

Bericht 7/2008

NÖ Schneebergbahn GmbH

St. Pölten, im September 2008

NÖ Landesrechnungshof
3109 St. Pölten, Tor zum Landhaus
Wiener Straße 54 / Stg.A

Tel: (02742) 9005-12620

Fax: (02742) 9005-15740

E-Mail: post.lrh@noel.gv.at

Homepage: www.lrh-noe.at

DVR: 2107945

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung

1	Prüfungsgegenstand	1
2	Rechtliche Grundlagen	1
3	Allgemeines.....	1
4	Gesellschaftsvertrag	2
5	Gesellschaftsrelevante Verträge mit ÖBB.....	8
6	Personal	13
7	Salamander	15
8	Bergbahnhof	21
9	Entwicklung Fahrgastzahlen	23
10	Beteiligung Schneeberg Sesselbahn GmbH	25
11	Betriebsleiter	26
12	Wirtschaftliche Verhältnisse	27

ZUSAMMENFASSUNG

Die Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH ist eine Gesellschaft des privaten Rechts, deren Stammkapital von den Gesellschaftern Österreichische Bundesbahnen und Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. zu je 50 % übernommen wurde. Sie wurde im Jahr 1996 mit dem Ziel, die in den Jahren 1895 bis 1897 errichtete und von der Einstellung bedrohte Zahnradbahn auf den Schneeberg weiterzuführen, gegründet. Grundlage für die Weiterführung der Zahnradbahn bildete ein Gutachten, das einen Weiterbestand und eine kostendeckende Führung der Zahnradbahn unter bestimmten Voraussetzungen aufzeigte. Insbesondere wurden die Ausgliederung der Zahnradbahn aus den Österreichischen Bundesbahnen verbunden mit dem Ankauf neuer Fahrzeuge und Rationalisierungsmaßnahmen im Personalbereich empfohlen.

Im Zuge der Ausgliederung von den Österreichischen Bundesbahnen war der Abschluss zahlreicher Verträge hinsichtlich der Übernahme des Betriebsvermögens durch die Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH notwendig. Im Vertrag über Lieferungen und Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen für die Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH verpflichteten sich die Österreichischen Bundesbahnen, Dienst- und Sachleistungen, insbesondere die Bereitstellung und Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur, zu Selbstkosten anzubieten. Das mobile Sachanlagevermögen wurde durch den Abschluss eines Kaufvertrages erworben. Die unbeweglichen Sachanlagen wurden auf die Dauer von 99 Jahren gepachtet.

Zum Zeitpunkt der Übernahme des Betriebes der Schneebergbahn deckte die Gesellschaft ihren Personalbedarf hauptsächlich durch das aktive eisenbahnspezifische Betriebspersonals der Österreichischen Bundesbahnen. Bis zum Prüfungszeitpunkt verringerte sich die Anzahl des übernommenen Personals von 56 Personen im Jahr 1997 auf acht Personen im Jahr 2007. Im selben Zeitraum stieg die Anzahl der direkt bei der Niederösterreichischen Schneebergbahn GmbH angestellten Mitarbeiter nur auf insgesamt sechs Personen. Aus dieser Personalentwicklung ergab sich – trotz der jährlichen Erhöhungen der Löhne und Gehälter – eine Reduktion der Personalkosten um ca. 52 %. Der NÖ Landesrechnungshof hat diese Entwicklung im Bereich des Personalmanagements positiv beurteilt. Dadurch konnte – verbunden mit einem Anstieg der Umsatzerlöse – im Geschäftsjahr 2006 erstmalig seit Bestehen der Gesellschaft ein Jahresüberschuss erwirtschaftet werden.

Im Jahr 1999 wurden – wie im Gutachten vorgeschlagen – neue Triebzüge (Salamander) als Ersatz für die übernommenen Dampfzüge angeschafft. Diese – bestehend aus Antriebseinheit, Zwischenwagen und Steuerwagen – sind so ausgeführt, dass sie auch mit den alten Wagons der Schneebergbahn koppelbar sind. Die Triebzüge wurden als Prototyp entwickelt und wiesen anfänglich gravierende technische Mängel auf. Nach-

dem vom Herstellerkonsortium keine zufrieden stellende Lösung für die Behebung der Mängel gefunden werden konnte, wurde ein Unternehmer für Automatisierungstechnik mit den Reparaturen und den technischen Nachrüstungen beauftragt. Nach Auskunft der Geschäftsführung hat die Einholung von diesbezüglichen Angeboten zu keinem wirtschaftlich vertretbaren Ergebnis geführt. Die durchgeführten Direktvergaben entsprachen auch unter Berücksichtigung der Eigenheit der Leistungen und der besonderen Umstände unter denen sie zu erbringen waren, nicht dem Bundesvergabegesetz. Der Landesrechnungshof wies auf die Einhaltung der vergaberechtlichen Bestimmung für Sektorenauftraggeber, insbesondere über die Arten und die Wahl der Vergabeverfahren zur Gewährung eines freien und lautereren Wettbewerbes, hin.

In Anbetracht der beträchtlichen Höhe der von den Gesellschaftern zur Verfügung gestellten Nachschüsse wären die Jahresabschlüsse einer freiwilligen Abschlussprüfung zu unterziehen. Bei der durchgeführten stichprobenweisen Kontrolle der Buchungsbelege empfahl der NÖ Landesrechnungshof, auf sämtlichen Rechnungsbelegen die Prüfung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit zu dokumentieren sowie die Belege zu kontieren und mit Vermerken des Zweckes der verrechneten Leistungen zu versehen. Darüber hinaus wurden die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips bei der Kassenführung und eine regelmäßige Überprüfung der Kassengebarung empfohlen.

Die Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH und die NÖ Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. haben zu den Ergebnissen Stellung genommen und zugesagt, die Empfehlungen des NÖ Landesrechnungshofes umzusetzen.

1 Prüfungsgegenstand

Der NÖ Landesrechnungshof (LRH) hat die Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH (im Folgenden als „NÖSBB“ bezeichnet) überprüft. Prüfungsgegenstand war die Tätigkeit der NÖSBB unter Zugrundelegung der von den Eigentümern übertragenen und im Gesellschaftsvertrag festgelegten Aufgabengebiete. Geprüft wurde der Zeitraum der Geschäftsjahre 2004 bis 2006. Wenn aus sachlichen Gründen oder zu Vergleichszwecken notwendig und sinnvoll, wurden auch Perioden vor dem genannten Zeitraum in die Prüfung mit einbezogen.

Bei der gegenständlichen Prüfung der NÖSBB durch den LRH handelt es sich um eine Erstprüfung. Die NÖSBB wurde seit ihrer Gründung weder durch eine Kontrolleinrichtung des Landes NÖ noch des Bundes einer Prüfung unterzogen.

2 Rechtliche Grundlagen

Die NÖSBB ist eine Gesellschaft des privaten Rechts, deren Stammkapital von den Gesellschaftern Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. (kurz NÖVOG) und Österreichische Bundesbahnen (kurz ÖBB) zu je 50 % übernommen wurde.

Auf Grund der Verordnung über die Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung ist Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll für die Verwaltung der Gesellschaftsanteile des Landes NÖ und der daraus erzielten Einnahmen, soweit diese Angelegenheiten keinem anderen Mitglied der Landesregierung zugewiesen sind, zuständig.

Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung nimmt die Aufgaben im Zusammenhang mit der Verwaltung der Anteile des Landes NÖ in Gesellschaften, die dem Verkehrsverbund dienen (NÖVOG und NÖSBB), die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7) wahr.

3 Allgemeines

Die NÖSBB wurde im Jahr 1996 mit dem Ziel, die von der Einstellung bedrohte Zahnradbahn auf den Schneeberg weiterzuführen, gegründet. Die Zahnradbahn wurde in den Jahren 1895 bis 1897 von Ing. Leo Arnoldi errichtet und im Jahr 1899 an die kaiserlich-königliche privilegierte Eisenbahn Wien-Aspang übertragen. Im Jahr 1937 übernahm die BBÖ (Bundesbahn Österreich) den Betrieb der Schneebergbahn, die im Jahr 1940 dem Reichs-Eisenbahnvermögen einverleibt wurde. Ab dem Jahr 1947 bis zum Jahr 1996 führten die ÖBB den Betrieb. Grundlage für die Weiterführung durch die NÖSBB bildete ein von der NÖVOG gemeinsam mit den ÖBB in Auftrag gegebenes Gutachten, dessen Inhalt es war, die Zukunftsmöglichkeiten der Bahn aus betriebs- und volkswirtschaftlicher Sicht aufzuzeigen.

Das Ergebnis des Gutachtens enthielt zusammengefasst Folgendes:

Die Zahnradbahn bewirkt wesentliche regionale Effekte, kann jedoch mittelfristig nur dann kostendeckend geführt werden, wenn

- neue Fahrzeuge angeschafft werden,
- damit verbundene Rationalisierungsmaßnahmen, vor allem im Personalbereich, erfolgen,
- für die Erhaltung der Infrastruktur weiterhin der Bund aufkommt,
- verstärkt und gezielt Marketing betrieben wird und
- die Zahnradbahn aus den ÖBB ausgegliedert wird.

Die neu gegründete Gesellschaft übernahm mit 1. Jänner 1997 den Betrieb der im Jahr 1897 eröffneten Bahnstrecke mit einer Gesamtlänge von 9,85 km und einer Höhendifferenz von 1.219 m. Die maximale Steigung der Strecke beträgt 19,7 %, wobei drei Ausweichen und zwei Tunnels mit Längen von 177 m und 202 m die weiteren technischen Besonderheiten dieser Strecke darstellen.

4 Gesellschaftsvertrag

Die NÖSBB wurde mit Gesellschaftsvertrag vom 23. Dezember 1996 gegründet.

Die Eintragung im Firmenbuch beim Landesgericht Wiener Neustadt erfolgte am 26. März 1997 unter der Nummer FN 154139 a.

Infolge der Währungsumstellung auf Euro wurde der Gesellschaftsvertrag mit Beschluss der Gesellschafter in der a.o. Generalversammlung am 21. September 2001 mit notarieller Beglaubigung abgeändert und neu gefasst.

Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Gesellschaftsvertrages wurden ein Vertrag über Lieferungen und Leistungen der ÖBB für die NÖSBB und ein Personalleasingvertrag, mit dem ÖBB-Personal den NÖSBB überlassen wurde, abgeschlossen.

Die wichtigsten Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages sind:

4.1 Firma und Sitz der NÖSBB

Die Firma lautet:

Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH

Sitz der NÖSBB ist Puchberg am Schneeberg.

Die Geschäftsanschrift lautet:

2734 Puchberg am Schneeberg, Bahnhofplatz 1.

4.2 Gegenstand der NÖSBB

Gemäß Punkt 2 des Gesellschaftsvertrages ist der Gegenstand der NÖSBB der Betrieb der Zahnradbahn auf den Schneeberg, der Betrieb gastronomischer Einrichtungen, vorbereitende Geschäfte dafür sowie die Vornahme aller dem Gesellschaftszweck dienlichen sonstigen Geschäfte, jedoch ausgenommen Bankgeschäfte.

4.3 Stammkapital und Stammeinlage

Das Stammkapital der NÖSBB betrug bei deren Gründung € 36.336,42 (ATS 500.000,00). Es wurde von den Gesellschaftern bei Gesellschaftsgründung zur Gänze bar eingezahlt.

Mit Beschluss der Generalversammlung vom 21. September 2001 wurden die Stammeinlagen und das Stammkapital auf Euro umgerechnet, wobei das Verhältnis der mit den Stammeinlagen verbundenen Stimmrechte unverändert blieb.

Weiters wurde eine Erhöhung des Stammkapitals der NÖSBB von € 36.336,42 um € 163,58 auf € 36.500,00 durch Umwandlung des Betrages von € 163,58 aus der zum 31. Dezember 2000 vorhandenen nicht gebundenen Kapitalrücklage beschlossen.

Die Gesellschafter haben das Stammkapital nach dieser Erhöhung wie folgt übernommen:

Stammkapital		
	Stammeinlage in €	Anteil %
NÖVOG	18.250,00	50
ÖBB	18.250,00	50
	36.500,00	100

Die Gesellschafter können gemäß Punkt 3.3. des Gesellschaftsvertrages über den Betrag der Stammeinlage hinaus die Einforderung von weiteren Einzahlungen (Nachschüssen) beschließen. Die Nachschusspflicht ist auf das 250-fache der ursprünglichen Stammeinlagen, sohin bis zum Höchstbetrag von insgesamt € 9.084.104,27 (ATS 125.000.000), beschränkt.

Abweichend von dem sonst geltenden Grundsatz, dass Zuführungen zum Eigenkapital im Verhältnis der Gesellschafteranteile zu leisten sind, verpflichteten sich die ÖBB, ein allfällig negatives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit für die Geschäftsjahre 1997 und 1998 bis zu einem Betrag von maximal € 1.090.092,51 (ATS 15.000.000,00) pro Geschäftsjahr abzudecken. Diese Verpflichtung endet jedoch schon vor dem 31. Dezember 1998 zu jenem Zeitpunkt, zu dem bereits

- a) die neuen Fahrbetriebsmittel ohne Einschränkung einsatzfähig zur Verfügung stehen und
- b) die bauliche Umgestaltung der Gleisanlagen in Puchberg sowie
- c) die bauliche Umgestaltung der Werkstätte abgeschlossen sind.

Die von den Gesellschaftern geleisteten Nachschüsse wurden in den Bilanzen unter den nicht gebundenen Kapitalrücklagen ausgewiesen. Die Höhe der Nachschüsse betrug zum 31. Dezember 2006 € 9.583.142,78 und entsprach zu diesem Zeitpunkt bereits dem

rund 264-fachen der ursprünglichen Stammeinlage. Die von den Gesellschaftern im Gesellschaftsvertrag festgelegte Verpflichtung zur Leistung von weiteren Einzahlungen wurde über das vertraglich geregelte Höchstmaß hinaus erfüllt.

4.4 Organe der NÖSBB

Die Organe der NÖSBB sind:

- a) Geschäftsführer
- b) Gesellschafterausschuss
- c) Generalversammlung

4.4.1 Geschäftsführer

Der Gesellschaftsvertrag vom 23. Dezember 1996, mit dem die NÖSBB gegründet wurde, sah vor, dass die NÖSBB einen Geschäftsführer hat, der auf die Dauer von längstens fünf Jahren bestellt wird.

Der NÖVOG wurde, solange sie mit wenigstens 40 % am Stammkapital beteiligt ist, das Recht eingeräumt, die Person des Geschäftsführers der NÖSBB zu nominieren; die ÖBB verpflichteten sich, der Bestellung der vorgeschlagenen Person des Geschäftsführers zuzustimmen.

Die Gesellschafter können für den Geschäftsführer eine Geschäftsordnung beschließen.

Der Geschäftsführer hat für bestimmte Geschäfte und Maßnahmen jedenfalls im Vorhinein einen zustimmenden Beschluss der Generalversammlung bzw. des Gesellschafterausschusses einzuholen, unbeschadet etwaiger sonstiger, in einer Geschäftsordnung oder im Anstellungsvertrag festgelegter zustimmungsbedürftiger Geschäfte und Maßnahmen.

Die zustimmungspflichtigen Geschäfte sind im Gesellschaftsvertrag festgelegt.

Nach diesen Bestimmungen bedürfen folgende Geschäfte und Maßnahmen der Zustimmung des Gesellschafterausschusses, die der Geschäftsführer im Vorhinein einzuholen hat:

- a) der Erwerb von Anlagevermögen zu einem Kaufpreis, der im Einzelfall € 75.000,00 netto ohne USt übersteigt; ferner das Eingehen von Dauerschuldverhältnissen, soweit das Entgelt, das die Gesellschaft im Rahmen des Dauerschuldverhältnisses zu leisten hat, im Einzelfall einen Betrag von € 55.000,00 jährlich netto ohne USt übersteigt; schließlich der Abschluss von Werkverträgen, soweit das Entgelt aus dem Werkvertrag im Einzelfall einen Betrag von € 22.000,00 netto ohne USt übersteigt
- b) die Aufnahme von Darlehen und Krediten aller Art über den Betrag von € 75.000,00 hinaus

- c) die Gewährung von Gewinn- und Umsatzbeteiligungen und Pensionszusagen an Dienstnehmer und Dritte sowie der Abschluss von Betriebsvereinbarungen und die individualarbeitsvertragliche Zusage von Vordienstzeitenanrechnungen, längeren Kündigungsfristen, Kündigungsbeschränkungen und ähnlichen wichtigen Änderungen im Vergleich zur gesetzlichen Rechtslage

Wird die erforderliche Zustimmung des Gesellschafterausschusses nicht erteilt, so darf die Maßnahme nur vorgenommen werden, wenn durch Gesellschafterbeschluss eine diesbezügliche Weisung erteilt wird.

Folgende Geschäfte und Maßnahmen bedürfen der im Vorhinein einzuholenden Zustimmung durch Gesellschafterbeschluss:

- a) der Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungen aller Art, der Erwerb, die Veräußerung und die Stilllegung von Unternehmungen, Betrieben und Teilbetrieben
- b) der Erwerb, die Veräußerung und die Belastung von Liegenschaften sowie von „sonstigem Anlagevermögen“, der Erwerb von „sonstigem Anlagevermögen“ jedoch nur, wenn der Anschaffungswert € 365.000,00 netto ohne USt übersteigt
- c) die Errichtung und Schließung von Zweigniederlassungen
- d) das jährlich bis November des Jahres für das nächste Jahr vorzulegende Budget (Wirtschaftsplan), bestehend aus Planbilanz, Plan-Gewinn- und Verlustrechnung, Finanzplan und Stellenplan
- e) Investitionen des Anlagevermögens, die 20 % des Stammkapitals übersteigen, beschränkt auf die Dauer von zwei Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Firmenbuch
- f) die Gewährung von Darlehen und Krediten (ausgenommen geschäftsübliche Zahlungsziele für Leistungen der Gesellschaft an Kunden) sowie die Übernahme von Bürgschaften, Garantien und sonstigen Haftungen für Dritte; Gehaltsvorschüsse bis zu drei Monatsgehältern sind ausgenommen
- g) die Aufnahme von Anleihen, Darlehen und Krediten, die insgesamt den Betrag von € 725.000,00 übersteigen
- h) die Aufnahme stiller Beteiligungen und partiarischer Darlehen sowie Mitarbeiterbeteiligungen an der Gesellschaft
- i) die wesentliche Änderung des Betriebsgegenstandes und des Tätigkeitsbereiches der Gesellschaft
- j) die Festlegung allgemeiner Grundsätze der Geschäftspolitik und das Abgehen von diesen Grundsätzen
- k) Geschäfte, die den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb erheblich übersteigen, oder die eine langfristige Bindung der Gesellschaft herbeiführen oder deren Auswirkungen für die Gesellschaft und/oder für die ÖBB oder NÖVOG von grundsätzlicher Bedeutung sind

- l) Geschäfte des Geschäftsführers mit sich selbst oder mit nahen Angehörigen oder mit Unternehmen, an denen der Geschäftsführer oder dessen nahe Angehörige direkt oder indirekt beteiligt sind
- m) der Abschluss des Anstellungsvertrages mit dem Geschäftsführer

Die in den vorstehenden Punkten angeführten Beträge sind derart wertgesichert, dass sie sich für jedes Geschäftsjahr im selben Verhältnis erhöhen oder verringern, wie sich die für den dem Geschäftsjahr unmittelbar vorangehenden Oktober verlautbarte Indexzahl des Index der Verbraucherpreise 1986 = 100 gegenüber der für den Monat des Abschlusses dieses Gesellschaftsvertrages verlautbarten Indexzahlen desselben Index erhöhen oder vermindern.

Mit Beschluss vom 23. Dezember 1996 bestellten die Gesellschafter den damaligen Geschäftsführer der NÖVOG, Herrn Dr. Gerhard Stindl, zum Geschäftsführer der NÖSBB. In der konstituierenden Generalversammlung am 27. Februar 1997 wurde die Bestellung von Dr. Gerhard Stindl zum Geschäftsführer widerrufen und – nach Durchführung einer öffentlichen Ausschreibung – Herr Helmut Ortner zum selbständig zeichnungsberechtigten Geschäftsführer auf die Dauer von fünf Jahren bestellt.

Weiters wurde in dieser Generalversammlung der Anstellungsvertrag mit dem Geschäftsführer Helmut Ortner von den Gesellschaftern genehmigt und unterfertigt.

Nach Ablauf der Funktionsperiode des Geschäftsführer Helmut Ortner wurde mit Umlaufbeschluss vom 28. Februar 2002 Herr Dr. Gerhard Stindl mit Wirkung vom 1. März 2002 zum Geschäftsführer bestellt. Nach Ablauf der fünfjährigen Funktionsperiode erfolgte am 23. Februar 2007 eine Verlängerung der Funktionsperiode um weitere fünf Jahre.

Im Anstellungsvertrag vom 23. Februar 2007 mit Herrn Dr. Stindl nahm die Gesellschaft zur Kenntnis, dass der Geschäftsführer Dienstnehmer des Landes NÖ ist und von diesem an die Gesellschaft verleast wird. Bis zu diesem Zeitpunkt war Dr. Stindl Angestellter der NÖSBB.

Der Geschäftsführer hat gemäß diesem Anstellungsvertrag seine Arbeitsleistung ohne Einschränkung für die NÖSBB zu erbringen. Des Landes NÖ übernimmt sämtliche Kosten, welche sich aus dem Gehalt des Geschäftsführers samt Dienstgeberbeiträgen ergeben mit Ausnahme der im Anstellungsvertrag geregelten Bonifikation. Die NÖSBB ersetzt dem Land NÖ diese Kosten – mit Ausnahme jener Kosten, die auf erbrachte Leistungen für das Land NÖ entfallen – im Rahmen einer gesonderten Vereinbarung. Danach verpflichtete sich die NÖSBB monatlich im Vorhinein die jeweils anfallenden Personalkosten im Ausmaß von 80 % zu ersetzen.

4.4.2 Gesellschafterausschuss

Laut Gesellschaftsvertrag besteht der Gesellschafterausschuss aus bis zu vier durch die Gesellschafter entsandten Mitgliedern. Jeder Gesellschafter hat für Stammeinlagen, die vollen 40 % des Stammkapitals entsprechen, das Recht zur Entsendung von zwei Mitgliedern des Gesellschafterausschusses.

Das Recht zur Entsendung von Mitgliedern des Gesellschafterausschusses umfasst auch das Recht zur jederzeitigen Abberufung dieser Mitglieder. Diesfalls ist in angemessener Frist anstelle des abberufenen Mitgliedes ein neues Mitglied zu entsenden. Zum Zeitpunkt der Prüfung (Dezember 2007) waren folgende Mitglieder in den Gesellschafterausschuss bestellt:

Von den ÖBB:

- Dr. Werner Kovarik (Vorsitzender)
- Dipl.-Ing. Mag. Gerhard Gamperl

Von der NÖVOG:

- Dipl.-Ing. Otfried Knoll (Vorsitzender – Stellvertreter)
- Mag. Patrick Freudelsperger

Die ÖBB sind, solange sie mit wenigstens 40 % am Stammkapital der Gesellschaft beteiligt sind, berechtigt, die Person des Vorsitzenden des Gesellschafterausschusses zu nominieren. Die Nominierung seines Stellvertreters erfolgt durch die NÖVOG.

Jedes Mitglied des Gesellschafterausschusses hat je eine Stimme. Der Gesellschafterausschuss ist beschlussfähig, wenn wenigstens drei seiner Mitglieder bei einer Sitzung anwesend sind. Der Gesellschafterausschuss entscheidet mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden, im Falle seiner Abwesenheit seines Stellvertreters.

4.4.3 Generalversammlung

Gemäß Punkt 6 des Gesellschaftsvertrages ist die Generalversammlung mindestens einmal jährlich und in dem im Gesetz oder im Gesellschaftsvertrag ausdrücklich bestimmten Fällen einzuberufen. Sie kann durch den Geschäftsführer, durch Gesellschafter, die am Stammkapital mit wenigstens 40 % beteiligt sind, und durch den Gesellschafterausschuss einberufen werden.

Zur Beschlussfähigkeit der Generalversammlung ist es erforderlich, dass mindestens die Hälfte des Stammkapitals anwesend oder rechtsgültig vertreten ist.

Die Kompetenzen der Generalversammlung bestehen – neben der Beschlussfassung über die in Punkt 4.4.1 dieses Berichtes angeführten zustimmungspflichtigen Geschäfte und Maßnahmen – in der Prüfung und Genehmigung des Jahresabschlusses sowie des Geschäftsberichtes, der alljährlichen Beschlussfassung über die Verwendung des Jahresergebnisses sowie der Entlastung des Geschäftsführers und der Mitglieder des Gesellschafterausschusses. Die Beschlüsse sind in den ersten sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres zu fassen.

5 Gesellschaftsrelevante Verträge mit den ÖBB

Anlässlich der Übernahme der Geschäftstätigkeit der NÖSBB wurden mit den ÖBB Verträge abgeschlossen, die für den Betrieb der Schneebergbahn von Bedeutung sind. Nachfolgend werden Auszüge der wesentlichsten Verträge angeführt:

5.1 Vertrag über Lieferungen und Leistungen der ÖBB für die NÖSBB

Mit diesem Vertrag vom 23. Dezember 1996 verpflichteten sich die ÖBB, Dienst- und Sachleistungen für die NÖSBB (insbesondere Werkstättenleistungen, Leistungen bei der Fahrzeuginstandhaltung) zu Selbstkosten anzubieten. Als Selbstkosten gelten die aktivierungspflichtigen Herstellungskosten gemäß § 203 Abs 3 Unternehmensgesetzbuch (UGB).

Ferner verpflichteten sich die ÖBB, die Fahrpläne der Zahnradbahn in die Kursbücher und Fahrplanauszüge der ÖBB kostenlos aufzunehmen sowie die Zahnradbahn kostenlos in den allgemeinen Informationen der ÖBB zu präsentieren.

Die ÖBB sind als Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur der Zahnradbahn auf den Schneeberg verpflichtet, die Bereitstellung und Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten. Zur Eisenbahninfrastruktur der Zahnradbahn auf den Schneeberg zählt auch die Schneeräumung und die Brandschutzwache. Weiters war die Errichtung des dritten Zahnradbahngleises im Bahnhof Puchberg erfasst.

Die NÖSBB leistet ein fixes Benützungsentgelt von € 54.504,63 (ATS 750.000,00) pro Kalenderjahr für die angeführte Eisenbahninfrastruktur. Dieses Benützungsentgelt ist mit dem Baukostenindex wertgesichert. Das Benützungsentgelt ist einmal jährlich mit Beginn eines Kalenderjahres entsprechend der vereinbarten Wertsicherung anzupassen, wobei jedoch eine Anpassung nur dann vorzunehmen ist, wenn sich die zuletzt veröffentlichte Indexzahl gegenüber der jeweils geltenden Bezugsbasis um mehr als 5 % geändert hat. Ausdrücklich wurde festgehalten, dass allfällige Kostenveränderungen, die sich daraus ergeben, dass von der Republik Österreich die Infrastrukturbenützungsentgelte verändert werden, zu keiner Mehrbelastung für die NÖSBB führen. In diesem Sinne verpflichteten sich die ÖBB, die Gesellschaft von jeder über das vereinbarte Benützungsentgelt hinausgehenden Verpflichtung oder Belastung schad- und klaglos zu halten. Die Verantwortung für allfällige Umweltbeeinträchtigungen einschließlich von Umweltaltlasten, die vor dem Datum der Übernahme des Zahnradbetriebes durch die NÖSBB entstanden sind, tragen die ÖBB.

Gegenüber der zuständigen Eisenbahnbehörde tragen die Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur die ÖBB. Die Verantwortung für den Betrieb der Zahnradbahn auf den Schneeberg einschließlich der Erstellung der Betriebsvorschriften trägt die NÖSBB.

Der Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Eine Kündigung dieses Vertrages ist frühestens zum 31. Dezember 2021 möglich.

Eine Überprüfung der Einhaltung der Vertragsbestandteile ergab, dass keine wesentlichen Abweichungen zu den im Vertrag niedergeschriebenen gegenseitigen Rechte und Pflichten erfolgten.

Nach Auskunft des Geschäftsführers wird die für die ordnungsgemäße Benützung der Eisenbahninfrastruktur erforderliche Streckenbetreuung in ausreichendem Maß und verlässlich erfüllt.

5.2 Personalleasingvertrag

Im Bemühen, Arbeitsplätze in der betroffenen Region zu sichern, bekundete die NÖSBB ihre Absicht, den Personalbedarf, insbesondere das aktive eisenbahnspezifische Betriebspersonal, soweit dies wirtschaftlich sinnvoll ist, grundsätzlich durch das von den ÖBB in diesem Bereich eingesetzte Personal zu decken. Die NÖSBB ist jedoch nicht verpflichtet, ihren Personalbedarf ausschließlich durch Personal von den ÖBB abzudecken.

Mit 1. Jänner 1997 wurden von den ÖBB 56 Arbeitnehmer der NÖSBB überlassen. Die Gliederung dieser Arbeitnehmer stellte sich wie folgt dar:

Überlassene Bedienstete ÖBB	
Anzahl der Arbeitnehmer am 1.1.1997	Funktion
1	Betriebsleiter
2	Sachbearbeiter
1	Dienstraumreinigung
1	Magazin
13	Triebfahrzeugführer
4	Lokomotivheizer
5	Innerer Zugförderungsdienst
10	Werkstätte
12	Zugbegleiter
2	Betriebsdisponent
5	Remisendienst

Für alle Arbeitnehmer wurde die Dauer der Überlassung mit 21. Dezember 2021 befristet. Die Anzahl der mit 1. Jänner 1997 überlassenen Arbeitnehmer stellt gemäß Personalleasingvertrag ein Maximum dar, welches nach den Betriebserfordernissen angepasst werden kann. Die von den ÖBB der NÖSBB überlassenen Mitarbeiter sind hinsichtlich der voraussichtlichen Beschäftigungsdauer innerhalb der Saison von den NÖSBB zu definieren und anzufordern. Die ÖBB können im Einzelfall mit Zustimmung der NÖSBB die Ausführung der vereinbarten Tätigkeiten auch an andere gleich qualifizierte Arbeitnehmer übertragen. Die überlassenen Arbeitnehmer sind grundsätzlich nur ihrem Berufsbild entsprechend zu verwenden. Darüber hinausgehende Verwendungen werden

zwischen den ÖBB und der NÖSBB jeweils konkret vereinbart und sind mit dem betreffenden Arbeitnehmer abzustimmen.

5.2.1 Weisungsrecht

Während der Dauer der Überlassung verzichten die ÖBB auf die Geltendmachung ihres Weisungsrechtes gegenüber der Arbeitskraft und übertragen dieses an den Geschäftsführer der NÖSBB. Für Arbeitszeitregelungen und Urlaubsgenehmigungen übernimmt der zuständige Vorgesetzte der NÖSBB die Aufgaben eines Vorgesetzten bei den ÖBB, wobei hinsichtlich der Urlaubsgenehmigung das Einvernehmen mit den ÖBB herzustellen ist. Diesbezüglich wurde von den ÖBB größtmögliche Unterstützung zugesichert.

5.2.2 Vergütung

Die NÖSBB ist verpflichtet, anhand von geführten Stundennachweisen monatlich den ÖBB über die in Anspruch genommenen Arbeitsleistungen zu berichten. Die Vergütungssätze je Arbeitsstunde sind auf einen dienstplanmäßigen Einsatz normiert. Überstunden bzw. weitere branchenübliche Zuschläge werden zusätzlich von den ÖBB in Rechnung gestellt. Die Vergütungssätze sind nach Kategorien, wie in der vorstehenden Tabelle aufgelistet, gegliedert.

Darüber hinaus wurde vereinbart, die Vergütungssätze nach dem Verbraucherpreisindex anzupassen. Für die Berechnung der Steigerungen ist die maßgebliche Ausgangsindexzahl zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses heranzuziehen, wobei eine Preisanpassung erst ab einem Grenzwert von 3 % vorzunehmen ist.

Der vorgelegte Personalleasingvertrag enthält nach Ansicht des LRH alle wesentlichen Bestandteile für eine faire und nachvollziehbare Abwicklung der gegenseitigen Ansprüche. In mehreren Punkten wird zum Ausdruck gebracht, dass die ÖBB die größtmögliche Unterstützung für einen flexiblen und wirtschaftlichen Einsatz der überlassenen Arbeitnehmer zusichern. Im Zuge der Prüfung konnten keine Belege für Unregelmäßigkeiten oder Konflikte, verursacht durch unklare Vorgaben, gefunden werden.

Die von den ÖBB vorgelegten und von der NÖSBB beglichenen Rechnungen bestätigen den flexiblen, reibungslosen und klaren Ablauf des Personalleasings.

Von der Kooperation der beiden Gesellschafter gewann der LRH hinsichtlich des Einsatzes des Personals einen positiven Eindruck.

5.3 Kaufvertrag über das mobile Sachanlagevermögen

Mit Kaufvertrag vom 28. August 1997 gingen sämtliche bewegliche und gemäß Anlagenverzeichnis bestimmte unbewegliche Anlagen sowie das Vorratsvermögen der ÖBB in das Sachanlagevermögen der NÖSBB über. Das dem Kaufvertrag beigeschlossene Anlagenverzeichnis ist nach folgenden Übergruppen gegliedert:

- Dampflokomotiven
- Vorstellwagen
- Trichterwagen, Loren, Moped

- Maschinen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
- Vorratsvermögen
- Flugdächer

Mit Umlaufbeschluss vom 27. August 1997 wurde das bewegliche Anlagevermögen zu einem Preis von € 603.184,53 (ATS 8.300.000,00) gekauft und das unbewegliche Anlagevermögen gegen Bezahlung von € 581.382,73 (ATS 8.000.000,00) in Bestand genommen.

Die Bezahlung des von den ÖBB übernommenen Anlagevermögens erfolgte aus den von den Gesellschaftern geleisteten Nachschüssen. Hinsichtlich des von den ÖBB zu leistenden Anteiles wurde eine Kompensation mit der Kaufpreisforderung der ÖBB gegen die Gesellschaft vorgenommen.

Von dem für das gesamte mobile Sachanlagevermögen vereinbarten Kaufpreis entfiel laut Anlageverzeichnis allein auf die Lokomotiven und die Vorstellwagen ein Betrag von € 551.891,36.

5.3.1 Dampflokomotiven

In Summe wurden sechs Dampflokomotiven Baujahr 1896 bis 1898, welche überwiegend für Sonderfahrten eingesetzt werden, an die NÖSBB verkauft. Da Ersatzteile kaum oder nicht mehr verfügbar sind, ist der Betrieb dieser Lokomotiven sehr aufwendig und kostenintensiv. Zum Zeitpunkt der Prüfung waren zwei Dampflokomotiven in betriebsbereitem Zustand, wobei nach Auskunft der Geschäftsführung mit geringem Aufwand eine dritte Lok in betriebsbereitem Zustand versetzt werden könnte. Eine Lok wurde im Jahr 2006 an die Betreiber der Schafbergbahn veräußert. Die verbleibenden zwei Lokomotiven dienen als Ersatzteillager.

5.3.2 Vorstellwagen

Insgesamt wurden zehn Vorstellwagen Baujahr 1896 bis 1898 und zwei Vorstellwagen Baujahr 1982 an die NÖSBB verkauft. Die Vorstellwagen werden laufend renoviert und können auch in Verbund mit den neuen Salamandertriebwagen geführt werden. Da nicht alle Vorstellwagen benötigt wurden, wurde am 5. Juli 2007 in der 41. Sitzung des Gesellschafterausschusses der Verkauf von zwei Vorstellwagen an die Schafbergbahn beschlossen.

5.3.3 Trichterwagen, Loren, Moped

In dieser Position werden alle weiteren mobilen Sachanlagegüter angeführt, die für den Betrieb auf der Strecke von den ÖBB angeschafft und an die NÖSBB weiterverkauft wurden.

5.3.4 Maschinen, Betriebs- und Geschäftsausstattung

Unter dieser Position wurden überwiegend jene Anlagegüter zusammengefasst, die von den ÖBB für den Werkstattbetrieb angeschafft wurden.

5.3.5 Vorratsvermögen

Das Vorratsvermögen umfasste Ersatzteile, Werkstoffe, Baustoffe, Betriebsstoffe, Schmiermittel, Dieselkraftstoff und Lokkohle.

5.3.6 Flugdächer

Diese dem unbeweglichen Sachanlagevermögen zuzuordnende Position wurde mit Kaufvertrag für das mobile Sachanlagevermögen von den ÖBB der NÖSBB verkauft. Die drei Flugdächer weisen unterschiedliche Größen (93 m², 9 m² und 17 m²) und Baujahre auf.

5.4 Bestandvertrag über die Nutzung unbeweglicher Sachanlagen

Der Bestandvertrag, gefertigt am 23. Jänner 1998 durch die NÖSBB bzw. am 28. Jänner 1998 durch die ÖBB, regelt für die Dauer von 99 Jahren – mit Ausnahme der Gleisinfrastruktur (Strecke) und des Aufnahmegebäudes (Talstation) – die Nutzung des überwiegenden Teiles der unbeweglichen Anlagen durch die NÖSBB.

Neben der Nutzung übernahm die NÖSBB durch diesen Vertrag auch die Verpflichtung zur Erhaltung und Verwaltung der Anlagen. Sie hat für alle Erneuerungsarbeiten und Betriebskosten aufzukommen, die durch die Benützung notwendig werden bzw. entstehen.

5.4.1 Bestandzins

In § 3 des Bestandvertrages wurde ein jährlich zu zahlender Bestandzins in Höhe von € 5.872,55 exkl. USt (ATS 80.808,00) vereinbart. Dieser Bestandzins war als Vorauszahlung für den gesamten Vertragszeitraum (99 Jahre) bei Vertragsunterfertigung zu entrichten und betrug € 581.382,67 exkl. USt (ATS 8.000.000,00). Eine Aufrechnung der Bestandzinsvorauszahlung gegen Forderungen der NÖSBB an die ÖBB war erlaubt.

Analog zum Erwerb des mobilen Sachanlagevermögens wurde eine Kompensation hinsichtlich des von den ÖBB zu leistenden Nachschusses mit der Bestandzinsforderung gegen die NÖSBB vorgenommen.

5.4.2 Kaufoption

In § 7 des Bestandvertrages wurde der NÖSBB das Kaufrecht an der Bestandsache um einen Kaufpreis von € 0,07 (ATS 1,00) eingeräumt.

Die Ziehung der Kaufoption wurde, beginnend mit 21. September 2000, in mehreren Teilen abgewickelt.

5.4.3 Gegenwärtige Situation

Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den LRH befanden sich alle Anlagen inkl. des Aufnahmegebäudes (Talstation) und aller Zwischenstationen im Eigentum der NÖSBB.

Nicht im Eigentum der NÖSBB befand sich die freie Strecke zwischen den einzelnen Stationen, welche gegen ein Benützungsentgelt von den ÖBB gemäß den Bestimmun-

gen des Vertrages über Lieferungen und Leistungen der ÖBB für die NÖSBB gewartet und instand gehalten werden.

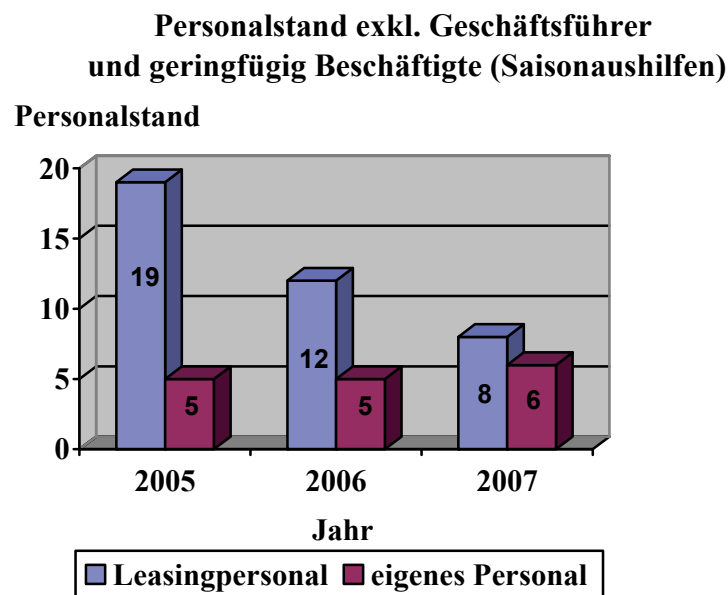
Die von den ÖBB übernommenen Anlagen wurden in das Anlagevermögen der NÖSBB aufgenommen. Sie werden den handelsrechtlichen Vorschriften entsprechend behandelt und abgeschrieben. Die Dampflokomotiven und dazugehörigen Vorstellwagen werden voraussichtlich im Jahr 2009, sofern keine werterhöhenden Investitionen vorgenommen werden, abgeschrieben sein.

6 Personal

Das Personal der NÖSBB setzt sich, abgesehen von den unterschiedlichen Qualifikationsanforderungen, aus zwei Bedienstetengruppen zusammen. Einerseits aus jenem Personalstamm, welcher mit der Gründung der NÖSBB von den ÖBB übernommen wurde, andererseits aus Bediensteten, die in einem direkten Dienstverhältnis zur NÖSBB stehen.

Bei Gesellschaftsgründung bestand das Personal noch überwiegend aus Leasingpersonal. Gemäß Gesellschaftsvertrag wurden 56 Arbeitnehmer als Arbeitskräfte von den ÖBB geleast. In den Jahren seit Bestehen der Gesellschaft wurde dieser Anteil kontinuierlich abgebaut und durch eigenes – direkt bei der NÖSBB angestelltes – Personal ersetzt.

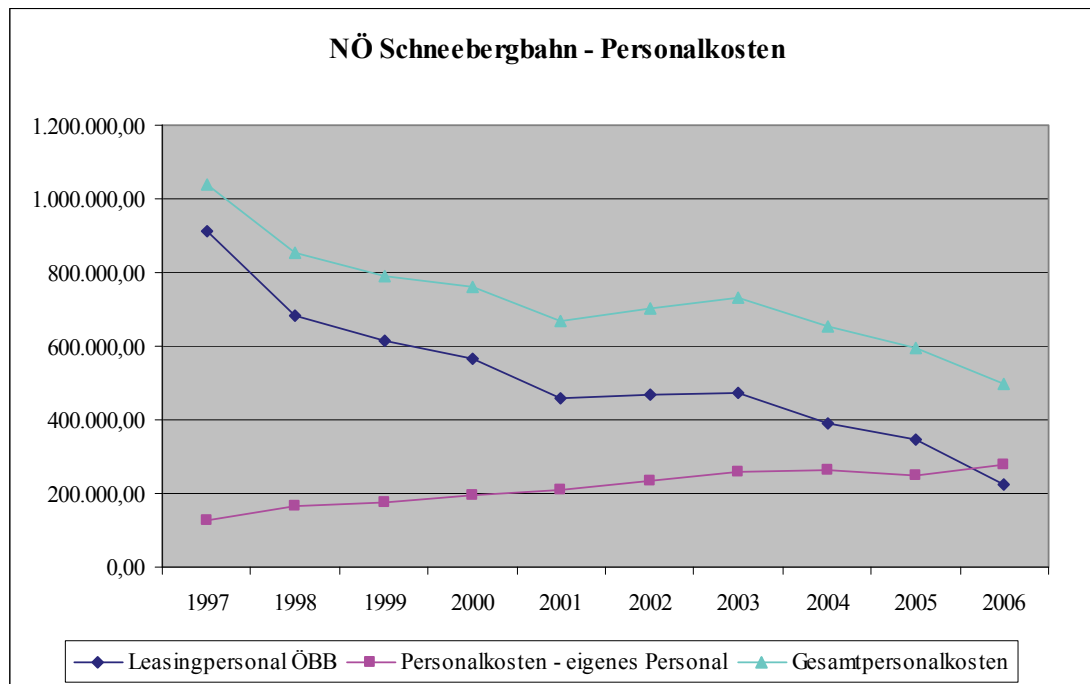
In der nachfolgenden Grafik wird der Anteil des ÖBB-Leasingpersonals jenem des eigenen Personals im Zeitraum 2005 bis 2007 gegenübergestellt.



Seit Bestehen der NÖSBB wurde die Anzahl des ÖBB-Leasingpersonals von 56 im Jahr 1997 auf acht Personen im Jahr 2007 reduziert. Andererseits befanden sich im Jahr 2007 sechs Personen in einem direkten Dienstverhältnis zur NÖSBB. In den Jahren

1997 bis 2007 wurde das von den ÖBB geleaste Personal um 48 Personen verringert. Die bei der NÖSBB direkt angestellten Mitarbeiter erhöhten sich in diesem Zeitraum um fünf auf insgesamt sechs Mitarbeiter. Nicht berücksichtigt in dieser Gegenüberstellung sind Saisonauhilfen und Geschäftsführer.

Die Veränderung der personellen Struktur ging mit einer stetigen Abnahme der Personalkosten einher. Die nachfolgende Darstellung gibt eine Übersicht über deren Verlauf:



Während die Gesamtpersonalkosten im Jahr 1997 noch € 1.040.578,42 betragen, sanken diese auf € 499.111,14 im Jahr 2006.

Der aus der Darstellung hervorgehenden Reduktion der Personalkosten um ca. 52 % steht eine Abnahme der beschäftigten Personen um rund 75 % gegenüber. Der Grund dafür liegt in den jährlichen Gehaltserhöhungen, der stundenweisen Abrechnung des Leasingpersonals im Gegensatz zur ganzjährigen Beschäftigung des eigenen Personals und dem verstärkten Einsatz von geringfügig Beschäftigten (Saisonauhilfen).

Die positive Entwicklung resultiert im Wesentlichen daraus, dass einerseits der Personalleasingvertrag einen flexiblen und bedarfsorientierten Personaleinsatz erlaubt und andererseits durch maßvolles Personalmanagement die Personalkosten kontinuierlich abgebaut werden konnten. Neuaufnahmen und Dienstzeiten orientierten sich am jeweiligen Bedarf unter Berücksichtigung einer bereichsübergreifenden Verwendung des Personals.

Der LRH begrüßt die positive Entwicklung im Bereich des Personalmanagements.

7 Salamander

Basis für die wirtschaftliche Fortführung des Zahnradbahnbetriebes bildete ein Gutachten, in dem die Anschaffung neuer Fahrzeuge als wesentliche Voraussetzung angeführt wurde.

Die Anschaffung der neuen Fahrzeuge erfolgte im Jahr 1999 und war das Ergebnis einer öffentlichen Ausschreibung, welche die wahlweise Lieferung von Dampfloks, Dieselloks oder Dieseltriebwagen zum Inhalt hatte.

Als Bestbieter erhielt letztlich ein Konsortium den Zuschlag. Die Gesellschafter fassten am 27. August 1997 einen Beschluss im Umlaufweg, der eine Vergabe des Ankaufs neuer Zahnradbahnfahrzeuge zu einem Maximalkaufpreis von € 4.107.468,59 (ATS 56.520.000,00) für die Fahrzeuge und € 394.321,34 (ATS 5.425.980,00) für ein dazugehöriges Ersatzteilpaket an den Bestbieter genehmigte.

Zur Finanzierung dieser Investitionen beschlossen die Gesellschafter die Leistung von Nachschüssen im Ausmaß der mit dem Lieferkonsortium vereinbarten Zahlungsmodalitäten, wobei ein Drittel der Auftragssumme als Anzahlung bei Fertigung des Vertrags zu leisten war.

Die Lieferung der angebotenen, mit dieselhydraulischem Antrieb versehenen Triebzüge war so vorgesehen, dass eine Inbetriebnahme im Jahr 1999 vor Saisonbeginn gewährleistet war. Die tatsächliche Lieferung erfolgte jedoch erst in der zweiten Saisonhälfte des Jahres 1999, wodurch eine Inbetriebnahme mit einer befristeten Betriebsbewilligung erst im Zeitraum Juli bis August 1999 möglich war.

Für die verspätete Lieferung wurden eine Pönale von 5 % des Kaufpreises und ein Verdienstentgang in Höhe von insgesamt € 328.335,86 (ATS 4.518.000,00) vergütet, womit die von der NÖSBB geltend gemachten Erlöseinbußen im Wesentlichen abgedeckt werden konnten.

Die angeschafften Triebzüge bestehen aus einer Antriebseinheit (Lok), Zwischenwagen und Steuerwagen. Die Loks sind so ausgeführt, dass sie auch mit den alten Wagons der Schneebergbahn koppelbar sind.

Jede Garnitur ist für den Einmannbetrieb ausgelegt und hat eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h. Die ca. 10 km lange Strecke von der Talstation Puchberg bis zur Bergstation Hochschneeberg kann in 50 Minuten bewältigt werden, wodurch die Einhaltung eines Fahrplanes im Stundentakt ermöglicht wird. Die Dampfzüge benötigen für diese Strecke rund 80 Minuten und werden nur mehr für Sonderfahrten und für Planfahrten an bestimmten Tagen – vorzugsweise an Sonntagen – eingesetzt.

Insgesamt wurden von den Salamander-Triebzügen zwei komplette Garnituren und eine zusätzliche Ersatzlok angeschafft. Diese dritte Lok war ursprünglich für den Einsatz im Falle einer Störung einer Bahngarnitur auf der Strecke vorgesehen. Zwischenzeitlich wird sie gekoppelt mit alten Wagons bei starker Buchungslage zur Bewältigung der erhöhten Fahrgastfrequenz regelmäßig eingesetzt.

Eine derartige Verwendung der „Ersatzlok“ und der Umstand, dass der Einsatz einer Dampflok eine Vorbereitungszeit von ca. sechs Stunden (Aufheizzeit und ölen in kaltem Zustand) benötigt, kann dazu führen, dass für den Eintritt des Ereignisses „Ausfall des auf der Strecke befindlichen untersten Zuges“ keine Möglichkeit einer Zugbergung bestünde. Dadurch könnten die sich auf dem Berg oder in den oberen Zügen befindlichen Fahrgäste nicht in zumutbarer Zeit talwärts befördert werden. Ein ausgearbeiteter Notfallplan für dieses Ereignis bestand zum Zeitpunkt der Prüfung nicht.

Die Geschäftsleitung bestätigte, dass es in der Vergangenheit bereits zu Ausfällen auf der Strecke kam, jedoch dieser ungünstigste Fall bislang noch nicht eingetreten ist.

Nach Auskunft der Geschäftsleitung wurde die Ausarbeitung eines umfassenden Notfallplanes bereits in die Wege geleitet und für das Frühjahr 2008 die Durchführung einer umfassenden Katastrophenschutzübung geplant.

Ergebnis 1

Der Geschäftsführung der Niederösterreichischen Schneebergbahn GmbH wird dringend empfohlen, den bereits in Ausarbeitung befindlichen Notfallplan fertig zu stellen und in Kraft zu setzen.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:

Das Notfallhandbuch der NÖ Schneebergbahn GmbH wurde im April 2008 fertig gestellt und im Rahmen einer betriebsinternen Notfallübung am 24. April 2008 in Kraft gesetzt.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7.1 Mängelbehebung

Die im Jahr 1999 angeschafften Salamander-Triebzüge wurden, wie bereits angeführt, als Prototyp entwickelt und hergestellt. Die Zugsgarnituren wiesen anfänglich gravierende technische Mängel auf, die zu zahlreichen Betriebsunterbrechungen und Zugstillständen führten, wodurch ein regelmäßiger und verlässlicher Dauereinsatz nur erschwert möglich war. Insbesondere das verschleißfreie hydraulische Bremssystem (Retarder¹) war nach Auskunft der Geschäftsleitung nicht richtig konzipiert. Die maximal zulässige Talfahrtgeschwindigkeit wurde oftmals überschritten, was zur Auslösung des Notbremssystems führte. Dieser Vorgang war stets mit einem ruckartigen Anhalten des Triebzuges verbunden, was in Folge zu einem längeren Betriebsstillstand auf der Strecke führte.

Da vom Herstellerkonsortium keine zufrieden stellende Lösung für die Behebung der Mängel gefunden werden konnte und zur Vermeidung eines langwierigen Rechtsstrei-

¹ Ein Retarder ist ein Bremssystem, das die Fahrzeuggeschwindigkeit nur verzögern und daher nur in Verbindung mit einer normalen Bremse (Scheibe oder Trommel) eingesetzt werden kann.

tes, wurde mit dem Herstellerkonsortium ein Vergleich geschlossen, der die Leistung einer Ausgleichszahlung in Höhe von € 109.000,00 an die NÖSBB für die aufgetretenen Mängel an den Triebzügen vorsah.

7.2 Vergabe der Reparaturaufträge

Mit der Behebung der technischen Mängel an den Salamander-Triebzügen, insbesondere am Retarder-Bremssystem, aber auch mit anderen Reparaturen und technischen Nachrüstungen, die sich teilweise aus Auflagen der Eisenbahnbehörde ergaben, wurde überwiegend ein Unternehmer für Automatisierungstechnik aus NÖ beauftragt. Nach Angabe der NÖSBB war diese Firma als einzige geeignet, diese Aufträge zur Zufriedenheit auszuführen. Belege über die Einzigartigkeit der Leistungsfähigkeit dieses Unternehmers waren nicht dokumentiert.

Im Laufe der vergangenen Jahre wurden an diese Automatisierungsfirma laufend Aufträge in verschiedener Höhe erteilt; in Summe wurden folgende Beträge verrechnet:

Reparaturkosten	
Jahr	Jahresrechnungssummen (inkl. USt)
2005	56.599,75
2006	114.412,00
2007	102.219,16

Im Zuge der Prüfung des LRH wurden diese Aufträge vergaberechtlich begutachtet:

7.2.1 Sektorenauftraggeber

Bei der NÖSBB handelt es sich um einen öffentlichen Auftraggeber mit Sektorentätigkeit (Verkehrsleistung). Die NÖSBB gilt daher im vergaberechtlichen Sinn als Sektorenauftraggeber. Ihre Beschaffungsvorgänge haben sich demnach am jeweiligen Bundesvergabegesetz zu orientieren. Daher sind ausschließlich im Bundesvergabegesetz vorgesehene Vergabeverfahren unter Beachtung der gemeinschaftsrechtlichen Grundfreiheiten sowie des Diskriminierungsverbotes entsprechend den Grundsätzen des freien und lautereren Wettbewerbes und der Gleichbehandlung aller Bieter durchzuführen.

7.2.2 Auftragswertberechnung

Bei den Reparaturaufträgen handelte es sich von der Art der Leistung her überwiegend um prioritäre Dienstleistungen der Kategorie 1, Instandhaltung und Reparatur. Die jeweiligen Auftragswerte wurden nicht berechnet bzw. waren keine Auftragswertberechnungen dokumentiert. Die Höhe der jeweiligen Aufträge wurden erst im Zuge der Verrechnung bekannt.

Die Höhe der einzelnen Aufträge (auch bei Berücksichtigung der größten Jahresauftragssumme) lagen jeweils unterhalb des EU-Schwellenwertes für Dienstleistungen in

Höhe von € 422.000,00². Bei den in Frage stehenden Aufträgen waren daher die Bestimmungen für Dienstleistungsaufträge im Unterschwellenbereich einzuhalten.

Bei den Reparaturaufträgen handelte es sich chronologisch betrachtet um ständige Reparaturaufträge, die im wesentlichen hinsichtlich ihrer Art und ihres Umfangs nicht vorhersehbar waren. Die Notwendigkeit der durchzuführenden Reparaturaufträge hat sich fallweise erst im Zuge von erbrachten Mängelbehebungen ergeben. Nach Ansicht der Geschäftsführung war die beauftragte Firma nach einer mündlichen Interessenten-suche als einzige in der Lage, derartige Leistungen auszuführen. Die Einholung weiterer Angebote anderer Schienenfahrzeughersteller hat zu keinem wirtschaftlich vertretbaren Ergebnis geführt. Die mit den Reparaturarbeiten beauftragte Firma erbrachte die Leistungen auf Basis eines Anbots ihrer Stundensätze für Steuerungs- und Elektrotechnikerleistungen.

Gemäß den Bestimmungen des Vergabegesetzes ist bei derartigen Aufträgen ein Auftragswert, der jedenfalls die Leistung innerhalb von zwölf Monaten zu beinhalten hat, sachkundig zu ermitteln und zu dokumentieren.

Ergebnis 2

Vor der Durchführung von Vergabeverfahren ist in Zukunft der geschätzte Auftragswert vergaberechtskonform und sachkundig zu ermitteln und zu dokumentieren.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:

Wie bei Punkt 7.2.2 des Berichtes beschrieben handelte es sich bei den Reparaturaufträgen um ständige Reparaturaufträge, die im Wesentlichen hinsichtlich ihrer Art und ihres Umfangs nicht vorhersehbar waren. Infolge dessen konnte der Auftragswert auch nicht sachkundlich ermittelt werden. Die Dokumentation der geleisteten Arbeiten ist jedenfalls lückenlos vorhanden. Die Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes werden eingehalten und wird auch in Zukunft Wert auf deren Einhaltung gelegt werden.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird teilweise zur Kenntnis genommen. Die in der Stellungnahme angeführte „Dokumentation der geleisteten Arbeiten“ vermag die vorschriftsmäßige vorhergehende Berechnung des geschätzten Auftragswertes bei Dienstleistungsaufträgen gem. § 16 Bundesvergabegesetz 2006 nicht zu ersetzen.

7.2.3 Leistungsteilung

Die Auftragserteilung an den gegenständlichen Unternehmer erfolgte überwiegend mündlich. Die Kriterien, nach denen die Leistungen getrennt oder gemeinsam vergeben wurden, waren nicht dokumentiert.

² Gültiger EU-Schwellenwert für die Jahre 2006 und 2007 (exkl. USt).

Für die Entscheidung zu einer Gesamtvergabe oder zu einer getrennten Vergabe von Leistungen sind laut den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes wirtschaftliche oder technische Gesichtspunkte heranzuziehen. Dem Aspekt der Leistungsteilung kommt im Zusammenhang mit der Auftragswertberechnung und der Zulässigkeit bestimmter Vergabeverfahren vergaberechtliche Bedeutung zu.

Ergebnis 3

Die vergaberechtlichen Bestimmungen über das Teilen von Leistungen sind in Zukunft einzuhalten.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:

Die vergaberechtlichen Bestimmungen über das Teilen der Leistungen werden beachtet.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7.2.4 Vergabeverfahren im Unterschwellenbereich

Bei der Vergabe der Reparaturaufträge waren keinerlei Hinweise gegeben, welche auf die Durchführung eines „formellen“ Vergabeverfahrens³ mit einem angemessenen Grad von Öffentlichkeit hingewiesen hätten. Insbesondere war auch ein Verhandlungsverfahren ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb mit nur einem bestimmten Unternehmer⁴ mangels Vergabeverhandlung auszuschließen. Der LRH gelangte daher zur Ansicht, dass es sich bei den gegenständlichen Aufträgen um Direktvergaben gehandelt hat.

Für Direktvergaben gilt nur ein eingeschränktes Vergabereglement. Sie sind im Sektorenbereich bis zu einem geschätzten Auftragswert von € 20.000,00 (exkl. USt) bis zum Jahr 2005 und € 60.000,00 (exkl. USt) ab dem Jahr 2006 zulässig.

Unter Beachtung der Bestimmungen über die Berechnung des geschätzten Leistungswertes für Dienstleistungsaufträge sowie der Bestimmungen über Leistungsteilungen entsprachen die Direktvergaben für die Reparaturaufträge auch unter Berücksichtigung der Eigenheit der Leistungen und der besonderen Umstände unter denen sie zu erbringen waren, nicht dem Bundesvergabegesetz.

³ Formelle Vergabeverfahren: Offenes Verfahren, nicht offenes Verfahren mit oder ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb, Verhandlungsverfahren mit oder ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb, Rahmenvereinbarung, dynamisches Beschaffungssystem

⁴ BVergG 2006, § 195 Z 3

Ergebnis 4

Die vergaberechtlichen Bestimmungen für Sektorenauftraggeber über die Arten und die Wahl der Vergabeverfahren sind zur Gewährung eines freien und lautereren Wettbewerbes einzuhalten.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH :

Die vergaberechtlichen Bestimmungen für Sektorenauftraggeber über die Art und Wahl der Vergabeverfahren werden eingehalten.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7.3 Betriebskostenvergleich

Der Grund für die Anschaffung der neuen Salamander-Triebzüge lag neben den geplanten kürzeren Umlaufzeiten vor allem im wirtschaftlicheren Betrieb gegenüber den Dampflokomotiven. Der Einsatz der Dampflokomotiven verursacht gegenüber den Salamanderzügen unverhältnismäßig hohe Kosten, insbesondere durch extrem lange Vorbereitungszeiten (aufheizen und ölen) der Lokomotiven. Dazu kommen die Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung, wodurch in Summe ein ökonomischer Dauereinsatz nicht mehr möglich war.

Der nachfolgend dargestellte Vergleich der beiden Fahrzeugarten wurde auf Grundlage der vorhandenen, zur Verfügung gestellten Daten und Aufzeichnungen des internen Kontrollsystems der NÖSBB vorgenommen. Er reduziert sich auf die betriebsrelevanten Parameter Reparaturen, Service und Verbrauch und hat daher nicht die Aussagekraft einer betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung:

Betriebsvergleich 2006				
Lok	Reparaturen Service €	Verbrauch Diesel/Kohle €	km	€/km
Salamander gesamt	184.638,63	76.140,12	28.584	9,12
Dampf-Nostalgie gesamt	12.801,53	3.032,40	760	20,83

Mit durchschnittlichen Betriebskosten von € 9,12 je km liegen die Salamander deutlich unter den Betriebskosten der Dampflokomotiven mit € 20,83 je km. Die Anschaffung der Salamander kann daher als ökonomischer Ersatz zu den übernommenen Dampflokomotiven angesehen werden.

8 Bergbahnhof

Zur Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs zwischen der Talstation Puchberg und der Bergstation Hochschneeberg wurde die Errichtung eines neuen Bergbahnhofes geplant. Dieser soll den Fahrgästen einen überdachten Ausstieg und im Falle von Schlechtwetter einen geschützten Wartebereich mit direkter Anbindung an das Hotelrestaurant auf dem Hochschneeberg bieten.

Mit den Arbeiten für den Bergbahnhof der NÖSBB wurde im Jahr 2007 begonnen. Während der Prüfung durch den LRH fanden die Vorbereitungsarbeiten für den Neubau statt, welche im Wesentlichen aus Spreng- und Abtragsarbeiten durch das Österreichische Bundesheer bestanden. Im Zuge der durchgeführten Sprengarbeiten wurden ca. 10.000 m³ Fels abgeschlagen und im Vorbereich des neuen Bergbahnhofes aufgeschüttet.

Der neu zu errichtende Bergbahnhof hat ein Ausmaß von ca. 51 m Länge, ca. 18 m Breite und eine Bauhöhe von ca. 5,80 m in der Mittelachse des Tonnendaches. Der Anbau soll an der Südfront des bestehenden Berghauses (Hotelrestaurant Hochschneeberg) erfolgen. Die Arbeiten für die Errichtung des Bergbahnhofes und damit verbundene Umbauten im bestehenden Berghaus Hochschneeberg sollen in der Zeit vom 28. April bis 30. September 2008 durchgeführt werden.

8.1 Finanzierung

Die geschätzten Errichtungskosten für den neuen Bergbahnhof betragen € 3.500.000,00.

Die Finanzierung der Kosten erfolgt durch Subventionen der Gesellschafter nach folgendem Aufteilungsschema:

NÖVOG (Land NÖ)	€ 1.500.000,00
ÖBB	€ 1.500.000,00

Der fehlende Betrag in Höhe von € 500.000,00 wird von der NÖSBB aus Eigenmitteln aufgebracht.

Der von den ÖBB eingebrachte Finanzierungsanteil wird im Ausmaß von rund € 1.000.000 für die Neuerrichtung der Gleisinfrastruktur am Hochschneeberg durch die ÖBB verwendet.

8.2 Mietvertrag Berghaus

Auf Grundlage der Planungen des Architekten werden vom bestehenden Berghaus ca. 200 m² in die neue Bergstation integriert. Diese Fläche wird für die Unterbringung des Kassenraumes, des Entertainmentkomplexes sowie diverser Nebenräume benötigt.

Mit dem Eigentümer des Berghauses wurde hierüber ein Mietvertrag abgeschlossen, der die Nutzung diverser Räumlichkeiten des Hotelrestaurants auf unbestimmte Zeit gestattet. Das zu entrichtende Mietentgelt beträgt jährlich € 10.000,00, wertgesichert auf der Basis des Verbraucherpreisindex 2005. Dieses Mietentgelt wurde im Zuge von Ver-

handlungen zwischen dem Vermieter und der NÖSBB festgelegt und entspricht einem Mietpreis von € 4,17 je m² (exkl. Betriebskosten). Auf Grund der Lage des Berghauses ist ein Vergleich des Mietentgeltes mit einer ortsüblichen Miete nicht möglich.

Die NÖSBB als Mieter verpflichtete sich, die Kosten für die erforderlichen Umbauarbeiten im Berghaus selbst zu tragen. Eine Übertragung der Nutzung an dritte Personen, sei es gegen Entgelt oder auch ohne Entgelt, ist dem Mieter nicht gestattet, wohl aber die Übertragung an allfällige Rechtsnachfolger.

Betreffend die Vertragsdauer sieht der Mietvertrag vor, dass eine vorzeitige Vertragsauflösung einerseits dann möglich ist, wenn von der NÖSBB der Bergbahnhof nicht errichtet oder andererseits entweder der Betrieb der Zahnradbahn oder der Betrieb des Berghauses eingestellt wird. Für den Fall einer vorzeitigen Vertragsauflösung wurde eine dreimonatige Aufkündigungsfrist vereinbart.

Der Mietvertrag enthält keine Festlegungen hinsichtlich einer allfällig zu entrichtenden Ablösesumme für die getätigten Investitionen der NÖSBB bei vorzeitiger Auflösung.

Im Kaufvertrag vom 14. März 1996, mit dem der jetzige Eigentümer das Berghaus von den ÖBB erworben hat, wurde ein Wiederkaufsrecht hinsichtlich des Berghauses zugunsten der ÖBB bei Nichteinhaltung der Betriebspflicht durch den Käufer vereinbart. In einer Erklärung vom 18. Oktober 2004 des Eigentümers des Berghauses und des Vertreters der NÖSBB stimmte der Eigentümer des Berghauses zu, dass für den Fall der Verlegung der Haltestelle Hochschneeberg zum Berghaus das oben beschriebene Wiederkaufsrecht an die NÖSBB übertragen wird. Die ÖBB hat am 21. März 2005 ihre Zustimmung zur Überbindung des Wiederkaufsrechts an die NÖSBB erteilt.

Trotz des übertragenen Wiederkaufsrechts an die NÖSBB ist für den LRH nicht geregelt, wie im Falle der Ausübung dieses Rechtes jener Gebäudeteil, welcher von der NÖSBB auf eigene Kosten umgebaut wurde, zu bewerten ist.

Ergebnis 5

Der Landesrechnungshof empfiehlt, für den Fall der Ausübung des vertraglich vereinbarten Wiederkaufsrechts durch die Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH die von ihr getätigten Investitionen im Berghaus umgehend zu bewerten und vertraglich festzuschreiben.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes wird nachgekommen.

NÖ Landesrechnungshof:

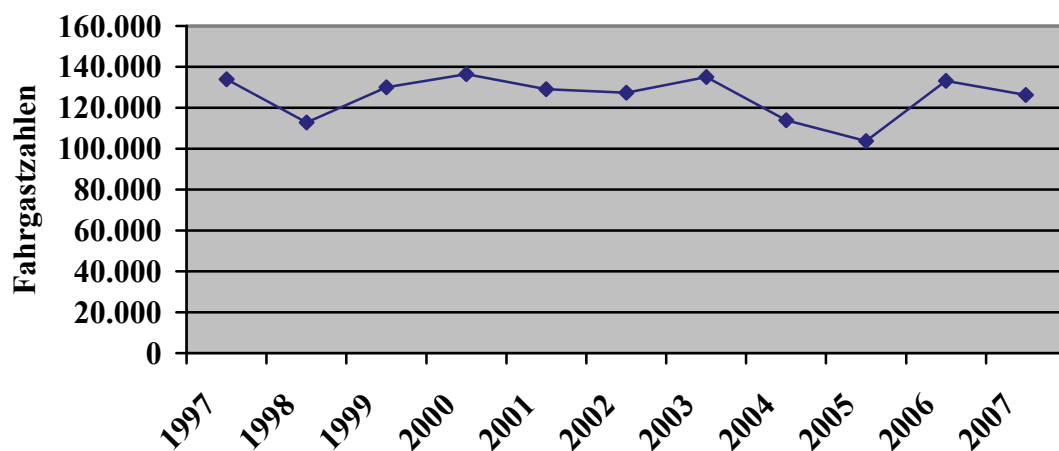
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

9 Entwicklung Fahrgastzahlen

Mit der Anschaffung neuer Triebfahrzeuge war neben dem wirtschaftlichen Aspekt einer Senkung der Betriebskosten auch beabsichtigt, die Umlaufzeiten der Berg- und Talfahrten zu verkürzen. Dadurch sollte die NÖSBB besser in der Lage sein, auf starke Nachfrage in der Hochsaison reagieren zu können. Die neu angeschafften Triebfahrzeuge wurden infolge der verspäteten Anlieferung erstmalig im Zeitraum Juli bis August 1999 eingesetzt.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen wird im nachfolgenden Schaubild illustriert:

Entwicklung Fahrgastzahlen

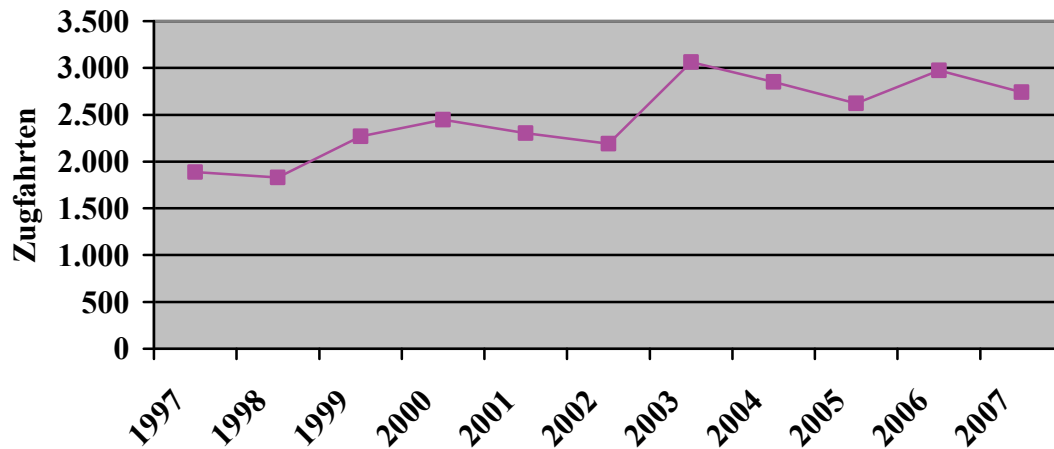


Festzustellen ist, dass laut Auskunft der Geschäftsführung die Anzahl der beförderten Personen bis zum Jahr 2002 über das von den ÖBB verwendete Abrechnungssystem ermittelt wurde. Auf Grund einer Überprüfung der Fahrgastzahlen durch die NÖSBB im Jahr 2004 wurde festgestellt, dass dieses System eine um ca. 10 % bis 15 % höhere als tatsächlich beförderte Fahrgastzahl ausgewiesen hat. Die Passagierzahlen im Zeitraum bis 2002 lassen daher nur bedingt Rückschlüsse auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen zu. Ab dem Jahr 2003 verwendete die NÖSBB ein eigenes Abrechnungssystem, wodurch seither die genaue Anzahl der beförderten Personen ausgewiesen werden kann.

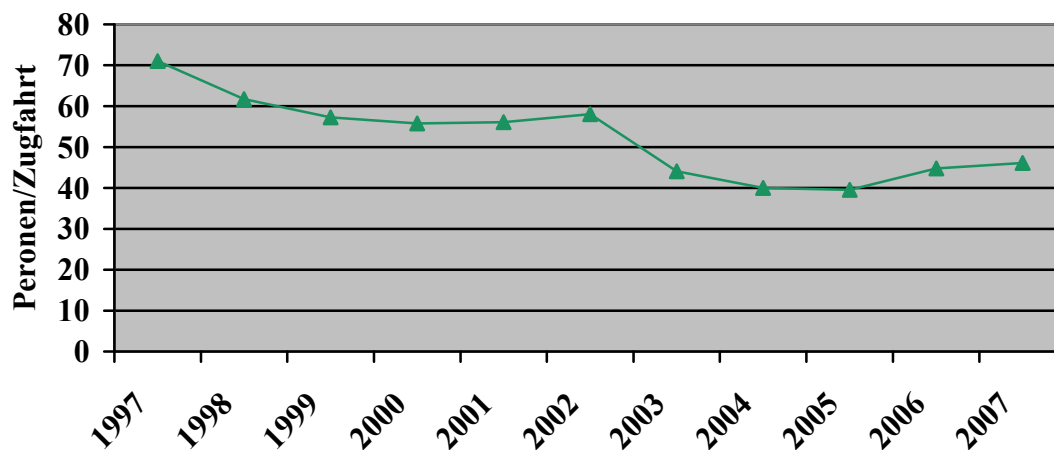
Wie aus vorstehender Grafik ersichtlich, kann in den Jahren seit Bestehen der NÖSBB kein signifikanter Anstieg der Fahrgastzahlen festgestellt werden. Laut Auskunft der Geschäftsleitung korreliert die Gesamtzahl der Personenbeförderungen überwiegend mit der Wetterlage in den Sommermonaten (Anzahl der Sonnentage). Die starke Zunahme der Passagierzahlen in den Jahren 2003 und 2006 ist hauptsächlich auf die in diesen Jahren äußerst günstige Wettersituation zurückzuführen.

Nachfolgend werden die Entwicklung der Zugfahrten der Schneebergbahn im Zeitraum 1997 bis 2007 und die daraus ermittelte durchschnittliche Auslastung je Fahrt dargestellt.

Entwicklung Zugfahrten



Beförderte Personen pro Zugfahrt



Aus den Darstellungen ist ersichtlich, dass unter Berücksichtigung einer maximalen Beförderungskapazität der Salamander-Triebzüge von 119 Personen bzw. der Züge mit Nostalgie-Vorstellwagen von 100 Personen die durchschnittliche Passagierzahl je Zugfahrt im betrachteten Zeitraum bis zum Jahr 2005 eine sinkende Tendenz zeigt. Auffallend ist, dass diese Entwicklung durch die Anschaffung und Inbetriebnahme der Salamanderzüge im Jahr 1999 nicht wesentlich beeinflusst wurde. Bemerkenswert ist der durch die Steigerung der Zugfahrten eingetretene markante Rückgang der beförderten Personen je Zugfahrt im Jahr 2003. Eine leichte Trendumkehr ist erst im Jahr 2006 durch den Anstieg der Passagierzahlen – hauptsächlich aus der äußerst günstigen Wetersituation resultierend – eingetreten.

10 Kooperationsvereinbarung Niederösterreich Card

Mit Vereinbarung vom 19. Dezember 2005 ist die NÖSBB eine Kooperation mit der Niederösterreich-Card GmbH (kurz NÖC GmbH) eingegangen. Die Niederösterreich Card (kurz NÖ Card) ist eine Chipkarte, die dem Kunden gegen eine einmalige Pauschale den freien Zugang zu interessanten Ausflugs- und Freizeiterlebnissen in NÖ und Wien ermöglicht. Die NÖC GmbH bietet für Vertragspartner insbesondere die Vorteile eines Marketingverbundes und einer höheren Kundenfrequenz.

Die NÖ Card wurde zum Zeitpunkt der Einführung zu einem Preis pro Saison von € 39,00 für Erwachsene (Kinder und Jugendliche 7 bis 18 Jahre € 19,00) angeboten und erlaubt den freien Eintritt in über 200 Ausflugsziele. Im Jahr 2006 berechnete die NÖ Card zu einer kostenlosen einmaligen Berg- und Talfahrt in den Monaten Mai bis Oktober. Der reguläre Tarif einer Berg- und Talfahrt betrug für Erwachsene € 28,00 und für Kinder und Jugendliche € 14,00.

Auf Basis eines Punktesystems erhält die NÖSBB von der NÖC GmbH ein anteiliges Entgelt, das sich aus der Anzahl der Zutritte (Berg- und Talfahrten) und dem verteilbaren Gesamterlös aller verkauften Karten errechnet.

Laut Auskunft der Geschäftsleitung beträgt seit Abschluss der Kooperationsvereinbarung der Anteil der NÖ Card-Kunden etwa 15 % bis 20 % der gesamten Personenbeförderungen eines Jahres. Je nach Wetterlage kann dieser Anteil an schönen Tagen bis zu 30 % betragen.

Wie in den vorstehenden Darstellungen ersichtlich, ist seit der Zusammenarbeit mit der NÖC GmbH ab dem Jahr 2006 eine leichte Steigerung der Fahrgastzahlen sowohl in absoluten Zahlen, als auch je Zugfahrt zu verzeichnen. Im gleichen Zeitraum ist der durchschnittliche Erlös pro Personenbeförderung jedoch zurückgegangen. Es hat sich herausgestellt, dass die NÖ Card stärker als von der NÖSBB erwartet die regulären Karten substituiert. Der durchschnittliche Verkaufserlös je Fahrt sank dadurch von € 11,01 im Jahr 2005 auf € 8,94 im Jahr 2006. Im Jahr 2006 stand ein durchschnittlicher Verkaufserlös je regulärer Fahrt von € 10,90 einem durchschnittlichen Verkaufserlös von € 3,60 je NÖ Card-Fahrt gegenüber.

Durch diese Verringerung des Verkaufserlöses ist im Jahr 2006 eine Verringerung der Beförderungserlöse in Höhe von € 253.646,00 eingetreten. Die NÖSBB erhielt einen Zuschuss der NÖVOG in Höhe des erlittenen Umsatzverlustes. Die Geschäftsleitung teilte mit, dass ab dem Jahr 2007 eine jährliche zusätzliche Pauschalabgeltung von € 50.000,00 durch die NÖC GmbH erfolgen soll. Die Differenz zum tatsächlichen Verlust soll künftig durch die NÖVOG abgegolten werden.

11 Beteiligung Schneeberg Sesselbahn GmbH

Der Gesellschafterausschuss der NÖSBB hat in seiner 33. Sitzung vom 1. Dezember 2004 einstimmig die Beteiligung der NÖSBB an der Schneeberg Sesselbahn GmbH vorgeschlagen. Die erforderliche Beschlussfassung der Gesellschafter erfolgte in der darauf folgenden 9. ordentlichen Generalversammlung am 4. Februar 2005.

Die NÖSBB war dadurch mit einem Anteil von 49,9 % am Stammkapital der Schneeberg Sesselbahn GmbH beteiligt. Die verbleibenden 50,1 % wurden durch Private und Wirtschaftstreibende (insgesamt 40 Gesellschafter) eingebracht.

Grund für die Beteiligung der NÖSBB an der Schneeberg Sesselbahn GmbH war die mögliche Nutzung von Synergieeffekten. Neben Marketing und Vertrieb sollten vor allem Vorteile in den Bereichen Personaleinsatz und Technik-/Infrastrukturnutzung gewonnen und aus dem Saisonbetrieb der Zahnradbahn ein Ganzjahresbetrieb geschaffen werden.

Auf Grund weiterer notwendiger Modernisierungs- und Infrastrukturmaßnahmen wurde im Jahr 2007 eine Aufstockung des Stammkapitals um € 800.000,00 und Übernahme der Kapitalaufstockung durch die NÖSBB beschlossen. Zum Zeitpunkt der Prüfung war die NÖSBB an der Schneeberg Sesselbahn GmbH mit einem Anteil von 72,6 % beteiligt.

Die Prüfung durch den LRH beschränkte sich auf wirtschaftliche Verflechtungen zwischen den beiden Gesellschaften. Eine eingehende Gebarungskontrolle der Schneeberg Sesselbahn GmbH wurde nicht durchgeführt.

Die NÖSBB tritt als Betreibergesellschaft auf und führt unter der Dachmarke „Salamander“ die Geschäfte der Schneeberg Sesselbahn GmbH mit der Bezeichnung „Salamander Sesselbahn“, womit ein einheitlicher Auftritt im Marketing und Vertrieb ermöglicht wird.

Das Personal der Schneeberg Sesselbahn GmbH wird aus dem Personalstamm der NÖSBB rekrutiert und der Sesselbahn nach Bedarf zur Verfügung gestellt.

Bei der stichprobenartigen Durchsicht der Aufzeichnungen und Verrechnungsbelege in den Unterlagen der NÖSBB konnten keine Unregelmäßigkeiten festgestellt werden.

Die intendierten Ziele wie gemeinsamer Auftritt im Marketing und Vertrieb und bessere Auslastung des Personals konnten aus Sicht der NÖSBB – insbesondere in den Wintermonaten – erfolgreich umgesetzt werden.

12 Betriebsleiter

Gemäß § 21 Eisenbahngesetz 1957 hat ein für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen einen Betriebsleiter zu bestellen. Dieser ist für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn einschließlich der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört sowie des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn verantwortlich. Für diesen Betriebsleiter ist zumindest ein Stellvertreter zu bestellen. Die Bestellung des Betriebsleiters und seines Stellvertreters bedarf der Genehmigung der Behörde.

Das Verfahren zur Erteilung der Genehmigung ist mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung 2003), BGBl II 2003/209, geregelt.

Hinsichtlich der Eignung des Betriebsleiters sind nach § 13 Eisenbahnverordnung 2003 neben einer entsprechenden Vorbildung – Universität, Fachhochschule oder höhere technische Lehranstalt – eine ausreichende einschlägige praktische Verwendung sowie Grundkenntnisse über den Stand der technischen Entwicklung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens nachzuweisen.

Bei den NÖSBB wird die Funktion des Betriebsleiters durch den Geschäftsführer Dr. Gerhard Stindl ausgeübt.

Als Stellvertreter fungiert Herr Helmut Ortner, der bis 28. Februar 2002 als Geschäftsführer der NÖSBB bestellt war und Inhaber der behördlichen Genehmigung ist. Er befindet sich mittlerweile im aktiven Ruhestand und stellt die ihm erteilte Konzession im Rahmen der gesetzlichen Ruhensbestimmungen zur Verfügung.

Auf Grund dieser Situation empfiehlt der LRH, für den Fall des Ausscheidens des Betriebsleiter-Stellvertreters aus der NÖSBB eine nachhaltige Lösung der zukünftigen personellen Besetzung dieser Funktion in die Wege zu leiten.

Ergebnis 6

Der Landesrechnungshof empfiehlt, Überlegungen für eine nachhaltige Lösung der personellen Besetzung der Funktion des Betriebsleiter-Stellvertreters anzustellen.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes wird nachgekommen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

13 Wirtschaftliche Verhältnisse

13.1 Allgemeines

Der Gesellschaftsvertrag der NÖSBB enthält keine Bestimmungen über die Aufstellung, Prüfung und Genehmigung der Jahresabschlüsse. Daher treten für die Rechnungslegung die Bestimmungen des UGB, insbesondere die Vorschriften über den Jahresabschluss und den Lagebericht, in Geltung.

Gemäß § 222 UGB haben die gesetzlichen Vertreter einer Kapitalgesellschaft in den ersten fünf 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 GmbH-Gesetz unterliegt die Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses, die Verteilung des Bilanzgewinnes und die Entlastung der Geschäftsführer sowie des etwa bestellten Aufsichtsrates der Generalversammlung, wobei diese Beschlüsse in

den ersten acht Monaten jedes Geschäftsjahres für das abgelaufene Geschäftsjahr zu fassen sind.

Die Jahresabschlüsse wurden in den geprüften Geschäftsjahren jeweils rechtzeitig erstellt und innerhalb der ersten sechs Monate eines jeden Geschäftsjahres der Generalversammlung vorgelegt und von dieser festgestellt.

Die laufende Buchführung der NÖSBB wird hausintern von einer Mitarbeiterin durchgeführt. In regelmäßigen Abständen werden die laufenden Buchungen einer Überprüfung durch einen Steuerberater unterzogen und notwendige Um- bzw. Nachbuchungen von dieser Kanzlei veranlasst bzw. durchgeführt. Ebenso ist diese Steuerberatungskanzlei mit der Durchführung der Lohnverrechnung und der Erstellung der Jahresabschlüsse betraut.

Bei der durchgeführten stichprobenweisen Kontrolle der externen Originalbelege und der internen Buchungsbelege der Jahre 2005 bis 2007 wurde die übersichtliche, chronologische und vollständige Ablage festgestellt. Die Belege sind fortlaufend nummeriert und daher leicht auffindbar. Festgestellt wurde aber auch, dass auf einem Großteil der Rechnungen sowohl Vermerke über die Prüfung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit der verrechneten Lieferungen und Leistungen als auch Angaben über deren Verwendungszweck fehlen. Darüber hinaus enthalten die Belege größtenteils keine Kontierungsvermerke. Dies führte dazu, dass die Prüfung der Buchungsvorgänge nur erschwert möglich war. Die Übereinstimmung zwischen den Buchungsbelegen und den durchgeführten Buchungen konnte in vielen Fällen nur durch Befragung der mit der Buchführung betrauten Mitarbeiterin festgestellt werden. Der LRH empfiehlt daher, auf sämtlichen Rechnungsbelegen die Prüfung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit zu dokumentieren und diese mit Vermerken des Zweckes der Leistungen und der angesprochenen Buchhaltungskonten zu versehen, um ein rasches und einfaches Auffinden der Buchungsvorgänge jederzeit auch für andere Mitarbeiterinnen des Verwaltungsbereiches der NÖSBB zu ermöglichen.

Ergebnis 7

Der Landesrechnungshof empfiehlt, auf sämtlichen Rechnungsbelegen die Prüfung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit zu dokumentieren, diese mit Vermerken des Zweckes der verrechneten Leistungen zu versehen und zu kontieren, um eine rasche und einfache Nachvollziehbarkeit der Buchungsvorgänge zu ermöglichen.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes wird seit dem Jahresbeginn 2008 nachgekommen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Bei der Prüfung der Rechnungsbelege wurde auch festgestellt, dass auf einem Teil der Belege über Geschäftsessen und Bewirtungen der Zweck der Einladung und die eingeladenen Personen nicht angegeben sind. Auf einigen Rechnungsbelegen scheint darüber hinaus nur eine pauschale Angabe des Betrages für „Speisen und Getränke“ auf. Zur Feststellung des betrieblichen Charakters der Bewirtung von Geschäftsfreunden und zur Beurteilung der steuerlichen Abzugsfähigkeit der aufgewendeten Beträge ist eine detaillierte Angabe der verrechneten Leistungen sowie des Zweckes der Einladung und des daran teilnehmenden Personenkreises unbedingt erforderlich.

Ergebnis 8

Auf Belegen über die Bewirtung von Geschäftsfreunden sind sowohl die verrechneten Leistungen als auch der Zweck der Einladung und der daran teilnehmende Personenkreis anzugeben.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:

Der Aufforderung des Landesrechnungshofes wird nachgekommen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die NÖSBB ist gemäß den Größenmerkmalen des § 221 UGB als kleine Kapitalgesellschaft einzustufen, weil sie mindestens zwei der drei nachstehenden Merkmale nicht überschreitet:

1. € 3,65 Mio Bilanzsumme
2. € 7,3 Mio Umsatzerlöse in den zwölf Monaten vor dem Abschlussstichtag
3. im Jahresdurchschnitt 50 Arbeitnehmer

Eine Prüfung der Jahresabschlüsse ist bei kleinen Gesellschaften mit beschränkter Haftung auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen nicht vorgeschrieben. Eine solche wurde bisher auch nicht vorgenommen.

Auf Grund der von den Gesellschaftern zur Verfügung gestellten Nachschüsse verfügt die NÖSBB zur Erfüllung ihrer Aufgaben über beträchtliche Mittel. Bis zum Jahr 2006 wurden von den Gesellschaftern Nachschüsse in Höhe von rund € 9,583 Mio zur Verfügung gestellt.

Durch die Verwendung öffentlicher Mittel (des Landes NÖ) und Mittel der ÖBB in diesem Ausmaß besteht eine besondere Verpflichtung zu einer ordnungsgemäßen, ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage sowie der Ertragslage vermittelnden Rechnungslegung. Eine Prüfung der Jahresabschlüsse unter Einbeziehung der Buchführung durch einen unabhängigen Prüfer in Anwendung der §§ 268 ff UGB wird daher als zweckmäßig erachtet.

Ergebnis 9

Auf Grund der beträchtlichen Höhe der von den Gesellschaftern zur Verfügung gestellten Nachschüsse aus öffentlichen Mitteln wird empfohlen, die Jahresabschlüsse der NÖ Schneebergbahn GmbH unter Einbeziehung der Buchführung alljährlich einer freiwilligen Abschlussprüfung in Befolgung der §§ 268 ff UGB zu unterziehen.

Stellungnahme der NÖVOG:

Die beiden 50% - Gesellschafter der Niederösterreichischen Schneebergbahn GmbH, die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (NÖVOG) und die ÖBB Personenverkehr AG sind übereingekommen, der Anregung des NÖ Landesrechnungshofes zur Bestellung eines Abschlussprüfers entsprechend der §§ 268 ff UGB für die freiwillige Prüfung von Jahresabschlüssen der NÖSBB nachzukommen. Vor dem Hintergrund der laufenden Verhandlungen, die NÖ Schmalspurbahnen inklusive der NÖSBB zur Gänze an das Land NÖ zu übertragen, halten wir es in Übereinstimmung mit dem Gesellschafter ÖBB für die wirtschaftlichste Lösung, der Anregung im Zusammenhang mit der anstehenden Integration der Schmalspurbahnen einschließlich der NÖSBB gesamthaft nachzukommen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

13.2 Cash-Flow-Analyse

Der Cash-Flow stellt eine finanzwirtschaftliche Kennzahl zur Beurteilung der Selbstfinanzierungskraft eines Unternehmens dar. Er gibt die Differenz zwischen einzahlungswirksamen Erträgen und auszahlungswirksamen Aufwenden an und ermöglicht somit Rückschlüsse über die Ertragslage, die Liquiditätslage und vor allem über Finanzierungsspielräume. Für die Jahre 2003 bis 2006 hat der die Jahresabschlüsse erstellende Steuerberater Cash-Flow-Berechnungen erstellt, die in zusammengefasster Form die folgenden, nach Tätigkeitsbereichen gegliederten Kennzahlen ergaben:

Cash-Flow-Analyse				
	2003/€	2004/€	2005/€	2006/€
Jahresergebnis	-273.469,00	-254.686,00	-221.034,00	17.523,00
Zuweisung/Auflösung von Rückstellungen	227.825,00	155.533,00	113.491,00	177.181,00
Abschreibungen	296.944,00	310.900,00	307.878,00	317.080,00
Buchwert ausgeschiedener Anlagen	3.078,00	0,00	0,00	5.681,00
Bestandsveränderungen Vorräte	56.557,00	-35.966,00	27.903,00	-25.768,00
Cash-Flow aus dem Ergebnis	310.935,00	175.781,00	228.238,00	491.697,00
Erhöhung/Minderung Forderungen	-20.245,00	-12.169,00	-134.955,00	230.799,00
Erhöhung/Minderung Verbindlichkeiten	282.573,00	-22.411,00	47.584,00	-4.852,00
Erhöhung/Minderungen Rechnungsabgrenzungen	1.720,00	7.944,00	-6.282,00	2.325,00
Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit	264.048,00	-26.636,00	-93.653,00	228.272,00
Cash-Flow operativer Bereich	574.983,00	149.145,00	134.585,00	719.969,00
Erhöhung/Senkung von Bankschulden	0,00	0,00	0,00	0,00
Cash-Flow aus Finanzierungsaktivitäten	0,00	0,00	0,00	0,00
Investitionen	-183.022,00	-43.980,00	-868.145,00	-62.331,00
Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit	-183.022,00	-43.980,00	-868.145,00	-62.331,00
Unternehmens-Cash-Flow	391.961,00	105.165,00	-733.560,00	657.638,00

Die Tabelle zeigt, dass in den Jahren 2003, 2004 und 2006 jeweils positive Unternehmens-Cash-Flows ausgewiesen werden konnten. Im Jahr 2005 war der Cash-Flow mit € -0,734 Mio negativ, was hauptsächlich auf die verstärkte Investitionstätigkeit dieses Jahres zurückzuführen war.

Im Geschäftsjahr 2006 ist gegenüber den Vorjahren ein starker Anstieg des erwirtschafteten Cash-Flows festzustellen und zwar um € 0,266 Mio gegenüber dem Jahr 2003, um € 0,553 Mio gegenüber dem Jahr 2004 und um € 1,392 Mio gegenüber dem Jahr 2005. Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass in diesem Jahr erstmalig ein Jahresgewinn erwirtschaftet wurde und sowohl ein positiver Cash-Flow aus dem Ergebnis als auch aus dem operativen Bereich auszuweisen war.

Eine Berechnung und Angabe der gemäß Unternehmensreorganisationsgesetz (URG) zu ermittelnden Kennzahl Eigenmittelquote wurde nicht vorgenommen. Dies ist für eine nicht prüfungspflichtige Kapitalgesellschaft auch nicht vorgeschrieben. An Stelle dieser Kennzahl wurde in der Analyse des Jahresabschlusses die Kennzahl Eigenkapitalrentabilität, die die erwirtschaftete Verzinsung des Eigenkapitals darstellt und eine wichtige Kennzahl für unternehmerische Überlegungen über die Kapitalverwendung ist, ausgewiesen. Sie gibt die Sinnhaftigkeit der Einbringung von Eigenkapital in das Unternehmen an, und zwar im Vergleich zum Zinssatz der höchstmöglichen Ertragszinsen des freien Marktes. Im betrachteten Zeitraum war folgende Eigenkapitalrentabilität festzustellen:

Eigenkapitalrentabilität				
	2003	2004	2005	2006
Cash-Flow aus dem Ergebnis	310.935	175.781	228.238	491.697
Durchschnittliches Eigenkapital	6.682.470	6.928.882	7.455.752	7.599.757
Eigenkapitalrentabilität %	4,65	2,45	3,06	6,47

Die Tabelle zeigt, dass im Jahr 2006 die Eigenkapitalrentabilität auf einen Zinssatz von 6,47 % stark angestiegen ist, während in den Vorjahren nur eine Verzinsung des Eigenkapitals zwischen 2,54 % und 4,65 % zu verzeichnen war.

Die gemäß § 24 URG zu ermittelnde Kennzahl fiktive Schuldentilgungsdauer, die angibt, in wie vielen Jahren die über die baren Mittel hinausgehenden Verbindlichkeiten aus Mitteln des Unternehmens zurückbezahlt werden können, wurde in der Bilanzanalyse berechnet und dargestellt. Da jedoch im gesamten geprüften Zeitraum die liquiden Mittel (Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten) jeweils das Fremdkapital (Verbindlichkeiten und Rückstellungen) überstiegen und daher die NÖSBB keine Schulden im Sinne des § 24 URG aufwies, wäre eine sofortige Tilgung der bestehenden Schulden jederzeit möglich gewesen. Die Kennzahl fiktive Schuldentilgungsdauer konnte daher nicht ermittelt werden.

13.3 Vermögenslage und Bilanzvergleich

Zur Darstellung der Vermögens- und Finanzlage der NÖSBB wurden die Bilanzen der Geschäftsjahre 2003 bis 2006 nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen aufbereitet und vergleichend gegenübergestellt:

Vermögenslage und Bilanzvergleich				
AKTIVA	2003/€	2004/€	2005/€	2006/€
<u>A) Anlagevermögen:</u>				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1) Konzessionen und ähnl. Rechte, Software	1.866,26	3.696,07	2.404,68	1.113,32
II. Sachanlagen				
1) bebaute Grundstücke und Bauten auf fremden Grund	1.753.795,95	1.695.046,07	1.959.417,80	1.892.006,72
2) Maschinen und maschinelle Anlagen	3.905.566,80	3.704.707,06	3.538.739,89	3.338.436,36
3) Werkzeuge, Büro- und Geschäftsausstattung	225.541,80	216.402,21	179.556,19	170.392,51
4) geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	0,00	0,00	0,00	17.740,00
III. Finanzanlagen				
1) Beteiligungen	0,00	8.750,00	500.000,00	500.000,00
2) Wertpapiere des Anlagevermögens	1.036,00	1.036,00	1.036,00	1.036,00
Anlagevermögen gesamt	5.887.806,81	5.629.637,41	6.181.154,56	5.920.724,91
<u>B) Umlaufvermögen:</u>				
I. Vorräte				
1) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	353.687,69	377.877,40	353.623,82	379.727,95
2) Fertige Erzeugnisse und Waren	16.580,30	28.386,71	24.736,84	24.400,34
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände				
1) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	40.610,56	24.695,09	177.556,89	58.093,49
2) Forderungen gegen beteiligte Unternehmen	0,00	0,00	0,00	270.977,40
3) Sonstige Forderungen	11.536,91	39.620,74	22.611,05	83.895,76
4) Darlehen	0,00	0,00	0,00	18.000,00
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten				
1) Kassenbestand	1.934,32	8.022,82	1.525,86	995,44
2) Guthaben bei Banken	769.680,92	1.707.305,31	1.488.096,75	1.684.737,44
Umlaufvermögen gesamt	1.194.030,70	2.185.908,07	2.068.151,21	2.520.827,82
<u>C) Rechnungsabgrenzungsposten</u>				
1) Aktive Rechnungsabgrenzung	15.575,28	6.358,92	11.368,91	8.772,32
Summe Aktiva	7.097.412,79	7.821.904,40	8.260.674,68	8.450.325,05

Vermögenslage und Bilanzvergleich				
PASSIVA	2003/€	2004/€	2005/€	2006/€
<u>A) Eigenkapital</u>				
I. Stammkapital	36.500,00	36.500,00	36.500,00	36.500,00
II. Kapitalrücklagen				
1) nicht gebundene	8.068.142,78	9.083.142,78	9.583.142,78	9.583.142,78
III. Gewinnrücklagen	6.012,95	11.992,75	11.992,75	11.992,75
IV. Bilanzverlust				
1) Verlustvorträge	-1.291.451,02	-1.564.920,12	-1819.606,33	-2.040.640,00
2) Gewinn/Verlust	-273.469,10	-254.686,21	-221.033,67	17.523,34
Eigenkapital gesamt	6.545.735,61	7.312.029,20	7.590.995,53	7.608.518,87
<u>B) Rückstellungen</u>				
1) Rückstellungen für Abfertigungen	3.825,00	4.550,00	2.650,00	2.720,00
2) Sonstige Rückstellungen	269.444,00	250.599,33	365.990,68	463.171,83
Rückstellungen gesamt	273.269,00	255.149,33	368.640,68	465.891,83
<u>C) Verbindlichkeiten</u>				
1) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	70.002,06	57.770,77	151.609,40	103.135,64
2) Verbindlichkeiten gegenüber beteiligten Unternehmen	21.433,92	16.239,39	27.782,65	63.404,97
3) Sonstige Verbindlichkeiten	67.797,98	62.813,25	5.015,72	93.014,94
Verbindlichkeiten gesamt	159.233,96	136.823,41	184.407,77	259.555,55
<u>D) Rechnungsabgrenzungsposten</u>				
1) Passive Rechnungsabgrenzung	119.174,22	117.902,46	116.630,70	116.358,80
Summe Passiva	7.097.412,79	7.821.904,40	8.260.674,68	8.450.325,05

13.3.1 Aktiva

Das **Gesamtvermögen** der NÖSBB betrug im Geschäftsjahr 2003 € 7,097 Mio. Es erhöhte sich in den Jahren 2004 bis 2006 kontinuierlich auf € 8,450 Mio, wobei insbesondere im Jahr 2004 ein Anstieg um rund € 0,724 Mio gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen ist. Hauptausschlaggebend dafür war der Anstieg des Umlaufvermögens im Jahr 2004 um rund € 0,992 Mio durch die starke Zunahme der Guthaben bei Kreditinstituten, während in diesem Jahr das Anlagevermögen um € 0,258 Mio zurückgegangen ist.

Das **Anlagevermögen** besteht – wie aus dem Bilanzvergleich zu ersehen ist – im überwiegenden Ausmaß aus den Sachanlagen. Die immateriellen Vermögensgegenstände und die Finanzanlagen sind dagegen betragsmäßig nur von untergeordneter Bedeutung.

Unter den immateriellen Vermögensgegenständen ist der Ankauf von Software – insbesondere Programme für die Finanzbuchhaltung – aktiviert. Der Anschaffungswert betrug in den Jahren 2003 und 2004 € 5.402,37. Bis zum Jahr 2006 wurde die Software auf € 1.113,32 abgeschrieben.

Die Sachanlagen umfassen unter der Position „bebaute Grundstücke und Bauten auf fremden Grund“ die Grundstücks- und Gebäudewerte der von den ÖBB im Jahr 1999 erworbenen Liegenschaften sowie des im Jahr 2005 angekauften Aufnahmegebäudes in Puchberg inklusive der erforderlichen Vermessungs- und Planungskosten. Bei den Gebäuden in Puchberg handelt es sich um die für den Bahnbetrieb erforderlichen Werkstättenhallen und Wagenremisen sowie um Dienst- und Sozialgebäude. Im Jahr 2005 wurde das Aufnahmegebäude in Puchberg, welches bis dahin von den ÖBB gemietet war, und die Station Baumgarten erworben.

Die Position „Maschinen und maschinelle Anlagen“ umfasst sowohl die im Jahr 1997 von den ÖBB übernommenen Dampflokomotiven, Personenwagen und Arbeitszüge als auch die im Jahr 1999 erworbenen Salamander-Triebzüge, die – inklusive aller Nebenkosten – mit einem Anschaffungswert von € 4.282.588,33 aktiviert wurden. Im Jahr 2005 wurde für einen Salamander-Zug ein Vorstellwagen, das so genannte Salamander-Baby, für den Transport leichter Gepäckstücke und Güter auf den Hochschneeberg angekauft. Die Anschaffungskosten betragen € 200.000,00.

Unter der Position „Arbeitszüge, Geräte und Fahrzeuge“ scheint unter anderem ein im Oktober 2005 erworbenes Kraftfahrzeug der Marke Jeep Grand Cherokee 5,2 Limited auf, welches zum Preis von € 12.700,00 angekauft wurde. Das Fahrzeug wurde als Gebrauchtfahrzeug mit einem Kilometerstand von 62.909 km und einer Erstzulassung im September 1998 angekauft. Es handelt sich um einen geländegängigen, allradgetriebenen Personenkraftwagen mit Benzinmotor mit einer Leistung von 156 KW / 212 PS.

Der Grund für die Anschaffung eines Dienstwagens war die erwartete Reduktion der Kosten für Dienstreisen, die von den Bediensteten der NÖSBB gegen Bezahlung des Kilometergeldes mit ihren eigenen Fahrzeugen durchgeführt wurden. Im Zuge der Prüfung wurde auch das Fahrtenbuch für dieses Dienstfahrzeug eingesehen und dabei festgestellt, dass dieses im überwiegenden Ausmaß für Dienstfahrten des Geschäftsführers verwendet wurde. Ein Großteil der Fahrten waren Dienstreisen nach Wien oder St. Pölten, also überwiegend Fahrten auf Autobahnen oder auf gut ausgebauten Straßen. Fahrten im Gelände oder auf schwer befahrbaren Bergstraßen haben dagegen untergeordnete Bedeutung. Im Jahr 2006 wurden laut Fahrtenbuch insgesamt 19.460 km zurückgelegt.

Das Fahrzeug verursacht in Folge seiner Bauart und Motorisierung hohe laufende Kosten für Treibstoff, Wartung und Versicherung. Die Kosten für Benzin betragen in diesem Jahr rund € 3.000, die Versicherungsprämie betrug € 2.080,00 und für Reparaturen und Wartungen wurden rund € 3.200 aufgewendet. Unter Berücksichtigung nur dieser angeführten Kosten für den Betrieb des Fahrzeuges ergaben sich bei der jährlichen Fahrleistung durchschnittliche Kosten von € 0,43/km. Das angestrebte Ziel einer Verbilligung der Dienstreisen konnte daher im Vergleich zur Vergütung des amtlichen Kilometergeldes in Höhe von € 0,38 nicht erreicht werden. Berücksichtigt man noch die jährliche Abschreibung in Höhe von € 4.233,00, so erhöhen sich die durchschnittlichen Kosten für einen gefahrenen Kilometer auf € 0,64.

Darüber hinaus entspricht ein Fahrzeug dieser Motorisierung nicht mehr den Erfordernissen eines zeitgemäßen Klima- und Umweltschutzes, was durch den hohen Benzinverbrauch eindeutig dokumentiert wird.

Der LRH empfiehlt, bei einer allfälligen Neuanschaffung eines Dienstwagens nach vollständiger Abschreibung des derzeitigen Fahrzeuges den Kriterien eines zeitgemäßen Klima- und Umweltschutzes sowie der Höhe der zu erwartenden Betriebskosten unter Beachtung des Verwendungs- und Einsatzzweckes des Fahrzeuges mehr Gewicht zukommen zu lassen.

Ergebnis 10

Bei einer allfälligen Neuanschaffung des Dienstwagens sind unter Beachtung des Verwendungs- und Einsatzzweckes des Fahrzeuges die Erfordernisse eines zeitgemäßen Klima- und Umweltschutzes sowie die Höhe der zu erwartenden Betriebskosten stärker zu beachten.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:

Der Aufforderung des Landesrechnungshofes wird nachgekommen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Position „geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau“ wurde erstmals im Jahr 2006 ausgewiesen und betrifft die Vorarbeiten für die Errichtung des neuen Bergbahnhofes am Hochschneeberg.

Die Finanzanlagen bestehen aus Beteiligungen auf Grund der in den Jahren 2004 und 2005 übernommenen Stammeinlage an der Schneeberg Sesselbahn GmbH mit einem Stammkapitalanteil in Höhe von € 500,000,00. Die Wertpapiere des Anlagevermögens wurden zu einem Anschaffungswert von € 1.117,64 gekauft und auf € 1.036,00 abgewertet.

Das **Umlaufvermögen** ist im geprüften Zeitraum von € 1,194 Mio auf € 2,521 Mio, also um € 1,327 Mio angestiegen. Zurückzuführen ist dies hauptsächlich auf den Anstieg im Bereich der liquiden Mittel (Guthaben bei Banken) sowie der Forderungen gegen beteiligte Unternehmen und der sonstigen Forderungen.

Die Vorräte, deren Wert im betrachteten Zeitraum mit rund € 0,40 Mio annähernd konstant blieb, setzen sich hauptsächlich aus den Ersatzteilen und Betriebsstoffen für die Wartung und den Betrieb der Schneebergbahn zusammen. Unter den fertigen Erzeugnissen und Waren sind insbesondere diverse Verkaufs- und Werbeartikel ausgewiesen.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind im Jahr 2006 in Folge einer Forderung an den Gesellschafter NÖVOG in Höhe von € 270.977,40 und einer Forderung auf Grund eines gegebenen Darlehens an den Betreiber des Gasthauses im Bahnhofsgebäude in Puchberg in Höhe von € 18.000,00 gegenüber dem Vorjahr stark angestiegen.

Vom gesamten Umlaufvermögen belaufen sich € 1,685 Mio auf Guthaben bei Banken. Die NÖSBB hat zwei Konten bei einem örtlichen Kreditinstitut, auf denen jedoch insgesamt am Bilanzstichtag 2006 nur ein Kontostand von € 5.393,46 aufschien. Der überwiegende Teil der Bankguthaben ist auf Konten, die im Rahmen eines Cashpoolings mit den ÖBB geführt werden, veranlagt. Durch die gemeinsame Verzinsung mit den Bankguthaben der ÖBB ist bei jederzeitiger Verfügbarkeit der Finanzmittel eine höhere Verzinsung zu erzielen. Die an den Bilanzstichtagen vorhandenen nicht gebundenen Finanzmittel dienen überwiegend der Finanzierung von Ersatzteilen und Betriebsstoffen sowie als Reserve für die Wintermonate, in denen keine Einnahmen erzielt werden.

Der Kassenbestand inklusive der vorhandenen Wechselgelder war an den Bilanzstichtagen äußerst niedrig. Im Jahr 2006 belief er sich nur auf € 995,44. Während der Betriebszeit der Schneebergbahn werden jedoch durch den hohen Anteil an bar abgewickelten Kartenverkäufen relativ hohe Beträge vereinnahmt, die überwiegend an die Bank abgeführt, teilweise jedoch auch für Barausgaben verwendet werden. Die Belege der Kassengebarung und die Führung des Kassabuches wurden stichprobenweise geprüft und dabei eine ordnungsgemäße Kassenführung festgestellt.

In Folge der schlanken Verwaltungsstruktur der NÖSBB und der geringen Anzahl an Büromitarbeitern war eine Mitarbeiterin gleichzeitig mit der Kassenverwaltung und mit der Führung des Kassabuches betraut. Die Wahrung des bei der Kassenführung notwendigen Vier-Augen-Prinzips war damit nicht sichergestellt. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass im Kassabuch keine Vermerke über durchgeführte Prüfungen der Kassengebarung ersichtlich sind. Der Geschäftsführer teilte auf Befragung mit, dass er derartige Prüfungen monatlich vornimmt, eine schriftliche Dokumentation jedoch unterlassen wurde.

Ergebnis 11

Organisatorische Maßnahmen sind zu ergreifen, um auch bei der geringen Anzahl von Verwaltungsmitarbeitern die Wahrung des bei der Kassenführung notwendigen Vier-Augen-Prinzips sicherzustellen. Die Kassengebarung ist regelmäßig – mindestens monatlich – zu überprüfen und dies im Kassabuch zu dokumentieren.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:

Seit April 2008 unterstützt ein externer Buchhalter die Geschäftsführung und stellt das notwendige 4-Augen-Prinzip bei der Kassenführung sicher. Die Kassengebarung wird seit 2007 monatlich überprüft und im Kassabuch dokumentiert

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

13.3.2 Passiva

Das Eigenkapital der NÖSBB betrug im Jahr 2006 € 7.608.518,87. Es setzte sich aus dem Stammkapital in Höhe von € 36.500,00, den Kapitalrücklagen in Höhe von € 9.583.142,78 und den Gewinnrücklagen in Höhe von € 11.993,75, vermindert um den Bilanzverlust von € 2.023.116,66, zusammen. Durch dieses hohe Eigenkapital waren 90,04 % des Gesamtvermögens durch eigene Mittel finanziert, das heißt durch die Gesellschafternachsüsse der NÖVOG und der ÖBB. Damit wird auch der betriebswirtschaftlichen „goldenen Finanzierungsregel“, wonach langfristiges Vermögen langfristig finanziert werden soll, Rechnung getragen.

Die Höhe des Stammkapitals blieb seit der Gründung der NÖSBB mit Ausnahme einer geringfügigen Anpassung im Zuge der Euro-Umstellung unverändert.

Die Kapitalrücklagen weisen die von den Gesellschaftern bis zum Jahr 2006 eingebrachten Nachschüsse in Höhe von je € 4.791.653,18, insgesamt also € 9.583.306,36, aus. Sie stellen im Wesentlichen Subventionen zur Finanzierung des Ankaufes der Salamander-Triebzüge und zur Beteiligung an der Schneeberg Sesselbahn GmbH dar. Ein Betrag in Höhe von € 163,58 wurde zur Erhöhung des Stammkapitals anlässlich der Euro-Umstellung verwendet.

Gemäß Punkt 3.3 des Gesellschaftsvertrages können die Gesellschafter über die Stammeinlage hinaus die Einforderung von weiteren Einzahlungen beschließen. Die Nachschusspflicht ist auf das 250-fache der ursprünglichen Stammeinlagen, sohin bis zum Höchstbetrag von insgesamt € 9.084.104,27 beschränkt. Per 31. Dezember 2006 wurde dieser Betrag bereits um € 499.038,51 überschritten. Nachschüsse wurden bereits bis zum rund 264-fachen der Stammeinlagen geleistet.

Ergebnis 12

Da bis zum Jahr 2006 die im Gesellschaftsvertrag festgelegte Nachschusspflicht betragsmäßig bereits überschritten wurde, sollte bei der nächsten Änderung des Gesellschaftsvertrages eine Erhöhung des Höchstbetrages der Einforderung weiterer Nachschüsse ins Auge gefasst werden.

Stellungnahme der NÖVOG:

Punkt 3.3. des Gesellschaftsvertrages der Niederösterreichischen Schneebergbahn GmbH vom 23.12.1996 legt wie folgt fest: "Die Gesellschafter können über den Betrag der Stammeinlage hinaus die Einforderung von weiteren Einzahlungen (Nachschüssen) beschließen. Die Nachschusspflicht ist auf das 250-fache der ursprünglichen Stammeinlagen, sohin bis zum Höchstbetrag von insgesamt € 9.084.104,27 (1996: ATS 125.000.000,-) beschränkt."

Die ursprüngliche Beschränkung der Nachschusspflicht der Gesellschafter auf das 250-fache der ursprünglichen Stammeinlage hindert die Gesellschafter nicht, freiwillig weitere Nachschüsse zum Wohle der Gesellschaft zu leisten. Dies ist in der Vergangenheit bereits geschehen. Aus Sicht der NÖVOG lässt der Gesellschaftsvertrag auch pro futuro weitere Nachschüsse auf freiwilliger Basis zu

("Die Gesellschafter können über den Betrag der Stammeinlage hinaus die Einforderung von weiteren Einzahlungen (Nachschüssen) beschließen. Die Nachschusspflicht ist auf das 250-fache der ursprünglichen Stammeinlagen, sohin bis zum Höchstbetrag von insgesamt € 9.084.104,27 (1996: ATS 125.000.000,-) beschränkt.")

Auf Wunsch des Landesrechnungshofes kann ein Passus in den Gesellschaftsvertrag der NÖSBB aufgenommen werden, wonach zukünftige Nachschüsse der Gesellschafter an die Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH auf freiwilliger, konsensualer Basis der beiden Gesellschafter erfolgen. Die entstehenden Kosten (€ 500 - € 1.000,-) für den Notariatsakt der Änderung des Gesellschaftsvertrages sind allerdings zu berücksichtigen.

Aufgrund der derzeit laufenden Verhandlungen mit Bund und ÖBB zum Thema Übertragung der gesamten NÖSBB im Zusammenhang mit der Übertragung der ÖBB Schmalspurbahnen an das Land Niederösterreich sind im Anlassfall voraussichtlich Änderungen des Gesellschaftsvertrages notwendig. Wir erachten es deshalb als die wirtschaftlichste Lösung, die Änderung des betreffenden Passus bei der nächsten Änderung des Gesellschaftsvertrages vorzunehmen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Nachschüsse wurden mit ihrem geleisteten Betrag unter den nicht gebundenen Kapitalrücklagen ausgewiesen. Sie waren gemäß den Beschlüssen der Generalversammlung für die Anschaffung von Wirtschaftsgütern zweckgewidmet. Es handelt sich daher um Investitionszuschüsse, die jährlich parallel zur Nutzungsdauer der subventioniert angeschafften abnutzbaren Anlagegegenstände und der auf sie entfallenden planmäßigen Abschreibungen aufgelöst hätten werden sollen. Der LRH empfiehlt, zur Erhöhung der Aussagefähigkeit der Jahresabschlüsse und zur Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der NÖSBB die Investitionszuschüsse für den Ausbau des Bergbahnhofes jährlich entsprechend der Vornahme der planmäßigen Abschreibung ertragswirksam aufzulösen.

Ergebnis 13

Die für den Um- und Ausbau des Bergbahnhofes am Hochschneeberg erhaltenen Investitionszuschüsse wären in eine Rücklage einzustellen und diese jährlich parallel zur Nutzungsdauer der subventioniert angeschafften abnutzbaren Anlagegegenstände und der auf sie entfallenden planmäßigen Abschreibungen ertragswirksam aufzulösen.

*Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:**Die Empfehlung des Landesrechnungshofes wird umgesetzt.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Neben diesen Nachschüssen leisteten die ÖBB im Jahr 1998 einen Gesellschafternachschuss zur Verlustabdeckung in Höhe von € 1.046.488,53 auf Grund der eingegangenen Verpflichtung gemäß Punkt 3.5 des Gesellschaftsvertrages. Danach hatten die ÖBB ein allfälliges negatives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit für die Geschäftsjahre 1997 und 1998 bis zu einem Betrag von € 1.090.092,51 pro Geschäftsjahr abzudecken. Dieser Nachschuss wurde ebenfalls in die nicht gebundene Kapitalrücklage eingestellt und in gleicher Höhe zur Abdeckung der entstandenen Verluste aufgelöst.

In den Rückstellungen sind die unter Beachtung der kaufmännischen Vorsicht zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung erkennbaren Risiken und die der Höhe und dem Grunde nach ungewissen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Im Jahr 2006 betragen die Rückstellungen € 465.891,83 und erhöhten sich damit gegenüber dem Vorjahr um € 97.251,15.

Der überwiegende Anteil der Rückstellungen entfiel auf die sonstigen Rückstellungen, die im Jahr 2006 mit einem Betrag von € 384.742,87 zu Buche standen.

Die sonstigen Rückstellungen betrafen folgende Positionen:

Sonstige Rückstellungen		
	Jahr der Dotierung	Betrag €
Kontaminiertes Material	2003	20.000,00
Toilettenanlagen	2003	22.000,00
Sanierung Aufnahmegebäude	2004	100.000,00
Sanierung Aufnahmegebäude	2005	75.000,00
Vorstellwagen	2004	53.333,33
Provision Souvenir	2005	5.267,10
Genehmigungen Bergbahnhof	2006	22.250,00
Sanierung Aufnahmegebäude Baumgarten	2006	85.000,00
Provision Souvenir	2006	1.892,44
Summe		384.742,87

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Verbindlichkeiten gegenüber beteiligten Unternehmen (ÖBB) und die sonstigen Verbindlichkeiten betragen im Jahr 2006 insgesamt € 259.555,55. Gegenüber dem Vorjahr trat eine Erhöhung um € 75.147,78 ein. Dies lag vor allem in der Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber den ÖBB und der sonstigen Verbindlichkeiten begründet, während die Verbindlichkei-

ten aus Lieferungen und Leistungen um € 48.473,76 reduziert wurden. Die Verbindlichkeiten wurden generell mit dem Rückzahlungsbetrag angesetzt und haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

13.4 Ertragslage und Erfolgvergleich

Als Grundlage für die Beurteilung der Ertragslage und zum Zwecke des Erfolgvergleiches werden die Erfolgsrechnungen der Geschäftsjahre 2003 bis 2006 gegenübergestellt:

Ertragslage und Erfolgvergleich				
	31.12.2003/€	31.12.2004/€	31.12.2005/€	31.12.2006/€
1. Umsatzerlöse				
a) Leistungserlöse	1.431.110,73	1.289.338,35	1.143.923,85	1.466.730,60
b) Handelswarenerlöse	18.432,65	18.272,17	18.588,58	21.817,57
c) Erlösschmälerungen	-6.956,16	-9.185,10	-7.969,44	-9.686,61
2. Sonstige betriebliche Erträge	17.230,56	32.666,73	37.725,13	69.293,04
3. Übrige Erträge	34.227,28	84.242,47	161.656,92	222.009,50
4. Betriebsleistung	1.494.045,06	1.415.334,62	1.353.925,04	1.770.164,10
5. Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	-215.808,58	-210.332,21	-239.610,96	-315.520,81
6. Personalaufwand	-732.211,51	-655.341,61	-592.960,13	-616.706,30
7. Sonstige betriebl. Aufwendungen	-239.093,46	-287.248,42	-301.597,54	-386.756,02
8. Benützungsentgelt	-61.877,34	-63.072,93	-62.475,22	-69.561,20
9. Abschreibungen	-296.944,35	-310.899,78	-307.877,98	-317.079,50
10. Zuweisungen zu Rückstellungen	-229.370,00	-155.533,33	-100.000,00	-85.000,00
11. Betriebsaufwand	-1.775.305,24	-1.682.428,28	-1.604.521,83	-1.790.623,83
12. Betriebsergebnis	-281.260,18	-267.093,66	-250.596,79	-20.459,73
13. Zinsen u. Wertpapiererträge	9.292,97	13.878,60	30.203,23	40.391,12
14. Zinsen u. ähnl. Aufwendungen	-1.501,89	-1.471,15	-640,11	-658,05
15. Finanzergebnis	7.791,08	12.407,45	29.563,12	39.733,07
16. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-273.469,10	-254.686,21	-221.033,67	19.273,34
17. Steuern von Einkommen u. vom Ertrag	0,00	0,00	0,00	1.750,00
18. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag	-273.469,10	-254.686,21	-221.033,67	17.523,34
19. Gewinnvortrag/Verlustvortrag	-1.291.451,02	-1.564.920,12	-1.819.606,33	-2.040.640,00
20. Bilanzgewinn/Bilanzverlust	-1.564.920,12	-1.819.606,33	-2.040.640,00	-2.023.116,66

Die NÖSBB schloss im Jahr 2003 mit einem Jahresverlust in Höhe von € 0,273 Mio. Bis zu diesem Jahr waren Verlustvorträge in Höhe von € 1,291 Mio entstanden, wodurch sich ein Bilanzverlust 2003 in Höhe von € 1,565 Mio ergab. In den Geschäftsjahren 2004 und 2005 waren ebenfalls Jahresverluste auszuweisen, wobei eine leicht sinkende Tendenz der Verluste festzustellen ist. Durch diese Jahresverluste stieg der erwirtschaftete Bilanzverlust im Jahr 2005 auf € 2,041 Mio.

Im Geschäftsjahr 2006 erwirtschaftete die NÖSBB erstmals einen Jahresgewinn in Höhe von € 17.523,44. Der Bilanzverlust sank dadurch um diesen Betrag und betrug im Jahr 2006 € 2,023 Mio.

Die Ergebnisverbesserung im Jahr 2006 kam hauptsächlich durch eine starke Erhöhung der Betriebsleistung um € 0,416 Mio zustande, dem ein wesentlich geringerer Anstieg des Betriebsaufwandes um nur € 0,186 Mio gegenüberstand. Der Anstieg der Betriebsleistung resultierte hauptsächlich aus der Zunahme der Leistungserlöse im Personenverkehr, die um € 0,330 Mio gesteigert werden konnten. Der Anstieg des Betriebsaufwandes ist im Wesentlichen auf die Zunahme des Materialaufwandes und Aufwandes für bezogene Leistungen um € 0,076 Mio und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um € 0,085 Mio begründet. Dagegen erhöhte sich der Personalaufwand nur um € 0,024 Mio, verursacht durch entstandene Mehraufwendungen bei der Schneeberg Sesselbahn GmbH, während die Personalaufwendungen der NÖSBB gesunken sind.

Durch die starke Erhöhung der Betriebsleistung und den nur mäßigen Anstieg des Betriebsaufwandes reduzierte sich der Betriebsverlust der NÖSBB von € 0,251 Mio im Jahr 2005 auf € 0,020 Mio im Jahr 2006. Gemeinsam mit dem positiven Finanzergebnis in Höhe von € 0,040 Mio ergab sich ein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, wodurch nach Abzug der Steuern vom Einkommen und Ertrag der ausgewiesene Jahresgewinn von € 0,018 Mio resultierte.

13.4.1 Erträge

Die Struktur der Erträge der NÖSBB im geprüften Zeitraum 2003 bis 2006 wird in der folgenden Übersicht dargestellt:

Ertragsstruktur im Zeitraum 2003 bis 2006				
	2003 in € 1.000	2004 in € 1.000	2005 in € 1.000	2006 in € 1.000
1. Umsatzerlöse				
a) Leistungserlöse				
Personenverkehr	1.372,9	1.238,6	1.118,1	1.447,8
Güterverkehr	58,2	50,7	25,8	18,9
	1.431,1	1.289,3	1.143,9	1.466,7
b) Handelswarenerlöse	18,4	18,3	18,5	21,8
c) Erlösschmälerungen	-6,9	-9,2	-7,9	-9,7
Haupterlöse	1.442,6	1.298,4	1.154,5	1.478,8
2. Sonstige betriebl. Erträge	17,2	32,7	37,7	69,3
3. Übrige Erträge	34,2	84,2	161,7	222,0
Betriebsleistung	1.494,0	1.415,3	1.353,9	1.770,1
Zins- und Wertpapiererträge	9,3	13,9	30,2	40,4
Gesamterträge	1.503,3	1.429,2	1.384,1	1.810,5

Die Darstellung zeigt, dass die Erlöse im überwiegenden Ausmaß aus den Leistungserlösen aus dem Personenverkehr resultieren. Wie bereits im Punkt 9 dieses Berichtes ausgeführt, war die Anzahl der beförderten Personen im betrachteten Zeitraum starken Schwankungen unterworfen. Dies kommt auch bei den Erlösen aus dem Personenverkehr zum Ausdruck, wo in den Jahren 2004 und 2005 Erlöseinbußen zu verzeichnen waren. Erst im Jahr 2006 war wieder eine Zunahme der Personenverkehrserlöse zu verzeichnen, bedingt durch einen Anstieg der Fahrgastzahlen. Die hohen Erlöse im Jahr 2003 kamen laut Auskunft der Geschäftsführung aus den in diesem Jahr äußerst günstigen Wetterbedingungen in der Betriebszeit der Schneebergbahn zustande.

13.4.2 Aufwendungen

Die Betriebsaufwendungen betragen im Jahr 2006 € 1,791 Mio. Sie liegen daher nur knapp über dem Wert des Jahres 2003, in dem sich diese auf € 1,775 Mio beliefen. In den Jahren 2004 und 2005 sank der Betriebsaufwand auf € 1,682 Mio bzw. € 1,605 Mio. Dies war hauptsächlich auf den gesunkenen Personalaufwand und den Rückgang der ausgewiesenen Rückstellungsdotierungen zurückzuführen.

Der Materialaufwand, der im Wesentlichen den Verbrauch von Ersatzteilen und Betriebsmitteln für die eingesetzten Salamander- und Dampfzüge sowie die Aufwendungen für deren Instandhaltung beinhaltet, steigerte sich im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr von € 0,217 Mio um € 0,071 Mio auf € 0,288 Mio. Der überwiegende Teil dieser Aufwandsposition entfiel mit € 0,190 Mio auf die Instandhaltung der Salamander-Triebzüge und mit € 0,080 Mio auf den Verbrauch von Dieseltreibstoff.

Der Personalaufwand betrug im Jahr 2006 € 0,671 Mio. Der Anstieg um € 0,024 Mio gegenüber dem Vorjahr, ist hauptsächlich auf die Steigerung der Gehälter der bei der NÖSBB angestellten Mitarbeiter zurückzuführen. Der Aufwand für die von den ÖBB geleasteten Mitarbeiter ist dagegen um € 0,124 Mio gesunken.

Durch die im Jahr 2005 durchgeführte Beteiligung an der Schneeberg Sesselbahn GmbH wurde die Verwendung eines Teiles des Personals der NÖSBB in den Wintermonaten bei der Sesselbahn ermöglicht. Der dafür angefallene Personalaufwand betrug im Jahr 2006 € 0,136 Mio und ist erstmals in den ausgewiesenen Personalaufwendungen des Jahres 2006 enthalten. Er wurde von der Sesselbahn – gemeinsam mit den übrigen für die Sesselbahn getätigten Aufwendungen – an die NÖSBB refundiert.

Die Bezüge der Unternehmensleitung betragen im Jahr 2005 € 0,106 Mio, sie stiegen im Jahr 2006 auf € 0,124 Mio an. In diesen Beträgen ist auch eine dem Geschäftsführer gewährte Prämie in Höhe von € 17.553,60 enthalten. Die Steigerung der ausgewiesenen Geschäftsführerbezüge um rund 17 % ist hauptsächlich auf die Umstellung der Entlohnung des Geschäftsführers durch das Land NÖ und die Refundierung der anfallenden Personalkosten im Ausmaß von 80 % – inklusive eines Beitrages zu den künftigen Pensionslasten – zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen zeigen in den betrachteten Geschäftsjahren eine kontinuierlich steigende Tendenz. Insbesondere ist im Jahr 2006 ein Anstieg um € 0,085 Mio festzustellen. Der Grund dafür liegt hauptsächlich in den Aufwendungen

für die Instandhaltung der Gebäude, die in Summe € 0,113 Mio ausmachten und damit gegenüber dem Vorjahr um € 0,110 gestiegen sind. Dies war durch den Ankauf des Bahnhofsgebäudes in Puchberg und die notwendigen Instandhaltungs- und Renovierungsarbeiten bedingt. Eine weitere wesentliche Position der sonstigen betrieblichen Aufwendungen stellen die Kosten für Internet, Funk und für das Vertriebssystem dar, wofür im Jahr 2005 € 0,080 Mio und im Jahr 2006 € 0,049 Mio anfielen.

Im Verwaltungsaufwand des Jahres 2006 scheinen mit einem Betrag von € 10.296,64 die angefallenen Telefonkosten auf. Darin sind sowohl die Kosten der Festnetz- und Faxanschlüsse sowie deren Wartung als auch jene der Mobiltelefone enthalten. Bei der auf Grund der Höhe dieser Aufwandsposition durchgeführten Kontrolle der Telefonkosten wurde festgestellt, dass der Geschäftsführer und einige Mitarbeiter der Verwaltung und der Werkstätte Mobiltelefone zur Verfügung gestellt bekamen, deren Kosten von der NÖSBB getragen wurden. Die Kontrolle der im Jahr 2006 bezahlten Telefonrechnungen ergab, dass Mobiltelefone bei verschiedenen Anbietern angemeldet waren. Auch war keine Einheitlichkeit hinsichtlich der Art der Bezahlung der Rechnungen ersichtlich, so dass bei jenen Beträgen, die nicht vom Netzbetreiber eingezogen, sondern mit Zahlscheinen beglichen wurden, jeweils eine Zahlscheingebühr in Rechnung gestellt wurde.

Auf dem betreffenden Aufwandskonto „Telefon“ ist ersichtlich, dass im Dezember 2006 eine Umstellung auf einen Anbieter mit einem einheitlichen Gesprächstarif vorgenommen wurde.

Obwohl der LRH die Notwendigkeit der betrieblichen Mobiltelefone zur Verständigung der Mitarbeiter untereinander durchaus für notwendig erachtet, so wird doch angeregt, dass unter Berücksichtigung der Dynamik des Marktes die Entwicklung der anfallenden Telefonkosten – insbesondere im Hinblick auf die Nutzung der Mobiltelefone – laufend beobachtet wird.

Ergebnis 14

Der Landesrechnungshof erwartet, dass zur Wahrung des Prinzips der Sparsamkeit die Auswirkungen des durchgeführten Wechsels des Mobilnetzanbieters und der Einführung eines einheitlichen Gesprächstarifes laufend beobachtet werden.

Stellungnahme der NÖ Schneebergbahn GmbH:

Der Erwartung des Landesrechnungshofes wird nachgekommen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

St. Pölten, im September 2008

Der Landesrechnungshofdirektor

Dr. Walter Schoiber