



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

DVR: 0000191

StRH IV - GU 7-1/15

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH,

Prüfung der Gebarung

KURZFASSUNG

Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, ein Mitglied der Unternehmensgruppe der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, erbringt Traktionsleistungen im europäischen Schienengüterverkehr unter Benutzung fremder Schieneninfrastruktur mit der Spezialisierung auf Ganzzugsverkehre im kombinierten Verkehr (mehrgliedrige Transportkette aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln) und Wagenladungsverkehre (Transport unterschiedlicher Güter wie beispielsweise Personenkraftwagen, Mineralölprodukte etc.). Die Gesellschaft tritt dabei stets nur als Frachtführerin auf, das heißt, sie erhält ihre Transportaufträge von Kundinnen bzw. Kunden, die als Spediteure ihre eigene Speditionsleistung erbringen. Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH gehörte laut Jahresbericht 2013 der Schienen-Control - gemessen am Marktanteil - zu den vier größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich mit einem Marktanteil zwischen rd. 2,5 % und rd. 4 % im Prüfungszeitraum 2009 bis 2013.

Mit Ausnahme des Geschäftsjahres 2009, welches einen Höhepunkt der Wirtschaftskrise im Zuge der Finanzkrise darstellte, erzielte die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH in den einzelnen Geschäftsjahren des Betrachtungszeitraumes eine kontinuierliche Steigerung der Umsatzerlöse. Gleichzeitig stiegen aber auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen für Personal sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen an. Dies hatte letztlich zur Folge, dass die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH trotz beträchtlich gestiegener Umsatzerlöse den Jahresüberschuss zwar verdoppeln, in absoluten Zahlen gemessen jedoch nur geringfügig steigern konnte.

Die Prüfung der Gebarung und der wirtschaftlichen Entwicklung der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH durch den Stadtrechnungshof Wien führte zu Empfehlungen hinsichtlich einer mittelfristigen Eigenfinanzierung von E-Loks durch geringere jährliche Gewinnausschüttungen, dem Einholen einer Bestätigung von der Leasingbank bezüglich des Bestehens einer Kaufoption nach Ablauf der Leasingverträge für die E-Loks, der Vorlage von Vertragsveränderungen bei Überschreitung zustimmungspflichtiger Betragshöhen zur Genehmigung an den Aufsichtsrat sowie der Optimierung des Liquiditäts-

tätsmanagements der Gesellschaft durch die Angleichung der Zahlungsziele ihrer Subtrakteure an jene ihrer Auftraggeberinnen bzw. Auftraggeber. Weiters empfahl der Stadtrechnungshof Wien bei der Neuregelung von über das Grundgehalt hinausgehenden Gehalts- und Arbeitszeitvereinbarungen ihrer Triebfahrzeugführer grundsätzlich darauf zu achten, dass die Entlohnung einem Branchenvergleich mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen standhält.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Rechtliche Grundlagen der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	7
1.1 Prüfungsgegenstand.....	7
1.2 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse	7
1.3 Steuerliche Verhältnisse	9
1.4 Gesetzliche Erfordernisse und wesentliche Verträge	9
1.4.1 Konzession und Sicherheitsbescheinigungen	9
1.4.2 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie-Förderungen für Schienengüterverkehrsleistungen	10
1.4.3 Mobilienleasing und Mobilienmietverträge.....	11
2. Marktumfeld und operative Tätigkeit der Gesellschaft.....	12
3. Wirtschaftliche Entwicklung der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH in den Jahren 2007 bis 2013	15
3.1 Entwicklung der Vermögensstruktur	15
3.2 Entwicklung der Kapitalstruktur	17
3.3 Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 2007 bis 2013.....	19
3.3.1 Allgemein.....	19
3.3.2 Entwicklung der Umsatzerlöse	21
4. Feststellungen und Empfehlungen des Stadtrechnungshofes Wien.....	23
4.1 Triebfahrzeuge	23
4.2 Personal	26
4.3 Ausschüttung und Liquidität.....	29
4.4 Ausfallentschädigung.....	30
4.5 Aufsichtsrat, zustimmungspflichtige Geschäfte	31
4.6 Debitoren-/Kreditorenmanagement	32
5. Zusammenfassung der Empfehlungen	33

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Entwicklung der Aktiva im Zeitraum 2007 bis 2013.....	15
Tabelle 2: Entwicklung der Passiva im Zeitraum 2007 bis 2013.....	17
Tabelle 3: Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung im Zeitraum 2007 bis 2013	19
Tabelle 4: Umsatzerlöse und Sonstige betriebliche Erträge	21

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
ArbVG.....	Arbeitsverfassungsgesetz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVIT.....	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bzgl.....	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
EisbG.....	Eisenbahngesetz
E-Lok	Elektrolokomotive
etc.....	et cetera
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EUR.....	Euro
EURIBOR	Euro Interbank Offered Rate
exkl.	exklusive
FN.....	Firmenbuchnummer
gem.....	gemäß
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GuV	Gewinn- und Verlustrechnung
IBM	Internationale Büromaschinen
idF	in der Fassung
inkl.	inklusive
IWF	Internationaler Währungsfonds
KStG	Körperschaftsteuergesetz
lt.	laut
Mio.EUR	Millionen Euro
Nr.	Nummer
o.ä.	oder ähnlich
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft
Pkw	Personenkraftwagen
Pkt.	Punkt
rd	rund
s.	siehe
u.ä.	und ähnlich
u.a.	unter anderem
UGB	Unternehmensgesetzbuch
USt	Umsatzsteuer
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Gebarung der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH einer stichprobenweisen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme sowie eine Stellungnahme der Gesellschafterin wurden berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Rechtliche Grundlagen der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

1.1 Prüfungsgegenstand

Die gegenständliche Prüfung behandelte die Gebarung der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH. Die Prüfungshandlungen des Stadtrechnungshofes Wien umfassten neben Literatur-, Dokumentenanalysen und Internetrecherchen auch Interviews bei der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH.

Der Stadtrechnungshof Wien wählte als Prüfungszeitraum die Jahre 2007 bis 2013, die Prüfungshandlungen fielen in das vierte Quartal 2014. Die Prüfungskompetenz für diese Gebarungsprüfung ist in § 73b Abs 2 der Wiener Stadtverfassung festgeschrieben.

1.2 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse

Die Erklärung über die Errichtung der Gesellschaft ist datiert mit 29. März 2007. Die Firmenbucheintragung erfolgte am 21. April 2007 beim Handelsgericht Wien unter der FN 292347 y. Sitz der Gesellschaft ist Wien. Das eingetragene Stammkapital beträgt 35.000,-- EUR und ist zur Gänze einbezahlt. Die Gesellschaft steht im Alleineigentum der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen. Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. Organe der Gesellschaft sind die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat und die Generalversammlung.

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb eines Eisenbahnverkehrsunternehmens gemäß EisbG 1957 idF BGBl. I Nr. 125/2006; die Durchführung von Verkehrsdienstleis-

tungen jeder Art; die wirtschaftliche Organisation und der Verkauf von Gütertransporten des nationalen und internationalen Verkehrs einschließlich dafür erforderlicher logistischer Dienstleistungen; alle in diesem Zusammenhang stehenden Hilfs- und Nebengeschäfte, insbesondere Terminalleistungen sowie das "Trucking" von und zu Terminals; die Beteiligung an und Übernahme der Geschäftsführung bei anderen Unternehmen und Gesellschaften mit gleichem o.ä. Unternehmensgegenstand sowie der Erwerb und die Pachtung von solchen Unternehmen; alle Geschäfte und Maßnahmen, die zur Erreichung des Gesellschaftszwecks unmittelbar oder mittelbar förderlich und nützlich erscheinen, mit Ausnahme von Bankgeschäften.

Gemäß Pkt. 6 des Gesellschaftsvertrages hat die Gesellschaft einen oder mehrere Geschäftsführerinnen bzw. Geschäftsführer. Ist nur eine Geschäftsführerin bzw. ein Geschäftsführer bestellt, so vertritt sie bzw. er selbstständig die Gesellschaft. Sind mehrere Geschäftsführerinnen bzw. Geschäftsführer bestellt, wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführerinnen bzw. Geschäftsführer gemeinsam oder durch eine Geschäftsführerin bzw. einen Geschäftsführer gemeinsam mit einer Prokuristin bzw. einem Prokuristen vertreten. Durch Beschluss der Generalversammlung kann einzelnen Geschäftsführerinnen bzw. Geschäftsführern ein alleiniges Vertretungsrecht eingeräumt werden. Zur Zeit der Prüfung waren für die Gesellschaft zwei Geschäftsführer sowie eine Prokuristin bestellt.

Die Gesellschaft entstand durch teilweise Übertragung des Vermögens als Gesamtheit des Teilbetriebes "Güterverkehr" der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen gemäß Spaltungs- und Übernahmevertrag vom 28. Juni 2007 und der Zustimmungsbeschlüsse der übertragenden und der übernehmenden Gesellschaft jeweils vom 7. August 2007. Hintergrund für die Abspaltung waren die von den Verantwortlichen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen erwarteten Geschäftsmöglichkeiten im Zuge der damaligen Liberalisierung des Eisenbahnschienenverkehrs und der damit verbundene Entschluss, die Gebarung der Geschäftssparte Güterverkehr in einer eigenen Gesellschaft zu bündeln. Seit August 2013 unterhält die Gesellschaft eine Zweigniederlassung in Deutschland nahe Berlin. Im Geschäftsjahr 2013 beschäftigte die Gesellschaft

durchschnittlich 77 Mitarbeitende, wovon 34 Personen als Triebfahrzeugführer tätig waren.

1.3 Steuerliche Verhältnisse

Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH wird beim Finanzamt Wien 1/23 unter der Steuernummer 260/9124 erfasst und ist mit Wirksamkeit ab dem Veranlagungsjahr 2007 in eine Unternehmensgruppe gem. § 9 KStG mit der Wiener Stadtwerke Holding AG als Gruppenträgerin einbezogen. Eine Gruppen- und Steuerumlagevereinbarung wurde schriftlich zwischen Gruppenmitglied und Gruppenträgerin am 27. Dezember 2007 abgeschlossen. Zum Prüfungszeitpunkt lagen rechtskräftige Veranlagungen im Bereich der USt mit USt-Bescheid 2012 vom 18. November 2013 und im Bereich der Gruppenbesteuerung mit Feststellungsbescheid Gruppenmitglied 2012 vom 18. November 2013 vor. Die letzte abgabenrechtliche Außenprüfung der Jahre 2007 und 2008 sowie eine USt-Nachschau der Jahre 2009 bis 2011 wurde im Jänner 2012 abgeschlossen. Nach Angaben der Gesellschaft waren in Abgabenangelegenheiten keine Berufungsverfahren im Prüfungszeitpunkt offen.

1.4 Gesetzliche Erfordernisse und wesentliche Verträge

1.4.1 Konzession und Sicherheitsbescheinigungen

Das BMVIT verlieh der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH mit Bescheid vom 11. Februar 2008 die Konzession für die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten im Bereich Güterverkehr. Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH erhielt die für die Betriebsaufnahme erforderlichen Sicherheitsbescheinigungen A (Vorliegen eines zertifizierten Sicherheitsmanagementsystems gem. § 39c EisbG) und B (Genehmigung der Vorkehrungen gem. § 37b EisbG) im Februar 2009 für den Verkehr auf der Schieneninfrastruktur von vier inländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche zum Zeitpunkt der Prüfung bis zum Februar 2016 verlängert worden waren.

Das ungarische Eisenbahnamt verlieh im November 2010 der Gesellschaft die in anderen EU-Mitgliedsstaaten erforderliche Sicherheitsbescheinigung B für den Verkehr auf der Schieneninfrastruktur der ungarischen Eisenbahnen bis November 2015. Mit Wirkung vom Jänner 2012 wurde die diesbezügliche Sicherheitsbescheinigung um die Be-

nutzung der Infrastruktur eines zusätzlichen ungarischen Eisenbahnverkehrsunternehmens erweitert.

Das deutsche Eisenbahn Bundesamt ließ der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH im Juli 2011 die Sicherheitsbescheinigung B für die Güterbeförderung am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb mit Gültigkeit bis Februar 2016 zukommen.

1.4.2 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie-Förderungen für Schienengüterverkehrsleistungen

Die Republik Österreich - vertreten durch das BMVIT - gewährte im Zusammenhang mit der verkehrspolitischen Zielsetzung hinsichtlich der Sicherstellung des hohen Anteils des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsaufkommen im Inland entsprechende Förderungen in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses im Rahmen des Beihilfenprogramms für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen wie beispielsweise Einzelwagenverkehr, kombinierter Verkehr. Im Juli 2012 genehmigte die Europäische Kommission dieses Beihilfenprogramm, welches im Dezember 2017 ausläuft. Mit der Abwicklung dieses Förderungsprogramms war die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH beauftragt.

Seit ihrer Errichtung im Jahr 2007 schloss die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH - als trassenbestellendes Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Durchführung von Verkehrsleistungen auf der in Österreich bestehenden öffentlichen Eisenbahninfrastruktur - mit dem BMVIT Verträge über die Gewährung einer Förderung für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich ab, die jeweils für ein Geschäftsjahr gültig waren. Die Höhe der Beihilfe errechnete sich in Abhängigkeit der durchgeführten Transportkilometer, der Größe und des Gewichts der verwendeten Transportbehälter sowie der Art des Transportes (Inland, Ein-/Ausfuhr, Durchfuhr) und der Transportbedingungen (Zuschläge für Bergstrecken) mit jeweils vorab festgelegten Abgeltungssätzen.

Das BMVIT konnte aufgrund von Kürzungen der budgetären Mittel für dieses Beihilfenprogramm die vertraglich vereinbarten Abrechnungssätze unter Einhaltung einer zwei-

monatigen Bekanntgabefrist während der Laufzeit reduzieren. Details zu den bisher von der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH im Rahmen dieses Beihilfenprogramms vereinbarten Förderungserträgen sind im Pkt. 3.3 ausgeführt.

1.4.3 Mobilienleasing und Mobilienmietverträge

Im Zuge der Umgründung übernahm die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH als Rechtsnachfolgerin der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen den von Letzterer mit einem deutschen Unternehmen abgeschlossenen Rahmenvertrag über die Anmietung von zwölf E-Loks. Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH schloss die Mietverträge für diese Lokomotiven mit unterschiedlichen, über das Kalenderjahr verteilten Vertragsenden im Hinblick auf die unsichere künftige Wirtschaftsentwicklung aus Flexibilitätsgründen jeweils für die Dauer von zwölf Monaten ab. Die von den gefahrenen Kilometern abhängigen regelmäßigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an den Lokomotiven oblagen dabei der Vermieterin.

Darüber hinaus lagen zum Zeitpunkt der Prüfung zwei weitere Mietverträge - jeweils mit einem österreichischen Unternehmen und einer Gesellschaft mit Sitz in der Schweiz - über die Anmietung von zwei bzw. drei E-Loks mit einer Befristung bis Dezember 2015 bzw. einer unbefristeten Vertragslaufzeit vor, wobei Letzterer jeweils zum Fahrplanwechsel im Dezember unter Einhaltung einer Frist von drei Monaten kündbar war. Der Gesamtmietaufwand für sämtliche Triebfahrzeuge betrug im Jahr 2013 rd. 8,19 Mio.EUR.

Im März 2010 schloss die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH mit einem der größten europäischen Güterwagenvermietungsunternehmen mit Hauptsitz in der Schweiz einen Rahmenvertrag für die Anmietung von Eisenbahngüterwagen ab. Angemietete Eisenbahngüterwagen im Güterschienenverkehr der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH kamen im Zeitpunkt der Prüfung nur bei der Zugrelation Hamburg - Wien zum Einsatz und wurden auf Basis der geplanten Umläufe für die Folgeperiode mit einer Vertragsdauer von üblicherweise zwölf Monaten gemietet, wobei kurzfristige Anmietungen bei Erhöhung der Umläufe gemäß den vertraglichen Bestimmungen möglich waren.

Im Dezember 2008 hatte die Gesellschaft mit einer Leasingbank einen Rahmenvertrag über die Leasingfinanzierung von fünf E-Loks abgeschlossen. Vertragsbeginn der einzelnen Leasingverträge - über eine Dauer von jeweils 20 Jahren unter Zugrundelegung des 3-Monats-EURIBOR - waren die Monate Jänner, Oktober und November des Jahres 2010 sowie August und November des Jahres 2011. Laut Aussage der Geschäftsführung bestand für die Gesellschaft nach Ende der Vertragslaufzeit die Möglichkeit, gegen Bezahlung eines Restwertes von jeweils durchschnittlich 20.000,-- EUR Eigentum an diesen E-Loks zu erwerben. Die jährlichen Leasingaufwendungen dieser E-Loks, für welche nach Ablauf der zweijährigen Gewährleistungsfrist des Herstellers zusätzlich monatliche Aufwendungen für Instandhaltungsarbeiten zu leisten waren, beliefen sich im Geschäftsjahr 2013 auf rd. 1,05 Mio.EUR (s. dazu auch Pkt. 4.1).

2. Marktumfeld und operative Tätigkeit der Gesellschaft

Die vollständige Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in der EU ab dem 1. Jänner 2007 ermöglichte den Markteintritt für private Eisenbahnverkehrsunternehmen und intensiverte den Wettbewerb in dieser Branche. Ein wesentliches, übergeordnetes Ziel der EU war eine Trendumkehr der stetigen Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße seit den 1970er-Jahren. Der Öffnung des Schienengüterverkehrs gingen jedoch bereits Liberalisierungsschritte des Eisenbahnverkehrs voraus, die im Jahr 1999 eine bundesgesetzliche Änderung des EisbG idF 1957 bewirkten. Damit erfolgte eine Regulierung des nationalen Schienenverkehrsmarktes, um Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich den diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur gegen Benützungsentgelt sowie die Zurverfügungstellung der benötigten Traktionsenergie zu ermöglichen. Das Änderungsgesetz sah weiters die Schaffung einer Eisenbahnregulierungsbehörde vor, die zur Errichtung der "Schienen-Control" führte (vgl. BGBl. I Nr. 166/1999).

Auch wenn seither Bewegung in den europäischen Markt kam, dominieren die ehemaligen staatlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin die nationalen Märkte. So betrug z.B. in Österreich lt. den Zahlen der Schienen-Control der Marktanteil der Cargo-Tochter der ÖBB am Schienengüterverkehr im Jahr 2012 rd. 76,8 % (Güterverkehr, Tonnen) bzw. rd. 82,4 % (Güterverkehr, Tonnen-Kilometer). Auf dem verbleibenden rd.

23,2 % bzw. rd. 17,6 % Marktanteil behaupteten sich im Jahr 2013 21 Eisenbahnverkehrsunternehmen. Österreich befand sich damit aber lt. einer Studie aus dem Jahr 2011 in jener Gruppe innerhalb der EU mit der fortgeschrittensten Marktöffnung, d.h. den niedrigsten Marktbarrieren und dem effektivsten Wettbewerb, und lag nach Schweden, Großbritannien, Deutschland, Dänemark und den Niederlanden an sechster Stelle (vgl. Liberalisierungsindex Bahn 2011, IBM, Humboldt-Universität zu Berlin).

Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH gehörte lt. Jahresbericht 2013 der Schienen-Control - gemessen am Marktanteil - zu den vier größten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (exkl. der Cargo-Tochter der ÖBB) und konnte seine Stellung im Prüfungszeitraum 2009 bis 2013 behaupten. Der Marktanteil dieser vier Unternehmen lag jeweils zwischen rd. 2,5 % und rd. 4 %; der Marktanteil der weiteren privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen lag jeweils unter 1 %.

Die operative Geschäftstätigkeit der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH umfasst Traktionsleistungen, also Transportleistungen im europäischen Schienengüterverkehr mit der Spezialisierung auf Ganzzugverkehre im kombinierten Verkehr (mehrgliedrige Transportkette aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln). Als weitere Transportleistung bietet die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH den Wagenladungsverkehr an, also den Transport unterschiedlichster Produkte wie Pkw, Chemie- und Mineralölprodukte etc.

Nach eigenen Angaben umfasst der kombinierte Verkehr rd. 75 % und der Wagenladungsverkehr rd. 25 % der Geschäftstätigkeit der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH. Die Gesellschaft tritt dabei nicht als Spediteurin auf; d.h. die Kundinnen bzw. Kunden der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH sind selbst Spediteure, die ihre eigene Speditonsleistung erbringen. Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH organisiert rein die Traktionsleistung in und durch Europa, indem sie die Triebfahrzeuge und erforderlichenfalls die Güterwagen zur Verfügung stellt, den Kauf der notwendigen Schienenbenützungsinfrastruktur (Benützung von Trassen, Stationen und Verschubleistungen sowie der Traktionsenergie) abwickelt und die Einhaltung der Fahrpläne sicherstellt. Hinsichtlich des Personals stellt die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH die Triebfahrzeugführer innerhalb Österreichs; außerhalb Österreichs ist die Gesellschaft im Wesentlichen auf

Partnergemeinschaften angewiesen. Diesbezüglich wird zwischen Eigen- und Fremdtraktionsleistungen unterschieden. Während das Unternehmen mit Ersteren eine unmittelbare Wertschöpfung erzielt, erfolgt bei Fremdtraktionsleistungen im Ausland nur eine anteilige Wertschöpfung - insbesondere über die Bereitstellung der Triebfahrzeuge und/oder der Güterwagen durch die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH an ihre als Subtraktionäre agierenden Partnergesellschaften. Die Bereitstellung der für die Traktion im Ausland erforderlichen Infrastruktur sowie der Triebfahrzeugführer erfolgt durch die Partnergesellschaften, welche ihrerseits die erbrachten Leistungen an die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH verrechnen. Die von der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH als Hauptfrachtführerin im Ausland erzielten Umsätze stellen somit im überwiegenden Maß einen Durchlaufposten in der GuV dar. Dies erklärt u.a. auch, warum die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH trotz einer erheblichen Umsatzausweitung im Prüfungszeitraum 2007 bis 2013 das Betriebsergebnis nur moderat steigern konnte (s. dazu weiter unten Pkt. 3.3).

Ein weiterer kritischer Erfolgsfaktor sind die Umsatzmargen innerhalb der privaten Schienengüterbranche. Eine Marktuntersuchung der deutschen Bundesnetzagentur aus dem Jahr 2013 ergab, dass die Umsatzmarge im Schienengüterverkehr nicht-bundeseigener Unternehmen bezogen auf das Betriebsergebnis rd. 3,4 % betrug und damit noch über der durchschnittlichen Marge des Gesamtmarktes lag. Im Zusammenhang mit der privaten Schienengüterbranche in Österreich ist für 2013 eine ähnliche Größenordnung anzunehmen, auch im Hinblick auf den weiter oben erwähnten starken Wettbewerb.

Mit Blick auf den liberalisierten europäischen Schienengüterverkehrsmarkt wird klar, dass eine Steigerung der Wertschöpfung nur im Zusammenhang mit der Ausweitung der Eigentraktionsleistung erfolgen kann. Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH beschloss deshalb im Jahr 2013 eine Niederlassung nahe Berlin zu gründen, um Eigentraktionsleistungen mit eigenem Triebfahrzeugpersonal auch innerhalb von Deutschland anbieten zu können. Der Entscheidung ging eine eingehende Analyse und Bewertung von strategischen Handlungsoptionen durch ein deutsches Transportberatungsunternehmen voraus, die mit dem Anteil Deutschlands am EU-weiten Schienengüterver-

kehrsmarkt, aber letztlich auch mit den bisherigen Kooperationen und Zugrelationen der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH am deutschen Markt zusammenhängen.

Ein derartiges Engagement birgt für die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH natürlich auch beträchtliche Risiken in sich, weil die Entwicklung der Branche von der weltweiten und vor allem von der europäischen Wirtschaftsentwicklung abhängt. Die unmittelbaren Auswirkungen spürte der europäische Schienengüterverkehrsmarkt im Jahr 2009 - nach Ausbruch der Finanzkrise. Zum Zeitpunkt der Prüfung hielten aktuelle Prognosen die Wahrscheinlichkeit für eine Rezession innerhalb des Euroraumes und eine Deflationsgefahr weiterhin für hoch (vgl. World Economic Outlook, April 2014, IWF).

Hinsichtlich der betrieblichen Leistungszahlen des Schienengüterverkehrs wird auf den Bericht des Stadtrechnungshofes Wien, Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, "Sicherheit im Güterverkehr", StRH V - GU 7-1/14, verwiesen.

3. Wirtschaftliche Entwicklung der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH in den Jahren 2007 bis 2013

Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH ist eine mittelgroße Kapitalgesellschaft im Sinn des § 221 UGB, deren Jahresabschlüsse von einer Wirtschaftsprüferin bzw. einem Wirtschaftsprüfer geprüft und in den Bezug habenden Jahren jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen wurden.

3.1 Entwicklung der Vermögensstruktur

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Vermögensstruktur der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH jeweils zum 31. Dezember der Jahre 2007 bis 2013 (Beträge in Mio.EUR):

Tabelle 1: Entwicklung der Aktiva im Zeitraum 2007 bis 2013

AKTIVA	Jahresabschluss zum 31. Dezember						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
A. ANLAGEVERMÖGEN							
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
1. Gewerbliche Schutzrechte u.ä. Rechte	-	0,02	0,03	0,06	0,05	0,05	0,12
II. Sachanlagen							
1. Bauten auf fremdem Grund	0,15	0,12	0,09	0,07	0,04	0,02	0,01
2. Technische Anlagen und Maschinen	0,45	0,34	0,21	0,08	0,04	3,88	3,67

AKTIVA	Jahresabschluss zum 31. Dezember						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
3. Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,03	0,06	0,09	0,11	0,16	0,14	0,14
4. Geleistete Anzahlungen	-	-	-	-	-	-	0,78
III. Finanzanlagen							
1. Beteiligungen	0,03	-	-	-	-	-	-
B. UMLAUFVERMÖGEN							
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände							
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5,69	3,81	3,61	6,86	7,01	9,20	9,30
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	0,68	-	-	3,97	2,23	3,07	1,82
3. Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	2,04	2,18	2,92	1,76	3,43	0,70	1,74
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	3,50	2,32	2,30	-	-	-	-
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	0,02	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02
Gesamtvermögen	12,59	8,86	9,26	12,93	12,98	17,08	17,60

Quelle: Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Die Summe der Aktiva zum 31. Dezember 2007 beinhaltete das Anlagevermögen in der Höhe von rd. 0,66 Mio.EUR, das Umlaufvermögen in der Höhe von rd. 11,91 Mio.EUR sowie die aktive Rechnungsabgrenzung in der Höhe von rd. 0,02 Mio.EUR.

Das Anlagevermögen bestand neben den Finanzanlagen in der Höhe von rd. 0,03 Mio.EUR - resultierend aus einer Beteiligung in der Höhe von 34 % an einem privaten ungarischen Eisenbahnverkehrsunternehmen - zur Gänze aus Sachanlagen in der Höhe von rd. 0,63 Mio.EUR, zu denen neben den Bauten auf fremdem Grund (Betriebs- und Verwaltungsgebäude) in der Höhe von rd. 0,15 Mio.EUR und der Betriebs- und Geschäftsausstattung (Werkzeuge, Ausstattungsgegenstände und geringwertige Wirtschaftsgüter) in der Höhe von rd. 0,03 Mio.EUR als größte Position die technischen Anlagen und Maschinen in der Höhe von rd. 0,45 Mio.EUR zählten. Letztere beinhaltete im Zuge der bereits erwähnten Abspaltung übernommene Dieseltriebfahrzeuge. Das Umlaufvermögen setzte sich aus den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen in der Höhe von rd. 11,91 Mio.EUR bestehend aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in der Höhe von rd. 5,69 Mio.EUR, den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in der Höhe von rd. 0,68 Mio.EUR für erbrachte Leistungen sowie den sonstigen Forderungen und Vermögensgegenständen in der Höhe von rd. 2,04 Mio.EUR zusammen. Der unter der Position Rechnungsab-

grenzungsposten ausgewiesene Betrag in der Höhe von rd. 0,02 Mio.EUR resultierte aus teilweisen Lohn- und Gehaltsvorauszahlungen für den Jänner der Folgeperiode.

Die Veränderung des Gesamtvermögens zwischen dem Jahresabschluss 2007 in der Höhe von rd. 12,59 Mio.EUR und dem Jahresabschluss 2013 in der Höhe von rd. 17,60 Mio.EUR resultierte im Wesentlichen aus der Erweiterung der technischen Anlagen durch den Ankauf eines Triebfahrzeugs (Lokomotive) auf insgesamt rd. 3,67 Mio.EUR, geleisteten Anzahlungen in der Höhe von rd. 0,78 Mio.EUR für die Ausrüstung der im Einsatz befindlichen Triebfahrzeuge im grenzüberschreitenden Schienenverkehr mit ETCS als Voraussetzung für die Teilnahme am europaweit angestrebten einheitlichen Zugsicherungssystem und die Vermeidung kostspieliger Triebfahrzeugwechsel bei Grenzübertritt sowie der Zunahme ausstehender Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um rd. 3,61 Mio.EUR als Folge des gesteigerten Geschäftsumfangs. Darüber verzeichneten die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen im selben Zeitraum einen Anstieg um rd. 1,14 Mio.EUR, aufgrund der Einzahlung liquider Mittel in den Cashpool der Wiener Stadtwerke Finanzierungs-Services GmbH.

Der kurzzeitige Rückgang des Gesamtvermögens von rd. 12,59 Mio.EUR im Jahr 2007 auf rd. 8,86 Mio.EUR bzw. rd. 9,26 Mio.EUR in den Jahren 2008 und 2009 war im Wesentlichen auf deutlich niedrigere Forderungsausstände aus Lieferungen und Leistungen sowie auf niedrigere Kassenstände zurückzuführen.

3.2 Entwicklung der Kapitalstruktur

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Kapitalstruktur der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH jeweils zum 31. Dezember der Jahre 2007 bis 2013 (Beträge in Mio.EUR):

Tabelle 2: Entwicklung der Passiva im Zeitraum 2007 bis 2013

PASSIVA	Jahresabschluss zum 31. Dezember						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
A. EIGENKAPITAL							
I. Stammkapital	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
II. Kapitalrücklagen (nicht gebunden)	4,35	4,35	4,35	4,35	4,35	4,35	4,35
III. Gewinnrücklagen	-	0,24	0,31	0,44	0,94	1,93	3,11
IV. Bilanzgewinn	0,46	0,28	0,13	1,75	1,98	1,98	0,99

PASSIVA	Jahresabschluss zum 31. Dezember						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
B. RÜCKSTELLUNGEN	1,56	1,26	0,77	2,29	1,67	2,77	3,65
C. VERBINDLICHKEITEN							
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3,75	1,57	3,11	3,15	2,98	4,70	4,28
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1,81	0,40	0,04	0,04	0,06	0,18	0,12
3. Sonstige Verbindlichkeiten	0,52	0,64	0,46	0,85	0,96	1,13	1,06
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	0,10	0,08	0,05	0,02	-	-	-
Gesamtkapital	12,59	8,86	9,26	12,93	12,98	17,08	17,60
Verbindlichkeiten aus Haftungsverhältnissen				4,00	4,00	6,50	6,50

Quelle: Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Die Summe der Passiva zum 31. Dezember 2007 beinhaltete das Eigenkapital in der Höhe von rd. 4,85 Mio.EUR, die Rückstellungen in der Höhe von rd. 1,56 Mio.EUR, die Verbindlichkeiten in der Höhe von rd. 6,08 Mio.EUR sowie die passive Rechnungsabgrenzung in der Höhe von rd. 0,10 Mio.EUR.

Die Rückstellungen in der Höhe von 1,56 Mio.EUR umfassten die Abfertigungsrückstellungen in der Höhe von rd. 0,31 Mio.EUR, die Personalarückstellungen in der Höhe von rd. 0,48 Mio.EUR sowie die sonstigen Rückstellungen in der Höhe von rd. 0,77 Mio.EUR, wobei der überwiegende Anteil aus ausstehenden Eingangsrechnungen zum Bilanzstichtag resultierte.

Die Verbindlichkeiten setzten sich im Wesentlichen aus den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in der Höhe von rd. 3,75 Mio.EUR, den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in der Höhe von rd. 1,81 Mio.EUR - welche aus der Weiterverrechnung von ÖBB-Leistungen über die Muttergesellschaft an die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH resultierten - sowie aus den sonstigen Verbindlichkeiten aus Steuern und aus Verpflichtungen im Rahmen der sozialen Sicherheit in der Höhe von rd. 0,52 Mio.EUR zusammen. Die passive Rechnungsabgrenzung beinhaltete Investitionskostenzuschüsse in der Höhe von rd. 0,10 Mio.EUR, welche die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen an die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH im Zuge der Abspaltung übertrug.

Die unter dem Bilanzstrich ausgewiesenen Eventualverbindlichkeiten der Jahre 2010 bis 2013 betrafen eine Zollhaftungsgarantie der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit gegenüber dem Zollamt Wien zur Sicherstellung von Zollabgaben, die von Dritten zu leisten sind.

Die Zunahme des Gesamtkapitals zwischen dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007 und dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013 in der Höhe von rd. 5,01 Mio.EUR war auf die Erhöhung der Gewinnrücklage in der Höhe von rd. 3,11 Mio.EUR, dotiert aus den im Unternehmen verbliebenen Gewinnen der einzelnen Geschäftsjahre, den um rd. 0,53 Mio.EUR erhöhten Bilanzgewinn sowie auf den Anstieg der Rückstellungen um rd. 2,09 Mio.EUR für Vorsorgen zu Schadensfällen, Aufwandsabgrenzungen, ausstehenden Eingangsrechnungen und nicht konsumierten Urlauben zurückzuführen. Demgegenüber wiesen die Verbindlichkeiten sowie die passive Rechnungsabgrenzung zum Bilanzstichtag 2013 jeweils einen Rückgang um rd. 0,62 Mio.EUR bzw. rd. 0,10 Mio.EUR aus.

Der kurzzeitige Rückgang des Gesamtkapitals von rd. 12,59 Mio.EUR im Jahr 2007 auf rd. 8,86 Mio.EUR bzw. rd. 9,26 Mio.EUR in den Jahren 2008 und 2009 war im Wesentlichen auf den deutlich geringeren Stand von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in der Höhe von rd. 2,18 Mio.EUR im Jahr 2008 sowie auf geringere Rückstellungen und geringere sonstige Verbindlichkeiten zu den jeweiligen Bilanzstichtagen der Jahre 2008 und 2009 zurückzuführen.

3.3 Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 2007 bis 2013

3.3.1 Allgemein

Die GuV der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH für die Jahre 2007 bis 2013 zeigen folgendes Bild (Beträge in Mio.EUR):

Tabelle 3: Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung im Zeitraum 2007 bis 2013

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1. Umsatzerlöse	33,06	39,58	34,46	47,94	51,41	56,53	59,63
2. Sonstige betriebliche Erträge							
a) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	0,03	0,08	-	-	0,32	0,12	0,20

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
b) Übrige inkl. Erträge aus dem Abgang vom Anlagevermögen	0,14	0,16	0,97	0,08	0,19	0,62	0,04
3. Summe Gesamterträge	33,23	39,82	35,43	48,02	51,92	57,27	59,87
4. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen							
a) Materialaufwand	-0,21	-0,24	-0,18	-0,19	-0,30	-0,16	-0,34
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-17,04	-21,32	-17,65	-26,15	-26,97	-31,02	-32,90
5. Personalaufwand	-3,10	-3,73	-3,90	-4,73	-5,93	-5,79	-5,82
6. Abschreibungen	-0,17	-0,18	-0,19	-0,22	-0,19	-0,23	-0,31
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-12,23	-14,05	-13,36	-14,94	-16,54	-18,08	-19,49
8. Betriebserfolg	0,48	0,30	0,15	1,79	1,99	1,99	1,01
9. Finanzerfolg	-	-0,01	-0,02	0,01	0,04	0,05	0,01
10. EGT	0,48	0,29	0,13	1,80	2,03	2,04	1,02
11. Steuern vom Einkommen (Gruppenumlage)	-0,02	-0,01	-	-0,05	-0,05	-0,06	-0,03
12. Jahresüberschuss = Bilanzgewinn	0,46	0,28	0,13	1,75	1,98	1,98	0,99

Quelle: Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Im Jahr 2007 standen den Gesamterträgen in der Höhe von rd. 33,23 Mio.EUR Aufwendungen in der Höhe von insgesamt rd. 32,75 Mio.EUR gegenüber, was zu einem Betriebserfolg in der Höhe von rd. 0,48 Mio.EUR führte. Unter Berücksichtigung der Steuern vom Einkommen und Ertrag (Gruppenumlage) errechnete sich ein Jahresüberschuss von rd. 0,46 Mio.EUR, der dem Bilanzgewinn entsprach.

Mit Ausnahme des Geschäftsjahres 2009, welches einen Höhepunkt der Wirtschaftskrise im Zuge der Finanzkrise darstellte, erzielte die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH in den einzelnen Geschäftsjahren des Betrachtungszeitraums eine kontinuierliche Steigerung der Umsatzerlöse. Gleichzeitig stiegen mit dem Umsatzwachstum der Gesellschaft auch die Aufwendungen für bezogene Leistungen (all jene Teilleistungen, die bei der Durchführung von Transportleistungen durch Vertragspartnerinnen anfallen), die Aufwendungen für Personal infolge der Aufnahme neuer Mitarbeitenden sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (im Wesentlichen für Leasing und Anmietung von Triebfahrzeugen und Güterwagen) an. Dies hatte letztlich zur Folge, dass die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH trotz beträchtlich gesteigener Umsatzerlöse von rd. 33,06 Mio.EUR im Jahr 2007 auf insgesamt rd. 59,63 Mio.EUR im Jahr 2013 den Jahresüberschuss zwar verdoppeln, in absoluten Zahlen gemessen jedoch nur geringfügig von rd. 0,46 Mio.EUR auf rd. 0,99 Mio.EUR steigern konnte.

3.3.2 Entwicklung der Umsatzerlöse

In der Position Umsatzerlöse der GuV werden neben den Erlösen aus eigenen Transportleistungen auch die von der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH in ihrer Funktion als Hauptfrachtführerin bei grenzüberschreitenden Transporten gegenüber den Kundinnen bzw. Kunden abgerechneten Teilleistungen der Partnerunternehmen ausgewiesen, welche - wie bereits erwähnt - an diese weitergeleitet werden. Darüber hinaus sind in den Umsatzerlösen auch die vom BMVIT geleisteten Förderungen zur Abgeltung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Zusammenhang mit bestimmten, im Rahmen des Schienengüterverkehrs erbrachten Transportleistungen (Einzelwagenverkehr, Kombierter Verkehr und Gefahrgutverkehr) enthalten.

Die folgende Tabelle zeigt eine detaillierte Darstellung der Umsatzerlöse sowie der sonstigen betrieblichen Erträge in Mio.EUR:

Tabelle 4: Umsatzerlöse und Sonstige betriebliche Erträge

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Umsatzerlöse							
1. Nettoumsätze aus eigenen Transportleistungen ohne Förderungen	15,41	17,46	15,74	21,02	24,67	27,37	29,12
2. Förderungen BMVIT							
- Kombierter Verkehr, Einzelwagenverkehr	2,13	2,29	1,78	3,26	5,11	4,53	4,25
- Gefahrgut	0,49	1,01	1,04	0,81	0,19	0,30	-
3. Weiterzuerrechnende Fremdotsätze	14,87	18,63	15,48	22,38	20,91	23,94	25,03
4. Andere sonstige Umsätze ⁾	0,16	0,19	0,42	0,47	0,54	0,38	1,22
Sonstige betriebliche Erträge							
1. Sonstige betriebliche Erträge exkl. Energieabgabenrückvergütung	0,17	0,24	0,56	0,08	0,51	0,24	0,25
2. Energieabgabenrückvergütung	-	-	0,41	-	-	0,51	-
Gesamterträge	33,23	39,82	35,43	48,02	51,92	57,27	59,87
Jahresüberschuss = Bilanzgewinn	0,46	0,28	0,13	1,75	1,98	1,98	0,99
⁾ Sonstige Umsatzerlöse sowie Erlöse aus der Überlassung von Fahrzeugen und anderen Vermögensgegenständen							

Quelle: Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH konnte die von ihr erzielten Nettoumsatzerlöse für durchgeführte Transportleistungen mit von der Gesellschaft bereitgestellten Triebfahrzeugen und Triebfahrzeugpersonal von rd. 15,71 Mio.EUR im Jahr 2007 auf rd. 29,12 Mio.EUR im Jahr 2013 beinahe verdoppeln. Die Berechnung der Förderungen des BMVIT zur Abgeltung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen für die im Rahmen

des Schienengüterverkehrs geförderten Transportarten (z.B. Einzelwagenverkehr oder Kombiniertes Verkehr im Binnenverkehr innerhalb Österreichs oder im Transit durch Österreich) erfolgte auf der Basis von Tarifsätzen, welche das BMVIT in Abhängigkeit von den budgetären Möglichkeiten jährlich neu festlegte. Die von der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH erzielten Einnahmen aus Förderungen in der Höhe von rd. 5,30 Mio.EUR (Einzelwagenverkehr und Kombiniertes Verkehr rd. 5,11 Mio.EUR, Gefahrgutverkehr rd. 0,19 Mio.EUR) erreichten im Jahr 2011 einen Höchststand; sie reduzierten sich im Jahr 2013 jedoch aufgrund geringerer Tarifsätze sowie der Einstellung der Förderung von Gefahrguttransporten auf insgesamt rd. 4,25 Mio.EUR (entsprach rd. 26,4 % der im Jahr 2013 vom BMVIT geleisteten Förderungen für den von Privatbahnen durchgeführten Güterverkehr). Dies führte letztlich zu einem deutlichen Rückgang des Jahresüberschusses im Vergleich zu den Vorperioden.

Der Anstieg der Fremdotsätze im Zeitraum 2007 bis 2013 war im Wesentlichen auf die deutlich gesteigerte Transportleistung innerhalb Deutschlands in Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen zurückzuführen und aufgrund der Gegenverrechnung in gleicher Höhe nicht ergebniswirksam. Die in der zweiten Jahreshälfte 2013 erfolgte Eröffnung der Zweigniederlassung der Gesellschaft in Deutschland wirkte sich in diesem Geschäftsjahr nur geringfügig aus.

Die Position sonstige betriebliche Erträge der GuV der Jahre 2009 und 2012 enthielt jeweils Energieabgabenrückvergütungen in der Höhe von rd. 0,41 Mio.EUR aus den Jahren 2007 und 2008 bzw. in der Höhe von rd. 0,51 Mio.EUR aus den Jahren 2009, 2010 und Jänner 2011. Die Änderung des Energieabgabenrückvergütungsgesetzes im Jahr 2010 führte zu einer Beschränkung der Rückvergütung mit Anfang des Jahres 2011 auf jene Unternehmen, deren Schwerpunkt in der Herstellung körperlicher Wirtschaftsgüter bestand. Aufgrund dieses Sachverhalts entgingen der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH als Erbringerin von Transportleistungen im Schienengüterverkehr ab Februar 2011 durchschnittlich 0,22 Mio.EUR pro Geschäftsjahr, welche bis dahin ungeschmälert in die Unternehmensergebnisse der einzelnen Jahre eingeflossen waren.

4. Feststellungen und Empfehlungen des Stadtrechnungshofes Wien

Der Stadtrechnungshof Wien stellte im Rahmen seiner Prüfung fest, dass der wirtschaftliche Erfolg der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH stark von externen Faktoren beeinflusst wird, die nicht in der unmittelbaren Einflussphäre des Unternehmens liegen. Dazu zählt der starke Wettbewerb im Schienengüterverkehr, die zum Zeitpunkt der Prüfung prognostizierte rückläufige Wirtschaftsentwicklung im Euroraum sowie das Ausmaß und die Höhe künftiger Förderungen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen.

Daraus ableitend ergab sich für den Stadtrechnungshof Wien, dass angesichts des auch bei der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH eingetretenen starken Rückgangs der erzielten Umsatzrendite von rd. 8 % (2011) bzw. rd. 7,2 % (2012) auf rd. 3,4 % im Jahr 2013 (auf Basis des Jahresüberschusses und der um die weiterverrechneten Fremdotsätze bereinigten Nettoumsätze), von der auch in den künftigen Jahren ausgegangen werden sollte, der weitere wirtschaftliche Erfolg des Unternehmens noch stärker von der Kostenstruktur abhängig sein wird.

4.1 Triebfahrzeuge

Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH hatte zum Prüfungszeitpunkt 23 E-Loks im Einsatz, wovon eine im Eigentum der Gesellschaft stand, fünf über Leasingverträge mit Laufzeiten über 20 Jahre und 17 über jährlich kündbare Mietverträge liefen. Zusätzlich waren der Kauf und die Anlieferung einer weiteren E-Lok für Dezember 2014 vorgesehen. Schließlich hatte die Gesellschaft vier Dieselloks im Rahmen der Abspaltung von der Muttergesellschaft übernommen, welche auf dem Netz der Wiener Lokalbahnen und für Verschubfahrten innerhalb Österreichs zum Einsatz kamen.

Das Verhältnis von Eigentum zu Leasing zu Miete bei den 23 E-Loks lag zum Prüfungszeitpunkt somit bei 1 : 5 : 17. Die Gesellschaft ging davon aus, dass bei der Zunahme an Verkehren bzw. aufgrund des Zugewinns an Kundinnen bzw. Kunden in Deutschland, künftig die Anzahl der Triebfahrzeuge weiter erhöht werden muss.

Wie den diesbezüglichen Unterlagen entnommen werden konnte, war der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH jedoch bewusst, dass die Zunahme an Mietloks eine für die Gesellschaft wesentlich teurere Variante gegenüber dem Kauf von Eigenloks darstelle. Deswegen stimmte der Aufsichtsrat im September 2008 dem Antrag auf Leasingfinanzierung der weiter oben genannten fünf E-Loks mit einem Finanzvolumen von rd. 18 Mio.EUR zu. Das langfristige Ziel der Gesellschaft war dabei lt. Aussage der Geschäftsführung, den Anteil der Mietloks auf ein ausgewogenes Verhältnis zu senken und die fünf E-Loks nach Ablauf der Leasingverträge zu erwerben.

Die Mietvariante ermöglicht im Vergleich dazu aufgrund relativ kurzfristiger Kündigungsfristen eine der Auftragslage entsprechende Flexibilität, jedoch zeigten Berechnungen der Gesellschaft, dass mit einer Kaufvariante langfristig bessere Unternehmensergebnisse zu erzielen seien, weil die monatlichen Aufwendungen wesentlich geringer waren. Der diesbezügliche Unterschied zwischen Miet- und Eigentums/Leasingvariante lag zum Zeitpunkt der Prüfung bei monatlich rd. 10.000,-- EUR pro E-Lok.

Mit der Leasingfinanzierung war aber auch ein langfristiges Risiko verbunden, weil die Verzinsung dieser Zwischenfinanzierung auf Basis des 3-Monats-EURIBOR, zuzüglich eines Aufschlages, erfolgte. In einer Niedrigzinsphase wie im gegenständlichen Prüfungszeitraum profitierte die Gesellschaft von den aktuell niedrigen Zinsen. In einer Hochzinsphase - die in einem unkündbaren Vertragszeitraum von 20 Jahren nicht auszuschließen ist - muss die Gesellschaft auch von steigenden Leasingaufwendungen ausgehen. Der Ablauf des letzten Leasingvertrages ist im Jahr 2031.

Der Stadtrechnungshof Wien hielt fest, dass die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH mit der Leasingvariante von E-Loks eine Variante gewählt hatte, welche gegenüber der Miete von E-Loks als langfristig wirtschaftlicher zu beurteilen war. Dennoch barg die Leasingvariante das Risiko einer ungewissen Zinsentwicklung in sich. Demgegenüber verwies der Stadtrechnungshof Wien auf einen vergleichsweise hohen Gewinnausschüttungsanteil im Prüfungszeitraum 2007 bis 2013 (s. dazu Pkt. 4.3).

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH Überlegungen dahingehend anzustellen, künftig E-Loks durch eine geringere jährliche Gewinnausschüttung mittelfristig eigen zu finanzieren, um dadurch das bei langfristigen Leasingverträgen bestehende Risiko einer steigenden Zinsentwicklung zu reduzieren.

Der Stadtrechnungshof Wien prüfte weiters die gegenständlichen Leasingverträge hinsichtlich der Zurechnung des Leasingguts zur Leasinggeberin oder Leasingnehmerin. Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH hatte im Dezember 2008 einen Rahmenvertrag mit einem Hersteller hinsichtlich der Lieferung von fünf E-Loks abgeschlossen. Noch im selben Monat trat eine Leasinggesellschaft anstelle der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH in den Rahmenvertrag als zivilrechtliche und wirtschaftliche Eigentümerin ein. Im Dezember 2009 rief die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH die Lieferung der ersten E-Lok über die Leasinggesellschaft ab, in den beiden darauffolgenden Jahren die weiteren vier E-Loks. Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH übernahm die E-Loks lt. Leasingverträgen jeweils im Auftrag der Leasinggesellschaft und begründete durch stellvertretende Übernahme Eigentum für die Leasinggesellschaft an den E-Loks. Die vereinbarten monatlichen Zahlungen an die Leasinggesellschaft verbuchte die Gesellschaft als Leasingaufwendungen.

Die Prüfung einer möglichen Aktivierungspflicht der diesbezüglichen E-Loks in den Büchern der Gesellschaft ergab, dass es sich aufgrund der Nutzungsdauer der E-Loks und einer im Vertrag fehlenden Kaufoption zum Ende der Leasingvereinbarung von 20 Jahren um ein "Operating Leasing" handelte, was de facto einem reinen Mietverhältnis entspricht. Auch seitens der beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wurde diese Leasingform aufgrund der genannten Aspekte angenommen.

Gleichzeitig vertraten die Verantwortlichen der Gesellschaft gegenüber dem Stadtrechnungshof Wien die Ansicht, dass im Zusammenhang mit den vorliegenden Leasingverträgen nach deren Ablauf ein Kaufrecht für die einzelnen E-Loks zu den in den Verträgen jeweils genannten Restwerten von durchschnittlich 20.000,-- EUR besteht.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, angesichts von am Markt zu erzielenden Verkaufspreisen für Gebrauchtlokomotiven, die deutlich über den festgelegten Restwerten liegen, nochmals eine Klärung mit der Leasinggesellschaft bzgl. dem Bestehen einer Kaufoption nach Ablauf der Leasingverträge herbeizuführen. Für den Fall, dass eine derartige Kaufoption vorliegt, empfahl der Stadtrechnungshof Wien, sich diese zwecks Nachvollziehbarkeit der ursprünglichen Vertragsintention schriftlich bestätigen zu lassen. Danach wäre auch eine eventuelle Aktivierungspflicht in den Büchern der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH noch einmal zu hinterfragen.

4.2 Personal

Unter Einhaltung der im ArbVG festgehaltenen Frist kündigte die Geschäftsführung der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH im April 2010 die im Weg der Abspaltung übernommenen Betriebsvereinbarungen sowie sämtliche, seit dem Zeitpunkt der Abspaltung neu abgeschlossenen Vereinbarungen mit Ablauf des 31. Juli 2010. Diese Vorgangsweise wurde mit dem letztlich ergebnislosen Ausgang der zwischen der Geschäftsführung und dem Betriebsrat geführten Gespräche in Bezug auf die angestrebte Änderung einzelner bis dahin gewährter Entgeltbestandteile für Triebfahrzeugführer begründet. Ausschlaggebend für die von der Geschäftsführung angestrebten Änderungen war insbesondere der starke Anstieg der Personalaufwendungen für Triebfahrzeugführer.

Bei den zur Diskussion gestandenen Änderungen handelte es sich insbesondere um die künftigen Entgeltregelungen im Zusammenhang mit dem Anfall von Auswärtsruhezeiten und Wegzeiten:

- Hinsichtlich der Regelung der Ruhezeiten war lt. der im Zuge der Abspaltung von der Muttergesellschaft übernommenen Betriebsvereinbarung vereinbart, dass die ersten sechs Stunden bei Auswärtsruhezeiten - dies betrifft insbesondere auswärtige Übernachtungen in Hotels, wobei die dadurch entstehenden Kosten zur Gänze vom Unternehmen getragen werden - voll und darüber hinausgehende Stunden mit 80 % des Normalstundenlohnes abgegolten werden. Nicht in der diesbezüglichen Betriebsvereinbarung geregelt, jedoch von Anfang an gelebte Praxis war die Anrechnung dieser Auswärtsruhezeiten auf die Normalarbeitszeit, was letztlich ausschlaggebend für den

Anfall von durchschnittlich 51 bis 85 Überstunden pro Triebfahrzeugführer in den einzelnen Monaten der Jahre 2008 bis 2011 war.

- Weiters war in der gekündigten Betriebsvereinbarung festgehalten, dass Wegzeiten - alle dienstlich begründeten Wege innerhalb einer Dienstschicht und innerhalb eines Ortsgebietes - zur Gänze auf die Arbeitszeit angerechnet werden. In der Praxis bedeutete diese Regelung, dass den Triebfahrzeugführern eine bestimmte Wegzeit zu Beginn und am Ende jeder Schicht - im Wesentlichen die Wegzeit vom Standort der Gesellschaft in Inzersdorf zum Standort des zu fahrenden Triebfahrzeuges und bei Schichtende wieder vom Triebfahrzeug zurück zum Standort Inzersdorf - bezahlt und auf die Arbeitszeit angerechnet wurde. Seit dem Jahr 2011 werden die für den jeweiligen Zugtransport erforderlichen Informationen per Datentransfer auf den vom Unternehmen bereitgestellten Laptop des betreffenden Triebfahrzeugführers übermittelt. Mit der Änderung dieses betrieblichen Ablaufes entfiel die Notwendigkeit für diese Dienstwege und damit Wegzeiten, weshalb sie von den Verantwortlichen der Gesellschaft als nicht mehr angeordnet betrachtet werden.

Für all jene Triebfahrzeugführer, die nach dem 31. Juli 2010 neu ins Unternehmen eingetreten waren, wurde anstelle der ursprünglich vereinbarten 38 Stunden 29 Minuten eine Wochenarbeitszeit von 40 Stunden eingeführt und Auswärtsruhezeiten gemäß alter Betriebsvereinbarung, allerdings ohne Anrechnung auf die Arbeitszeit, abgegolten. Mit Beginn des Jahres 2012 entfiel die Abgeltung der ab diesem Zeitpunkt nur noch "fiktiven" Wegzeiten zu Beginn und am Ende jeder Schicht.

Trotz zahlreicher weiterer Gesprächsrunden in den Jahren 2010 bis Anfang 2012 konnte zwischen der Geschäftsführung und dem Betriebsrat kein Einvernehmen hinsichtlich einer Neuregelung der Wochenarbeitszeit sowie der entgeltlichen Behandlung der Auswärtsruhezeiten und Wegzeiten für die vor dem August 2010 aufgenommenen Triebfahrzeugführer gefunden werden. Dieser Verhandlungsstillstand veranlasste die Geschäftsführung letztlich dazu, ab Februar 2012 die neuen Abrechnungsregelungen bzgl. Auswärtsruhezeiten und Wegzeiten ohne einvernehmlicher Neuregelung auch auf die

bereits vor August 2010 in einem Dienstverhältnis mit der Gesellschaft gestandenen Triebfahrzeugführer anzuwenden.

Andere zugunsten der Triebfahrzeugführer getroffene Vereinbarungen über den Kollektivvertrag hinaus blieben jedoch auch nach der Kündigung der Betriebsvereinbarung bei der Entgeltabrechnung unverändert. Neben der Abgeltung von Auswärtsruhezeiten betrafen diese Vereinbarungen im Wesentlichen die Anrechnung von 5,50 Arbeitsstunden bei Ankündigung eines Zugausfalls innerhalb von drei Tagen vor Dienstbeginn sowie den Zuschlag von 50 % für jede Rotstunde - d.h. jene über den festgelegten Schichtanfang bzw. das festgelegte Schichtende hinausgehenden Mehrstunden bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten - unabhängig davon, ob es sich dabei um Normalarbeitszeit oder Überstunden handelte. Somit können Triebfahrzeugführer bei Anfall von Rotstunden, die gleichzeitig auch als Überstunden abgerechnet werden, je nach Zeitpunkt der Leistungserbringung - z.B. bei Feiertagsschichten - weiterhin Zuschläge von bis zu 150 % auf den Stundensatz der Normalarbeitszeit verdienen.

Die Vorgangsweise der Geschäftsführung veranlasste den Betriebsrat noch im Jänner 2012, eine Klage beim Arbeits- und Sozialgericht gegen die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH auf Wiedereinsetzung der alten Regelungen einzureichen. Das Urteil durch das Arbeits- und Sozialgericht stand zum Zeitpunkt der Prüfung noch aus.

Anlässlich der Erstellung der Jahresabschlüsse 2012 und 2013 bildete die Gesellschaft jeweils Rückstellungen für drohende Aufwendungen aus noch ausstehenden Gehaltszahlungen in der Höhe von insgesamt 839.000,-- EUR. Darüber hinaus wurde im Zusammenhang mit der laufenden Klage zum Stichtag 31. Dezember 2013 eine Rückstellung für drohende Rechts- und Beratungskosten in der Höhe von 70.000,-- EUR gebildet.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, bei der Neuregelung von über das Grundgehalt hinausgehenden Gehalts- und Arbeitszeitvereinbarungen darauf zu achten, dass die Gesamtentlohnung nicht über der bei anderen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen üblichen Gesamtentlohnung liegt.

4.3 Ausschüttung und Liquidität

Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH erzielte seit ihrer Errichtung im Jahr 2007 regelmäßig Jahresüberschüsse. Der erwirtschaftete Gesamtgewinn betrug von 2007 bis 2013 rd. 7,59 Mio.EUR, wovon die Gesellschaft rd. 4,29 Mio.EUR bzw. 56 % an die Muttergesellschaft, die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, ausschüttete. Die Mehrjahresplanung der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH sah auch künftig - für die Jahre 2013 bis 2016 - Gewinnausschüttungen von jährlich 800.000,-- EUR vor.

Die von der Gesellschaft erwirtschaftete Liquidität verringerte sich im selben Zeitraum um die erwähnten Gewinnausschüttungen sowie die Anschaffung diverser materieller und immaterieller Sachanlagen. Die wesentlichste Anschaffung betraf den mit liquiden Reserven bezahlten Ankauf einer Lokomotive im Jahr 2013 zum Preis von rd. 3,90 Mio.EUR. Der Liquiditätsstand der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH lag zum 31. Dezember 2013 bei rd. 1,82 Mio.EUR; eine im Zeitraum der Prüfung erstellte Prognoserechnung sah zum Ende des Jahres 2014 eine Liquidität von rd. 1,66 Mio.EUR vor.

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft erteilte in seiner Sitzung vom 12. Juni 2014 die Zustimmung zum Ankauf einer weiteren Lokomotive bei einem maximalen Preis von 3,70 Mio.EUR - unter Vorlage einer positiven Wirtschaftlichkeitsberechnung nach den Vorgaben der Wiener Stadtwerke Holding AG. Die Gesellschaft tätigte - infolge einer anerkannten Wirtschaftlichkeitsberechnung - im September 2014 eine Anzahlung in der Höhe von rd. 1,09 Mio.EUR. Die Entrichtung von zwei weiteren Teilbeträgen in der Höhe von insgesamt rd. 2,55 Mio.EUR war für Anfang 2015 vorgesehen.

Der Wirtschaftsplan 2015 wies - unter der Voraussetzung der Umsetzung der geplanten Jahresüberschüsse - eine durchgehend negative Liquidität für das Geschäftsjahr 2015 aus; der Liquiditätsendstand lag lt. Cashflowrechnung des Wirtschaftsplans zum Jahresende bei rd. -370.000,-- EUR. Die Gründe für die Verringerung der Liquidität waren in erster Linie die oben genannte Anschaffung, die Restzahlung in der Höhe von rd. 1,18 Mio.EUR für das Zugssicherungssystem ETCS sowie die vorgesehene Gewinnausschüttung in der Höhe von 800.000,-- EUR.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl - angesichts der prognostizierten negativen Liquiditätsentwicklung aufgrund der genehmigten Investitionsausgaben bei gleichzeitiger Gewinnausschüttung an die Muttergesellschaft - darauf Bedacht zu nehmen, dass Ausschüttungen grundsätzlich nur im Rahmen der tatsächlich erwirtschafteten liquiden Mittel getätigt und nicht durch die Überziehung der in den Cashpool eingezahlten Mittel finanziert werden.

4.4 Ausfallentschädigung

Im Jänner 2013 stellte ein mit der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH als Subtraktionär in Geschäftsbeziehung stehendes privates deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Forderung gegenüber der Gesellschaft in der Höhe von 250.000,-- EUR als Entschädigung für entstandene Ausfallkosten. Der Subtraktionär begründete diese Forderung mit der Nichtinanspruchnahme vertraglich garantierter Traktionsleistungen infolge mehrerer Zugausfälle, der von der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH erfolgten einseitigen Beauftragung anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung von bereits mit dem Subtraktionär vertraglich vereinbarten Traktionsleistungen sowie den entstandenen Kosten für kurzfristig stornierte Traktionsleistungen. Der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH gelang eine Reduzierung der Höhe der ursprünglich gestellten Forderung auf 130.000,-- EUR im Rahmen einer außergerichtlichen Vereinbarung.

Die Geschäftsführung der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH bestätigte letztlich die ihr vorgeworfene Vorgangsweise und begründete diese mit dem an die Gesellschaft herangetragenen Wunsch des auftraggebenden Spediteurs der betroffenen Zugrelationen, den Subtrakteur für die im Rahmen des Transportauftrags zu fahrenden Teilstrecken in Deutschland wegen Unzufriedenheit mit der Qualität der erbrachten Leistung zu ersetzen. Im Hinblick auf die künftige Aufrechterhaltung dieser für die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH bedeutenden Geschäftsbeziehung wurde diesem Kundenwunsch letztlich entsprochen.

Der Stadtrechnungshof Wien vertrat die Ansicht, dass die Erfüllung eines derartigen Ansinnens anlässlich der damit verbundenen Vertragsverletzung durch die Wiener Lo-

kalbahnen Cargo GmbH von der Bereitschaft der Kundin bzw. des Kunden zur Übernahme - zumindest eines Teiles - allfälliger Schadensersatzforderungen hätte abhängig gemacht werden sollen.

4.5 Aufsichtsrat, zustimmungspflichtige Geschäfte

Ende des Jahres 2010 wurden die Dienstverträge von sechs Mitarbeitenden mit All-In-Gehälter einschließlich einer Pauschalabgeltung von 20 Überstunden pro Monat in normale Bruttogehälter mit Einzelverrechnung für angefallene Überstunden abgeändert. Die Gesellschaft begründete die Änderung mit der Tatsache, dass nur Mitarbeitende mit niedrigen Gehältern davon betroffen waren, die bzgl. ihres Zuständigkeitsbereichs als Sachbearbeiterinnen bzw. Sachbearbeiter eingestuft waren und daher All-In-Gehälter auf dieser Verantwortungsebene ohnedies nicht gängige Praxis seien.

Eine vorab durchgeführte Befassung des Aufsichtsrates war nicht erfolgt, obwohl die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH unter Pkt. 6 Zustimmungspflichtige Geschäfte vorsieht, dass die Genehmigung von Mitteln für die Änderung von sonstigen Verträgen - die jeweils eine finanzielle Belastung der Gesellschaft von mehr als 50.000,-- EUR in einem Geschäftsjahr mit sich bringen, soweit diese Maßnahmen nicht im jährlichen Wirtschaftsplan enthalten sind - der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bedürfen.

Die Gesamtaufwendungen der für diese Mitarbeitenden verrechneten Einzelüberstunden beliefen sich in der Folge auf 71.491,06 EUR im Jahr 2011 (bei rd. 3.110 verrechneten Überstunden), auf 48.503,95 EUR im Jahr 2012 (bei rd. 2.005 Überstunden) und 42.301,82 EUR im Jahr 2013 (bei rd. 1.676 Überstunden).

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, Vertragsänderungen künftig auf ihre finanziellen Folgekosten vorab zu überprüfen und bei Überschreitung der zustimmungspflichtigen Betragshöhe dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen.

4.6 Debitoren-/Kreditorenmanagement

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH stiegen im Prüfungszeitraum 2007 bis 2013 infolge kontinuierlich erhöhter Traktionsleistungen auf rd. 9,36 Mio.EUR zum Bilanzstichtag 2013. Aufgrund des gestiegenen Forderungsvolumens erhob der Stadtrechnungshof Wien die Umschlagshäufigkeit der Forderungen sowie der Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung. Daraus ergab sich, dass die Debitorendauer - eine Kennzahl, die Auskunft über die von den Kundinnen bzw. Kunden in Anspruch genommenen Zahlungsziele gibt - im Jahr 2013 rd. 50 Tage betrug. Im Vergleich dazu lag die Kreditorendauer - eine Kennzahl, welche das von der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH gegenüber ihren Lieferantinnen bzw. Lieferanten in Anspruch genommene durchschnittliche Zahlungsziel zeigt - bei rd. 28 Tagen. Bei einer üblicherweise der Gesellschaft eingeräumten Zahlungsfrist von 30 Tagen bedeutete dieser Umstand letztlich, dass die Gesellschaft ihre Rechnungen im Durchschnitt bereits zwei Tage vor Fälligkeit beglich.

Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass die durchschnittliche Debitorendauer im Wesentlichen auf die langen Zahlungsfristen für die zwei größten Auftraggeberinnen bzw. Auftraggeber von grenzüberschreitenden Traktionsleistungen zurückzuführen war, die für rund zwei Drittel des Gesamtumsatzes verantwortlich zeichneten. Dem entgegen zahlte die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH ihrerseits die Verbindlichkeiten gegenüber ihren Subtrakteuren (im Jahr 2013 rd. 25 Mio.EUR, s. dazu Pkt. 3.3, Tabelle 4: Weiterzurechnende Fremdotsätze) - mit Ausnahme einer einzigen Vertragspartnerin, mit dem ein Zahlungsziel von 45 Tagen vereinbart war - für deren Traktionsleistungen im Ausland spätestens 30 Tage nach Rechnungslegung.

Der Stadtrechnungshof Wien verwies grundsätzlich darauf, dass sich eine hohe Debitorendauer ungünstig auf die Liquidität auswirkt und zudem das Risiko von Forderungsausfällen erhöht. Darüber hinaus erfüllte die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH ihre Verbindlichkeiten im Durchschnitt innerhalb von 28 Tagen, was letztlich angesichts des tatsächlichen Forderungseingangs für erbrachte Lieferungen und Leistungen nach 50 Tagen einer unentgeltlichen Kreditgewährung gegenüber ihren Kundinnen bzw. Kunden von rund drei Wochen gleichkam.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, die Zahlungsziele gegenüber ihren Subtrakteuren weitestgehend an jene ihrer Auftraggeberinnen bzw. Auftraggeber anzugleichen, um eine größtmögliche Kongruenz der Zahlungsströme und damit eine Optimierung des Liquiditätsmanagements zu erreichen.

5. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl Überlegungen dahingehend anzustellen, künftig E-Loks durch eine geringere jährliche Gewinnausschüttung mittelfristig eigen zu finanzieren, um dadurch das bei langfristigen Leasingverträgen bestehende Risiko einer steigenden Zinsentwicklung zu reduzieren (s. Pkt. 4.1).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH:

Es ist für das Unternehmen von essentieller Bedeutung, den Anteil an Triebfahrzeugen im Eigentum weiter zu erhöhen. Nur dadurch ist eine nachhaltige Preispolitik, die dem kompetitiven Transportmarkt entspricht, zu erreichen. Die hohe Anzahl an teureren gemieteten oder fremdfinanzierten Triebfahrzeugen stellt einen Nachteil im internationalen Wettbewerb, insbesondere gegenüber Staatsbahnen, dar.

Die Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien wurde an die Eigentümerin bzw. den Eigentümer kommuniziert und mit dieser bzw. diesem besprochen. Die Dividendenpolitik sowie die Entscheidung über die Höhe der jährlichen Ausschüttung liegen jedoch im alleinigen Ermessen der Eigentümerin bzw. des Eigentümers der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Empfehlung Nr. 2:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, angesichts von am Markt zu erzielenden Verkaufspreisen für Gebrauchtslokomotiven, die deutlich über den festgelegten Restwerten

liegen, eine Klärung mit der Leasinggesellschaft bzgl. dem Bestehen einer Kaufoption nach Ablauf der Leasingverträge herbeizuführen. Für den Fall, dass eine derartige Kaufoption vorliegt, empfahl der Stadtrechnungshof Wien, sich diese zwecks Nachvollziehbarkeit der ursprünglichen Vertragsintention schriftlich bestätigen zu lassen. Danach wäre auch eine eventuelle Aktivierungspflicht in den Büchern der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH noch einmal zu hinterfragen (s. Pkt. 4.1).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH:

Es wurde am 4. Dezember 2008 ein Rahmenvertrag über den Ankauf von fünf Triebfahrzeugen abgeschlossen. Für die Finanzierung wurden Operating Leasingverträge abgeschlossen. Die Leasinggeberin bzw. der Leasinggeber ist gemäß der Vereinbarung über den Kaufeintritt die Eigentümerin bzw. der Eigentümer der Triebfahrzeuge und aktiviert in ihrer bzw. seiner Bilanz das Leasinggut. Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH verbucht die monatlichen Leasingraten im Aufwand. Die Vertragslaufzeit ist auf die angenommene Lebensdauer angelegt, mit der letzten Leasingrate soll das Leasinggut in das Eigentum der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH übergehen.

Aufgrund der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien werden mit der Leasinggeberin bzw. dem Leasinggeber Gespräche aufgenommen, um eine Bestätigung für den Eigentumsübergang mit der letzten Rate zu erlangen.

Empfehlung Nr. 3:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, bei der Neuregelung von über das Grundgehalt hinausgehenden Gehalts- und Arbeitszeitvereinbarungen ihrer Triebfahrzeugführer darauf zu achten, dass die Gesamtentlohnung nicht über der bei anderen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen üblichen Gesamtentlohnung liegt (s. Pkt. 4.2).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH:

Die Verhandlungen mit dem Betriebsrat über den Abschluss einer Betriebsvereinbarung über die Entlohnung der Triebfahrzeugführer stehen aktuell vor dem Abschluss.

Die in der Vergangenheit bestehenden Streitpunkte, insbesondere zur arbeitszeitrechtlichen Wertung von Auswärtsruhezeiten und (fiktiven) Wegzeiten zum/vom Triebfahrzeug mit jenen Triebfahrzeugführern, die bereits vor der Kündigung der Betriebsvereinbarung (alt) im April 2010 dem Unternehmen angehört haben, konnten weitgehend einvernehmlich beigelegt werden.

Auf Basis der vorhandenen Marktkenntnisse über den Arbeitsmarkt für Triebfahrzeugführer in Österreich und Deutschland sowie bezogen auf die Zu- und Abgänge von Mitarbeitenden bei der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, kann aus Sicht der Geschäftsführung die Angemessenheit und Üblichkeit der Gesamtentlohnung von Triebfahrzeugführern als eingehalten angesehen werden.

Empfehlung Nr. 4:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl - angesichts der prognostizierten negativen Liquiditätsentwicklung aufgrund der genehmigten Investitionsausgaben bei gleichzeitiger Gewinnausschüttung an die Muttergesellschaft - darauf Bedacht zu nehmen, dass Ausschüttungen grundsätzlich nur im Rahmen der tatsächlich erwirtschafteten liquiden Mittel getätigt und nicht durch die Überziehung der in den Cashpool eingezahlten Mittel finanziert werden (s. Pkt. 4.3).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH:

Zu diesem Punkt wird darauf hingewiesen, dass es sich auf Basis der Mehrjahresplanung der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH nur um eine kurzfristige negative Liquiditätsentwicklung handelt, die in den folgenden Geschäftsjahren rasch wieder ausgeglichen werden sollte.

Auch in diesem Fall wurde die Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien an die Eigentümerin bzw. den Eigentümer kommuniziert und mit dieser bzw. diesem besprochen. Die Dividendenpolitik sowie die Entscheidung über die Höhe der jährlichen Ausschüttung liegen jedoch im alleinigen Ermessen der Eigentümerin bzw. des Eigentümers der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen:

Gewinnausschüttungen richten sich grundsätzlich nach dem erzielten Bilanzgewinn und stehen in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der Investitionstätigkeit und mit den dafür angewendeten Finanzierungsinstrumenten.

Empfehlung Nr. 5:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, Vertragsänderungen künftig auf ihre finanziellen Folgekosten vorab zu überprüfen und bei Überschreitung der zustimmungspflichtigen Betragshöhe dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorzulegen (s. Pkt. 4.5).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH:

Dieser einmalige Vorfall aus dem Jahr 2010 (Umstellung von All-In-Verträgen auf Überstundenbezahlung bei gleichem Gehalt) hat zu einer genaueren Beachtung der Geschäftsordnung der Geschäftsführung in der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH geführt.

Empfehlung Nr. 6:

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die Zahlungsziele gegenüber ihren Subtrakteuren weitestgehend an jene ihrer Auftraggeberinnen bzw. Auftraggeber anzugleichen, um eine größtmögliche Kongruenz der Zahlungsströme und damit eine Optimierung des Liquiditätsmanagements zu erreichen (s. Pkt. 4.6).

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH:

Grundsätzlich sind in der Transportbranche Zahlungsziele von 30 bis 60 Tagen üblich. Zwei Kundinnen bzw. Kunden der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH wurde ein Zahlungsziel von 45 Tagen gewährt, die anderen Kundinnen bzw. Kunden haben ein Zahlungsziel von 30 Tagen.

Gegenüber Subtrakteuren wird künftig im Rahmen von Vertragsverlängerungen versucht werden, die Zahlungsziele an jene der Auftraggeberinnen bzw. Auftraggeber der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH anzupassen. Weiters wird die Zahl der Subtrakteure seit Aufnahme des Deutschlandgeschäftes der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH verringert. Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH erhöht im Rahmen ihres Auslandsengagements sukzessive die Eigentraktionsleistung außerhalb Österreichs und verlängert damit die Wertschöpfungskette des Unternehmens.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Juni 2015