalversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt. Bei der Notwendigkeit von zusätzlichen Finanzmitteln während eines Geschäftsjahres erfolgte ebenfalls eine Genehmigung und Beschlussfassung durch die beiden Gesellschaftsorgane.

Die auf Grund der Höhe der Nachschüsse erforderlichen Beschlüsse der NÖ Landesregierung wurden regelmäßig vor der Beschlussfassung durch den Gesellschaftervertreter eingeholt.

Die gesamten von der NÖVOG bis zum Ende des Rechnungsjahres 1998 beantragten und vom Land NÖ angewiesenen Finanzmittel werden in der folgenden Aufstellung dargestellt, wobei die Einzelbeträge entsprechend der durchgeführten Abstattung den jeweiligen Rechnungsjahren zugeordnet wurden.

Jahr	beantr. Nachschüsse lt. Wirtschaftsplan S	Voranschlagsteilabschnitt			Gesamtjahres- betrag S
		1/69005 „Nahverkehr“ S	1/69006 „Nahverkehr (ZG)“ S	1/69007 „Badner Bahn“ S	
1993	1.105.000,--	1.105.000,--	---	---	1.105.000,--
1994	9.375.000,--	9.375.000,--	---	---	9.375.000,--
1995	5.000.000,--	5.000.000,--	---	---	5.000.000,--
1996	106.476.281,--	11.800.000,--	195.676.281,--	---	207.476.281,--
1997	273.321.000,--	10.800.000,--	280.953.000,--	---	291.753.000,--
1998	267.254.000,--	356.000,--	259.877.563,20	8.086.436,80	268.320.000,--
Summe		43.436.000,--	736.506.844,20	8.086.436,80	788.029.281,--

Die starke Erhöhung der angewiesenen Nachschüsse gegenüber den im Wirtschaftsplan 1996 ausgewiesenen war auf die Übertragung und Zunahme von finanzintensiven Aufgaben (Ankauf der Schnellbusse und Beginn des Linienbetriebes, Abschluss der Verkehrsdienstverträge mit den ÖBB) zurückzuführen.

Dadurch betrug der endgültige Nachschussbedarf in diesem Geschäftsjahr nahezu das doppelte des ursprünglich im Wirtschaftsplan ausgewiesenen Bedarfes.

Die Anweisung der Gesellschafternachsüsse erfolgt durch die kreditverwaltende Abt. RU7.

Im Zeitraum 1993 bis 1995 wurden die jährlichen Nachsüsse jeweils in einem Jahresbetrag überwiesen.

Im Jahre 1996 erfolgte die Auszahlung der durch den Gesellschafter beschlossenen Nachsüsse in unterschiedlich hohen Teilbeträgen zu unregelmäßigen Zeitpunkten.

Ab dem Wirtschaftsjahr 1997 wurde der im Wirtschaftsplan als Finanzmittelbedarf ausgewiesene Gesamtbetrag grundsätzlich in 4 Teilbeträgen an die NÖVOG überwiesen. Bei zusätzlichen Beträgen war der Zahlungszeitpunkt vom entsprechenden Beschluss abhängig.

Obwohl gegenüber der Anweisung des gesamten Jahresnachsusses in einem einzelnen Betrag die Anweisung in 4 Teilbeträgen bereits als wirtschaftlicher angesehen wird, ist auch die derzeit gehandhabte Vorgangsweise unter Berücksichtigung einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise noch verbesserungswürdig.

Die an die NÖVOG angewiesenen 4 Teilbeträge der Jahresnachsüsse dienen neben der Bedeckung laufender Betriebskosten auch zur Erfüllung jener Verpflichtungen, die der NÖVOG aus den im Auftrag des Landes abgeschlossenen Verträgen erwachsen sind.

Zu Beginn des Jahres 1999 hatte die NÖVOG auf Grund folgender Verträge regelmäßige Zahlungen zu leisten:

Vertrag	Fälligkeitstermine	Zahlungshöhe
„Verkehrsdienstevertrag der ÖBB auf Hauptbahnen in NÖ“	jeden Monatsersten, beginnend ab 1.1.1997 bis 2022	5.500.000,-- (nicht wertgesichert)
„Regionalbahn – Verkehrsdienstevertrag für das Land NÖ“	vierteljährlich, beginnend ab 2.6.1996 unbefristet	30.000.000,-- (wertgesichert)
Übereinkommen mit der Wiener Lokalbahnen AG („Badner Bahn“)	jährlich, bis 31.3., beginnend ab 1998 bis 2002	7.500.000,-- (nicht wertgesichert)

Durch die unterschiedlichen Fälligkeitstermine muss das Land Mittel in nicht unbeträchtlicher Höhe mehrere Wochen bis Monate vor dem eigentlichen Termin an die NÖVOG anweisen, damit diese ihren Zahlungsverpflichtungen rechtzeitig nachkommen kann.

Die NÖVOG veranlagt zwischenzeitlich die nicht sofort benötigten Mittel auf einem Sparkonto und überweist erst vor Fälligkeit diese wieder auf ihr Geschäftskonto, damit dieses die nötige Deckung vor Überweisung aufweist.

Durch diese Veranlagung kann die NÖVOG zwar Zinsgewinne lukrieren, diese stehen jedoch bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung unter Einbeziehung der NÖ Landesgebarung in keinem vertretbaren Verhältnis zu jenem Zinsaufwand, der dem Land für zwischenzeitliche Ausleihungen zur Bedeckung seiner Finanzerfordernisse erwächst.

Durch die Überweisungen vom Land NÖ an die NÖVOG fallen weiters unverzinsten Valutatage an, wodurch unnötige Zinsverluste entstehen.

Infolge der festgestellten Nachteile der derzeitigen Vorgangsweise werden die Vertreter des Landes und der NÖVOG aufgefordert, regelmäßig wiederkehrende Zahlungen, zu denen die NÖVOG auf Grund der für das Land abgeschlossenen Verträge verpflichtet ist, direkt aus dem Landeshaushalt an die Vertragspartner zu tätigen. Dabei ist sicherzustellen, dass sowohl Zahlungspflichtiger als auch Träger der übrigen im jeweiligen Vertrag geregelten Verpflichtungen die NÖVOG bleibt und auch die Verrechnung der Nachsüsse und Entgeltzahlungen im

Rahmen der Gebarung der NÖVOG wie bisher erfolgt. Darüber hinaus müssten etwaige von der NÖVOG bekanntzugebende Änderungen der Zahlungshöhe oder des –termines sowie Zahlungseinstellungen rasch durchgeführt werden.

Ergebnis 6

Anweisungen von regelmäßig wiederkehrenden Entgeltzahlungen, zu denen die NÖVOG auf Grund der für das Land abgeschlossenen Verträge verpflichtet ist, sind direkt durch das Land NÖ an den jeweiligen Vertragspartner durchzuführen.

NÖVOG:

Mit dem Ziel den administrativen Aufwand sowie die Bankspesen zu minimieren hat die NÖVOG bei der Erstellung des alljährlichen Finanzplans auf eine genaue Abstimmung der Fälligkeiten der Zahlungen der Verkehrsdienstverträge mit dem Zeitpunkt der Anweisung durch den Eigentümer Bedacht genommen.

Infolge der hohen Bonität und der guten Beziehung der NÖVOG zu ihrer Hausbank (Hypo-Landesbank) dauert die Transaktion vom Sparbuch auf das Geschäftskonto der NÖVOG maximal einen Valutatag. Der durch die günstigere Veranlagung erzielte Zinsgewinn überwiegt den Zinsverlust des Transaktionstages. Die Transaktion vom Sparbuch auf das Geschäftskonto der NÖVOG und umgekehrt ist nunmehr auch per Valutatag möglich. Jeglicher Zinsverlust wird dadurch ausgeschlossen. Weiters fallen für die Transaktionen keine Geldverkehrsspesen an. Die Höhe des jährlichen Transaktionsvolumens hat mit Sicherheit Einfluss auf die gewährten Konditionen, welche 1998 markant verbessert werden konnten.

LR: Derzeit wird durch die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten nach einem detaillierten Zahlungsplan, der in größtmöglicher terminlicher Genauigkeit auf die Zahlungsverpflichtungen der NÖVOG abgestimmt ist, der NÖVOG ein Nachschuss angewiesen, mit dem die vertraglichen Verpflichtungen der NÖVOG für ein Rechnungsjahr abgedeckt werden können. Allfällige Einbehaltungen von Mitteln im Rahmen der Betreuung der Verkehrsdienstverträge sind somit, ohne verwaltungstechnischen Aufwand im Amt der NÖ Landesregierung, direkt durch die NÖVOG vorzunehmen. Bei einer Umstellung des derzeitigen Systems und einer direkten Anweisung der regelmäßig wiederkehrenden Entgeltzahlungen durch das Amt der NÖ Landesregierung wäre ein heute nicht notwendiger Verwaltungsschritt vorzusehen, um die Möglichkeit der Einbehaltung der zu einem Termin fälligen Teilzahlung durch die NÖVOG sicherstellen zu können. Grundsätzlich ist dieser zusätzliche Schritt für die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten jedoch als geringfügig einzustufen. Die Empfehlung, die auf wirtschaftlichen Überlegungen aus Sicht des Gesamthaushaltes des Landes Niederösterreich basiert, wird mit dem Wirtschaftsplan 2000 umgesetzt werden.

LRH: Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen. Die von der NÖVOG angeführten betriebswirtschaftlichen Argumente ändern nichts an der gesamtwirtschaftlichen Sinnhaftigkeit der geforderten Direktanweisungen.

4.4. Ertragslage und Erfolgvergleich

Als Grundlage für die Beurteilung der Ertragslage und zum Zwecke des Erfolgsvergleiches werden die Erfolgsrechnungen der Geschäftsjahre 1993 bis 1997 gegenübergestellt:

	1993	1994	1995	1996	1997
	in S 1.000,--				
1. Erlöse S-Bus Wiesel	0	0	0	1.991	18.336
2. Erlöse Wieselboutique	0	0	0	52	46
Summe Haupterlöse	0	0	0	2.043	18.382
3. Sonstige betriebl. Erträge					
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0	2	0	0	963
4. Übrige Erträge					
a) Sonstige Erträge	0	0	21	13	77
Summe Gesamterlöse	0	2	21	2.056	19.422
5. Materialaufwand u. Aufwand für bezogene Leistungen					
a) Wareneinsatz (Wieselboutique)	0	0	0	- 37	- 140
b) Aufwendungen f. bezogene Leistungen	- 372	- 323	- 877	0	- 50
c) Betriebskosten Schnellbus	0	0	0	-10.452	- 50.192
d) Skonti und Abzüge	0	0	+ 1	+ 9	+ 10
Summe Materialaufwand	- 372	- 323	- 876	-10.480	- 50.372
6. Personalaufwand	- 256	- 3.256	- 6.327	- 6.616	- 7.369
7. Abschreibungen	- 29	- 418	- 433	- 463	- 586
8. Sonstige betriebl. Aufwendungen					
a) Steuern	- 16	- 113	- 66	- 160	- 309
b) Übrige	- 166	- 824	- 1.420	- 2.006	- 1.433
Summe sonst. betriebl. Aufwendungen	- 182	- 937	- 1.486	- 2.166	- 1.742
9. Betriebsergebnis	- 839	- 4.932	- 9.103	-17.669	- 40.647
10. Zins- und Wertpapiererträge	15	240	366	2.099	2.274
11. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	- 7	- 29	- 30
12. Finanzergebnis	15	240	359	2.070	2.244
13. Ergebnis d. gewönl. Geschäftstätigkeit	- 824	- 4.692	- 8.744	-15.599	- 38.403
14. Steuern v. Einkommen u. vom Ertrag	0	- 15	- 15	- 15	- 17
15. Jahresfehlbetrag	- 824	- 4.707	- 8.759	-15.614	- 38.420
16. Zuweisung/Auflösung unverteilter Rücklagen (IFB)	- 41	- 347	0	0	41
17. Auflösung von Kapitalrücklagen	0	0	14.678	111.114	226.177
18. Verwendung Kapitalrücklage	0	0	0	-95.500	-187.757
19. Zuweisung zu Gewinnrücklagen	0	0	0	0	- 41
20. Jahresergebnis (nach Rücklagenbewegung)	- 865	- 5.054	5.919	0	0
21. Verlustvortrag aus dem Vorjahr	0	- 865	- 5.919	0	0
22. Bilanzverlust	- 865	- 5.919	0	0	0

4.4.1. Erlöse

In den Jahren 1993 bis 1995 erzielte die NÖVOG keine Erlöse, da sich ihre Tätigkeit in diesem Zeitraum nur auf Vorbereitungs- und Planungsarbeiten für die Aufnahme des Wieselbusbetriebes erstreckte. Die Erlöse der NÖVOG in den Jahren 1996 und 1997 resultierten hauptsächlich aus dem Betrieb der Wiesel-Schnellbusse. Im Geschäftsjahr 1996 nahm die NÖVOG im September den eingeschränkten Busbetrieb auf, wodurch erstmals Erlöse zu verzeichnen waren, die in der Gewinn- und Verlustrechnung mit insgesamt S 1.991.006,27 ausgewiesen wurden. Davon betrafen S 338.105,51 Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf und S 1.038.064,-- Erlöse aus der Abdeckung des Durchtarifierungsverlustes. Der Restbetrag in Höhe von S 614.836,76 setzte sich aus Bestandsveränderungen aus dem Fahrkarten- und Jahreskartenverkauf zusammen.

Das Jahr 1997 war das erste durchgehende Betriebsjahr der Wiesel-Busse (Vollbetrieb ab 2. Juni 1997), die in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Erlöse stiegen daher gegenüber dem Vorjahr stark an und erreichten S 18.336.453,81. Sie setzten sich aus den Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf in Höhe von S 4.271.772,22, den Abdeckungen der Durchtarifierungsverluste in Höhe von S 13.832.590,64 sowie aus der Vermietung von Werbeflächen auf Bussen der Betreiberfirmen in Höhe von S 779.461,54 zusammen. Diese Erlöse wurden durch Kundenskonti in Höhe von S 26.400,-- und die in diesem Jahr negativen Bestandsveränderungen der Jahres- und Fahrkarten in Höhe von S 520.970,59 vermindert.

Die in den Gewinn- und Verlustrechnungen ausgewiesenen Erlöse weichen von den tatsächlichen zum Teil beträchtlich ab, weil es sich infolge des Fehlens der endgültigen Abrechnungen zu den Bilanzstichtagen nur um vorläufige Werte handelt. Die tatsächliche Höhe der Erlöse – insbesondere jener aus der Abdeckung des Durchtarifierungsverlustes – steht auf Grund der Verbundabrechnung erst ca. 1 ½ Jahre nach Schluss des jeweiligen Geschäftsjahres fest und kann dann buchhalterisch nur als Erlös des laufenden Geschäftsjahres berücksichtigt werden.

Weiters ist festzustellen, dass die ausgewiesenen Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf, die jene Einnahmen darstellen, die von den Buslenkern bar eingehoben werden und als Akontozahlung der Betriebskosten angesehen werden, in beiden Geschäftsjahren jeweils um S 73.272,73 zu niedrig sind, weil die Aufwendungen für die den Aufsichtsräten zur Verfügung gestellten Jahreskarten den Erlösen gegengebucht und die Erlöse daher um diesen Betrag verringert wurden. Diese Vorgangsweise führt darüber hinaus zu einem um diesen Betrag zu geringen Ausweis des Verwaltungsaufwandes und verstößt gegen § 196 Abs. 2 HGB, nach dem Aufwendungen nicht mit Erträgen verrechnet werden dürfen.

Ergebnis 7

Die Verbuchung des Aufwandes für die den Aufsichtsräten zur Verfügung gestellten Jahreskarten als Gegenbuchung zu den Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf der Wiesel-Busse führte sowohl zu einem zu geringen Ausweis der Fahrkarteneinnahmen als auch der Verwaltungsaufwendungen und stellt einen Verstoß gegen das im § 196 HGB normierte Verrechnungsverbot von Aufwendungen und Erträgen dar.

NÖVOG:

Zur Verbuchung der Jahreskarten der Aufsichtsratsmitglieder vermerkt der Steuerberater der NÖVOG, dass dem Vorwurf, die Saldierung des Aufwandes für die den Aufsichtsräten zur Verfügung gestellten Jahreskarten als Gegenbuchung zu den Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf stelle einen Verstoß gegen das im § 196 HGB normierte Verrechnungsverbot von Aufwendungen und Erträgen dar, insoweit widersprochen

werden kann, dass die Fahrkarteneinnahmen um die den Aufsichtsräten gewährten Jahreskarten zu hoch ausgewiesen sind und daher gegenverrechnet wurden (=Aufblähung der Umsätze).

LRH: Die Stellungnahme wird nicht zur Kenntnis genommen.

Der LRH beharrt auf seiner Feststellung, dass der Aufwand für die den Aufsichtsräten zur Verfügung gestellten Jahreskarten in den Gewinn- und Verlustrechnungen als Verwaltungsaufwand auszuweisen gewesen wäre.

Die NÖVOG betreibt unter der Bezeichnung „Wiesel-Boutique“ den Verkauf von Artikel, die zur besseren Bekanntmachung und Einführung des Markennamens „Wiesel“ beitragen sollen. Es handelt sich dabei um Kappen, T-Shirts mit Wieselaufdruck, Plüschtiere sowie um Kopfhörer zum Empfang von Radiosendungen in den Wiesel-Bussen. Die daraus erzielten Erlöse betragen inklusive der Bestandsveränderungen im Jahr 1996 S 51.946,70 und 1997 S 46.121,89. Der Wareneinsatz betrug 1996 S 37.532,96 und 1997 S 139.834,31. Der Wareneinsatz überstieg im Jahre 1997 die Verkaufserlöse um rund S 100.000,--, weil verschiedene Artikel zu Werbezwecken und im Rahmen von Marketingmaßnahmen kostenlos abgegeben wurden.

Die ausgewiesenen Endbestände von Wieselartikel betragen 1996 S 577.235,17 und 1997 S 504.220,27. Dies würde – unter der Annahme von jährlich gleich bleibenden Verkaufserlösen und keiner kostenlosen Abgabe von Wiesel-Artikel – einen Lagerbestand für rund 13 Jahre darstellen.

4.4.2. Aufwendungen

Die Aufwendungen der NÖVOG werden beherrscht von der Position „Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen“, wobei diese wiederum fast zur Gänze die Betriebskosten der Wiesel-Busse darstellen. Im Geschäftsjahr 1996 wurden Betriebskosten in Höhe von S 10.452.365,11 ausgewiesen, weil die Wiesel-Busse erst im September 1996 ihren Betrieb aufnahmen. Im Jahre 1997 wurden im Jahresabschluss Betriebskosten des Schnellbusses in Höhe von S 50.192.617,63 ausgewiesen.

Die Kontrolle der auf den einzelnen Buchhaltungskonten verbuchten Beträge und der dazugehörigen Belege gab zu einigen Feststellungen Anlass, die auf eine nicht oder nicht genau genug durchgeführte Überprüfung der gebuchten Beträge vor Erstellung des Jahresabschlusses zurückzuführen sind.

Die Aufwandsposition „Entgelt für Abschreibungen“ weist in der Gewinn- und Verlustrechnung 1996 eine Summe von S 2.084.323,62 aus. Es handelt sich dabei um den Ersatz der Abschreibungen an die Busbetreiber für den Zeitraum vom 23. September bis 31. Dezember 1996, also von genau 100 Tagen. Bei genauer Abgrenzung würde sich daraus ein Abschreibungsbetrag von S 93.835,62 pro Bus ergeben, was für 23 Busse zu einem Gesamtaufwand für Abschreibungen in Höhe von S 2.158.219,26 führen würde. In dieser Weise wurden auch die Abschreibungen für 14 Busse richtig abgegrenzt, während die Abschreibungen für die restlichen 9 Busse nur für 3 Monate berechnet wurden. Der ausgewiesene Aufwand war daher 1996 um S 73.895,64 zu gering.

In der Gewinn- und Verlustrechnung des Geschäftsjahres 1997 wurden Entgelte für Abschreibungen der Busse in Höhe von S 11.691.785,68 als Aufwand ausgewiesen. Eine Neuberechnung der laut den Betreiberverträgen sich ergebenden Abschreibungssummen würde für

die 1996 angeschafften 23 Busse eine Abschreibungssumme von S 7.877.500,-- (23 x 342.500,--) und für die ab 1. Juni 1997 sich in Betrieb befindlichen 17 Busse eine für 7 Monate abgegrenzte Abschreibung in Höhe von S 3.396.458,-- (17 x 199.791,65) ergeben, zusammen also eine Aufwandssumme von S 11.273.958,--.

Die Differenz von S 417.827,68 ist einerseits auf die im Jahre 1996 vorgenommene unrichtige Abgrenzung, andererseits auch auf falsche Vorsteuerentlastung (20 % statt 10 %) bei Rechnungen von 4 Bussen sowie auf die Verbuchung von Abschreibungen für eine unrichtige Anzahl von Bussen im Jahr 1997 zurückzuführen.

Ebenso unrichtig sind die ausgewiesenen Aufwandssummen für Betriebskosten der Wieselbusse. Im Jahr 1996 wurden S 6.138.258,48 ausgewiesen. Richtigerweise wäre ein Aufwand von S 6.141.594,52 auszuweisen gewesen. Bei der Differenz von S 3.335,04 handelt es sich im Wesentlichen um eine doppelte Stornierung eines Betrages von S 10.000,-- abzüglich einer falschen Buchung betreffend Kopfhörer im Betrag von S 6.669,--.

Im Geschäftsjahr 1997 wurde in der Gewinn- und Verlustrechnung ein Betrag von S 35.536.286,67 ausgewiesen. Die Überprüfung der gebuchten Beträge ergab eine richtiggestellte Aufwandssumme in Höhe von S 34.792.509,72, also eine Differenz von S 743.776,95. Diese setzt sich hauptsächlich aus einer falsch verbuchten Abschreibung für 2 Busse (S 685.000,--) und falsch gebuchten Rechnungen über Autobus-Sonderfahrten (S 104.707,36) zusammen.

Unter der Bezeichnung „Corporate Design S-Bus“ wurden jene Aufwendungen zusammengefasst und ausgewiesen, die zur Gewährleistung eines einheitlichen Erscheinungsbildes der Wiesel-Busse notwendig waren. Neben dem Ankauf einheitlicher Bekleidung für die Buslenker waren dies in beiden Jahren vor allem die von der Lieferfirma in Rechnung gestellten Kosten für Lackierung und Ausstattung (Kopfschoner, Zahltisch, Wieselfolie etc.) der Busse.

Im Jahre 1996 wurden dafür S 1.006.176,-- in Rechnung gestellt, im Jahre 1997 betrug die Rechnungssumme S 666.944,--.

Von diesen Rechnungsbeträgen wurde die vereinbarte Verzinsung der bei der Busbestellung geleisteten Anzahlung abgezogen und jeweils nur mehr die reduzierten Rechnungssummen als Aufwand gebucht. Da jedoch diese Abzüge in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit den verrechneten Leistungen stehen, wären die oben angeführten Gesamtrechnungssummen als Aufwand für „Corporate-Design“ zu verbuchen und auszuweisen gewesen. Die Verzinsung der Anzahlung stellt einen Zinsertrag dar und wäre als solcher im Finanzergebnis unter den „Sonstigen Zinserträgen“ auszuweisen gewesen.

Ergebnis 8

Aufgrund der in den geprüften Geschäftsjahren 1993-1997 festgestellten Fehler und Mängel bei der Verbuchung von Aufwendungen und Erträgen wird empfohlen, in Zukunft die Konten vor Erstellung der Bilanzen einer eingehenden Kontrolle der Buchungen zu unterziehen.

NÖVOG:

Seit Anfang 1998 steuert die NÖVOG bewusst eventuellen Fehlerquellen bei der Verbuchung von Aufwendungen und Erträgen entgegen, so z.B. durch Aufbereitung der Rechnungen, durch die Vorkontierung der Rechnungsbelege, Unterstützung des externen Buchhalters bei der Verbuchung, Kontrolle der Verbuchungen und Weiterverarbeitung des Datenmaterials.

Um eine objektive Sichtweise zu gewährleisten war es von Anfang an Politik der NÖVOG, einen externen Steuerberater zu konsultieren. Die NÖVOG ist von der Kompetenz des beauftragten Steuerberaters überzeugt. Trotz Überprüfungen durch die NÖVOG kann jedoch bei einer Buchhaltung im Umfang von bis zu 2.500 Buchungen pro Jahr nicht von einer absolut fehlerfreien Buchhaltung ausgegangen werden.

Die eindeutig nachvollziehbaren Umbuchungen sind ein Beleg dafür, dass eine im Verhältnis zum Aufwand gerechtfertigte, eingehende Kontrolle der Buchhaltung durch die NÖVOG erfolgt ist.

Die Stellungnahme des Steuerberaters zur Verbuchung des Abschreibungsentgelts ist, dass die getroffenen Beanstandungen zu Recht erfolgten. Sämtliche Abgrenzungsposten werden in Hinkunft zusätzlich mit der NÖVOG abgestimmt.

LRH: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die in der Stellungnahme zu Ergebnis 4 zugesagte Bestellung eines Abschlussprüfers gewährleistet die vom NÖ LRH geforderte eingehende Kontrolle der Buchungen.

Der Personalaufwand nahm in den Jahren 1993 bis 1995 infolge Ausweitung der Geschäftstätigkeit und der damit verbundenen Erhöhung des Personalstandes ständig zu. Insbesondere in den Jahren 1994 und 1995 war infolge der durchgeführten Personalaufstockung ein starker Anstieg der Personalkosten zu verzeichnen.

Der ausgewiesene Personalaufwand umfasste im Jahr 1997 Löhne in Höhe von S 44.686,80 für einen geringfügig beschäftigten Arbeiter und Gehälter in Höhe von S 5.780.792,81 für einen Geschäftsführer, 11 vollbeschäftigte, eine teilzeitbeschäftigte und eine geringfügig beschäftigte Angestellte.

Unter den „Übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ sind der Allgemeine Betriebsaufwand, der Verwaltungs- und der Vertriebsaufwand zusammengefasst. Der Allgemeine Betriebsaufwand (1997: S 480.898,16) setzt sich aus Energie, Instandhaltungs-, Miet- und Reinigungsaufwendungen zusammen. Der Verwaltungsaufwand (1997: S 858.637,20) umfasst Post- und Telefongebühren, Büromaterial, Versicherungen, Fachliteratur sowie Aufwendungen für Buchführung und Beratung. Weiters enthalten sind die Kosten der Aus- und Fortbildung der Mitarbeiter und der Reise- und Verpflegungsaufwand. Der Vertriebsaufwand in Höhe von S 93.961,93 betrifft den Werbeaufwand und die unter „Ausgaben im Geschäftsinteresse“ zusammengefassten Spesen.

Die stichprobenweise Kontrolle der Eingangsrechnungen hat ergeben, dass auf einigen derartigen Belegen entweder der Zweck der Einladung, die teilnehmenden Personen oder beides nicht angegeben sind. Weiters wurde festgestellt, dass insbesondere bei Kassabelegen über den Einkauf von Lebensmitteln und Getränken zur Bewirtung von Gästen in den Büroräumen bzw. von Mitarbeitern häufig die eingekaufte Ware bzw. der Zweck des Einkaufes nicht ersichtlich sind und manche der Belege nicht den Formvorschriften über eine ordnungsgemäße Rechnungsausstellung gemäß § 11 Umsatzsteuergesetz, (UStG 1994), auch deshalb nicht entsprachen, weil die enthaltene Vorsteuer bzw. der Steuersatz nicht angegeben sind.

In diesem Zusammenhang ist auch aufgefallen, dass auf Belegen über Taxifahrten oft nicht ersichtlich war, welche Fahrtstrecke aus welchem Grund und von wem mit dem Taxi zurückgelegt wurde.

Ergebnis 9

Es wird darauf hingewiesen, dass Belege über Bewirtungen, über Einkäufe von Speisen und Getränken, über Taxifahrten und ähnliche Spesen nur dann entgegengenommen und vergütet werden dürfen, wenn sie den Vorschriften des UStG entsprechen und aus ihnen die Teilnehmer und der Zweck der Einladung, die Art und Menge der gekauften Waren sowie bei Taxifahrten die Fahrtstrecke, der Grund und die beförderte Person eindeutig hervorgehen.

NÖVOG:

Das Finanzamt St. Pölten hat am 28.04.1999 die Buch- und Betriebsprüfung der NÖVOG abgeschlossen. Mit der Niederschrift der Schlussbesprechung wurde keine Feststellung, die zu einer Änderung der bisher erklärten Bemessungsgrundlage führt, gefasst. Die Ordnungsmäßigkeit der Buch- und Betriebsführung wurde vom Finanzamt St. Pölten eindeutig und ohne jegliche Kritik bestätigt.

Die NÖVOG war daher überzeugt, den in der Praxis gängigen steuerlichen Anforderungen an Belege über Bewirtungen Einkäufe von Speisen und Getränken bzw. Taxifahrten ausreichend Rechnung zu tragen.

Zu Ergebnis 9 des Prüfberichtes bemerkt der Steuerberater der NÖVOG, dass diese Beanstandungen theoretisch zu Recht erfolgten. Auf Grund der im März und April 1999 stattgefundenen Betriebsprüfung – welche keinerlei (und auch bei diesen Posten) Beanstandungen ergab! – ist zu sagen, dass diese Kleinbelege in der Praxis vom Finanzamt großteils toleriert werden, da Bewirtungsbelege nur mehr zu 50% steuerlich abzugsfähig sind.

Die NÖVOG wird den Hinweis aus Ergebnis 9 beachten.

LRH: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.4.3. Betriebsergebnisse

In den geprüften Geschäftsjahren wurden jeweils Betriebsverluste ausgewiesen, deren Höhe von -S 839.899,42 im Jahre 1993 auf -S 40.646.787,93 im Jahre 1997 kontinuierlich anstieg. Die Finanzergebnisse waren in diesen Jahren regelmäßig positiv und verminderten die ausgewiesenen Betriebsverluste.

Im Jahre 1997 wurde ein Finanzerfolg in Höhe von S 2.243.855,04 erzielt, wodurch ein negatives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von -S 38.402.932,89 zu verzeichnen war.

Nach Berücksichtigung der Mindestkörperschaftssteuer ergab sich ein Jahresfehlbetrag in Höhe von -S 38.420.432,89, der durch die widmungsgemäße Auflösung der Gesellschafternachsüsse zur Abdeckung des Betriebsabganges letztendlich zu einem ausgeglichenen Bilanzergebnis führte.

Die Position „Auflösung von Kapitalrücklagen“ enthält neben der widmungsgemäßen Verwendung der Nachsüsse zur Abdeckung des Betriebsabganges auch jene Gesellschafternachsüsse in Höhe von S 187.757.000,--, die auf Grund vertraglicher Verpflichtungen den Österreichischen Bundesbahnen zur Verfügung gestellt wurden. Der Aufwand für Beteiligungen an der NÖ Schneebergbahn GesmbH in Höhe von S 16.520.000,-- wurde durch Nachsüsse in gleicher Höhe gedeckt, der verbliebene Rücklagenüberhang in Höhe von S 11.912.000,-- ist unter den Kapitalrücklagen ausgewiesen.

Die dargestellte Methode des Ausweises eines ausgeglichenen Bilanzergebnisses wurde erst ab dem Jahr 1995 vorgenommen. In den Jahren 1993 und 1994 wurden die sich ergebenden Bilanzverluste jeweils auf neue Rechnung vorgetragen. Die Verluste dieser Jahre von zusammen S 5.919.105,51 wurden im Jahre 1995 gemeinsam mit dem negativen Unternehmensergebnis 1995 in Höhe von S 8.759.517,87 durch Auflösung der Kapitalrücklage in Höhe von S 14.678.023,38 und eines Investitionsfreibetrages in Höhe von S 600,-- ausgeglichen.

Von 1993 bis 1997 erwirtschaftete die NÖVOG Bilanzverluste in folgender Höhe:

	Bilanzverlust
	S
1993	865.270,79
1994	5.053.834,72
1995	8.758.917,87
1996	111.114.414,63
1997	<u>242.697.432,89</u>
	368.489.870,90

Die Verluste 1996 und 1997 enthalten sowohl die Aufwendungen für die Österreichischen Bundesbahnen als auch jene Aufwendungen, die infolge der Beteiligung an der NÖ Schneebergbahn GesmbH entstanden sind und direkt durch Auflösung von Nachsüssen gedeckt wurden.

5. Schnellbusverkehr „Wiesel“

5.1. Einrichtung der Kraftfahrlinien

Auf Grund der Ernennung St.Pöltns zur Landeshauptstadt wurden der Sitz des Landtages von NÖ und der NÖ Landesregierung sowie ein Großteil der Dienststellen des Amtes der NÖ Landesregierung und anderer landesnaher Institutionen von Wien nach St. Pölten verlegt.

Durch die nicht ausreichende Verkehrsinfrastruktur in die neue Landeshauptstadt war es notwendig, entsprechende und schnelle Fahrgelegenheiten für die Landesbürger und die aus den verschiedenen Regionen Niederösterreichs kommenden Bediensteten sicherzustellen bzw. neu zu schaffen.

Mit der Umsetzung wurde die NÖVOG betraut, wobei im betreffenden Beschluss der NÖ Landesregierung vom 15. Dezember 1992 festgelegt wurde, dass die Betriebsleistungen im Schnellbusverkehr zur Erzielung eines optimalen Preis-Leistungsverhältnisses auszu-schreiben sind.

Anfänglich wurde daran gedacht, diese Verkehre als „Blau-Gelbe Busse“ nur für Landesbedienstete einzurichten. Da jedoch ein generelles Anwachsen der Verkehrsströme in das nunmehrige Landeszentrum zu erwarten war, wurde letztendlich entschieden, die neuen Schnellverkehrslinien auch allen anderen Landesbürgern anzubieten.

Die Konsequenz daraus war, die Schnellverkehrslinien im Kraftfahrlinienverkehr als öffentliches Verkehrsmittel zu führen.

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die von den Behörden getroffenen Entscheidungen sowie die von der NÖVOG gesetzten Handlungen und Reaktionen in den Verhandlungen mit den zu beauftragenden Verkehrsunternehmen hatten wesentlichen Einfluss auf die Erreichung des heutigen Ist-Zustandes.

Unter diesem Gesichtspunkt werden in der Folge, zum besseren Verständnis der jetzigen Form des Betriebes, die wesentlichsten Einflussfaktoren und Geschehnisse im Zusammenhang mit der Einrichtung des Schnellbusverkehrs dargestellt.

5.1.1. Kraftfahrliniengesetz

Infolge der getroffenen Entscheidung, Schnellverkehrslinien im Kraftfahrlinienverkehr zu führen, war deren Einrichtung auf der Grundlage und im Rahmen des Kraftfahrliniengesetzes (KfLG 1952), BGBl. Nr. 84/1952 idgF, durchzuführen.

Gemäß § 1 Abs. 3 des Kraftfahrliniengesetzes bedarf der Kraftfahrlinienverkehr einer Konzession. Das heißt, dass die NÖVOG als Verkehrsunternehmer im Sinne des Gesetzes für jede der geplanten neuen Linien eine eigene behördliche Genehmigung (Linienkonzession) benötigte.

Gemäß § 3 ist zur Erteilung der Konzession der Landeshauptmann, hinsichtlich der Kraftfahrlinien, die sich über 2 oder mehrere Bundesländer erstrecken oder die vom Bund oder einem Unternehmer des öffentlichen Eisenbahnverkehrs betrieben werden sollen, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig.

Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung ist für die Erteilung der Konzessionen die Abteilung Verkehrsrecht (RU6) zuständig.

Die Konzession kann gemäß § 4 Abs. 1 Pkt. 5 erteilt werden, wenn das Unternehmen auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt unter

anderem dann vor, wenn „... der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist, oder der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, vorzuziehen und einer von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Konzessionsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.“

Diese Bestimmungen des KfLG 1952 kommen einem Konkurrenzschutz gleich und hatten maßgeblichen Einfluss auf das Geschehen im Zusammenhang mit der Installation des neuen Buslinienbetriebes.

5.1.2. Vereinbarung mit den Verkehrsunternehmen der regionalen Verkehrsverbände

Da das geplante Schnellverkehrssystem Linien aus allen Bezirkshauptorten und ausgewählten zentralen Orten NÖ (ausgenommen Mostviertel) nach St. Pölten vorsah, waren Überschneidungen und Berührungen mit Teilen von Verkehrsbereichen bereits bestehender Kraftfahrlinien gegeben.

Aus diesem Grund wurden von der NÖVOG bereits im Vorfeld der Konzessionsansuchen Gespräche mit den betroffenen Verkehrsunternehmen im Hinblick auf etwaige Einsprüche geführt.

Wie aus einer Information des Geschäftsführers der NÖVOG an den Aufsichtsrat bezüglich der geführten Gespräche hervorgeht, war es nach seinem Eindruck Ziel der Verkehrsunternehmen, „... eine Konzessionserteilung an die NÖVOG a priori zu verhindern, ebenso auch die Ausschreibung der Verkehrsleistungen.“

So machten die Verkehrsunternehmen im Rahmen der Verhandlungen ihre Teilnahme an der Umsetzung der Weiterentwicklung der regionalen Verkehrsverbände in NÖ und Burgenland von einer für sie akzeptablen Lösung in dieser Angelegenheit abhängig.

Letztendlich wurde nach intensiven Verhandlungen eine Vereinbarung zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und der NÖVOG zur Regelung der gegenseitigen Beziehungen geschlossen.

Die Vereinbarung zwischen den an den Verkehrsverbänden „Nördliches Weinviertel (NWV)“, „Waldviertel (WV)“, „NÖ Zentral/Mostviertel (ZMV)“, und „NÖ Süd/Burgenland Mitte (NBV)“ teilnehmenden Verkehrsunternehmen (vertreten durch den Schutzverband Österreichischer Autobusunternehmer, die Österreichische Post- u. Telegrafverwaltung sowie die Österreichischen Bundesbahnen) und der NÖVOG wurde am 7. Juli 1993 abgeschlossen.

Gemäß der Vereinbarung verpflichtet sich die NÖVOG:

- Kraftfahrlinienkonzessionen nur zum Betrieb von Schnellbuslinien nach St. Pölten zu beantragen und dies mit der Auflage, dass sie mit der Betriebsführung ausschließlich Verbundunternehmen beauftragt,

- die Kraftfahrlinienkonzessionen nur in der Form zu beantragen, wie sie einvernehmlich zwischen den Vertragspartnern festgelegt werden,
- keinen Einspruch zu erheben, dass andere Verbundunternehmen ebenfalls diese Kraftfahrlinienkonzessionen erwerben bzw. eine bereits vorhandene Konzession erweitert wird,
- nach Erteilung der Konzessionen den jeweiligen Verkehrsverbänden beizutreten,
- sowie die Schnellbuslinien nicht selbst zu betreiben, und nur die am Verbundverkehr beteiligten Verkehrsunternehmen zu beauftragen.

Im Gegenzug verpflichteten sich die Verkehrsunternehmen:

- gegen die Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen zum Betrieb von Schnellbuslinien nach St.Pölten an die NÖVOG keinen Einspruch zu erheben,
- der NÖVOG ein Stimmrecht in den Arbeitsausschüssen der Verbände zu gewähren (jedoch eingeschränkt auf Angelegenheiten der Schnellbuslinien nach St.Pölten),
- keine Beschlüsse zu fassen, die den Interessen und dem Willen der NÖVOG bezüglich der Schnellbuslinien entgegenstehen.

5.1.3. Konzessionen

Am 3. Dezember 1993 wurden von der NÖVOG die Ansuchen um Erteilung der Konzessionen für die geplanten Buslinien bei den jeweils zuständigen Behörden eingebracht. Die Ansuchen waren entsprechend der getroffenen Vereinbarung inhaltlich abgesprochen und enthielten die einvernehmlich festgelegten vorweg akzeptierten Auflagen (z.B. Verbundbeitritt, keine innerstädtische Bedienung in Wien und St. Pölten).

Seitens der Verkehrsunternehmen wurden jeweils gleich lautende Ansuchen eingebracht. Welches Unternehmen für eine der Schnellbuslinien ein Konzessionsansuchen bei der zuständigen Behörde einbringen wird, wurde im Rahmen der Arbeitsausschüsse der regionalen Verbände unter den Verkehrsunternehmen festgelegt.

Nach Abschluss der mehrmonatigen Ermittlungsverfahren konnten von den Behörden, infolge des vereinbarten Einspruchsverzichtes seitens der Verkehrsunternehmen die beantragten Konzessionen an die NÖVOG bescheidmäßig erteilt werden.

Den antragstellenden Verkehrsunternehmen wurden gleich lautende positive Konzessionsbescheide von der jeweils zuständigen Behörde zum Betrieb des Schnellbusbetriebes erteilt.

Derzeit sind folgende Verkehrsunternehmen im Besitz einer Kraftfahrlinienkonzession im Rahmen des bestehenden Schnellbusbetriebes:

Linie	Strecke	Konzessionsinhaber
A	Gänserndorf – Wolkersdorf – Korneuburg – St.Pölten	1.) Bajer Bus Verkehrsbetriebe GesmbH & Co KG 2.) NÖVOG
B	Mistelbach – Ernstbrunn – Stockerau – St.Pölten	1.) Österr. Post-und Telegrafverwaltung 2.) Dr. Richard Verkehrsbetrieb KG 3.) NÖVOG
C	Hollabrunn – Ziersdorf – Hohenwarth - St.Pölten	1.) Österr. Post- und Telegrafverwaltung 2.) Bajer Bus Verkehrsbetriebe GesmbH & Co KG 3.) NÖVOG
D	Klosterneuburg – St.Andrä v.d.H. – Tulln - St.Pölten	1.) Franz Zuklin & Co 2.) Dr. Richard Verkehrsbetrieb KG 3.) NÖVOG
E	Waidhofen/Th. – Göpfritz – Horn – St.Pölten	1.) Fa. Jutta Frank 2.) Österr. Post-und Telegrafverwaltung 3.) NÖVOG
F	Gmünd – Zwettl - Gföhl – St.Pölten	1.) Fa. Jutta Frank 2.) Österr. Post-und Telegrafverwaltung 3.) NÖVOG
G	Krems – St.Pölten	1.) Österr. Bundesbahnen Kraftwagendienst 2.) NÖVOG
H	Neunkirchen – Wr.Neustadt – Baden – St.Pölten	1.) Österr. Post-und Telegrafverwaltung 2.) M. Partsch Verkehrsbetriebe GesmbH 3.) Wr.Neustädter Stadtwerke 4.) Blaguss Reisen GesmbH 5.) Mikes Reisebüro Verkehrsbetriebe GesmbH 6.) NÖVOG
K	Bruckneudorf(Bruck/L) – Himberg - Mödling – St.Pölten	1.) Österr. Bundesbahnen Kraftwagendienst 2.) Blaguss Reisen GesmbH 3.) Dr. Richard Verkehrsbetrieb KG 4.) NÖVOG
L	Schwechat – Wien – St.Pölten	1.) Österr. Bundesbahnen Kraftwagendienst 2.) Blaguss Reisen GesmbH 3.) NÖVOG
M	Mauerbach – Purkersdorf – St.Pölten	1.) Österr. Bundesbahnen Kraftwagendienst 2.) Blaguss Reisen GesmbH 3.) NÖVOG

5.1.3.1. Auflage in den Konzessionsbescheiden

Gemäß § 6 Abs. 3 des Kraftfahrliniengesetzes können aus öffentlichen Rücksichten bestimmte Auflagen vorgeschrieben werden.

In den Konzessionsbescheiden wurde der NÖVOG die Auflage erteilt, den Betrieb im „**Gemeinschaftsverkehr**“ mit jenen Verkehrsunternehmen zu führen, die im Besitz einer gleich lautenden Linienkonzession sind. Die betroffenen Verkehrsunternehmen wurden im Bescheid jeweils namentlich genannt.

Das Kraftfahrliniengesetz enthält keine Definition des Begriffs „Gemeinschaftsverkehr“. Die NÖVOG ersuchte daher die beiden Konzessionsbehörden um eine Rechtsauskunft, wie der Linienkonzessionär bei der Durchführung eines Gemeinschaftsverkehres vorzugehen hat.

In der Beantwortung führten die Behörden aus, dass Gemeinschaftsverkehr grundsätzlich die Einigung bzw. Konsensfindung aller Konzessionsinhaber einer Linie voraussetzt, d.h., die Konzessionsinhaber hätten nach Meinung der Behörde vor Betriebsaufnahme untereinander

abzuklären, wer wann welchen Kurs einer Linie und in welcher Form (eigene Betriebsführung oder Auftragsfahrt) führen wird.

Die daraufhin zwischen der NÖVOG und den Verkehrsunternehmen geführten Verhandlungen brachten jedoch vorerst keine Ergebnisse.

Obwohl keinerlei Einigung zwischen den Konzessionsinhabern darüber bestand, wer nun welchen Kurs auf der jeweiligen Linie (und in welcher Form) bedienen wird, wurden von der NÖVOG in der Folge die Verkehrsleistungen des geplanten Schnellbusbetriebes ausgeschrieben.

5.1.4. Ausschreibung des Schnellbusbetriebes

5.1.4.1. Nicht offenes Verfahren

Am 22. September 1995 wurde von der NÖVOG der Betrieb auf allen 11 Kraftfahrlinien, für die sie eine Konzession besaß, auf der Basis „Preis pro Nutzkilometer“ in einem nicht offenen Verfahren gemäß ÖNORM A 2050 ausgeschrieben.

In den Ausschreibungsunterlagen wurde klar festgelegt, dass alle Linien im Auftrag und im Rahmen der Konzessionen der NÖVOG durchzuführen seien.

Zur Abgabe eines Angebotes wurden nur die gemäß der geschlossenen Vereinbarung teilnahmeberechtigten Verbundunternehmen eingeladen.

Bei der Eröffnung der Angebote zeigte sich, dass sich alle jene Verkehrsunternehmen, die ebenfalls über eine entsprechende Konzession auf einer Linie verfügten, zu linienspezifischen Arbeitsgemeinschaften zusammengeschlossen hatten. Die Arbeitsgemeinschaften boten lediglich auf jener Linie an, bei der alle teilnehmenden Verkehrsunternehmen Konzessionäre waren.

Somit lag letztendlich bei 8 Linien nur jeweils ein Angebot vor. Bei den verbleibenden 3 Linien langte zusätzlich jeweils ein zweites Angebot ein, das von Verbundunternehmen stammte, die keine Schnellbuslinienkonzession erwirkt hatten.

Im Rahmen der Angebotsbewertung wurde von der NÖVOG festgestellt, dass „die einzelnen Bieter sich zum Nachteil der NÖVOG abgesprochen haben, indem sie sich die Gebiete voreweg aufteilten. Das widerspricht dem Grundsatz des freien Wettbewerbes. Die Angebote der Arbeitsgemeinschaften sind also auszuschneiden, sodass letztlich nur für drei Linien ein gültiges Angebot verbleibt. Für den Fall, dass nach Ausschreibung von Angeboten nur ein Angebot vorliegt, kann die Ausschreibung widerrufen werden.“

Zusätzlich wurde von der NÖVOG in einer wirtschaftlichen Beurteilung des Ausschreibungsergebnisses eine Unangemessenheit der angebotenen Preise aufgezeigt.

Auf Grund dieser Sachlage und der ihrer Ansicht nach erfolgten Kartellbildung der Verkehrsunternehmen wurde von der NÖVOG mit Zustimmung des Aufsichtsrates in der Sitzung vom 31. Oktober 1995 folgende weitere Vorgangsweise festgelegt und durchgeführt:

- Widerruf der Ausschreibung
- Kündigung der Vereinbarung vom 7. Juli 1993 mit den Verkehrsunternehmen
- Neuausschreibung im Rahmen eines offenen Verfahrens

In der Folge wurde durch die NÖVOG die Vereinbarung vom 7. Juli 1993 schriftlich gekündigt und dies allen betroffenen Verkehrsunternehmen nachweislich zugestellt. Bereits kurz

darauf wurde die Kündigung seitens der NÖVOG mit dem Hinweis auf einen Irrtum widerrufen.

5.1.4.2. Offenes Verfahren

Der Beginn der EU-weiten Ausschreibung erfolgte am 3. November 1995.

Die Ausschreibungsunterlagen wurden gegenüber der ersten Ausschreibung nur geringfügig verändert (nunmehr keine Option mehr auf Beistellung des Busses durch den Anbieter, keine Berücksichtigung der Kosten für Abstellplätze in St. Pölten).

Zusätzlich zur Anzeige beim Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaft und in der Wiener Zeitung wurden die Busunternehmer in NÖ und in allen angrenzenden Bundesländern in einem eigenen Schreiben auf die Möglichkeit zur Teilnahme hingewiesen.

Bis zum Ende der Angebotsfrist am 28. Dezember 1995 langten 87 Angebote von 50 Anbietern ein.

Angeboten haben auch jene Verbundunternehmen, die im Besitz von Linienkonzessionen waren und sich erneut zu Arbeitsgemeinschaften zusammengeschlossen hatten. Diese legten gegenüber der ersten Ausschreibung unveränderte - nur um die Kosten der Abstellplätze reduzierte - Angebote.

Noch vor Ende der Zuschlagsfrist wurde die Ausschreibung von der NÖVOG auf Grund „zwingender, im Bereich des Kraftfahrlinienrechts gelegener Gründe“ ebenfalls widerrufen. Der Widerruf erfolgte unter Hinweis auf einen an die NÖVOG ergangenen Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Kraftfahrlinienbehörde, der erst nach Ausschreibungsbeginn zugestellt wurde.

5.1.5. Bescheide des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

5.1.5.1. Erste schriftliche Verwarnung

Mit Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Zl. 244.353/5-II/4/95, vom 25. Oktober 1995, wurde der NÖVOG gemäß § 17 in Verbindung mit § 6 Abs. 3 und § 8 Z.1 Kraftfahrliniengesetz 1952 idF. BGBl. Nr. 128/93, hinsichtlich der Kraftfahrlinien Schwechat - St. Pölten und Bruckneudorf – St. Pölten je eine schriftliche Verwarnung ausgesprochen.

Gemäß § 8 Z.1 ist der Konzessionsinhaber verpflichtet, die Kraftfahrlinie u.a. entsprechend den Konzessionsbedingungen zu betreiben. Hierzu zählt auch die verfügte Auflage des Gemeinschaftsverkehres.

In der Begründung wurde von der Behörde ausgeführt, die NÖVOG habe die angeführten Linien am 22. September 1995 ohne die Herstellung eines Konsenses über die Führung des Betriebes dieser Linien im Gemeinschaftsverkehr ausgeschrieben. Damit habe sie gegen die Auflage des Gemeinschaftsverkehres verstoßen.

Gegen den ggst. Bescheid wurde von der NÖVOG beim Verwaltungsgerichtshof Beschwerde erhoben.

Mit Entscheidung vom 17. April 1996, Zl. 95/03/0319, die der NÖVOG am 10. Juli 1996 zugestellt wurde, hob der Verwaltungsgerichtshof den Bescheid wegen Rechtswidrigkeit auf. Der Bescheid wurde jedoch nur aus dem Grund aufgehoben, da zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides der Betrieb der betroffenen Kraftfahrlinien noch nicht aufgenommen worden war.

5.1.5.2. Feststellungsbescheide

Über Antrag der Verkehrsunternehmer, die gleichfalls im Besitz einer Schnellbuslinienkonzession waren (außer Fa. Zuklin & Co), wurden vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr am 17. November 1995 insgesamt 9 Bescheide, Zl. 244.353/6 bis 14-II/4/95, erlassen.

Dabei stellte die Behörde für jedes der Verkehrsunternehmen in einem eigenen Bescheid fest, dass die jeweiligen Unternehmen – in Ermangelung eigener Konzessionsrechte – nicht berechtigt sind, den Verkehr auf einer der übrigen Linien zu betreiben, sofern „... sie oder ein Personenkraftverkehrsunternehmer, der Inhaber einer Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf einer der genannten Strecken ist, nicht den Konsens über die Führung der einzelnen Kurse dieser Kraftfahrlinie im Gemeinschaftsverkehr mit allen Mitinhabern einer Konzession zum Betrieb derselben Kraftfahrlinie vorweg hergestellt hat.“

Gegen diese Bescheide wurde von der NÖVOG beim Verwaltungsgerichtshof ebenfalls Beschwerde erhoben. Die Beschwerde wurde vom Verwaltungsgerichtshof mit Entscheidung vom 24. Jänner 1996 zurückgewiesen, da die angefochtenen Bescheide ausschließlich die Rechtsstellung der anderen (mitbeteiligten) Verkehrsunternehmen betreffen und der NÖVOG daher keine Berechtigung zur Beschwerde zukommt.

5.1.6. Betreiberverträge

Am 29. April 1996 schloss die NÖVOG mit den Verkehrsunternehmen für alle 11 Schnellbuslinien ausverhandelte Verträge, die die Basis des derzeitigen Schnellbusbetriebes bilden.

Die einzelnen Verträge sind bis auf die linien- und verkehrsunternehmensspezifischen Details ident.

Vertragspartner der NÖVOG sind bei sämtlichen Verträgen genau jene Verkehrsunternehmen, die für die entsprechende Kraftfahrlinie eine mit der NÖVOG gleich lautende Konzession innehatten.

In den Verträgen wurden die Ausübung der Konzessionsrechte der Konzessionäre untereinander sowie die Modalitäten im Zusammenhang mit dem Betrieb der Linien geregelt.

Unter anderem wurde schriftlich festgehalten, die jeweilige Linie entsprechend der Konzessionsauflage im Gemeinschaftsverkehr zu führen und dies der Konzessionsbehörde mitzuteilen.

Zur Bedienung und pünktlichen Betriebsführung der jeweiligen Linie sind die Verkehrsunternehmen verpflichtet. Sie haben die Linie gemäß dem gemeinsam beschlossenen Fahrplan, mit den festgelegten Fahrzeugen und eigenem Personal zu befahren. Die Koordination der Verkehrsunternehmen untereinander (wer welchen Kurs betreibt) ist von diesen selbst vorzunehmen.

5.1.6.1. Festgesetzte Entgelte

Für die Durchführung des Betriebes erhalten die Verkehrsunternehmen ein fahrleistungsabhängiges kilometerbezogenes Entgelt.

Der Preis pro Nutzkilometer wurde für jede Linie in unterschiedlicher Höhe festgelegt und ist wertgesichert. Die Unterschiedlichkeit der Kilometerpreise ist hauptsächlich durch die verschiedenen Tageskilometerleistungen auf den Linien und die ungleichen Einsatzmöglichkeiten der Busse außerhalb des Linienbetriebes durch die Verkehrsunternehmen begründet.

Zusätzlich erhalten die Verkehrsunternehmen auf Grund des Vertrages ein Entgelt im Gegenwert der Fahrzeugabschreibung. Dieses beträgt S 342.500,-- pro Fahrzeug und Betriebsjahr und ist nicht wertgesichert.

Weiters hat die NÖVOG für Werbung auf Bussen der Verkehrsunternehmen an diese jährlich insgesamt S 1.000.000,-- für alle Verträge zu leisten.

5.1.6.2. Dauer der Betreiberverträge

Die Verträge wurden, beginnend mit 23. September 1996, auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Sie sind jedoch beiderseits unter Einhaltung einer 6-monatigen Kündigungsfrist jeweils zum 30. September, erstmalig zum 30. September 2001, kündbar.

Vorher sind die Verträge nur einvernehmlich oder in festgeschriebenen Sonderfällen (Erlöschen von Konzessionen, grobe Vertragsverletzung) auflösbar.

5.1.7. Vergleichbarkeit der angebotenen und ausverhandelten Nutzkilometerpreise

In der Folge wurden die billigsten Angebotspreise der beiden Ausschreibungen den in den Betreiberverträgen vereinbarten Nutzkilometerpreisen gegenübergestellt.

Bei den angegebenen Nutzkilometern pro Tag wurden die bei den Ausschreibungen zu Grunde gelegten Werte in die Aufstellung aufgenommen, da diese auch die Ausgangsbasis für die Vertragsverhandlungen bildeten.

Linie	Nutzkilometer pro Tag	niedrigster KM-Preis (nicht offenes Verfahren)	niedrigster KM-Preis (offenes Verfahren)	KM-Preis lt. Betreibervertrag
A	896	25,80	21,00	19,35
B	840	27,35	16,75	20,06
C	624	31,30	19,28	22,50
D	536	36,18	17,50	26,02
E	920	24,80	16,00	17,90
F	880	24,90	16,00	17,71
G	288	35,10	30,05* (34,67)	24,64
H	928	24,90	13,50	17,71
K	952	25,30	19,00	19,43
L	632	31,80	26,00	23,71
M	228	35,20	26,00	27,02
gesamt	7724			

Die Gegenüberstellung bietet einen Überblick über die größenmäßigen Unterschiede der einzelnen angebotenen bzw. der letztendlich vereinbarten Nutzkilometerpreise. Ein direkter Vergleich der Preise je Linie in den beiden Ausschreibungen und den Verträgen ist auf Grund der verschiedenen Ausgangsparameter nicht möglich.

- Vom nicht offenen Verfahren zum offenen Verfahren wurde der Inhalt der Ausschreibung um die Preisposition „Abstellflächen in St.Pölten“ vermindert.

* Preis für Gemeinschaftsbetrieb Linie G+L , ansonsten ist der zweite Preis der niedrigste.

- Das offene Verfahren wurde vor Abschluss von geführten Aufklärungsgesprächen widerrufen. Diese Gespräche sollten zur Überprüfung der technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit dienen, um sicherzustellen, dass der in der Ausschreibung verlangte Leistungsumfang zum angebotenen Preis erbracht werden kann. Inwieweit die Billigstbieter im offenen Verfahren auch Bestbieter gewesen wären, ist somit nicht nachvollziehbar.

Grundlegende Unterschiede, die wesentlichen Einfluss auf den Nutzkilometerpreis haben, sind ebenfalls zwischen den beiden Ausschreibungen und den abgeschlossenen Betreiberverträgen feststellbar.

Exemplarisch seien nur 2 Positionen angeführt:

- Eine Nutzung der Busse außerhalb des Linienverkehrs wurde in beiden Ausschreibungen gestattet, wobei jedoch nach dem Text der Ausschreibung für jeden in diesem Zusammenhang gefahrenen Kilometer ein Entgelt von S 7,-- an die NÖVOG zu leisten gewesen wäre. Gemäß den abgeschlossenen Betreiberverträgen ist für diese Fahrten kein Entgelt zu leisten.
- In den Ausschreibungen wurden 3-jährige Verträge, mit möglicher Verlängerung, in Aussicht gestellt. Die derzeitigen Verträge wurden grundsätzlich auf unbestimmte Zeit abgeschlossen, wobei eine erstmalige Kündbarkeit nach 5 Jahren vereinbart wurde.

5.1.8. Zusammenfassende Feststellungen zur Einrichtung der Kraftfahrlinien

Um den geplanten öffentlichen Schnellbusbetrieb in NÖ realisieren zu können bzw. für die Vergabe der Verkehrsleistungen war die Erlangung von entsprechenden Konzessionen gemäß dem Kraftfahrliniengesetz Voraussetzung.

Auf Grund des im § 4 Kraftfahrliniengesetz normierten Ausschließungsgrundes (Gefährdung der Erfüllung von Verkehrsaufgaben anderer Verkehrsunternehmer) und dem daraus resultierenden Einspruchsrecht, das einem Konkurrenzschutz gleichkommt, war eine besondere Problematik mit weit reichenden Konsequenzen gegeben.

Der Einstieg des neuen „Verkehrsunternehmers“ NÖVOG mit neuen Linien in das in NÖ bestehende Kraftfahrliniensystem war durch die gesetzliche Lage untrennbar von der Nichtbeeinspruchung der in den verschiedenen Verkehrsbereichen etablierten Verkehrsunternehmen abhängig.

Durch den Abschluss einer Vereinbarung vom 7. Juli 1993 mit den Verkehrsunternehmen konnten eine Nichtbeeinspruchung und in der Folge die Konzessionserteilungen erreicht werden. Dies gelang jedoch nur durch gleichzeitige Zugeständnisse an die Vereinbarungspartner, die jedoch eine Einschränkung der freien Vorgangsweise im Hinblick auf eine ÖNORM-konforme Ausschreibung und Vergabe der Betriebsleistungen nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen bedeuteten.

Verstärkt wurde diese Einschränkung durch die von den Konzessionsbehörden verfügbaren Auflagen des Gemeinschaftsverkehrs.

Die Führung des Linienbetriebes im Gemeinschaftsverkehr konnte, und dies wurde von den Konzessionsbehörden mehrfach vertreten, nur auf der Basis einer einvernehmlichen Einigung erfolgen. Der Konsens musste somit zwischen gleichberechtigten Konzessionären mit wirtschaftlich unterschiedlichen Zielen gefunden werden.

Seitens der NÖVOG war unter einem feststehenden Zeithorizont (Übersiedlung) ein Schnellbuslinienbetrieb einzurichten. Dabei war vorgegeben, dass die Betriebsleistungen nicht durch die NÖVOG selbst erbracht werden, sondern zu einem möglichst günstigen Preis zu vergeben sind.

Seitens der in den Verbänden tätigen Verkehrsunternehmen wurde eine Betriebsführung immer angestrebt, wobei für sie als Wirtschaftsbetriebe weitgehend das legitime Interesse nach Gewinnmaximierung im Vordergrund stand.

Viele der dargestellten Vorgänge und gesetzten Handlungen sind in diesem Spannungsfeld zwischen NÖVOG und Verkehrsunternehmen entstanden.

Den Ausgangspunkt für die gesamte aufgezeigte Problematik stellen die im Kraftfahrlineiengesetz enthaltenen Regelungen dar, die als nicht zeitgemäß bezeichnet werden müssen. Diese Regelungen verhinderten letztendlich die Ermittlung eines Bestbieters für die Verkehrsleistungen im Rahmen einer ÖNORM-konformen Ausschreibung.

Die mangelnde Wettbewerbsorientierung des Kraftfahrlinienrechtes wurde auch bereits mehrmals vom Rechnungshof (Prüfungen „Oberste Eisenbahnbehörde“, „Verkehrsverbände“, enthalten im Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes, Reihe Bund 1998/5) festgestellt.

In diesen Prüfungen empfahl der Rechnungshof die Vergabe der Konzessionen im Wege der Ausschreibung von Verkehrsleistungen sowie das derzeitige Konzessionssystem stärker an marktwirtschaftliche Grundsätze zu orientieren. Weiters empfahl der Rechnungshof, generell eine Neufassung des Kraftfahrlinienrechtes zur Anpassung an heutige Verkehrserfordernisse und an die Wettbewerbsverhältnisse des Binnenmarktes.

In Anbetracht der festgestellten Geschehnisse im Zusammenhang mit der Einrichtung der öffentlichen Schnellbuslinien schließt sich der NÖ LRH den Empfehlungen des Rechnungshofes an.

Nur durch eine Stärkung des Wettbewerbes und eine Vergabe von Verkehrsleistungen auf der Grundlage einer breit angelegten, offenen Interessensuche und Ausschreibung kann letztlich das bestmögliche wirtschaftliche Ergebnis mit dem Ziel der geringsten Kostenbelastung der öffentlichen Haushalte erreicht werden.

Abschließend ist festzuhalten, dass es der NÖVOG entsprechend dem vom Gesellschafter Land NÖ erteilten Auftrag gelungen ist, einen funktionierenden, öffentlichen Schnellbusverkehr zwischen den Regionen und St.Pölten einzurichten.

Inwieweit durch den Abschluss der im Verhandlungswege erreichten Betreiberverträge (inklusive der übrigen Verträge und Vereinbarungen) das wirtschaftlich günstigste Ergebnis für die NÖVOG und das Land NÖ erzielt werden konnte, kann auf Grund fehlender Vergleichsmöglichkeiten nicht beurteilt werden.

5.2. Ankauf der „Überland-Schnellbusse“

Um die neu einzurichtenden Schnellbuslinien im bereits bestehenden übrigen öffentlichen Verkehrsangebot NÖ bestmöglich zu etablieren, wurde der Aufbau eines eigenen Markenimages als zielführend erachtet. Als Voraussetzung hierfür wurde ein einheitliches Erscheinungsbild und gleicher Qualitätsstandard aller zum Einsatz kommender Busse angesehen. Die Ermittlung der geeigneten Marke und Type der notwendigerweise neu anzuschaffenden Fahrzeuge mit dem besten Preis-Leistungsverhältnis wurde von der NÖVOG im Rahmen einer Ausschreibung durchgeführt.

Die Entscheidung darüber, ob die Busse von der NÖVOG oder von den zu beauftragenden Verkehrsunternehmen angekauft werden, sollte erst im Rahmen der vorgesehenen Betreiber-ausschreibung getroffen werden. Ebenso war zum Zeitpunkt der Busausschreibung die genaue Anzahl der benötigten Busse noch nicht bekannt, da das in der Feinstudie definierte Linien- und Fahrplangerüst auf Grund von zwischenzeitlich durchgeführten Erhebungen erst an den aktuellen Stand des Bedarfes angepasst werden musste.

5.2.1. Ausschreibung, Vergabe

Die Lieferung von 36 bis 46 Stück „Überland-Schnellbussen“ wurde von der NÖVOG am 27. April 1995 europaweit ausgeschrieben. Die Ausschreibung erfolgte gemäß ÖNORM A 2050 im Rahmen eines offenen Verfahrens.

Bis zum Ende der Angebotsfrist langten insgesamt 9 Angebote rechtzeitig bei der NÖVOG ein. Ein Angebot langte um einen Tag verspätet ein, wurde daher ausgeschieden und ungeöffnet retourniert.

Die verbliebenen 9 Angebote wurde von der NÖVOG in Zusammenarbeit mit einer privaten Kraftfahrzeug-Betriebsberatungsfirma bewertet und geprüft. Der beauftragte Berater führte eine detaillierte, in einzelne Kategorien und Kriterien gegliederte Angebotsbewertung durch. Die Ergebnisse der Kriterienbewertung wurden gewichtet, als Bestbieter wurde die Steyr Bus GesmbH mit dem Modell Volvo/Steyr SL 12-6m³ ermittelt.

Das Ergebnis der ggst. Ausschreibung bildete die Basis für die Anschaffung der derzeit in Betrieb befindlichen Busse.

Bereits kurz nach der erfolgten Auftragsvergabe wurde von einem Mitbewerber ein Nachprüfungsverfahren angestrebt, da die Rechtmäßigkeit im Zuge des abgewickelten Vergabeverfahrens angezweifelt wurde.

Da bis zum Beginn des Jahres 1999 noch keine endgültige Entscheidung der zuständigen Stellen bzw. der befassen Gerichte in der Angelegenheit vorlag, wurde von der näheren Betrachtung und Wertung der erfolgten Ausschreibungsabwicklung und Vergabe Abstand genommen.

5.2.2. Ankaufsentscheidung

In der im September/Oktober 1995 durchgeführten Betreiberausschreibung im nicht offenen Verfahren wurde von sämtlichen Anbietern die Angebotsvariante „Beistellung des Busses durch die NÖVOG“ angeboten. Lediglich ein Verkehrsunternehmen bot gleichzeitig auch die Variante „Busbeistellung durch den Anbieter“ an.

Da somit von den anbietenden Verkehrsunternehmen, die in der Regel auch gleichzeitig Konzessionsinhaber sind, die Angebotsvariante „Beistellung des Busses durch die NÖVOG“ als praktikabelste und wirtschaftlichste Lösung anerkannt wurde, wurde der Ankauf der Busse durch die NÖVOG in die Wege geleitet.

Über Empfehlung des Aufsichtsrates beauftragte der Gesellschafter die Geschäftsführung in der 3. außerordentlichen Generalversammlung vom 23. November 1995 mit dem ermittelten Bestbieter der Ausschreibung, der Firma Steyr Bus GesmbH, einen Kaufvertrag für den Erwerb von maximal 41 Autobussen der Marke Volvo/Steyr SL 12-6m³ zum Preis von voraussichtlich S 2.721.735,-- (netto) pro Stück abzuschließen. Gleichzeitig verpflichtete sich der Gesellschafter, die zur Finanzierung der Autobusse in den Jahren 1996 und 1997 benötigten Mittel beizustellen.

5.2.3. Kaufvertrag

Am 24. November 1995 wurde ein Vertrag zwischen der NÖVOG und der Steyr Bus GesmbH über die Bestellung von 23 Stück „Überland-Schnellbussen“ abgeschlossen.

Im Vertrag wurde unter Pkt. 4.2. eine Option auf den Kauf von weiteren 18 Stück vereinbart und damit fixiert, dass die NÖVOG bis zur Stückzahl von 41 Stück jeglichen Busbedarf bei der Steyr Bus GesmbH decken wird. Weiters wurde in diesem Vertragspunkt der gleiche Leistungsumfang und die gleiche Preisgestaltung für die Option wie für die ersten 23 Stück festgelegt.

Im Pkt. 2 des Vertrages wurde der Fahrzeugpreis vereinbart. Ausgehend von einem Basispreis, zuzüglich einiger Sonderausstattungen im Ausmaß von S 16.780,--, wurde schließlich der Gesamtpreis für die Busse wie folgt vereinbart:

für 1 – 39 Stück: S 2.722.515,-- (netto)

ab dem 40. Stück: S 2.686.215,-- (netto)

Die Zahlungsmodalitäten und Liefertermine wurden in den Pkt. 3 und 4 des Vertrages festgelegt.

Die Zahlungs- und Lieferfristen wurden in beiderseitigem Einvernehmen nach Vertragsabschluss durch die Vereinbarung „Überbindung des Kaufvertrages“ (Pkt. 5.2.4.2. des Berichtes) abgeändert.

Hinsichtlich der Bezahlung des Kaufpreises wurde Folgendes vereinbart:

30 % des Anschaffungspreises sind als Anzahlung zu leisten. Die Anzahlung wird mit 5 % pro Jahr (pro Monat anteilmäßiger Verzinsungszeitraum ab Eingang der Anzahlung) verzinst und wird als Preisnachlass auf die Faktura gerechnet.

Die restlichen 70 % sind nach Lieferung und positivem Funktions- und Leistungstest abzüglich der Verzinsung des angezahlten Betrages zu entrichten.

5.2.4. Abwicklung des Ankaufs

Entsprechend dem Kaufvertrag wurde von der NÖVOG Anfang März 1996 die 30 %ige Anzahlung geleistet. Die Anzahlung erfolgte für 24 Busse und betrug S 19.602.108,--, da bereits im Jänner 1996 zusätzlich ein Bus aus der Option bestellt wurde.

In der Folge wurden im April 1996 Verträge mit den Verkehrsunternehmen bezüglich der Durchführung des Linienbetriebes geschlossen.

Gleichzeitig schloss gemäß § 4 der Verträge die NÖVOG mit den betroffenen Verkehrsunternehmen Darlehensverträge zur Finanzierung des Busankaufes ab.

Weiters wurde am 28. Juni 1996 auf Grund der Betreiberverträge der mit der Steyr Bus GesmbH bestehende Buskaufvertrag von der NÖVOG an die betriebsführenden Verkehrsunternehmen überbunden.

5.2.4.1. Darlehensverträge

Am 25. April 1996 erteilte der Gesellschaftervertreter der NÖVOG die Genehmigung, den Verkehrsunternehmen auf Grund der Betreiberverträge ein zinsenloses Darlehen in Höhe der Anschaffungskosten der Busse zu gewähren. Im Gesellschafterbeschluss wurde ebenso festgelegt, dass die Darlehensrückzahlungen der NÖVOG zur Bedeckung der Zahlungsverpflichtungen aus den Betreiberverträgen für den Schnellbusverkehr zur Verfügung stehen.

Daraufhin wurden von der NÖVOG - als Darlehensgeberin - mit den Verkehrsunternehmen, als Darlehensnehmer, am 29. Mai 1996 insgesamt 17 Darlehensverträge zur Finanzierung des Ankaufes der 40 Stück „Überland-Schnellbusse“ geschlossen.

In den gleich lautenden Verträgen erklärt sich die NÖVOG jeweils bereit, dem Darlehensnehmer ein Darlehen in Höhe des Kaufpreises von S 2.722.515,-- je Bus zu gewähren. Weiters wurde vereinbart, dass das Darlehen nicht an die Darlehensnehmer, sondern direkt an die Steyr Bus GesmbH auszuzahlen ist, die Busse jedoch sofort an die Darlehensnehmer auszufolgen sind.

Die Darlehen sind zinsfrei und sind in mehreren Teilbeträgen bis zu festgelegten Terminen rückzuerstatten.

Entsprechend dem im Pkt. 2 des Vertrages enthaltenen Tilgungsplan sind die ersten 50 % der Darlehenssumme bis spätestens 30. November 1999 zurückzuzahlen. Die Bezahlung der letzten Rate zur Ausfinanzierung des Darlehens hat bis spätestens 30. Mai 2002 zu erfolgen.

5.2.4.2. Überbindung des Kaufvertrages

Am 28. Juni 1996 wurde zur Überbindung des Kaufvertrages eine Vereinbarung zwischen der NÖVOG, der Steyr Bus GesmbH und jenen Verkehrsunternehmen, die gleichzeitig Vertragspartner zum Betrieb des Schnellbusverkehrs sind, abgeschlossen.

Ab diesem Zeitpunkt sind die Verkehrsunternehmen somit alleinige Eigentümer der Busse. In dieser Vereinbarung wurde u.a. auch die Anzahl der von jeder Betreiberfirma angekauften Busse geregelt.

Die Genehmigung zur Überbindung des Kaufvertrages erteilte der Gesellschafter am 25. April 1996 im schriftlichen Weg.

In der Vereinbarung kamen die NÖVOG und die Verkehrsunternehmen – mit ausdrücklicher Zustimmung der Steyr Bus GesmbH – überein, dass die Verkehrsunternehmen an Stelle der NÖVOG in den bestehenden Buskaufvertrag eintreten.

Gleichzeitig wurde die NÖVOG aus ihren Verpflichtungen aus dem Kaufvertrag entlassen.

Hinsichtlich des bestehenden Kaufvertrages wurde vereinbart, dass dieser auch zwischen den Verkehrsunternehmen und der Steyr Bus GesmbH weiter unverändert gilt, sofern nicht in der Überbindungsvereinbarung abweichendes festgelegt wird.

Bezüglich der Bezahlung der Busse wurde im Pkt. 5 dieser Vereinbarung auf die in den Darlehensverträgen getroffenen Regelungen zur Finanzierung des Ankaufes der 40 Busse Bezug genommen. Dabei wurde u.a. ausgeführt, dass mit Bezahlung des Betrages von S 2.722.515,-- pro Bus durch die NÖVOG an die Steyr Bus GesmbH die Darlehen an die Verkehrsunternehmen als zugezählt gelten.

Gegenüber dem Kaufvertrag wurde somit eine Preiserhöhung von S 36.300,-- für den 40. Bus vereinbart.

Ein Grund für die Abänderung des bereits im Kaufvertrag fixierten Preisnachlasses ab dem 40. Bus ist nicht ersichtlich und auch nicht dokumentiert.

Wäre der ursprünglich vereinbarte Kostenvorteil des 40. Busses realisiert worden, hätte einem Verkehrsunternehmen ein dementsprechend niedrigeres Darlehen gewährt werden können, und die von der NÖVOG jährlich zu leistende Abschreibungszahlung für den Bus ebenfalls niedriger festgesetzt werden können.

Durch die dargestellte Vorgangsweise wurde ein bereits ausverhandelter Kostenvorteil nicht genutzt.

Ergebnis 10

Der Verzicht auf den im Kaufvertrag unter Pkt. 2 für den 40. Schnellbus festgelegten Preisnachlass von S 36.300,- war unnötig und ist unbegründet.

NÖVOG:

Die NÖVOG konnte beim Ankauf der Schnellbusse beträchtliche Verhandlungserfolge vorweisen und hat Einsparungen erzielt. Der nicht in Abzug gebrachte Preisnachlass in der genannten Höhe war ein bedauerlicher Fehler, der jedoch durch die Aufteilung auf 40 angekaufte Busse relativiert wird.

Da der nicht in Abzug gebrachte Preisnachlass über das gewährte Darlehen den Verkehrsunternehmen weiterverrechnet wurde, entstand für die NÖVOG – mit Ausnahme des Zinsverlustes – kein finanzieller Schaden.

LRH: Die Stellungnahme wird nicht zur Kenntnis genommen. Durch den nicht realisierten Preisnachlass wurde um S 36.300,- zu viel an die Lieferfirma ausbezahlt. Der zu hohe Kaufpreis führte beim 40. Bus zu höheren Abschreibungsentgelten, wodurch der NÖVOG letztendlich doch ein finanzieller Schaden entstanden ist.

5.3. Weitere Abwicklung des Ankaufs nach Überbindung des Kaufvertrages

Die Lieferung von 23 Bussen erfolgte entsprechend den getroffenen Vereinbarungen bis Ende August/Anfang September 1996 direkt an die nunmehrigen Eigentümer, die Verkehrsunternehmen.

Die Bezahlung des 70 %igen Restbetrages wurde nach Lieferung und positivem Funktions- und Leistungstest von der NÖVOG direkt an die Steyr Bus GesmbH geleistet.

Insgesamt gelangten hierfür im Oktober bzw. November 1996 S 43.832.611,- zur Anweisung.

Die von der NÖVOG und der Steyr Bus GesmbH im Kaufvertrag vereinbarte Verzinsung der Anzahlung wurde nicht - wie vereinbart - von der 70 %igen Restzahlung, sondern von einer Zusatzrechnung in Höhe von S 1.006.176,- in Abzug gebracht. Diese Rechnung betraf Zusatzleistungen der Steyr Bus GesmbH für die bestellten Busse (Lackierung, „Wiesel“-folien, Zahltisch mit Geldwechsler etc.), die nicht Bestandteil des Kaufvertrages waren.

Abzüglich der Verzinsung der Anzahlung in Höhe von S 490.052,70 mussten somit nur mehr S 516.123,30 für die beauftragten Zusatzleistungen überwiesen werden.

Da der bereits bestellte 24. Bus für den mit September 1996 beginnenden eingeschränkten Betrieb noch nicht benötigt wurde, wurde mit der Steyr Bus GesmbH vereinbart, dass der Bus auf Abruf bei der Lieferfirma verbleibt. Die Lieferung des 24. Busses und die Bezahlung des 70 %igen Restbetrages erfolgte aus diesem Grund erst im Jahr 1997.

Entgegen der ursprünglichen Annahme von 41 notwendigen Bussen konnte der Busumlauf schließlich derart optimiert werden, dass nur 40 Busse neu angekauft werden mussten. Aus diesem Grund wurde von den Verkehrsunternehmen, in Ausübung der bestehenden Option, nur die Herstellung und Lieferung weiterer 16 Busse beauftragt.

Die Anzahlung für diese 16 Busse in der Höhe von S 13.068.072,-- erfolgte im November 1996. Der 70 %ige Restbetrag für 17 Busse in der Höhe von S 32.397.929,-- wurde nach Lieferung und positivem Funktions- und Leistungstest im Juni/Juli 1997 überwiesen. Beide Anweisungen wurden vereinbarungsgemäß von der NÖVOG direkt an die Steyr Bus GesmbH durchgeführt.

Die vereinbarte Verzinsung der Anzahlung betrug S 325.567,-- und wurde von der Rechnung für die beauftragten Zusatzleistungen in der Höhe von S 666.944,-- in Abzug gebracht, womit nur mehr S 341.377,-- angewiesen werden mussten.

Insgesamt wurden daher von den Verkehrsunternehmen 40 Busse von der Steyr Bus GesmbH angekauft, für diese wurde von der NÖVOG entsprechend den Verträgen und Vereinbarungen der Kaufpreis direkt an die Lieferfirma angewiesen. Dabei wurde für jeden Bus - ohne Berücksichtigung der Zusatzrechnungen - ein Betrag von S 2.722.515,-- (netto) überwiesen.

5.4. Betrieb der Schnellbuslinien

5.4.1. Betriebsaufnahme

Parallel zum Beginn der Besiedlung des Regierungsviertels in St.Pölten wurde am 23. September 1996 der Betrieb auf den konzessionierten Buslinien aufgenommen. Auf Grund der etappenweisen Übersiedlung der Landesdienststellen wurde vorerst ein eingeschränkter Betrieb mit 2 Kurspaaren auf jeder Linie (Ausnahme Linie L mit 4 Kurspaaren) durchgeführt.

Die Aufnahme des fahrplanmäßigen Vollbetriebes erfolgte mit 2. Juni 1997. Ab diesem Zeitpunkt waren auf allen Linien 4 Kurspaare (Ausnahme Linie M mit 2 Kurspaaren und Linie L mit 6 Kurspaaren) vorgesehen. Die im eingeschränkten Betrieb gewonnenen Erfahrungen führten zu Veränderungen im ursprünglichen Fahrplankonzept. So wurde der Betrieb der Linie G umorganisiert, womit vertraglich vereinbarte Verkehrsleistungen frei wurden, die zur kostengünstigen Verbesserung des Verkehrsangebotes auf der Linie L führten.

Infolge des ständig wachsenden Passagieraufkommens auf der Linie L wurden ab dem Frühjahr 1997, zusätzlich zur Anhebung der Kursanzahl auf dieser Linie, Verstärkerbusse auf den frequentiertesten Kursen organisiert.

In der ersten Hälfte des Jahres 1998 wurden täglich bis zu 8.156 km im Rahmen des Schnellbusverkehrs auf den verschiedenen Linien zurückgelegt. Die Steigerung gegenüber der den beiden Betreiberausschreibungen zu Grunde gelegten Annahme (7.724 km) sind im Wesentlichen auf die notwendigen Verstärkerfahrten zurückzuführen.

Der Verkehr auf den Schnellbuslinien ist auf Werkstage ausgenommen Samstag eingeschränkt.

5.4.2. Kosten des Busbetriebes

5.4.2.1. Abrechnung der Leistungsentgelte

Die Grundlage für die Verrechnung der von den Verkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen stellen die abgeschlossenen Betreiberverträge dar.

Gemäß den Verträgen haben die Verkehrsunternehmen Anspruch auf ein leistungsabhängiges

Entgelt. Das Entgelt bemisst sich nach den im Linienverkehr tatsächlich gefahrenen Nutzkilometern mal dem Preis pro Nutzkilometer. Die gefahrenen Regiekilometer (An- und Abfahrt zum Linienverkehr) bzw. Fahrten des Verkehrsunternehmens außerhalb des Linienverkehrs (Privatnutzung) können nicht verrechnet werden.

Die Rechnungslegung für das Leistungsentgelt erfolgt monatlich im Nachhinein durch das jeweilige Verkehrsunternehmen, wobei diesen Rechnungen firmenmäßig gefertigte und überprüfbare Leistungsaufstellungen über die durchgeführten Fahrten beizulegen sind. Die Zahlungen durch die NÖVOG werden vertragskonform innerhalb von 2 Wochen nach Rechnungslegung vorgenommen.

Bei der Überprüfung der Monatsrechnungen seit Betriebsbeginn wurde festgestellt, dass in einigen Fällen die geforderten Leistungsaufstellungen nicht beigelegt waren. Dadurch gestaltete sich für die NÖVOG die Kontrolle der in Rechnung gestellten Leistungen in diesen Fällen oftmals schwierig bzw. war nur durch zeitaufwendige Nachfragen durchführbar.

Hiezu wird die Ansicht vertreten, dass eine ordnungsgemäße und effiziente Kontrolle nur auf der Basis einer genauen Leistungsaufstellung erfolgen kann.

Noch während der Prüfung wurde von der NÖVOG mit den Verkehrsunternehmen in dieser Angelegenheit Kontakt aufgenommen, wobei eine regelmäßige Beilage der Leistungsaufstellung zur Monatsrechnung zugesagt wurde.

Ergebnis 11

Seitens der NÖVOG sind künftig die monatlichen Leistungsentgelte erst nach Vorlage und Überprüfung der Leistungsaufstellungen, die als Bestandteil der Rechnungen der Verkehrsunternehmer diesen beizulegen sind, anzuweisen.

NÖVOG:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das Leistungsverzeichnis bei der Rechnungskontrolle keine Rolle spielt. Verspätungen, Kursausfälle bzw. Kurswechsel werden der NÖVOG unverzüglich von den Verkehrsunternehmen gemeldet und in einem gesonderten Verzeichnis gesammelt.

Eine erschwerte Kontrolle der monatlichen Leistungsentgelte ist somit nicht gegeben.

LRH: Die Stellungnahme wird nicht zur Kenntnis genommen. Gemäß den Bestimmungen der Betreiberverträge sind monatliche Leistungsaufstellungen den Rechnungen beizulegen. Eine Leistungsaufstellung des Rechnungslegers stellt die Grundlage für die Überprüfung jeder Rechnung dar. Die von der NÖVOG geführten Verzeichnisse sollten im Rahmen der Rechnungskontrolle zur Überprüfung der vorgelegten Leistungsaufstellungen dienen.

Die Fahrausweisausgabe erfolgt durch die Fahrzeuglenker. Neben Einzelfahrscheinen werden von den Lenkern der Verkehrsunternehmen auch Wochen- und Monatskarten der betreffenden Linie verkauft. Jeder der Linienbusse ist dazu mit einem Fahrscheindrucker ausgestattet. Jahreskarten werden ausschließlich über das Sekretariat der regionalen Verkehrsverbände Niederösterreich/Burgenland (VVNB) ausgegeben und verrechnet.

Der aus dem Fahrscheinverkauf im Bus erzielte Erlös steht vollständig und ohne Abzug der NÖVOG zu.

Gemäß den abgeschlossenen Betreiberverträgen sind diese Erlöse als Akontozahlung für das

vereinbarte Leistungsentgelt anzusehen und monatlich gegenzurechnen. Allfällige Überschüsse sind an die NÖVOG zu überweisen.

Bei der Kontrolle der angewiesenen Leistungsentgelte wurde festgestellt, dass fallweise Monatseinnahmen aus dem Fahrscheinverkauf erst bis zu 3 Monate später gegengerechnet wurden.

Beispielsweise betrug die Fahrscheinereinnahmen im Betriebsjahr 1996 laut der vorliegenden Abrechnung des Verbundsekretariates S 737.795,--, von den Verkehrsunternehmen wurden im gleichen Zeitraum nur Einnahmen in der Höhe von S 439.450,-- von den gelegten Rechnungen in Abzug gebracht.

In einem anderen Fall wurden von einem Verkehrsunternehmen, welches auf mehreren Linien tätig ist, die gesamten Einnahmen der Monate November und Dezember 1997 in der Höhe von S 326.460,-- erst von der Leistungsrechnung des Monats März 1998 abgezogen.

Somit wurden von der NÖVOG oft höhere Leistungsentgelte als erforderlich angewiesen. Da die Verkehrsunternehmen bereits im Besitz der monatlichen Fahrscheinereinnahmen waren, entstand für sie durch diese Vorgangsweise ein finanzieller Vorteil, der den Bestimmungen der Betreiberverträge widerspricht.

Ergebnis 12

In Hinkunft sind die monatlichen Leistungsentgelte nur dann an die Verkehrsunternehmen auszubehalten, wenn die Fahrscheinereinnahmen des gleichen Monats vertragskonform von der gelegten Rechnung in Abzug gebracht wurden.

NÖVOG:

Gemäß § 6 der Betreiberverträge sind die Fahrscheinereinnahmen als Akontozahlungen für das Leistungsentgelt anzusehen und werden monatlich gegengerechnet.

Im Jahr 1998 haben die Verkehrsunternehmen Bayer, Richard, Frank, Mikes Partsch, Post, Stadtwerke Wr. Neustadt und Zuklin gleichzeitig mit der monatlichen Leistungsabrechnung die dazugehörigen monatlichen Fahrscheinereinnahmen gemeldet und somit absolut vertragskonform agiert.

Die Firmen Blaguss, ÖBB und Neue Mitsch hingegen bringen jeweils die Fahrscheinereinnahmen des Vormonates zum Abzug. Trotz mehrfacher Urgenz der NÖVOG bei den betroffenen Verkehrsunternehmen wird von diesen mit EDV-technischen Problemen beim Auslesen der Fahrscheinruckermodule argumentiert.

Eine längerfristige Verzögerung ist nicht gegeben.

LRH: Die Stellungnahme wird nicht zur Kenntnis genommen. Die Vorgangsweise der Firmen Blaguss, ÖBB und Neue Mitsch steht im Widerspruch zu den Bestimmungen der abgeschlossenen Betreiberverträge.

5.4.3. Verstärkerfahrten

Mit der Durchführung der Verstärkerfahrten ist eines der Unternehmen beauftragt, welches den Linienverkehr auf der Linie L durchführt. Die Verstärkerfahrten erfolgten vorerst zeitlich begrenzt, derzeit sind die Leistungen auf Dauer bestellt, wobei ein jederzeitiger Widerruf möglich ist.

Eine kurzfristige Änderung der Einsatzzeiten und der Busgrößen an Tagen mit geringerem Passagieraufkommen („Fensterstage“, Urlaubszeiten) wurde vereinbart und wird zur Reduzierung des Aufwandes genutzt.

Zum Jahresbeginn 1999 waren an Betriebstagen je ein Normalbus (an Dienstagen 2 Normalbusse) und ein Stockbus im Einsatz. Der Betrieb der Verstärkerbusse ist auf Grund der hohen Inanspruchnahme der Linie L gerechtfertigt.

Die Verstärkerbusse werden nur zwischen den Haltestellen St.Pölten-Landhaus Nord bzw. Süd und Wien/Karlsplatz geführt.

Für die Verstärkerfahrten gelangt nicht der für die Linie L vereinbarte Nutzkilometerpreis zur Verrechnung. Dies steht im Einklang mit den Betreiberverträgen, in denen eine Anpassung des Entgelts bei der Aufnahme von Verstärkerfahrten vorgesehen wurde.

Für die Verstärkerbusse ist ein Tagespreis vereinbart, dieser betrug zum Stichtag 1. Februar 1999:

für einen Normalbus (2 Kurse/Tag)	S 5.269,70 (netto)
für einen Stockbus (2 Kurse/Tag)	S 7.870,-- (netto)

Diese Form der Leistungsverrechnung liegt auch darin begründet, dass die Leistungen mit Bussen des Unternehmens (im Schnellbusstandard) erbracht werden, womit sich zwangsläufig eine andere Preiskalkulation ergibt.

5.4.4. Werbung

Gemäß § 13 der Betreiberverträge wurde die Vermietung von Flächen zur Durchführung von Werbung auf außerhalb der im Schnellbusverkehr eingesetzten Fahrzeugen der Busunternehmen vereinbart.

Demzufolge ist die NÖVOG berechtigt, auf 60 Autobussen der Verkehrsunternehmen, die im öffentlichen Linienverkehr (außerhalb des Schnellbusverkehrs) eingesetzt werden, Werbeaufkleber anzubringen. Anzahl und Größe der Aufkleber sind in den Verträgen fixiert. Die Verkehrsunternehmen haben der NÖVOG bis längstens 15. Juni jeden Jahres mitzuteilen, welches Unternehmen wie viele Autobusse für die Werbung in den folgenden 12 Monaten bereitstellen wird.

Das Gesamtauftragsvolumen wurde mit einem wertgesicherten Betrag von S 1.000.000,-- für alle Verträge, die im Zusammenhang mit dem Schnellbusverkehr abgeschlossen werden, festgelegt. Die Zahlung hat jeweils am 1. Juli jeden Jahres im Vorhinein zu erfolgen.

Im Zeitraum Juli bis Dezember des Geschäftsjahres 1996 wurden seitens der NÖVOG Zahlungen an die Verkehrsunternehmen in der Höhe von S 487.494,99 geleistet, denen keine Einnahmen gegenüberstanden, da kein Werbepartner zur Nutzung der Werbeflächen gefunden werden konnte.

Für die Monate Jänner 1997 bis Jänner 1998 konnten Werbeflächen an die NÖ Landesbank-Hypothekenbank AG zum Preis von S 800.000,-- vermietet werden. Abgegrenzt auf das Jahr 1997 betragen die Erlöse aus der Vermietung (abzüglich des gewährten Skontos) S 716.307,69.

Die auf Grund der Werbevereinbarung an die Verkehrsunternehmen im Jahre 1997 geleisteten Zahlungen sind in der Gewinn- und Verlustrechnung 1997 mit einem Betrag von S 969.809,96 ausgewiesen.

Ergebnis 13

Die NÖVOG sollte versuchen, eine bessere Vermarktung der auf Grund der Betreiberverträge zur Verfügung stehenden Werbeflächen zu erreichen, wobei durch die erzielten Erlöse zumindest eine Deckung der Aufwendungen gegeben sein sollte.

NÖVOG:

In den Jahren 1997 und 1998 wurden von der NÖVOG keine Mühen gescheut, um potentielle Interessenten für die Werbeflächen zu finden. In diesem Zusammenhang wurde mit diversen Unternehmen (Progress, Heimatwerbung, Banken, Werbeagenturen etc.) Kontakt aufgenommen, es besteht jedoch kein Interesse der Werbewirtschaft. Im Zuge dieser Gespräche konnten jedoch mit der Hausbank (Hypo – Landesbank) wesentlich bessere Kontoführungsentgelte und Zinsen vereinbart werden. Mittelfristiges Ziel der NÖVOG ist es, im Zuge von Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen den Passus hinsichtlich der Pauschalabgeltung für die Werbeflächen auf „Nicht- Wieselbussen“ aus den Betreiberverträgen zu eliminieren.

LRH: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

5.5. Erlöse des Busbetriebes**5.5.1. Verkehrsverbünde**

Die NÖVOG ist im Jahr 1995 den regionalen Verkehrsverbänden Niederösterreich/Burgenland (VVNB) „Nördliches Weinviertel (NWV)“, „Waldviertel(WVV)“, „NÖ Zentral/Mostviertel (ZMV)“ und „NÖ Süd/Burgenland Mitte (NBV)“ beigetreten. Auf den Schnellbuslinien kommen somit grundsätzlich die Verbundtarife und die allgemeinen Beförderungsbedingungen für die VVNB zur Anwendung.

Die administrativen Arbeiten der VVNB werden vom bestellten Verbundsekretariat, der Firma „Alfred Bach Betriebsberatung – Verkehrsplanung (ABBV)“, erledigt. Das Sekretariat hat u.a. die rechnerische Aufteilung der Einnahmen in den Verbänden aus dem Linienbetrieb sowie die Abrechnung des Durchtarifizierungsverlustes durchzuführen. Die Basis für die Ermittlung der jedem Verbundmitglied zustehenden Einnahmen aus dem Linienbetrieb und für die Höhe der Durchtarifizierungsverlustzahlungen stellen die Daten aus den verbundkonformen Fahrscheindruckern in den Bussen dar, die von den Verkehrsunternehmen regelmäßig bekannt zu geben sind. Neben den Einnahmen der Verkehrsunternehmen fließen auch die Einnahmen aus den Jahreskarten, die vom VVNB-Sekretariat verwaltet werden, in diese Berechnung ein.

Die Zahlungen an die Verbundmitglieder erfolgen entsprechend dem vom Sekretariat für jedes Verbundmitglied ermittelten Einnahmenanspruch. In einer Jahresabrechnung werden von der ermittelten Anspruchssumme die bereits während des Jahres geleisteten Akontozahlungen bzw. die Fahrscheindruckereinnahmen berücksichtigt, der sich ergebende Restbetrag wird angewiesen, eine allfällig erfolgte Überzahlung auf das nächste Jahr vorgeschrieben.

5.5.2. Vereinbarung mit dem „VOR“

Die Schnellbuslinien verkehren nicht ausschließlich in den Verbundräumen der regionalen Verkehrsverbünde (VVNB), sondern auch verbundraumüberschreitend zwischen den VVNB und dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) bzw. im VOR. Aus diesem Grund wurde am 1. September 1996 eine Vereinbarung zwischen dem VOR und der NÖVOG abgeschlossen, wobei darin die Details der Vorgangsweise bei Binnenfahrten im VOR festgelegt wurden.

Jene Fahrtstrecken der Schnellbusse im VOR, auf denen der VOR-Tarif zur Anwendung gelangt und Fahrausweise nach dem VOR-Tarif anerkannt und ausgegeben werden, sind in der Vereinbarung aufgelistet. Weiters wurde die Abgeltung und Abrechnung der Leistung der

NÖVOG bei Fahrgästen nach dem VOR-Tarif geregelt .

Demzufolge sind die Einnahmen aus dem VOR-Tarif von den Verkehrsunternehmen an den VOR abzuführen. Die Höhe der Einnahmen ist an die NÖVOG zu melden. Die NÖVOG erhält vom VOR, je Fahrgast mit einem VOR-Fahrausweis, ein spezifisches Entgelt. Die Rechnungslegung hat monatlich durch die NÖVOG an den VOR zu erfolgen.

Eine monatliche Rechnungslegung, wie dies in der Vereinbarung vorgesehen ist, wurde durch die NÖVOG seit Betriebsbeginn nicht durchgeführt.

Erst während der Prüfung wurde seitens der NÖVOG für den Zeitraum September 1996 bis Dezember 1997 ein Betrag von S 105.696,80 in Rechnung gestellt.

Die Verrechnung des Entgelts aus den VOR-Einnahmen des Rechnungsjahres 1998 waren mit Ende Jänner 1999 noch nicht durchgeführt.

Ergebnis 14

Bereits bestehende Entgeltansprüche gegenüber dem VOR sind ehebaldigst in Rechnung zu stellen. Im Hinblick auf eine anzustrebende optimale Nutzung aller Einnahmefähigkeiten hat zukünftig die Rechnungslegung vereinbarungskonform monatlich zu erfolgen.

NÖVOG:

Die Fahrgastzählungen finden einmal im Jahr anlässlich einer umfangreichen Erhebung (Fahrgastbefragung) statt. Die Ergebnisse werden sodann auf das ganze Jahr umgelegt. Analog dazu werden die Binnenfahrgäste im VOR - Bereich erfasst und aus diesem Titel die Jahreseinnahmen im Hinblick auf die VOR - Vereinbarung ermittelt. Zur Vereinfachung der Abwicklung erfolgt daher die Rechnungsstellung eines Jahresbetrages jeweils zu Beginn des Folgejahres.

Mangels Basisdaten für die Ermittlung eines Rechnungsbetrages hinsichtlich der VOR - Vereinbarung kam es bei der Rechnungslegung für die Periode 1996/97 zu Verzögerungen. Hinzu kam, dass durch kontinuierliche Fahrgaststeigerungen (im Zusammenhang mit der fortschreitenden Besiedelung des Landhauses) sowie der Verdoppelung des Fahrplanangebotes Mitte des Jahres 1997 eine Hochrechnung einer umfangreichen Fahrgastzählung auf ein ganzes Kalenderjahr unzulässig gewesen wäre. Infolge der hohen Personalkosten hätte die Alternative einer permanenten Zählung wiederum – im Verhältnis zu den relativ geringen Rechnungsbeträgen – den Aufwand nicht gerechtfertigt.

Auf Grund der hinsichtlich der Fahrgastentwicklung sehr inhomogenen Betriebsperiode 1996/97 wurde die umfangreiche Wieselbus - Erhebung im Mai 1998 abgewartet, um die in der Abrechnung geltend gemachten Fahrgastzahlen zu erhärten. Nach Auswertung der Ergebnisse wurden dem VOR entsprechende Fahrgastzahlen vorgelegt, die als Basis für die gegenseitige Abrechnung dienen sollten. Gemäß der gegenständlichen Vereinbarung hat die Festlegung der Abrechnungsgrundlagen (Fahrgastzahlen) einvernehmlich zu erfolgen.

Noch im Jahr 1999 wird dem VOR die Abänderung der Abrechnungsmodalität (Akontozahlungen von Seiten des VOR verbunden mit einer jährlichen Endabrechnung) unterbreitet.

LRH: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

5.6. Gegenüberstellung der Kosten und Erlöse aus dem Busbetrieb

In den nachstehenden Aufstellungen sind die in den Geschäftsjahren 1996 und 1997 aus dem Busbetrieb entstandenen Kosten und erzielten Erlöse ersichtlich. Die angeführten Beträge weichen von den in den Jahresabschlüssen ausgewiesenen Werten ab. Dies ist darin begründet, dass die Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnungen um die im Zuge der Prüfung festgestellten Fehler bereinigt und die korrigierten Werte in die Aufstellungen aufgenommen wurden. Bei den Erlösen wurden die im Mai 1999 aktuellen Zahlen berücksichtigt.

Die Betriebsabrechnungen stellen sich wie folgt dar:

5.6.1. Betriebsjahr 1996

Kosten	S	Erlöse	S
Nutzkilometerrechnungen der Verkehrsunternehmen	6.141.594,52	Fahrscheindruckereinnahmen	737.795,--
Abschreibungsentgelte	2.158.219,26	Jahreskarten	395.019,--
Miete Busflächen (Werbung)	487.494,99	Durchtarifizierungsverlustabdeckung	1.059.675,--
Busabstellflächen, Miete	29.571,30	VOR-Vereinbarung	15.000,--
Corporate Design	683.071,72		
Marketing	1.024.724,17		
Zubehör f. Bus, Zustellkosten f. Zeitschriften	4.920,83		
SUMME	10.529.596,79	SUMME	2.207.491,--

In den ersten Monaten des Jahres 1998 wurde vom Sekretariat der VVNB die Abrechnung der der NÖVOG für das Jahr 1996 zustehenden Erlöse erstellt. Dabei wurde der Erlösanteil der NÖVOG aus dem gemeinsamen Verbundverkehr (Fahrscheindruckereinnahmen, Anteil an den Jahreskarteneinnahmen, Durchtarifizierungsverlust) festgesetzt.

Hinsichtlich des Durchtarifizierungsverlustes ist festzuhalten, dass bereits während der Jahre 1996/97 Akontozahlungen in Höhe von S 2.001.085,-- geleistet wurden. Der Mehrbetrag gegenüber der Abrechnung (S 941.410,--) wurde auf Rechnung 1997 vorgetragen.

Der Anteil an den Jahreskarten wurde vom Sekretariat der VVNB im Dezember 1997 überwiesen.

5.6.2. Betriebsjahr 1997

Kosten	S	Erlöse	S
Nutzkilometerrechnungen der Verkehrsunternehmen	34.792.509,72	Fahrscheindruckereinnahmen	4.555.453,57
Abschreibungsentgelte	11.273.958,--	Jahreskarten	3.461.401,-- (5.070.031,--)*
Miete Busflächen (Werbung)	969.809,96	Durchtarifierungsverlustabdeckung	8.779.992,-- (12.707.000,--)*
Busabstellflächen, Miete	158.299,60	VOR-Vereinbarung	81.088,--
Vignetten f. Busse	195.000,--	Werbeflächen Busse	753.061,54
Corporate Design	449.051,30		
Marketing	1.161.412,72		
Grundlagenerhebung	131.389,06		
Zustellkosten f. Zeitschriften	4.290,--		
SUMME	49.135.720,36	SUMME	17.630.996,11 (23.166.634,11)*

Über das Betriebsjahr 1997 wurde seitens des Sekretariats der VVNB bis Mai 1999 noch keine endgültige Abrechnung des Einnahmenanteils der NÖVOG am Verbundverkehr erstellt. Unter den Positionen „Jahreskarten“ und „Durchtarifierungsverlustabdeckung“ wurden daher jene Beträge ausgewiesen, die der NÖVOG bereits als Akontozahlungen auf die Einnahmen des Jahres 1997 vom Sekretariat der VVNB überwiesen wurden. In Klammer wurden jene Einnahmenbeträge angeführt, die der NÖVOG vom Sekretariat der VVNB auf der Basis einer vorläufigen Abrechnung als voraussichtlicher Einnahmenanteil des Betriebsjahres 1997 mitgeteilt wurden.

Die in der Aufstellung ausgewiesenen Fahrscheindruckereinnahmen sind jene Beträge, die von den Verkehrsunternehmen von den im Jahre 1997 gelegten Monatsrechnungen in Abzug gebracht wurden. Da in den Beträgen, wie bereits ausgeführt, teilweise auch Einnahmen des Jahres 1996 enthalten sind bzw. Einnahmen des Jahres 1997 erst 1998 verrechnet wurden, wird die endgültige Höhe der Fahrscheindruckereinnahmen erst im Zuge der Verbundabrechnung 1997 ermittelt werden.

Die unter „Werbeflächen Busse“ ausgewiesenen Einnahmen stammen im Wesentlichen aus der Werbevereinbarung mit der NÖ Landesbank-Hypothekenbank AG. Zusätzlich gelangten die Kostenersätze für das Anbringen bzw. Entfernen der Werbefolien der NÖ Landesbank-Hypothekenbank AG sowie die Kostenersätze für Werbefotos der Steyr Bus GesmbH zur Verrechnung.

* voraussichtliche Einnahmenbeträge

5.7. Fahrgasterhebungen

Im Mai 1998 wurde von der NÖVOG eine Fahrgastbefragung und –erhebung hinsichtlich der Auslastung und Inanspruchnahme der Schnellbuslinien durchgeführt.

Neben den reinen Zählergebnissen wurden bei der Befragung planungsrelevante Informationen wie Ausgangs- bzw. Zielort, Art des Fahrausweises, Verkehrsmittel zur Haltestelle, Nutzung anderer Verkehrsmittel etc. ermittelt.

Die Ergebnisse dienten dazu, ein aktuelles Bild über die Fahrgastfrequenzen bzw. die Auslastung der einzelnen Linien zu gewinnen. Sie lieferten aber auch wesentliche Grundlagen für strategische Entscheidungen betreffend Linienführung, Kursanzahl, Haltestellenpolitik, Errichtung von Park & Ride-Anlagen und vor allem hinsichtlich der Erlöszuscheidung im Verbundverkehr.

Eine neuerliche Fahrgasterhebung wurde im Mai 1999 durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebung lagen bei Abschluss der Prüfung noch nicht vor.

Die Erhebungsergebnisse vom Mai 1998 zeigten, dass die Schnellbuslinien zum überwiegenden Teil für Fahrten von und nach St. Pölten genutzt werden. Fahrten innerhalb der Region spielen nur eine sehr untergeordnete Rolle. Lediglich zwischen Krems und den restlichen Haltestellen der Region entlang der Linien C, E und F ergab sich eine nennenswerte Anzahl von Fahrten.

Die Fahrgastzählungen wurden während einer Woche an 3 verschiedenen Tagen (Montag, Mittwoch, Freitag) durchgeführt und brachten folgende Ergebnisse:

Linie	Fahrgäste Richtung St.Pölten			Fahrgäste Richtung Region		
	Montag	Mittwoch	Freitag	Montag	Mittwoch	Freitag
A	89	81	67	63	71	60
B	102	107	84	86	91	82
C	164	162	110	147	136	129
D	71	82	68	69	69	66
E	138	126	97	101	110	133
F	163	126	82	98	77	83
H	74	72	61	56	64	54
K	77	62	68	61	42	51
L	344	331	303	292	338	290
M	49	60	43	45	53	44
Gesamt	1271	1209	983	1018	1051	992

Hinsichtlich des Fahrtzweckes wurde festgestellt, dass die Schnellbusse in erster Linie von Einpendlern nach St.Pölten genutzt werden. So nannten 91,1% der Fahrgäste „Arbeit“ auf die Frage nach der Tätigkeit am Zielort bei der Fahrt Richtung St.Pölten. Der Rest verteilt sich auf „Schule/Ausbildung“ (5,4 %), „private Erledigung“ (1,9 %), „dienstlich/geschäftliche Erledigung“ (1,3 %) und „Freizeit“ (0,3 %).

Ein Ergebnis der Erhebung waren die äußerst geringen Fahrgastzahlen (nicht mehr als 10 Fahrgäste in beiden Richtungen pro Tag) auf den Abschnitten Wien-Schwechat (Linie L), Himberg-Bruck/Leitha (Linie K) und Wr. Neustadt-Neunkirchen (Linie H). Bei diesen Abschnitten handelt es sich um die jeweils von St. Pölten entferntesten Teilstrecken und es stehen den Fahrgästen nach Erhebungen der NÖVOG in allen Fällen gleichwertige Alternativen (Bahn) zur Verfügung.

Auf Grund dieser Ergebnisse wurden von der NÖVOG die notwendigen Abklärungen (vertraglich, tariflich, konzessionsrechtlich etc.) durchgeführt, und der Betrieb auf den betroffenen Teilabschnitten mit Fahrplanwechsel 1999/2000 (Ende Mai 1999) eingestellt.

Durch die Einstellung des Betriebes auf den betroffenen Teilabschnitten wird voraussichtlich eine jährliche Einsparung von ca. S 660.000,-- erreicht werden können.

Eine äußerst geringe Inanspruchnahme wurde auch bei allen Linien auf dem Streckenabschnitt Landhaus-Hauptbahnhof in St. Pölten festgestellt, wodurch die Sinnhaftigkeit der Führung aller Linien bzw. Kurse ab/zum Hauptbahnhof in Frage zu stellen ist.

Seitens der NÖVOG werden auch hier bereits Überlegungen angestellt, wobei in diesem Zusammenhang die Anbindung des Schnellbussystems an den übrigen öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn) in die Betrachtung miteinbezogen werden muss.

Ergebnis 15

Seitens des LRH wird die Ansicht vertreten, dass erkannte Einsparungspotentiale im Hinblick auf eine Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses des Schnellbusbetriebes weiterhin bestmöglich genutzt und realisiert werden sollten.

NÖVOG:

Das Ergebnis 15 des NÖ LRH bekräftigt die Sicht der NÖVOG, dass auf Basis einer von der NÖVOG durchgeführten Erhebung zu gering frequentierte Streckenabschnitte eingestellt wurden. Bei der Linie K konnte durch Führung eines Kurspaares von Himberg nach Schwechat zusätzlicher Ersatz für die Linie L geschaffen werden.

LRH: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

5.8. Zusätzliche Kurse – Probetrieb

Zur Verstärkung des derzeitigen Fahrangebotes wurden von der NÖVOG auf Wunsch des Landes NÖ ab 8. Februar 1999 auf den Linien A, B, C, E, F und H zusätzliche Kurse in einem vorerst bis 8. April 1999 befristeten Probetrieb eingerichtet. Dabei wurde ein Mittagskurs nach St. Pölten, sowie ein Spätkurs (nach 18,00 Uhr) in die Regionen angeboten. Die erforderlichen Retourfahrten der Busse wurden als zusätzliche Frühkurse in die Regionen, bzw. Nachmittagskurse nach St. Pölten, geführt.

Das zusätzliche Kursangebot war auf Werktage von Montag bis Donnerstag und die angegebenen sechs Linien eingeschränkt, da auf diesen Strecken keine adäquate Bahnverbindung besteht.

Die Kosten für den 2-monatigen Probetrieb wurden von der NÖVOG mit S 1.003.238,32 ermittelt. Zur Übernahme der entstehenden Mehrkosten hat sich das Land NÖ in der Generalversammlung vom 15. Dezember 1998 verpflichtet.

Während des Probebetriebes wurde von der NÖVOG die Auslastung der Kurse beobachtet. Bei den durchgeführten Zählungen konnte nur bei den Abendkursen von St.Pölten in die Regionen eine nennenswerte Inanspruchnahme (maximal 8 Fahrgäste je Linie und Tag) festgestellt werden. Aus diesem Grund wurden die Vormittags- und Mittagskurse (maximal 4 Fahrgäste je Linie und Tag) nach dem 8. April 1999 eingestellt.

Gemäß dem Auftrag des Landes in der 6. außerordentlichen Generalversammlung vom 24. März 1999 wurde der Probebetrieb des Nachmittags- und Abendkurses bis zum 30. Dezember 1999 verlängert.

Um die durch die Verlängerung des Probebetriebes entstehenden Zusatzkosten zu minimieren, wurden von der NÖVOG die Linienführungen teilweise kombiniert und den Erfordernissen angepasst.

Die Verrechnung der Kosten für die Nachmittags- und Abendkurse mit den Verkehrsunternehmen erfolgt nicht nach dem Nutzkilometerpreis der Betreiberverträge, sondern auf der Basis von ausverhandelten Tagespreisen.

Die Gesamtkosten der Nachmittags- und Abendkurse bis zum 30. Dezember 1999 wurden von der NÖVOG mit S 2.199.660,82 errechnet. Den Kosten stehen, bei optimistischer Betrachtung unter Zugrundelegung der Fahrgastzählung, voraussichtliche Erlöse von ca. S 500.000,-- gegenüber, wodurch sich ein Kostendeckungsgrad von rund 23 % ergeben würde. Im Vergleich dazu sei angeführt, dass seitens der NÖVOG auf der Grundlage der bisher zur Verfügung stehenden Daten für den gesamten linienmäßigen Schnellbusbetrieb im Jahr 1998 ein Kostendeckungsgrad von 50 % erwartet wird.

Zur Verbesserung der Abendkursauslastung wurde von der NÖVOG bereits eine umfassende Imagekampagne gestartet. Das Ziel ist vor allem die Werbung neuer Kunden, da derzeit vielfach nur eine „Verlagerung“ von Nachmittags- zu Abendkursen feststellbar ist.

Nach Ansicht des LRH stellt die die Führung von Nachmittags- und Abendkursen sicherlich eine bessere Anbindung der Regionen an die Landeshauptstadt bzw. einen vertretbaren Versuch zur Belebung von St.Pölten dar. Weiters wird durch die zusätzlichen Kurse das Fahrplanangebot für die NÖ Landesbediensteten verbessert. Trotzdem sollte letztendlich für die Entscheidung über die Beibehaltung der Zusatzkurse das Kriterium der Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit nicht außer Acht gelassen werden.

St.Pölten, im Oktober 1999

Der Landesrechnungshofdirektor

Dr. Walter Schoiber