

Bericht des Rechnungshofes

**ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH – Einsatzplanung
der Lokreihe 1014**

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis _____	166
Abkürzungsverzeichnis _____	167
Glossar _____	169

BMVIT**Wirkungsbereich des Bundesministeriums für
Verkehr, Innovation und Technologie****ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH – Einsatzplanung
der Lokreihe 1014**

KURZFASSUNG _____	172
Prüfungsablauf und –gegenstand _____	178
Grundlagen _____	179
Cross-Border-Leasing (CBL) _____	182
Betrieb der Lokreihe 1014 _____	184
Wirtschaftliche Situation _____	193
Verkaufsaktivitäten für die Lokreihe 1014 _____	198
Schlussempfehlungen _____	204

ANHANG

Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens _____	206
--	-----

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Ausbesserungen nach Kilometerleistungen 2005 bis 2009	187
Tabelle 2:	Materialaufwand	187
Tabelle 3:	Ausbesserungskosten 2005 bis 2009	188
Tabelle 4:	Untauglichkeitsfälle 2000 bis 2009	190
Tabelle 5:	Mängelhäufigkeit in km	191
Tabelle 6:	Entscheidungsmatrix für die Lokreihe 1014	192
Tabelle 7:	Aufwand für die Lokreihe 1014	193
Tabelle 8:	Produktkategorien in den Bereichen Personen-/ Güterverkehr sowie zusätzliche Leistungen	195
Tabelle 9:	Erlöse der Lokreihe 1014	195
Tabelle 10:	Aufwand und Erlöse der Lokreihe 1014	197

Abkürzungsverzeichnis

AfA	Absetzung für Abnutzung
a.o.	außerordentlich
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
CBL	Cross Border Leasing
etc.	et cetera
EUR	Euro
EXPO	Exposition Universelle Internationale, Weltausstellung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Hz	Hertz, Einheit für die Frequenz
IFRS inkl.	International Financial Reporting Standards inklusive
k.A.	keine Angaben
km	Kilometer
kV	(Kilo-)Volt, Einheit für die elektrische Spannung
kW	(Kilo-)Watt, Einheit für die Leistung
lt.	laut
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (alt) vor Inkraft- treten des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 (ÖBB-Reform)
ÖBB-Produktion	ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH
ÖBB-Technische Services	ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH
ÖBB-Unterneh- mensgruppe	ÖBB-Unternehmensgruppe im Sinne des Bundesbahngesetzes

Abkürzungen



PMU	Produktionsmangel Untauglichkeit
rd.	rund
RH	Rechnungshof
t	Tonne
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
UGB	Unternehmensgesetzbuch
U.S.	United States
USt	Umsatzsteuer
usw.	und so weiter
z.B.	zum Beispiel

Glossar

Lokreihe

Die Lokreihe bezeichnet eine Flotte von Triebfahrzeugen gleicher Bauart.

Cross-Border-Leasing (CBL)

Darunter versteht man eine Leasingvariante zwischen Vertragspartnern, die ihren Sitz in verschiedenen Staaten haben, um auf Grundlage der unterschiedlichen Gesetzgebung insbesondere steuerliche Vorteile zu nutzen.

Hinterstellung

Hinterstellung bezeichnet ein Abstellen z.B. eines Triebfahrzeugs auf einem Bahngelände, ohne jedoch das Triebfahrzeug außer Betrieb zu nehmen.

Betriebsuntersuchung

Darunter versteht man die kleinste Planausbesserung.

Planausbesserung

Dies ist eine Ausbesserung, die nach den in der Instandhaltungsanweisung vorgegebenen Wartungsintervallen durchgeführt wird.

Bedarfsausbesserung

Dies ist eine Ausbesserung, die im Bedarfsfall (z.B. Defekt am Triebfahrzeug, Motorschaden etc.) zusätzlich zu den Planausbesserungen durchgeführt wird.

Unfallausbesserung

Dies ist eine Ausbesserung, die in Folge eines Unfalls zusätzlich zu den Planausbesserungen durchgeführt wird.

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH – Einsatzplanung der Lokreihe 1014

In den Jahren 1993/1994 kaufte die ÖBB 18 Triebfahrzeuge der Baureihe 1014 zu einem Stückpreis von 3,97 Mio. EUR. In den Jahren 2008 bis 2010 – rd. 15 Jahre nach dem Kauf – wertete die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH die Triebfahrzeuge auf einen Schrottwert von 15.000 EUR pro Stück ab; die reguläre Abschreibungsdauer hätte 30 Jahre betragen. In den Jahren 2005 bis 2009 erwirtschaftete die Lokreihe 1014 einen negativen Ergebnisbeitrag von rd. 21 Mio. EUR. Die Versuche, die Triebfahrzeuge – beginnend im Jahr 2010 – zu verkaufen, waren bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung erfolglos.

Die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH ließ seit 2006 bei der Lokreihe 1014 keine Teilausbesserungen mehr durchführen. Dadurch konnten einzelne Triebfahrzeuge nicht mehr eingesetzt werden. Das minderte die Verkaufschancen.

Eine ergebnisorientierte Flottensteuerung war aufgrund einheitlicher Verrechnungssätze des im Einsatz befindlichen Verrechnungssystems für alle Triebfahrzeuge der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH nicht möglich. So war nicht ableitbar, ob mit einer Lokreihe günstiger produziert werden konnte als mit einer anderen. Damit fehlten wesentliche Informationen für eine effektive Unternehmenssteuerung. Es bestanden daher keine Anreize, die Kosten zu senken.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der Strategie, der Einsatzplanung, der Weiterverwendung und des Verkaufs, des derzeitigen Zustands sowie der Aufwands- und Erlösstruktur der Lokreihe 1014. Bei der Lokreihe 1014 handelte es sich um eine Kleinserie von 18 Triebfahrzeugen, die in den Jahren 1993 und 1994 von der ÖBB gekauft worden waren. (TZ 1)

Grundlagen, Strategie

Die Lokreihe 1014 war eine eigens für die ÖBB entwickelte und hergestellte Triebfahrzeugflotte. Die Anschaffungskosten der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 waren im Vergleich zur Lokreihe 1116 erheblich höher (pro Stück um rd. 1,3 Mio. EUR, in Summe rd. 23,4 Mio. EUR), obwohl die Lokreihe 1014 auf einer älteren Technik beruhte und eine geringere Leistung erbrachte. (TZ 2)



Quelle: RH

Eine Flottenstrategie der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (ÖBB-Produktion) war weder im Jahr 2005 noch zur Zeit der Gebarungsüberprüfung von der Geschäftsführung genehmigt worden. Im Hinblick auf die Nachvollziehbarkeit einer effizienten und effektiven Erreichung der Unternehmensziele wäre eine Flottenstrategie für alle Lokreihen möglichst bald festzuschreiben. (TZ 3)

Cross-Border- Leasing

In zwei CBL-Verträgen waren 16 der 18 Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 gebunden (Laufzeiten rd. 26 bzw. rd. 19 Jahre). Die Auflösung der beiden CBL-Verträge schlug sich mit – 1,9 Mio. EUR im Jahresergebnis 2009 der ÖBB-Produktion nieder. (TZ 4)

Die Vertragsstruktur der CBL-Verträge war komplex und mit Risiken behaftet. Unter anderem stellten die lange Vertragsdauer, verbunden mit der eingeschränkten rechtlichen Verfügbarkeit des verleasteten Rollmaterials bzw. mit dem möglichen Ausfall oder der Ratingverschlechterung des Vertragspartners, erhebliche Risiken dar. (TZ 4)

Betrieb der Lokreihe 1014

Einsatzplanung

Die ÖBB-Produktion reduzierte seit dem Jahr 2006 und damit nur zwölf Jahre nach deren Anschaffung den planmäßigen Einsatz der Lokreihe 1014. Seit dem Fahrplanwechsel 2009/2010 berücksichtigte die ÖBB-Produktion die Triebfahrzeuge in der Einsatzplanung nicht mehr. Obwohl die Fahrzeuge offiziell nicht außer Dienst gestellt waren, war zur Zeit der Gebarungsprüfung eine Wiederinbetriebnahme der Triebfahrzeuge nicht geplant und wäre mit Kosten von mindestens 2,1 Mio. EUR verbunden gewesen. Im Hinblick auf die für die Lokreihe 1014 angesetzte Nutzungsdauer von 30 Jahren zeigte dies die Unwirtschaftlichkeit der Lokreihe 1014 auf (geringe Einsatz-km, hohe Instandhaltungskosten und Abschreibung auf den Schrottwert trotz noch 15-jähriger Restnutzungsdauer). (TZ 5)

Instandhaltungen und Reparaturen

Die Instandhaltungs- und Reparaturkosten der Lokreihe 1014 im Zeitraum 2005 bis 2009 waren gegenüber der Lokreihe 1016/1116 um rd. 0,28 EUR/km höher. Die Lokreihe 1014 wies eine doppelt so hohe Häufigkeit bei den Bedarfsausbesserungen auf. Die ÖBB-Produktion ließ seit 2006 bei der Lokreihe 1014 keine Teilausbesserungen mehr durchführen. Dadurch konnten einzelne Triebfahr-

zeuge nicht mehr eingesetzt und mussten abgestellt werden. Das minderte die Verkaufschancen. (TZ 6)

Zuverlässigkeit/Ausfallshäufigkeit

Die Mängel, die zu einem Ausfall der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 führten, traten wesentlich häufiger auf als bei der Lokreihe 1116. Die von der ÖBB definierte planmäßige Verfügbarkeit (und Zuverlässigkeit) war mit 82 % im Vergleich zur Lokreihe 1116 mit 91 % bzw. 92 % deutlich niedriger angesetzt und konnte trotzdem mit einer tatsächlichen Verfügbarkeit von 67 % (im Jahr 2009) nicht erreicht werden. (TZ 7)

Aktueller Zustand/Restleistungspotenzial

Kein Triebfahrzeug der Lokreihe 1014 war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung betriebsbereit. Die Triebfahrzeuge befanden sich in unterschiedlichen technischen Zuständen, wobei einige mit einem Aufwand von rd. 200.000 EUR pro Fahrzeug in betriebsbereiten Zustand versetzt werden hätten können. Der schlechte Zustand wirkte sich sowohl auf eine mögliche Wiederinbetriebnahme als auch auf den von der ÖBB-Produktion eingeleiteten Verkauf negativ aus. (TZ 8)

Wirtschaftliche Situation

Aufwand

Durch die kontinuierliche Verminderung der Erhaltungsarbeiten an der Lokreihe 1014 zwischen den Jahren 2005 und 2009 und die in den darauf folgenden Jahren nahezu komplette Einstellung der Erhaltungsarbeiten verschlechterte sich der Zustand der Triebfahrzeuge. Eine neuerliche Inbetriebnahme wäre nur mit sehr hohem Aufwand möglich gewesen. Dadurch wurden auch die Chancen eines möglichen Verkaufs der Triebfahrzeuge vermindert. (TZ 9)

In den Jahren 2005 bis 2013 fiel insgesamt ein Aufwand von rd. 33,30 Mio. EUR (inkl. a.o. AfA) für die Lokreihe 1014 an. In den Jahren 2008 bis 2010 erfolgte eine Abwertung auf einen Schrottwert von 15.000 EUR je Triebfahrzeug (255.000 EUR für alle 17 Triebfahrzeuge) ohne eine vorausgehende Bewertung. (TZ 9)

Erlöse

Die Erlöse waren aus den Daten des Rechnungswesens (SAP) nicht ableitbar. Die daher mit einer Hilfsrechnung ermittelten Erlöse nahmen zwischen den Jahren 2005 und 2009 – mit Ausnahme des Jahres 2007 – stetig ab. Dies war darauf zurückzuführen, dass die Anzahl der eingesetzten Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 in diesem Zeitraum stetig abnahm. (TZ 10)

Eine ergebnisorientierte Flottensteuerung war aufgrund einheitlicher Verrechnungssätze des im Einsatz befindlichen Verrechnungssystems für alle Triebfahrzeuge der ÖBB-Produktion nicht möglich. So war nicht ableitbar, ob mit einer Lokreihe günstiger produziert werden konnte als mit einer anderen. Damit fehlten wesentliche Informationen für eine effektive Unternehmenssteuerung. Es bestanden keine Anreize, die Kosten zu senken. (TZ 10)

Aufwands-/Erlös-Struktur

Der negative Ergebnisbeitrag der Lokreihe 1014 betrug in den Jahren 2005 bis 2013 rd. – 24,48 Mio. EUR. Ein Großteil war durch die angefallene außerordentliche Abschreibung der Lokreihe 1014 bedingt. (TZ 11)

Verkaufsaktivitäten für die Lokreihe 1014

Beschluss zum Verkauf

Der mögliche Verkaufspreis war nicht durch eine Bewertung ermittelt worden. Bei dem von der Geschäftsführung der ÖBB-Produktion im Februar 2009 geschätzten Kaufpreis (rd. 15 Mio. EUR) lag der durchschnittliche Preis bei rd. 882.000 EUR pro Triebfahrzeug, beim Umlaufbeschluss des Aufsichtsrats der ÖBB-Produktion bei rd. 113.600 EUR pro Triebfahrzeug. Der RH wies auf die nicht nachvollziehbaren großen Unterschiede der Verkaufspreise in den beiden Beschlüssen hin. (TZ 12, 13)

Kaufpreisermittlung

Die Ermittlung eines möglichen Kaufpreises (17 Triebfahrzeuge zu rd. 12 Mio. EUR) für die Lokreihe 1014 beruhte auf einem undatierten und nicht unterfertigten Dokument eines Kaufinteressenten. (TZ 13)

Weitergaberecht und Konkurrenzklausel

Die in den Standard-Kaufverträgen der ÖBB-Produktion enthaltene Konkurrenzklausel schränkte den Käuferkreis stark ein und stellte de facto einen Ausschließungsgrund für mögliche Mitbewerber am Markt dar. (TZ 14)

Verkaufsaktivitäten durch die ÖBB-Produktion

Der Verkaufsprozess war nicht strukturiert und unsystematisch. Ein Verkauf der Triebfahrzeuge erfolgte nicht nach dem Ausscheiden der Triebfahrzeuge aus dem Planbetrieb bzw. nach Auflösung der CBL-Verträge. Damals war der Gesamtzustand der Triebfahrzeuge noch besser als nach jahrelangem Stillstand. Das Festhalten am Gesamtverkauf aller Triebfahrzeuge sowie am ohne Bewertung ermittelten Kaufpreis von rd. 12 Mio. EUR wirkte sich negativ auf den Verkaufsprozess aus. Eine Vermietung der Triebfahrzeuge von der ÖBB-Produktion wurde insbesondere aus Kostenträgungsgründen abgelehnt. Kostenabschätzungen über die Wirtschaftlichkeit der Weiterverwendung lagen nicht vor. (TZ 15)

Konzernrichtlinie Einkauf und Materialwirtschaft

Die ÖBB-Produktion versuchte zwei Jahre lang – entgegen den Bestimmungen der entsprechenden Konzernrichtlinie – die Lokreihe 1014 ohne Einbindung des strategischen Konzerneinkaufes und der ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH (ÖBB-Technische Services) zu verkaufen. (TZ 16)

Verkaufsaktivitäten durch die ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH

Ab Jänner 2012 übernahm die ÖBB Technische Services Gesellschaft mbH die Verkaufsaktivitäten für die Lokreihe 1014, nachdem eine diesbezügliche zwischen ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH und ÖBB-Produktion abgeschlossene Vereinbarung in Kraft getreten war. Die ÖBB-Produktion ging lange von einem sehr hohen Kaufpreis (rd. 12 Mio. EUR) aus. Der geforderte Verkaufspreis war erst im März 2013 nach Abstimmung mit dem Eigentümer ÖBB-Produktion von rd. 12 Mio. EUR auf 8 Mio. EUR gesenkt worden, da es bis zu diesem Zeitpunkt zu keinem Verkauf der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 kam. Durch die Verkaufsaktivitäten der ÖBB-Technische Services stellte sich die geringe Verkaufswahr-

scheinlichkeit der Lokreihe 1014 heraus, auf die die ÖBB-Produktion nicht ausreichend reagierte. (TZ 17)

Kenndaten der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014					
Anzahl	18 Stück (davon ein Triebfahrzeug im Jahr 2001 ausgebrannt)				
Baujahr	1993 und 1994				
kein Planbetrieb seit	Dezember 2009				
Betriebsjahre	16 Jahre				
wirtschaftliche Lebensdauer	30 Jahre				
Antriebsleistung	3.000 kW				
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h				
Gesamtgewicht	74 t (inkl. 8 t Ballast)				
Anschaffungskosten	3,97 Mio. EUR/Triebfahrzeug				
Buchwert zum 31. Dezember 2008	0,015 Mio. EUR/Triebfahrzeug				
Aufwand und Erlöse der Lokreihe 1014					
	2005	2006	2007	2008	2009
	in Mio. EUR ¹				
Erlöse ²	2,45	1,80	2,17	1,41	1,00
Aufwand ³	2,99	2,96	2,13	19,91	1,81
Ergebnisbeitrag	- 0,54	- 1,16	0,04	- 18,50	- 0,81
	2010	2011	2012	2013	2010 bis 2013 gesamt
	in Mio. EUR ¹				
Erlöse ²	-	-	-	-	8,83
Aufwand ³	3,43	0,07	-	0,01	33,30
Ergebnisbeitrag	- 3,43	- 0,07	-	- 0,01	- 24,48

¹ Rundungsdifferenzen

² laut Hilfsrechnung der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

³ inkl. der a.o. Afa

Quellen: ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH; RH

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von November 2013 bis Februar 2014 die Gebarung der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH (ÖBB-Produktion)¹ und der ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH (ÖBB-Technische Services) betreffend die Einsatzplanung der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014. Bei der Lokreihe 1014 handelt es sich um eine Kleinserie von 18 Triebfahrzeugen, die in den Jahren 1993 und 1994 von der ÖBB gekauft worden waren.

Die Prüfung umfasste den Zeitraum 2009 bis 2013. Aufgrund des nicht mehr erfolgten Einsatzes der Lokreihe 1014 ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2009 weitete der RH seine Prüfungshandlungen auch auf davorliegende Jahre aus, um einen umfassenden Überblick über den Einsatz und die finanzielle Gebarung der Lokreihe 1014 geben zu können.²

Weitere wichtige Ereignisse – wie z.B. der Ankauf der Triebfahrzeuge – wurden auch für weiter zurückliegende Jahre dargestellt, um einen umfassenden und zusammenhängenden Überblick geben zu können.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung

- der Strategie,
- der Einsatzplanung,
- der Weiterverwendung und des Verkaufs,
- des derzeitigen Zustands sowie
- der Aufwands- und Erlösstruktur

der Lokreihe 1014.

Zu dem im Juni 2014 übermittelten Prüfungsergebnis gab die ÖBB-Produktion im Juli 2014 eine Stellungnahme ab. Eine ergänzende Stellungnahme der ÖBB-Produktion zum Prüfungsergebnis erfolgte im Oktober 2014. Das BMVIT teilte dem RH im Juli 2014 mit, auf eine Stellungnahme zu verzichten. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Oktober 2014.

¹ Im Zeitraum 1. Jänner 2005 bis 17. Dezember 2009 firmierte die Gesellschaft unter ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH. Im Folgenden wird – auch für die Zeit vor dem 17. Dezember 2009 – der Name ÖBB-Produktion verwendet.

² Die Darstellung der Erlöse erfolgte für die Jahre 2005 bis 2009, da danach aufgrund des nicht mehr erfolgten Einsatzes der Triebfahrzeuge dieser Lokreihe keine Erlöse mehr anfielen. Die Darstellung des Aufwands erfolgte für die Jahre 2005 bis 2013.

Grundlagen

Chronologie

2.1 (1) Die folgende Chronologie listet die wichtigsten Ereignisse zur Lokreihe 1014 auf:

Chronologie	
Datum	Aktivität
April 1992	Unterfertigung der Bestellverträge
Juni 1993 bis Juli 1994	Auslieferung der 18 Triebfahrzeuge an die ÖBB, davon 16 Triebfahrzeuge in späterer Folge mit CBL-Verträgen finanziert und 2 Triebfahrzeuge ÖBB-finanziert
Mai 1995	Bindung von sieben Triebfahrzeugen in einem CBL-Vertrag
April 1997	Bindung von weiteren neun Triebfahrzeugen in einem CBL-Vertrag
Dezember 2001	ein Triebfahrzeug vollständig ausgebrannt und daher ausgeschieden
Dezember 2003 bis August 2005	Einsatz von drei Triebfahrzeugen beim City Airport Train (CAT)
2008 bis 2010	Abwertung der 17 Triebfahrzeuge auf einen Schrottwert von 15.000 EUR pro Stück
Februar 2009	Festlegung eines möglichen Verkaufspreises von 15 Mio. EUR durch die Geschäftsführung der ÖBB-Produktion für die verbliebenen 17 Triebfahrzeuge
Juni 2009	vorzeitige Auflösung beider CBL-Verträge, in welchen 16 Triebfahrzeuge gebunden waren
Juni 2009	Umlaufbeschluss des Aufsichtsrats der ÖBB-Produktion zum Verkauf der Triebfahrzeuge
Dezember 2009	Ausscheiden aus dem Planbetrieb
2010 und 2011	Verkaufsaktivitäten durch ÖBB-Produktion
Oktober bis November 2011	Projekt zum Verkauf an Rail Cargo Hungaria (Projekt Sissi)
ab Jänner 2012	Verkaufsaktivitäten durch ÖBB-Technische Services
November 2013	Überstellung von 14 Triebfahrzeugen von Wien nach St. Pölten

Quellen: ÖBB-Produktion; RH

(2) Die Lokreihe 1014 ist eine eigens für die ÖBB entwickelte und hergestellte Triebfahrzeugflotte. Die Triebfahrzeuge waren ursprünglich für den Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Österreich und Ungarn im Rahmen der Weltausstellung EXPO 1995 in Wien und Budapest gedacht. Die Lokreihe 1014 war mit Zweifrequenztechnik (ermöglicht die Nutzung zweier verschiedener Stromsysteme, konkret 15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz) ausgerüstet und daher fähig, sowohl im österreichischen als auch im ungarischen Bahnnetz zu fahren. Ein Triebfahrzeug wog 66 Tonnen, mit Ballastgewichten zur Erhöhung der

Zugkraft 74 Tonnen und erbrachte eine Leistung von 3.000 kW. Trotz Absage der Weltausstellung³ hielten die ÖBB an der Beschaffung der Lokreihe 1014 fest.

Im Vergleich dazu besaß ein Triebfahrzeug der Lokreihe 1144⁴ ein Gewicht von 84 Tonnen mit einer Leistung von 5.280 kW, jenes der Lokreihen 1016/1116⁵ wog 86 Tonnen mit einer Leistung von 6.400 kW. Mit den beiden Lokreihen 1144 und 1016/1116 wickelt die ÖBB Unternehmensgruppe derzeit auf den elektrischen Strecken den überwiegenden Schienenverkehr ab.

Die ÖBB kaufte die Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 im Jahr 1992 an. Die Auslieferung erfolgte von Juni 1993 bis Juli 1994 an die ÖBB. Laut den Verträgen beliefen sich die Kosten einer Lokomotive auf rd. 3,55 Mio. EUR (48,8 Mio. Schilling). Durch Zusatzbestellungen und -ausrüstungen betrug der tatsächliche Preis eines Triebfahrzeugs 3,97 Mio. EUR; alle 18 Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 kosteten 71,46 Mio. EUR. Der Ankauf weiterer Triebfahrzeuge war zwar geplant, wurde aber nicht getätigt.

Im Vergleich dazu lag der Preis eines (zwischen 2000 und 2008 angeschafften) Triebfahrzeuges der Lokreihe 1016 bei 2,45 Mio. EUR, der Lokreihe 1116 bei 2,65 Mio. EUR und der Lokreihe 1216 bei 3,65 Mio. EUR.

Die ÖBB schloss 1995 und 1997 zwei Cross-Border-Leasing (CBL)-Verträge (Laufzeiten rd. 26 bzw. rd. 19 Jahre) über 16 der 18 Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 ab und schränkte damit ihre Eigentumsrechte und die Verfügbarkeit über diese Triebfahrzeuge ein⁶. Im Jahr 2009 löste die ÖBB-Produktion die Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 aus den Verträgen heraus und hob damit die Beschränkungen auf (siehe TZ 4).

2.2 Der RH hielt kritisch fest, dass die Anschaffungskosten der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 im Vergleich zur Lokreihe 1116 erheblich höher waren (pro Stück um rd. 1,3 Mio. EUR; in Summe rd. 23,4 Mio. EUR),

³ Die Wiener Bevölkerung sprach sich im Rahmen einer Volksbefragung im Mai 1991 zu rd. 65 % gegen eine Weltausstellung in Wien aus.

⁴ Die Lokreihe 1144 ist eine zwischen 1978 und 1995 hergestellte Baureihe und stellte bis zur Anschaffung der Lokreihen 1016/1116/1216 das Rückgrat der ÖBB-Triebfahrzeuge dar.

⁵ Die Lokreihen 1016/1116 sind Baureihen neuerer Generation (2000 bis 2006) mit Markennamen „Taurus“. Die ÖBB-Produktion verfügte zur Zeit der Gebarungsüberprüfung über 332 Stück.

⁶ Einschränkungen betrafen u.a. den Verkauf, die Vermietung bzw. die Instandhaltung der Fahrzeuge.

obwohl die Lokreihe 1014 auf einer älteren Technik beruhte und eine geringere Leistung erbrachte.

Strategie

3.1 Weder im Jahr 2005 (Gründung der ÖBB-Produktion) noch zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war eine von der Geschäftsführung bzw. dem Aufsichtsrat der ÖBB-Produktion genehmigte Flottenstrategie vorhanden⁷. Allerdings erstellte der Leiter Fahrzeugtechnik der ÖBB-Produktion für die Jahre 2006, 2007 und 2009 schriftliche Flottenstrategien. Sie waren aber nicht durch die Geschäftsführung genehmigt worden.

Während die Lokreihe 1014 in den Strategiepapieren 2006 und 2007 des Leiters Fahrzeugtechnik noch für den Planbetrieb berücksichtigt war, sah die ÖBB-Produktion diese ab 2009 nur mehr für den Verkauf vor. Bereits 2007 war in den Strategiepapieren des Leiters Fahrzeugtechnik vorgesehen, die Lokreihe 1014 bis 2012 sukzessive aus dem Planbetrieb herauszunehmen und nicht mehr einzusetzen⁸. Durch die CBL-Verträge waren sie jedoch in einem jederzeit einsetzbaren Zustand zu erhalten. Nachdem Mitte 2009 die CBL-Verträge aufgelöst wurden, entfiel dieses Erfordernis und alle Triebfahrzeuge wurden bereits Ende 2009 hinterstellt (Abstellen eines Triebfahrzeuges, ohne es außer Betrieb zu nehmen) und für einen möglichen Verkauf vorgesehen.

3.2 Der RH wies kritisch auf die nicht von der Geschäftsführung genehmigte Flottenstrategie hin und empfahl der ÖBB-Produktion im Hinblick auf die Nachvollziehbarkeit einer effizienten und effektiven Erreichung der Unternehmensziele, eine Flottenstrategie für alle Lokreihen möglichst bald festzuschreiben. Diese sollte u.a. enthalten:

- Die Einsatzgebiete für die jeweilige Lokreihe (Personen- und/oder Güterverkehr),
- die Planung des Einsatzes der einzelnen Lokreihen in enger Abstimmung mit den Bestellern (überwiegend die Muttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft und Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft),
- die Festlegung der örtlichen Stationierung der Lokflotten (Standortdefinition) sowie

⁷ Der Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Produktion erwähnte in einer Aufsichtsrats-sitzung im Dezember 2011: Generell ist festzuhalten, dass eine Flottenstrategie möglichst bald festgeschrieben werden muss.

⁸ Der weitere Einsatz der Lokreihe 1014 hing von der Einsatzplanung bzw. -erhöhung (deutlich mehr als 100.000 km/Lok und Jahr) und der damit verbundenen nur bei Einsatz-erhöhung erforderlichen Investitionen in die Instandhaltung (rd. 12,8 Mio. EUR) ab.

- die Planung allfälliger Verwertungsstrategien der einzelnen Lokreihen nach deren Einsatzende.

3.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Produktion sei die Flottenstrategie laufend konzernintern besprochen und evaluiert worden. Die Kritik des RH beziehe sich auf die mangelnde Dokumentation der Genehmigungsprozesse. Die Empfehlung des RH werde im laufenden Strategieprozess bereits umgesetzt.*

3.4 Der RH hielt den Ausführungen der ÖBB-Produktion entgegen, dass er nicht die mangelnde Dokumentation der Genehmigungsprozesse, sondern die fehlende Genehmigung an sich kritisierte. Im Übrigen wertete der RH die Umsetzung seiner Empfehlung im laufenden Strategieprozess positiv.

Cross-Border-Leasing (CBL)

4.1 (1) Unter Cross-Border-Leasing (CBL) werden grenzüberschreitende Leasinggeschäfte verstanden, die insbesondere den Zweck haben, steuerliche Vorteile (z.B. Steuerstundungseffekte), die sich infolge der grenzüberschreitenden Vertragssystematik ergeben, zu nutzen. Dazu wurden Anlagegüter (z.B. Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014) dem ausländischen Investor zur Verfügung gestellt (verkauft oder verleast) und vom Eigentümer zurückgeleast. Ein Teil des Steuerstundungseffekts war der sogenannte Nettobarwertvorteil (zukünftige Zahlungsströme, die auf den Beginn der Vertragslaufzeit abgezinst wurden), der dem Leasingnehmer (ÖBB) bei Vertragsabschluss zugute kam.

Die Vertragsstruktur der CBL-Verträge war komplex und mit Risiken behaftet. Unter anderem stellten die lange Vertragsdauer, verbunden mit der eingeschränkten rechtlichen Verfügbarkeit des verleasteten Rollmaterials bzw. mit dem möglichen Ausfall oder der Ratingverschlechterung des Vertragspartners, erhebliche Risiken dar. So bestand eine CBL-Transaktion aus rd. 20 Einzelverträgen mit zum Teil verschiedenen Beteiligten.

(2) Die ÖBB bzw. die ÖBB-Unternehmensgruppe schlossen im Zeitraum von 1995 bis 2006 insgesamt 22 CBL-Transaktionen mit einem Volumen von rd. 4,4 Mrd. EUR ab. Die Anlagegüter waren insbesondere Triebfahrzeuge, Personen- und Güterwaggons, Busse, Streckensteuerungssysteme oder Verschiebebahnhöfe. Der RH überprüfte CBL-Verträge der ÖBB-Unternehmensgruppe bereits im Jahr 2008 und stellte die Ergebnisse in seinem Bericht Reihe Bund 2010/7 „Finanztransaktionen der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutschen Bank AG“ dar.

(3) In zwei CBL-Verträgen⁹ waren 16 der 18 Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 gebunden. Die ÖBB-Unternehmensgruppe leaste sieben Fahrzeuge im am 17. Mai 1995 abgeschlossenen Vertrag „1. U.S. Cross-Border-Leasingtransaktion“, für rd. 26 Jahre, und neun Fahrzeuge im am 23. April 1997 abgeschlossenen Vertrag „5. ÖBB Cross-Border Leasingtransaktion“, für rd. 19 Jahre. Die CBL-Verträge enthielten die Verpflichtung, die Fahrzeuge in betriebsfähigem Zustand zu erhalten. Die ÖBB-Unternehmensgruppe unternahm im Jahr 2009 aufgrund der beabsichtigten Außerdienststellung bzw. des Hinterstellens Anstrengungen, die 1014er Triebfahrzeuge aus den CBL-Verträgen herauszulösen. Die ÖBB-Produktion löste mit 30. Juni 2009 alle 16 Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 aus den CBL-Verträgen heraus. Ab diesem Zeitpunkt verfügte die ÖBB-Produktion über das uneingeschränkte Eigentum der Triebfahrzeuge. Im Jahresabschluss 2009 schlug sich die Auflösung der beiden CBL-Verträge als negativer Einmaleffekt von rd. – 1,9 Mio. EUR nieder¹⁰.

- 4.2 Der RH wies kritisch auf die bestehenden Risiken von CBL-Verträgen hin und verwies auf seinen Bericht Reihe Bund 2010/7, in dem er sich u.a. mit den Risiken von CBL-Verträgen kritisch auseinandergesetzt hatte.

Der RH beanstandete, dass die lange Vertragsdauer, verbunden mit der eingeschränkten rechtlichen Verfügbarkeit des verleasteten Rollmaterials bzw. mit dem möglichen Ausfall oder der Ratingverschlechterung des Vertragspartners, erhebliche Risiken darstellten. Außerdem entstanden Kosten, weil die Lokomotiven aufgrund der Verträge in einem jederzeit einsetzbaren Zustand zu erhalten waren. Er wies kritisch auf den – durch die verfrühte Auflösung der CBL-Verträge verursachten – negativen Einmaleffekt in Höhe von – 1,9 Mio. EUR auf den Betriebserfolg der ÖBB-Produktion im Jahr 2009 hin.

⁹ Infolge der Neustrukturierung der ÖBB trat die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als Rechtsnachfolger in die CBL-Verträge ein. Innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe verleaste die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (ab 2009 ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft) die verleasteten Anlagegüter an die betroffenen Gesellschaften, z.B. die ÖBB-Produktion, die ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft und die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft weiter. Zwei Triebfahrzeuge waren für einen möglichen Ersatz bei Totalschaden eines vertraglich gebundenen Fahrzeuges vorgesehen und deshalb nicht in den CBL-Verträgen gebunden.

¹⁰ Die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft übergab dem RH ein Dokument, aus dem sich ein anderer Wert des negativen Ergebniseffektes errechnete als im testierten Jahresabschluss 2009 der ÖBB-Produktion angeführt wurde. Im Jahresabschluss schien der Wert nach IFRS-Bewertung und nicht der niedrigere Wert nach UGB-Bewertung auf. Der Wert nach UGB betrug rd. – 0,8 Mio. EUR.

Cross-Border-Leasing (CBL)

Der RH empfahl der ÖBB-Produktion, zukünftig bei vorzeitigen Auflösungen von CBL-Verträgen negative Effekte auf den Betriebserfolg zu vermeiden bzw. gering zu halten.

4.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Produktion hätten die in Frage stehenden CBL-Verträge nachweislich insgesamt einen positiven Ergebniseffekt von ca. 13,5 Mio. EUR (für die geprüfte Lokreihe 1,7 Mio. EUR) gehabt. Zudem seien die vom RH ausgesprochenen Empfehlungen zur Zeit der Gebarungsprüfung schon lange nachweislich umgesetzt gewesen, weil bereits 70 % sämtlicher CBL-Verträge aufgelöst waren und dabei einen Barwertvorteil von rd. 200 Mio. EUR realisiert worden wäre. Darüber hinaus sei hinsichtlich des Managements des CBL-Portfolios eine laufende, umfangreiche und detaillierte Berichterstattung an den Vorstand und Aufsichtsrat der ÖÖ-Holding AG erfolgt.*

4.4 Der RH verblieb bei seiner Kritik, dass CBL-Verträge hohe Risiken in sich bargen und dass die Auflösung der beiden CBL-Verträge – in welchen die Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 enthalten waren – einen negativen Einmaleffekt in Höhe von – 1,9 Mio. EUR auf den Betriebserfolg der ÖBB-Produktion im Jahr 2009 hatte.

Der RH bekräftigte seine Empfehlung, bei jeder Auflösung von CBL-Verträgen negative Effekte auf den Betriebserfolg zu vermeiden.

Betrieb der Lokreihe 1014

Einsatzplanung

5.1 (1) Bedingt durch die geringe Stückzahl (18 bzw. 17 nach Ausfall infolge Brandschadens) der Lokreihe 1014 setzte die ÖBB-Produktion diese ausschließlich an einem Standort (Wien Südbahnhof, ab dem Jahr 2009 Wien Matzleinsdorf) ein und plante den Einsatz der Triebfahrzeuge mit zum Teil grenzüberschreitenden Fahrten in der Ostregion. Zwischen den Jahren 2005 und 2009 war die Lokreihe 1014 zu 98 % im Personenverkehr und zu 2 % im Güterverkehr im Einsatz.

Der Einsatz der Triebfahrzeuge ging von zwölf¹¹ im Jahr 2006 auf fünf Fahrzeuge im Jahr 2009 zurück. Eine Hauptursache dafür waren anstehende Planausbesserungsarbeiten, die aufgrund der hohen Kosten nicht mehr durchgeführt wurden, aber für den weiteren Einsatz gemäß den internen Wartungsvorschriften der ÖBB-Unternehmensgruppe Voraussetzung waren.

¹¹ Von den 17 Triebfahrzeugen der Lokreihe 1014 waren fünf hinterstellt bzw. als Reserve vorgesehen.

Die ÖBB-Produktion setzte die Lebensdauer der 1014er Triebfahrzeuge mit 30 Jahren¹² fest. Seit dem Fahrplanwechsel 2009/2010 berücksichtigte die ÖBB-Produktion die Triebfahrzeuge in der Einsatzplanung – trotz noch 15-jähriger Restnutzungsdauer – nicht mehr. Obwohl die Fahrzeuge nicht außer Dienst gestellt waren, war zur Zeit der Gebärungsprüfung eine Wiederinbetriebnahme der Triebfahrzeuge nicht geplant und wäre mit Kosten von mindestens 2,1 Mio. EUR verbunden gewesen.

(2) Seit dem Jahr 2006 gingen die Triebfahrzeugführerschulungen für die Lokreihe 1014 zurück. Wurden in den Jahren 2006 und 2007 noch 15 bis 20 Triebfahrzeugführer geschult, fanden 2008 und 2009 keine Schulungen mehr statt. Für einen wirtschaftlichen Betrieb von zehn Triebfahrzeugen waren 105 Triebfahrzeugführer nötig¹³.

Die geringe Flottenstückzahl (18 bzw. 17 Stück) brachte einen erhöhten Aufwand u.a. in der Einsatzplanung, den Instandhaltungskosten sowie der Triebfahrzeugführerplanung und –einsatz mit sich, weil für jede Lokreihe spezielle Instandhaltungsanweisungen bzw. Spezialwerkzeuge und –einrichtungen hergestellt wurden bzw. Triebfahrzeugführer geschult werden mussten. Diese zusätzlichen Kosten waren für eine Lokreihe mit geringer Stückzahl beinahe ebenso hoch wie jene bei einer Lokreihe mit hoher Stückzahl.

(3) Die ÖBB-Produktion – als Tochtergesellschaft der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft (50 %) und der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (50 %) – bot Produktkategorien für den Fahrbetrieb des Schienenpersonenverkehrs bzw. des Schienengüterverkehrs an. Diese enthielten keine spezifischen Festlegungen auf Lokreihen, sondern waren durch verschiedene Parameter, wie z.B. zu erreichende Geschwindigkeit, zu ziehendes Rollmaterial, Mehrsystemfähigkeit des Triebfahrzeuges etc. definiert. Obwohl die Produktkategorien der Bezeichnung¹⁴ nach mehr als nur das Triebfahrzeug umfassten, wurden immer nur die Triebfahrzeuge (inklusive Triebfahrzeugführer) bestellt.

5.2 Der RH stellte fest, dass auf der Grundlage der Einsatzplanung und der abnehmenden Typenschulung der Lokreihe 1014 für Triebfahrzeugführer die ÖBB-Produktion den planmäßigen Einsatz der Lokreihe 1014

¹² Das AfA-Ende für die Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 war im Jahr 2023 bzw. 2024 vorgesehen.

¹³ Die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Triebfahrzeugführern hängt u.a. von deren Einsatzmöglichkeiten – Anzahl der Schulungen auf verschiedenen Triebfahrzeugen bzw. Strecken – und damit der Möglichkeit, Triebfahrzeuge/Züge wirtschaftlich in einer Dienstschrift zu binden, ab.

¹⁴ In den Produktkategorien der ÖBB-Produktion war immer der ganze Zug inkl. Wagons dargestellt, obwohl nur das Triebfahrzeug tatsächlich bestellt wurde.

seit dem Jahr 2006 reduzierte. Dies deutete auf eine – zumindest seit dem Jahr 2006 und damit nur zwölf Jahre nach deren Anschaffung – geplante Außerdienststellung der Lokreihe 1014 hin. Im Hinblick auf die für die Lokreihe 1014 angesetzte Nutzungsdauer von 30 Jahren wies der RH kritisch auf den unwirtschaftlichen Einsatz der Lokreihe 1014 (geringe Einsatz-km, hohe Instandhaltungskosten und Abschreibung auf den Schrottwert trotz noch 15-jähriger Restnutzungsdauer) durch die ÖBB-Produktion hin.

Instandhaltung und Reparaturen

6.1 (1) Triebfahrzeuge wurden nach genau vorgegebenen, in sogenannten Dienstbehelfen abgebildeten, Instandhaltungsanweisungen gewartet. Instandhaltungsarbeiten bezeichneten die nach bestimmten Laufleistungsintervallen festgelegten Planausbesserungen. Neben Planausbesserungen wurde zwischen Bedarfsausbesserungen – darunter werden Reparaturen infolge eines aufgetretenen elektrischen/mechanischen/technischen Schadens verstanden – und Unfallausbesserungen unterschieden. Die ÖBB-Technische Services führte sämtliche Instandhaltungs- wie auch Reparaturarbeiten an Triebfahrzeugen auf der Grundlage eines mit der ÖBB-Produktion vereinbarten Rahmenvertrages und eines jährlich adaptierten Jahresleistungsvertrages durch.

Während für die Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 alle 10.000 km eine Betriebsuntersuchung bzw. alle 900.000 km (mit 20 %iger Toleranz 1.080.000 km) eine Teilausbesserung¹⁵ vorgeschrieben war, waren solche für die Lokreihe 1016/1116 alle 20.000 km bzw. alle 1.500.000 km vorgesehen. An den 1014er Triebfahrzeugen waren häufiger Planausbesserungsarbeiten durchzuführen. Die Wartungsvorschriften sahen bei den Triebfahrzeugen der Lokreihe 1014 bis zur Teilausbesserung (bei einer Laufleistung von 1.080.000 km) 108 Planausbesserungen, bei der Lokreihe 1016/1116 bis zur Teilausbesserung (bei einer Laufleistung von 1.500.000 km) 75 Planausbesserungen vor.

Seit dem Jahr 2006 unterließ es die ÖBB-Produktion, die anstehenden Teilausbesserungen bei den Fahrzeugen der Lokreihe 1014 bei der ÖBB-Technische Services in Auftrag zu geben und hinterstellte diese sukzessive.

¹⁵ Entspricht der größten vorgesehenen Planausbesserung (Teil-Ausbesserung). Zwischen Betriebsuntersuchungen und Teilausbesserungen fanden Fristuntersuchungen statt.

Tabelle 1: Ausbesserungen nach Kilometerleistungen 2005 bis 2009							
2005 bis 2009	Summe der gefahrenen km	Planausbesserung		Bedarfsausbesserung		Unfallausbesserung	
Lokreihe		Anzahl					
	in km	in km/Ausbesserung					
1014 (17 Stück)	6.857.650	700	9.797	2.238	3.064	25	274.306
1016/1116 (332 Stück)	324.573.911	21.810	14.882	52.320	6.204	1.000	324.574

Quellen: ÖBB-Technische Services GmbH; RH

Der Vergleich der Ausbesserungen zwischen den Lokreihen 1014 und 1016/1116 zeigte, dass Bedarfsausbesserungen – also jene, die infolge eines mechanischen/elektrischen/technischen Gebrechens notwendig wurden – im Verhältnis zu den gefahrenen Kilometerleistungen bei der Lokreihe 1014 zweimal häufiger (alle 3.064 km bei der Lokreihe 1014 im Vergleich zu alle 6.204 km bei der Lokreihe 1016/1116) durchgeführt wurden.

Der Materialaufwand stellte sich bei den betrachteten Lokreihen wie folgt dar:

Tabelle 2: Materialaufwand				
2005 bis 2009				
Lokreihe	Materialaufwand	km-Leistung gesamt	Materialaufwand/ gefahrene km	Materialaufwand/ Triebfahrzeug
	in EUR	in km	EUR/km	EUR/Fahrzeug
1014 (17 Stück)	1.748.987	6.857.650	0,26	102.882
1116 (282 Stück)	42.889.919	273.915.525	0,16	152.092
1016/1116 (332 Stück)	56.569.470	324.573.911	0,17	170.390

Quellen: ÖBB-Technische Services GmbH; RH

Betrieb der Lokreihe 1014

Der jeweilige Materialaufwand war bei der Lokreihe 1014 rd. 1,5-mal so hoch wie bei der Lokreihe 1016/1116.

Tabelle 3: Ausbesserungskosten 2005 bis 2009				
Lokreihe	Kosten gesamt	Kosten je Triebfahrzeug	km-Leistung gesamt	Kosten je km
	in EUR		in km	EUR/km
1014 (17 Stück)	4.195.043	246.767	6.857.650	0,61
1116 (282 Stück)	84.881.084	300.997	273.915.525	0,31
1016/1116 (332 Stück)	106.735.377	321.492	324.573.911	0,33

Quellen: ÖBB-Technische Services GmbH; RH

Die gesamten – im Verhältnis zur gefahrenen Kilometerleistung gesetzten – Ausbesserungskosten der Lokreihe 1014 betragen fast das Doppelte (0,61 EUR für die Lokreihe 1014, 0,33 EUR für die Lokreihe 1016/1116 und damit um 0,28 EUR/km mehr) als die der Lokreihe 1016/1116.

- 6.2** Der RH stellte fest, dass die Instandhaltungs- und Reparaturkosten der Lokreihe 1014 im Zeitraum 2005 bis 2009 gegenüber der Lokreihe 1016/1116 um rd. 0,28 EUR/km höher waren und darüber hinaus die Lokreihe 1014 eine doppelt so hohe Häufigkeit bei den Bedarfsausbesserungen aufwies. Er hielt kritisch fest, dass die ÖBB-Produktion seit 2006 bei der Lokreihe 1014 keine Teilausbesserungen mehr durchführen ließ. Dadurch konnten einzelne Triebfahrzeuge nicht mehr eingesetzt und mussten abgestellt werden, wodurch die Verkaufschancen vermindert wurden.
- 6.3** *Die ÖBB-Produktion teilte mit, dass es jeder betriebswirtschaftlichen Logik widerspreche, eine technisch veraltete kostenintensive Kleinstserie zu unproportional hohen Kosten in Betrieb zu halten, um sie möglicherweise verkaufen zu können. Die Einstellung der Teilausbesserungen sei schon aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus erfolgt, weil Ersatzteile nur schwer und zu hohen Kosten erhältlich gewesen seien. Eine Minderung der Verkaufschancen habe sich dadurch nicht ergeben. Der Verkauf einer technisch veralteten Kleinstserie sei herausfordernd. Andererseits sei es Bestandteil des Verkaufsprozesses gewesen, den potenziellen Interessenten die Wiederinbetriebstellung der Triebfahrzeuge mitanzubieten.*

Zuverlässigkeit/
Ausfallshäufigkeit

6.4 Der RH entgegnete, dass die Triebfahrzeuge zumindest bis 2009 in betriebsbereitem Zustand erhalten hätten werden müssen, um die vertraglichen CBL-Verpflichtungen zu erfüllen (siehe TZ 4). Er hielt fest, dass betriebsbereite Fahrzeuge und zeitnahe Verkaufsaktivitäten (in den Jahren 2009 oder 2010) die Verkaufschancen wesentlich erhöht hätten.

7.1 (1) Die fehlende technische Weiterentwicklung infolge der Auflösung des für die elektrischen Teile verantwortlichen Herstellerunternehmens wirkte sich negativ auf die Ersatzteilbeschaffung (Ersatzteile wurden nicht mehr hergestellt, Teile von anderen Anbietern wurden vom Hersteller nicht empfohlen) und auf die Fehlerbehebungen aus. Gleichartige Fehler traten immer wieder auf und konnten nicht gänzlich beseitigt werden. Dies wirkte sich negativ auf die Zuverlässigkeit der Lokreihe 1014 aus und vermehrte die Ausfallshäufigkeit im Betrieb.

Eine Weiterentwicklung bzw. Modernisierung zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Lokreihe 1014 hätte zu hohen Kosten durch die erforderlichen Eingriffe (Kühlkonzept, Verkabelung, Transformator, Leittechnik, usw.) geführt. Laut Angaben der ÖBB-Produktion konnte die Flotte der Lokreihe 1014 mit den vorhandenen Lagerbeständen bis 2009 in Betrieb gehalten werden, mangels Alternativen auch zum Teil durch die Rückgewinnung von Teilen aus abgestellten Triebfahrzeugen. Die zunehmend fehlenden Komponenten stellten nach Angaben der ÖBB-Produktion eine längerfristige Erhaltung bzw. einen Einsatz in Frage.

Im Zeitraum 2000 bis 2009 erfasste die ÖBB-Produktion insgesamt 1.207 „Produktionsmangel Untauglichkeit“ (PMU). „Produktionsmangel Untauglichkeit“ bedeutet, dass eine ordnungsgemäße Weiterfahrt nicht mehr möglich ist, eine Hilfs- bzw. Ersatzlokomotive beigestellt werden muss und der Bahnkunde einen echten Qualitätsmangel¹⁶ erleidet. Die häufigsten Ursachen betrafen den Stromrichter bzw. dessen Umfeld, die Elektronik inkl. Display, die Batterie und den Hilfsstromrichter sowie eine Vielzahl anderer Mängel, wie z.B. die Druckluft, Stromabnehmer, Heizung, Beleuchtung etc. In den Jahren 2010 bis 2013 lagen keine PMU mehr vor, weil die Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 in keinem planmäßigen Betrieb vorgesehen waren.

¹⁶ Ein Qualitätsmangel für den Bahnkunden liegt z.B. bei einer Verspätung bzw. beim Ausfall des Zuges vor.

Betrieb der Lokreihe 1014

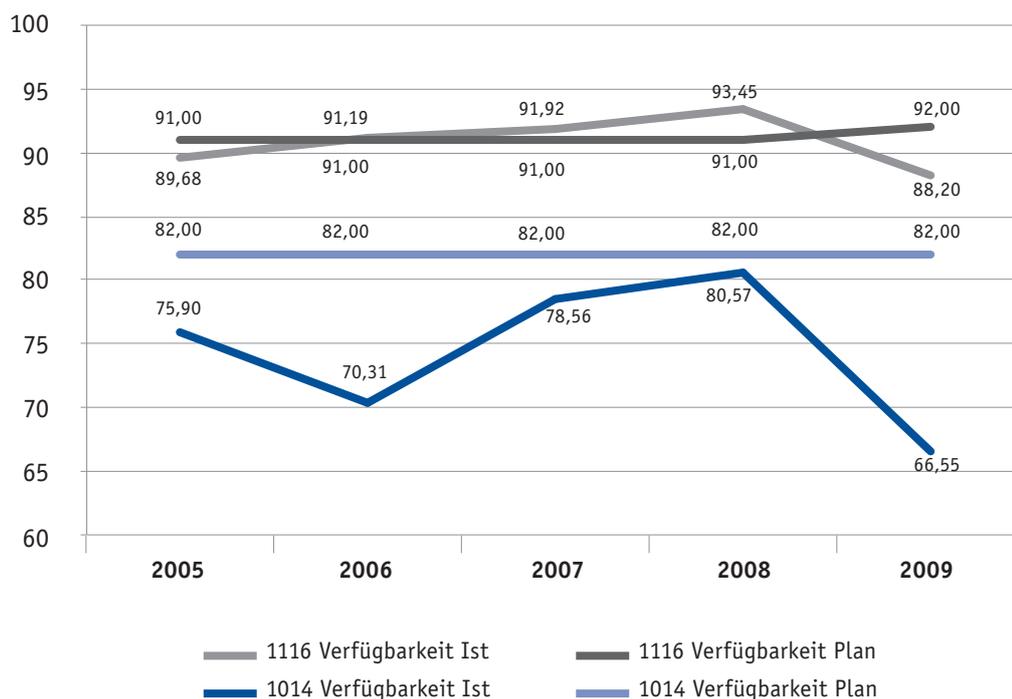
Tabelle 4: Untauglichkeitsfälle 2000 bis 2009			
Lokreihe	Anzahl Fahrzeuge	Anzahl PMU	Verhältnis PMU pro Fahrzeug
1014	17	1.207	71
1116	282	4.176	15

Quellen: ÖBB-Produktion; RH

Die Ausfallshäufigkeit der Lokreihe 1014 war im Gegensatz zu der Lokreihe 1116 mehr als viermal so hoch.

(2) Die Verfügbarkeit der Lokreihe 1014 in den Jahren 2005 bis 2009 stellte sich wie folgt dar:

Abbildung: Verfügbarkeit 2005 bis 2009



Quellen: ÖBB-Produktion; RH

Die ÖBB-Produktion definierte eine planmäßige Verfügbarkeit der Lokreihe 1014 mit 82 %. Diese konnte im Jahresdurchschnitt (2005 bis 2009) nicht erreicht werden. Lediglich in einzelnen Monaten lag der Ist-Wert über dem Plan-Wert. Die tatsächliche Verfügbarkeit sank im Jahr 2009 auf rd. 67 %.

Tabelle 5: Mängelhäufigkeit in km						
	2005	2006	2007	2008	2009	Durchschnitt 2005 bis 2009
	in km					
1014	16.243	11.811	22.738	27.144	23.906	20.368
1116	77.339	116.509	157.859	230.093	224.559	161.272

Quellen: ÖBB-Produktion; RH

Die tatsächliche Verfügbarkeit war eine unmittelbare Folge der häufig auftretenden PMU. Durchschnittlich trat alle rd. 20.000 km eine PMU bei der Lokreihe 1014 auf; die Lokreihe 1014 wies gegenüber der Lokreihe 1116 eine achtmal höhere Mängelhäufigkeit auf.

7.2 Der RH stellte fest, dass die Mängel, die zu einem Ausfall der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 führten, wesentlich häufiger auftraten als bei der Lokreihe 1116. Er hielt kritisch fest, dass die von der ÖBB definierte planmäßige Verfügbarkeit (und Zuverlässigkeit) mit 82 % im Vergleich zur Lokreihe 1116 mit 91 % bzw. 92 % deutlich niedriger angesetzt war und trotzdem mit einer tatsächlichen Verfügbarkeit von 67 % (im Jahr 2009) nicht erreicht werden konnte.

Aktueller Zustand/
Restleistungspotenzial

8.1 Alle 17 Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 waren seit Ende 2009 hinterstellt; die ÖBB-Produktion ließ nur in sehr geringem Umfang Ausbesserungen in den Folgejahren durchführen¹⁷. Der betriebssichere Einsatz der Triebfahrzeuge ohne entsprechende Wartungsarbeiten war nicht mehr möglich. Dies zeigte sich auch bei der Überführung von 14 Fahrzeugen nach St. Pölten im November 2013. Diese mussten – in zwei Tranchen – von einem Triebfahrzeug einer anderen Lokreihe gezogen und mit einem Hilfszug der ÖBB-Technische Services auf das Werksgelände in St. Pölten überstellt werden.

Die ÖBB-Produktion untersuchte im Jahr 2011 zwei Varianten der Wiederinbetriebnahme der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014. Sie kalkulierte einen Aufwand von rd. 2,1 Mio. EUR für die Wiederinbetriebnahme

¹⁷ Einige Triebfahrzeuge wurden nach 2009 noch vereinzelt für Messfahrten bzw. für Ballastfahrten eingesetzt.

Betrieb der Lokreihe 1014

von zehn Fahrzeugen (rd. 0,2 Mio. EUR pro Fahrzeug; davon sieben weitere Fahrzeuge als Ersatzteilsponder) bzw. von rd. 22,3 Mio. EUR für den Umbau („Refurbishment“) für 16 Fahrzeuge (rd. 1,4 Mio. EUR pro Fahrzeug). Während bei der ersten Variante die Nutzungsdauer der Fahrzeuge weitere fünf Jahre betrug, erhöhte sich die Nutzungsdauer bei der zweiten Variante auf 20 Jahre. Die günstigere Lösung basierte auf der bestehenden Technik der Lokreihe 1014, währenddessen die kostenintensivere Variante den Austausch wesentlicher elektrischer bzw. elektronischer Bauteile vorsah, wodurch auch in Zukunft Ersatzteile zur Verfügung gestanden wären. Die ÖBB-Produktion entschied sich, keine weiteren Instandsetzungsmaßnahmen der Lokreihe 1014 durchzuführen.

Tabelle 6: Entscheidungsmatrix für die Lokreihe 1014		
	Wiederinbetriebnahme	Umbau („Refurbishment“)
betriebsfähige Triebfahrzeuge	10 (7 Ersatzteilsponder)	16 (1 Ersatzteilsponder)
Kosten	rd. 2,1 Mio. EUR	rd. 22,3 Mio. EUR
Kosten pro Lokomotive	rd. 0,2 Mio. EUR	rd. 1,4 Mio. EUR
Kosten für Instandhaltung	rd. 0,75 EUR pro km	k. A.
Nutzungsdauer	4,7 Mio. km/5 Jahre	16 Mio. km/20 Jahre
Verfügbarkeit	80 %	85 %
Leistung (Dauerbetrieb/30 Min.)	3.000/3.400 kW	3.000/4.000 kW
Zulassung in Österreich	vorhanden	Neuzulassung

Quellen: ÖBB-Produktion; RH

Zehn Triebfahrzeuge waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung in einem Zustand, der eine Wiederinbetriebnahme – wenn auch unter hohen Kosten (rd. 2,1 Mio. EUR) – ermöglichte. Die Wiederinbetriebnahme von 16 Triebfahrzeugen wäre nur mit sehr hohem Aufwand (rd. 22,3 Mio. EUR) möglich gewesen. Das 18. Triebfahrzeug brannte bereits im Jahr 2001 beinahe vollständig aus und kam für eine Instandsetzung nicht mehr in Frage.

Die Triebfahrzeuge waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an drei Standorten abgestellt:

- 14 Stück: Wien Matzleinsdorf, ÖBB-Betriebsgelände/Werk ÖBB-Technische Services St. Pölten. Die in Wien Matzleinsdorf hinterstellten Triebfahrzeuge wurden im November 2013 nach St. Pölten auf das Werksgelände der ÖBB-Technische Services überstellt.

- 2 Stück: Werk ÖBB-Technische Services GmbH Linz
- 2 Stück: Ehemaliges Werk ÖBB-Technische Services Wels

8.2 Der RH stellte kritisch fest, dass kein Triebfahrzeug der Lokreihe 1014 zur Zeit der Gebarungsüberprüfung betriebsbereit war. Die Triebfahrzeuge befanden sich in unterschiedlichen technischen Zuständen, wobei zehn Triebfahrzeuge mit einem Aufwand von rd. 200.000 EUR pro Fahrzeug in betriebsbereiten Zustand versetzt werden hätten können. Er hielt kritisch fest, dass der schlechte Zustand sich sowohl auf eine mögliche Wiederinbetriebnahme als auch auf den von der ÖBB-Produktion eingeleiteten Verkauf negativ auswirkte.

Wirtschaftliche Situation

Aufwand

9.1 Der für die Lokreihe 1014 in den Jahren 2005 bis 2013 angefallene Aufwand ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 7: Aufwand für die Lokreihe 1014										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Summe 2005 bis 2013
	in EUR ¹									
Erhaltung	1.424.437	1.431.162	585.888	325.275	368.868	46.127	53.548	508	5.355	4.241.169
sonstiger Materialaufwand	1.233	470	40	–	–	–	–	–	–	1.743
Schäden	30.777	4.152	23.412	24.141	18.199	–	–	–	–	100.681
sonstiger betrieblicher Aufwand	17.788	8.495	3.282	903	5.648	13.558	7.587	–	–	57.261
AfA	1.512.870	1.513.126	1.513.379	1.513.136	318.566	233.381	2.211	1.485	–	6.608.153
a.o. AfA	–	–	–	18.048.880	1.095.871	3.141.603	8.892	–	–	22.295.246
Summe Aufwand	2.987.105	2.957.406	2.126.001	19.912.335	1.807.152	3.434.669	72.238	1.993	5.355	33.304.253

¹ Rundungsdifferenzen

Quellen: ÖBB-Produktion; RH

Die gesamten Aufwendungen im Zeitraum 2005 bis 2013 betragen rd. 33,30 Mio. EUR. Der Aufwand für die Erhaltung der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 sank von rd. 1,42 Mio. EUR im Jahr 2005 auf rd. 5.400 EUR im Jahr 2013. In den Jahren 2008 bis 2010 wertete die ÖBB-Produktion die Lokreihe 1014 mit einer Sonderabschreibung auf einen Schrottwert von 15.000 EUR pro Triebfahrzeug ab

Wirtschaftliche Situation

(255.000 EUR für alle 17 Triebfahrzeuge). Eine vorausgehende Bewertung der Triebfahrzeuge fand nicht statt. Mit der Hinterstellung der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 zum Zeitpunkt des Fahrplanwechsels 2009/2010 wurden die Erhaltungsarbeiten fast zur Gänze eingestellt, wie aus Tabelle 7 ersichtlich ist.

- 9.2** Der RH merkte an, dass in den Jahren 2005 bis 2013 ein Aufwand von rd. 33,30 Mio. EUR (inkl. a.o. AfA) für die Lokreihe 1014 angefallen war. Er kritisierte die Abwertung auf einen Schrottwert von 15.000 EUR je Triebfahrzeug in den Jahren 2008 bis 2010 ohne eine vorausgehende Bewertung. Der RH erachtete eine solche als Entscheidungsgrundlage für die erfolgte Abwertung als notwendig.

Der RH stellte kritisch fest, dass sich durch die kontinuierliche Verminderung der Erhaltungsarbeiten an der Lokreihe 1014 zwischen den Jahren 2005 und 2009 und die in den darauf folgenden Jahren nahezu komplette Einstellung der Erhaltungsarbeiten der Zustand der Triebfahrzeuge verschlechterte. Eine neuerliche Inbetriebnahme wäre nur mit sehr hohem Aufwand möglich gewesen und dadurch wurden auch die Chancen eines möglichen Verkaufs der Triebfahrzeuge vermindert.

Der RH empfahl der ÖBB-Produktion, für nicht mehr benötigte Triebfahrzeuge eine mögliche Weiterverwendung oder Verwertung zu prüfen (siehe TZ 3).

Weiters empfahl der RH der ÖBB-Produktion, vor der Abwertung von Fahrzeugen auf den Schrottwert eine Bewertung durch Fachexperten der ÖBB-Unternehmensgruppe vorzunehmen.

- 9.3** *Die ÖBB-Produktion sagte die Umsetzung der Empfehlung des RH, vor der Abwertung von Fahrzeugen auf den Schrottwert eine Bewertung durch Fachexperten der ÖBB-Unternehmensgruppe vorzunehmen, zu.*

Erlöse

- 10.1** (1) Die Darstellung der Erlöse erfolgte für die Jahre 2005 bis 2009, da die Lokreihe 1014 ab dem Jahr 2010 nicht mehr eingesetzt wurde. Die in diesem Zeitraum erwirtschafteten Erlöse der Lokreihe 1014 waren aufgrund der bei der ÖBB-Produktion angewandten Verrechnungssystematik aus den Daten des Rechnungswesens (SAP) nicht ableitbar.

Die Verrechnungssystematik der ÖBB-Produktion basierte auf einzelnen Produktkategorien:

Tabelle 8: Produktkategorien in den Bereichen Personen-/Güterverkehr sowie zusätzliche Leistungen

Personenverkehr	Güterverkehr	zusätzliche Leistungen
railjet	Einzelwagenverkehr	Verschub mit Elektro-/Dieseltriebfahrzeugen
Fernverkehr	Ganzzugverkehr	Verschub mit funkgesteuerten Triebfahrzeugen
Nahverkehr	Kombinierter Ladungsverkehr	Triebfahrzeugführer für Triebwagenbereitschaft
	Rollende Landstraße	Serviceleistungen

Quellen: ÖBB-Produktion; RH

Die Produktkategorien legten ein an die ÖBB-Produktion zu zahlendes Entgelt pro Triebfahrzeug für die jeweils erbrachten Zugstunden und Zugkilometer fest. Welches Triebfahrzeug (z.B. Lokreihe 1014 oder 1116) eingesetzt wurde, hatte keinen Einfluss auf den verrechneten Kostensatz des jeweiligen Produktes; es erfolgte die Verrechnung eines einheitlichen Kostensatzes. In den Kostensätzen waren neben den Kosten des Triebfahrzeuges auch das Personal, die Overheadkosten, die Konzernumlage sowie Energiekosten enthalten.

(2) Die ÖBB-Produktion nahm aufgrund vorliegender Nachkalkulationen früherer Jahre eine Darstellung der Erlöse auf Ersuchen des RH anhand einer Hilfsrechnung vor. So konnten näherungsweise die Erlöse der einzelnen Jahre der Lokreihe 1014 ermittelt werden.

Tabelle 9: Erlöse der Lokreihe 1014

	2005	2006	2007	2008	2009	Summe
	in Mio. EUR					
Erlöse	2,45	1,80	2,17	1,41	1,00	8,83

Quellen: ÖBB-Produktion; RH

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass die Erlöse zwischen den Jahren 2005 und 2009 – mit Ausnahme des Jahres 2007 – stetig abnahmen. Dies war darauf zurückzuführen, dass die Anzahl der eingesetzten Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 in diesem Zeitraum stetig abnahm.

(3) Die ÖBB-Produktion wies darauf hin, dass die Hilfsrechnung eine isolierte ausschnittsweise Betrachtung der Lokreihe 1014 darstellte, nicht repräsentativ war und nicht auf andere Lokreihen der ÖBB-Pro-

duktion umgelegt werden konnte. Laut ÖBB-Produktion umfasste der in den Systemen abgebildete und für alle Triebfahrzeuge einheitliche Kostensatz sämtliche Kostenpositionen und hatte sich als Verrechnungs- und Steuerungsinstrument bewährt.

(4) Aufgrund der stark negativen Jahresergebnisse der ÖBB-Produktion in den Jahren 2008 bis 2012 wurde die Gesellschaft im Jahr 2012 als Service Center innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe positioniert. Ziel war die Bilanzierung eines ausgeglichenen Ergebnisses, wobei aber ein entsprechendes Kostenmanagement zu gewährleisten wäre. Durch die Service Center Logik wurden die angefallenen Aufwendungen in der ÖBB-Produktion für die Bereitstellung der Leistungen an die jeweiligen Auftraggeber (Muttergesellschaften ÖBB Personenverkehr Aktiengesellschaft und Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft) weiterverrechnet. Daraus resultierte, dass die an die Auftraggeber verrechneten Preise (Erlöse) den angefallenen Aufwendungen entsprechen sollten und somit ein Ergebnis von annähernd „Null“ in der Gesellschaft aus der Leistungsverrechnung erzielt werden sollte.

- 10.2** Der RH kritisierte, dass eine ergebnisorientierte Flottensteuerung aufgrund einheitlicher Verrechnungssätze für alle Triebfahrzeuge der ÖBB-Produktion nicht möglich war. Ob mit einer Lokreihe günstiger produziert werden konnte als mit einer anderen war daher mit den zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Einsatz befindlichen Verrechnungssystemen nicht ableitbar. Damit fehlten wesentliche Informationen für eine effektive Unternehmenssteuerung. Weiters bestand durch die Service Center Logik für die ÖBB-Produktion kein Anreiz, die Kosten zu senken.

Der RH empfahl der ÖBB-Produktion, eine ergebnisorientierte Flottensteuerung einzurichten, insbesondere auch im Hinblick darauf, dass innerhalb des Service Centers ein entsprechendes Kostenmanagement zu gewährleisten wäre. Dies könnte den kostenmäßig optimalen Einsatz der jeweiligen Lokreihen gewährleisten, weil aufgrund des einheitlichen Verrechnungssatzes keine kostenmäßige Unterscheidung zwischen den ältesten und den neuesten in Betrieb befindlichen Triebfahrzeugen möglich war.

- 10.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Produktion teile sie die Kritik des RH, mangels einer Ertragsrechnung pro Triebfahrzeug sei es nicht möglich, eine ergebnisorientierte Steuerung der Triebfahrzeugflotte durchzuführen, nicht. Vielmehr vertrat sie die Ansicht, dass die Flottensteuerung ausschließlich kostenseitig zu erfolgen habe und hier die Aufwendungen bekannt gewesen waren. Weiters liefere eine Ertragsrechnung pro Triebfahrzeug keinen Mehrwert für die Flottensteuerung*

und mache daher keinen Sinn. Dieser Empfehlung des RH werde daher nicht entsprochen.

- 10.4** Anknüpfend an die Ausführungen der ÖBB-Produktion wies der RH darauf hin, dass eine ergebnisorientierte Flottensteuerung aufgrund der einheitlichen Verrechnungssätze für alle Triebfahrzeuge der ÖBB-Produktion nicht möglich war. Einerseits fehlten wesentliche Informationen für eine effektive Unternehmenssteuerung, andererseits bestand durch die Service Center Logik für die ÖBB-Produktion kein Anreiz, die Kosten zu senken.

Der RH wiederholte daher seine Empfehlung, eine ergebnisorientierte Flottensteuerung einzurichten, um den kostenmäßig optimalen Einsatz der jeweiligen Lokreihen gewährleisten zu können.

Aufwands-/Erlösstruktur

- 11.1** Die Darstellung der Aufwands-/Erlösstruktur erfolgte für die Jahre 2005 bis 2013.

Tabelle 10: Aufwand und Erlöse der Lokreihe 1014										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Summe
	in Mio. EUR ¹									
Erlöse	2,45	1,80	2,17	1,41	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,83
Aufwand ²	2,99	2,96	2,13	19,91	1,81	3,43	0,07	0,00	0,01	33,30
Ergebnisbeitrag	- 0,54	- 1,16	0,04	- 18,50	- 0,81	- 3,43	- 0,07	0,00	- 0,01	- 24,48

¹ Rundungsdifferenzen

² inkl. a.o. Afa

Quellen: ÖBB-Produktion; RH

Auch wenn die Erlöse nur eine Näherung darstellten, betrug der so ermittelte negative Ergebnisbeitrag, den die ÖBB-Produktion in den Jahren 2005 bis 2013 mit der Lokreihe 1014 erwirtschaftete, in Summe rd. - 24,48 Mio. EUR.

- 11.2** Der RH kritisierte den durchgehend negativen Ergebnisbeitrag, der durch die Lokreihe 1014 in den Jahren 2005 bis 2013 entstand. Er hielt fest, dass ein Großteil des negativen Gesamtbetrags (rd. - 24,48 Mio. EUR) durch die angefallene außerordentliche Abschreibung der Lokreihe 1014 bedingt war.

Verkaufsaktivitäten für die Lokreihe 1014

Beschluss zum Verkauf

12.1 Die Geschäftsführung der ÖBB-Produktion behandelte einen möglichen Verkauf¹⁸ der Lokreihe 1014 (17 Triebfahrzeuge) im Februar 2009. Eine Bewertung der Lokreihe 1014 lag weder zu diesem Zeitpunkt noch zur Zeit der Gebarungüberprüfung durch den RH vor. Ziel war es trotzdem, aus dem Verkauf der Lokreihe 1014 einen Erlös von 15 Mio. EUR zu lukrieren. Dies ergab einen möglichen Verkaufserlös von rd. 882.000 EUR pro Triebfahrzeug.

In einem Umlaufbeschluss des Aufsichtsrats der ÖBB-Produktion vom Juni 2009¹⁹ wurde ein Verkauf der Triebfahrzeuge der Baureihen 2043, 2143, 1014, 1822, 1042 und 1142 mit einem gesamten Verkaufserlös von mehr als 10 Mio. EUR genehmigt. In Summe umfasste der genehmigte Verkauf 88 Triebfahrzeuge. Dies ergab einen durchschnittlich zu erzielenden Verkaufserlös von rd. 113.600 EUR pro Triebfahrzeug.

12.2 Der RH kritisierte, dass die möglichen Kaufpreise durch keine Bewertung begründet waren. Bei dem von der Geschäftsführung der ÖBB-Produktion im Februar 2009 geschätzten Kaufpreis lag der durchschnittliche Preis bei rd. 882.000 EUR pro Triebfahrzeug, beim Umlaufbeschluss des Aufsichtsrats der ÖBB-Produktion bei rd. 113.600 EUR pro Triebfahrzeug. Der RH wies auf die nicht nachvollziehbaren großen Unterschiede der Kaufpreise in den beiden Beschlüssen hin.

Der RH empfahl der ÖBB-Produktion, in Zukunft vor dem Beschluss des Verkaufs von Triebfahrzeugen eine Bewertung durch Fachexperten der ÖBB-Unternehmensgruppe vornehmen zu lassen, um dadurch einen realistischen Verkaufspreis festlegen zu können.

12.3 *Die ÖBB-Produktion sagte die Umsetzung der Empfehlung des RH, in Zukunft vor dem Beschluss des Verkaufs von Triebfahrzeugen eine Bewertung durch Fachexperten der ÖBB-Unternehmensgruppe vornehmen zu lassen, um dadurch einen realistischen Verkaufspreis festlegen zu können, zu.*

Kaufpreisermittlung

13.1 Die ÖBB-Produktion begann ab Dezember 2009²⁰, nachdem sich die Lokreihe 1014 nicht mehr im Einsatz befand, mit Verkaufsaktivitäten.

¹⁸ siehe Protokoll des Jour Fixe der Geschäftsführer der ÖBB-Produktion vom 12. Februar 2009

¹⁹ siehe Umlaufbeschluss des Aufsichtsrats der ÖBB-Produktion vom 15. Juni 2009

²⁰ Ab dem Fahrplanwechsel 2009/2010 im Dezember 2009 wurde die Lokreihe 1014 nicht mehr eingesetzt; lt. ÖBB-Produktion fiel die Entscheidung dazu, weil aufgrund der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 weniger Triebfahrzeuge benötigt wurden.

Zur Ermittlung eines möglichen Kaufpreises teilte die ÖBB-Produktion dem RH im Rahmen der Gebarungsüberprüfung mit, dass dieser aufgrund eines „Letter of Intent“²¹ aus dem Jahr 2009 zwischen einem Interessenten und der ÖBB-Produktion festgelegt worden war. Der Interessent nannte einen Stückpreis von 700.000 EUR für die Lokreihe 1014. Dies ergab bei 17 Triebfahrzeugen eine Summe von rd. 12 Mio. EUR.

Neben der Lokreihe 1014 gab das Unternehmen in diesem Dokument das Interesse für weitere 58 zum Verkauf stehende Triebfahrzeuge anderer Lokreihen ab und übermittelte auch für diese Preisvorstellungen. Trotz mehrmaliger Nachfrage des RH konnte die ÖBB-Produktion diesen „Letter of Intent“ nur undatiert und nicht unterfertigt vorlegen. Nach dieser Interessensbekundung, welche laut ÖBB-Produktion Grundlage für einen möglichen Kaufpreis für die Lokreihe 1014 war, kam es jedoch zu keinen weiteren Verkaufsverhandlungen mit diesem Unternehmen.

- 13.2** Der RH kritisierte, dass die Ermittlung des möglichen Kaufpreises auf einem undatierten und nicht unterfertigten Dokument beruhte, aus dem die Bewertung nicht nachvollziehbar war und die ÖBB-Produktion diesen ohne eigene Bewertung übernahm.

Er bekräftigte seine Empfehlung, in Zukunft zur Kaufpreisfindung von Triebfahrzeugen eine vorausgehende interne Bewertung durch Fachexperten der ÖBB-Unternehmensgruppe vornehmen zu lassen.

Weitergaberecht und
Konkurrenzklausele

- 14.1** Die Standard-Kaufverträge der ÖBB-Produktion enthielten die Verpflichtung für den Käufer, die vertragsgegenständlichen Triebfahrzeuge bis zum Ablauf von zehn Jahren nach Übergabe nicht in einem Wettbewerbsverkehr zur ÖBB-Produktion auf der Schieneninfrastruktur in den Staaten Österreich, Deutschland oder der Schweiz einzusetzen. Diese Verpflichtung wurde bei einer Weiterveräußerung oder Weitervermietung der Fahrzeuge auch auf den oder die Käufer oder Mieter überbunden (Konkurrenzklausele).
- 14.2** Der RH kritisierte die in den Standard-Kaufverträgen der ÖBB-Produktion enthaltene Konkurrenzklausele, da diese den Käuferkreis stark einschränkte und de facto einen Ausschließungsgrund für mögliche Mitbewerber am Markt darstellte.

²¹ Interessensbekundung eines Unternehmens für den Kauf von Triebfahrzeugen der ÖBB-Produktion

Verkaufsaktivitäten für die Lokreihe 1014

Der RH empfahl der ÖBB-Produktion, die Konkurrenzklausel in Zukunft in ihren Verträgen nicht mehr vorzusehen.

14.3 *Die ÖBB-Produktion teilte mit, dass der Empfehlung, die in den Standard-Kaufverträgen enthaltene Konkurrenzklausel in Zukunft nicht mehr anzuwenden, nicht gefolgt werde. Triebfahrzeuge an konkurrierende Unternehmen zu verkaufen, widerspreche der Konzernstrategie und gereiche zum Nachteil des Unternehmens und des Eigentümers (Republik Österreich).*

14.4 Der RH wiederholte seine Empfehlung, die Konkurrenzklausel in Zukunft in Verträgen nicht mehr vorzusehen, da diese den Käuferkreis stark einschränkte und de facto einen Ausschlussgrund für mögliche Mitbewerber am Markt darstellte.

Verkaufsaktivitäten durch die ÖBB-Produktion

15.1 (1) In den Jahren 2010 und 2011 waren zwei Mitarbeiter der ÖBB-Produktion nacheinander mit dem Verkauf betraut. Ein strukturierter und geplanter Ablauf samt zugehöriger Dokumentation des Verkaufsprozesses war für diese beiden Jahre nicht nachvollziehbar. Die ÖBB-Produktion gab an, in diesem Zeitraum mit mehreren möglichen Käufern Kontakt aufgenommen und Verkaufsgespräche geführt zu haben, die aber nicht erfolgreich waren. Ein Unternehmen bekundete im Februar 2010 sein Interesse, die 17 Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 entweder zu kaufen oder zu mieten. Eine Miete lehnte die ÖBB-Produktion insbesondere aus Kostentragungsgründen (z.B. Instandhaltung) ab.

Im Sommer 2010 fragte ein Unternehmen aus der Schweiz an, im September 2010 ein Unternehmen aus Tschechien und im Februar 2011 fanden Verkaufsverhandlungen mit einem Unternehmen aus Schweden statt. Die ÖBB-Produktion strebte jedoch nur einen Gesamtverkauf aller Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 an und hielt an einem Gesamtpreis von rd. 12 Mio. EUR fest. Notwendige Instandsetzungskosten waren im Gesamtpreis nicht enthalten.

Zwischen Oktober und Dezember 2011 bestanden Überlegungen²², die Lokreihe 1014 der Rail Cargo Hungaria zu verkaufen und dort für den Güterverkehr in Ungarn einzusetzen. Anfang Dezember 2011 stoppte die Rail Cargo Hungaria das Projekt, weil Zweifel hinsichtlich der technischen Eignung der Lokreihe 1014 beim vorgesehenen Einsatz im Güterverkehr bestanden.

²² Projekt Sissi

(2) Im Jahr 2007 verkaufte die ÖBB-Produktion drei Triebfahrzeuge der Baureihe 1012 zu einem Stückpreis von 180.000 EUR, während sie pro Triebfahrzeug der Lokreihe 1014 rd. 700.000 EUR verlangte (TZ 13). Diese Triebfahrzeuge waren zum Zeitpunkt des Verkaufs im Jahr 2007 rd. zehn Jahre alt und erbrachten eine höhere Leistung (rd. 6.400 kW) als die Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 (rd. 3.000 kW).

- 15.2** Der RH kritisierte die nicht strukturierte und unsystematische Vorgangsweise beim Verkaufsprozess. Nach Ansicht des RH wäre der Verkauf der Triebfahrzeuge bevorzugt nach dem Ausscheiden der Triebfahrzeuge aus dem Planbetrieb bzw. nach Auflösung der CBL-Verträge durchzuführen gewesen, weil zu diesem Zeitpunkt der Gesamtzustand der Triebfahrzeuge noch besser war als nach jahrelangem Stillstand.

Ebenso bemängelte der RH ein Festhalten am Gesamtverkauf aller Triebfahrzeuge sowie am ohne Bewertung ermittelten Kaufpreis von rd. 12 Mio. EUR. Der von der ÖBB-Produktion geforderte Preis erschien im Hinblick darauf, dass noch umfangreiche Instandsetzungsarbeiten notwendig wären, um die Triebfahrzeuge wieder in Betrieb nehmen zu können, hoch. Der RH wies darauf hin, dass im Jahr 2007 Triebfahrzeuge der Lokreihe 1012 zu einem Stückpreis von 180.000 EUR verkauft worden waren.

Der RH bemängelte weiters, dass eine Vermietung der Triebfahrzeuge von der ÖBB-Produktion grundsätzlich abgelehnt wurde. Nach Ansicht des RH wäre zumindest eine Kostenabschätzung betreffend einer Vermietung anzustellen gewesen, um die Wirtschaftlichkeit einer Weiterverwendung beurteilen zu können.

Der RH empfahl der ÖBB-Produktion, zukünftig eine Bewertung aller möglichen Varianten (z.B. Verkauf, Vermietung, Verschrottung) für nicht mehr benötigte Triebfahrzeuge anzustellen, um deren Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

- 15.3** *Die ÖBB-Produktion sagte die Umsetzung der Empfehlung des RH, zukünftig eine Bewertung aller möglichen Varianten (z.B. Verkauf, Vermietung, Verschrottung) für nicht mehr benötigte Triebfahrzeuge anzustellen, um deren Wirtschaftlichkeit zu prüfen, zu.*

Konzernrichtlinie
Einkauf und Material-
wirtschaft

- 16.1** Laut der Konzernrichtlinie Einkauf und Materialwirtschaft²³ müssen Waren, die aus wirtschaftlichen/technischen Gründen nicht mehr benötigt werden, in Abstimmung mit dem strategischen Konzerneinkauf

²³ Konzernrichtlinie Einkauf und Materialwirtschaft seit dem Jahr 2005 in verschiedenen Fassungen gültig, aktuelle Fassung vom 13. September 2011

Verkaufsaktivitäten für die Lokreihe 1014

durch die zuständige Einkaufsorganisation der Lead Buyer Gesellschaft verkauft werden. Lead Buyer Gesellschaft für Triebfahrzeuge war die ÖBB-Technische Services (siehe dazu den Bericht des RH Reihe Bund 2011/2 „Vergabeprozess Container-Stapler und Rolle des Konzerneinkaufs, TZ 17“, in welchem die Nichteinhaltung der Konzernrichtlinie auch kritisch gewürdigt wurde).

Nach dem Umlaufbeschluss des Aufsichtsrats der ÖBB-Produktion im Juni 2009 versuchte die ÖBB-Produktion, die 17 Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 zu verkaufen. Ab Jänner 2012 trat eine zwischen ÖBB-Technische Services und ÖBB-Produktion abgeschlossene Vereinbarung in Kraft, laut der die ÖBB-Technische Services die Verwertung von Triebfahrzeugen der ÖBB-Produktion übernahm. In Folge wurde auch ein Ablaufprozess für die Verwertung erarbeitet und dokumentiert.

- 16.2** Der RH bemängelte, dass die ÖBB-Produktion zwei Jahre lang – entgegen den Bestimmungen der entsprechenden Konzernrichtlinie – versuchte, die Lokreihe 1014 ohne Einbindung des strategischen Konzerneinkaufes und der ÖBB-Technische Services zu verkaufen.

Der RH empfahl der ÖBB-Produktion, in Zukunft die Konzernrichtlinien einzuhalten.

- 16.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Produktion seien sämtliche jeweils gültige Konzernrichtlinien eingehalten worden. Im konkreten Fall sei aber aufgrund der komplexen Technik – abweichend von den Konzernrichtlinien – vereinbart worden, dass die Gesprächsführung durch die verantwortlichen Techniker zu übernehmen sei.*

- 16.4** Der RH entgegnete, dass die Konzernrichtlinien einzuhalten sind. Abweichungen von den Konzernrichtlinien, wie sie im Fall der Verkaufsversuche der Lokreihe 1014 stattfanden, sind zu vermeiden. Eine Vereinbarung, dass abweichend von den Konzernrichtlinien, aufgrund der komplexen Technik die Gesprächsführung durch die verantwortlichen Techniker zu führen sei, wurde dem RH zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht vorgelegt.

Verkaufsaktivitäten durch die ÖBB-Technische Services

- 17.1** Ab Jänner 2012 übernahm die ÖBB-Technische Services die Verkaufsaktivitäten für die Lokreihe 1014. Der ab Jänner 2012 zuständige Mitarbeiter hatte diesbezüglich im Zeitraum Jänner 2012 bis Februar 2013 Kontakte mit 20 Interessenten, wobei einige davon nur mündliche Gespräche waren, über die keine Aufzeichnungen vorlagen.

Der ab März 2013 zusätzlich beigezogene Mitarbeiter startete Verkaufsverhandlungen mit drei weiteren Unternehmen, die jedoch ebenso zu keinem Verkauf der Lokreihe 1014 führten, obwohl der geforderte Verkaufspreis im März 2013 nach Abstimmung mit dem Eigentümer ÖBB-Produktion von rd. 12 Mio. EUR auf 8 Mio. EUR gesenkt worden war.

Seit April 2013 erstellte die ÖBB-Technische Services auch periodische Berichte²⁴ über den jeweils aktuellen Status der Fahrzeugverwertung, in welchen auch die Lokreihe 1014 enthalten war. In einem Bericht vom November 2013²⁵ wurde der realistische Verkaufserlös für die Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 mit rd. 5 Mio. EUR angegeben und eine geringe Verkaufswahrscheinlichkeit festgestellt. Im Bericht vom März 2014 war weder ein möglicher Verkaufserlös noch eine Verkaufswahrscheinlichkeit enthalten.

- 17.2** Der RH kritisierte, dass die ÖBB-Produktion lange von einem sehr hohen Kaufpreis (rd. 12 Mio. EUR) ausging. Durch die Verkaufsaktivitäten der ÖBB-Technische Services stellte sich die geringe Verkaufswahrscheinlichkeit der Lokreihe 1014 heraus, auf die die ÖBB-Produktion nicht ausreichend reagierte.

Der RH empfahl der ÖBB-Produktion, eine Bewertung der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 vorzunehmen und diese als Grundlage für eine weitere Entscheidung der Verwertung der Lokreihe 1014 heranzuziehen.

- 17.3** *Die ÖBB-Produktion sagte die Umsetzung der Empfehlung des RH, eine Bewertung der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 vorzunehmen und diese als Grundlage für eine weitere Entscheidung der Verwertung der Lokreihe 1014 heranzuziehen, zu.*

Sie teilte weiters mit, dass in Folge aktueller Entwicklungen (2. Halbjahr 2014) beschlossen worden sei, einen Einsatz der Lokreihe 1014 in Kroatien in Betracht zu ziehen. Im Herbst 2014 erfolge eine Prüfung der Kosten-, Qualitäts- und Zulassungserfordernisse. Dies habe zum vorläufigen Stopp der Verkaufsaktivitäten der Lokreihe 1014 geführt.

- 17.4** Der RH beurteilte die Überlegungen der ÖBB-Produktion, einen Einsatz der Lokreihe 1014 in Kroatien in Betracht zu ziehen, als positiv.

²⁴ Berichte zur Fahrzeugverwertung wurden lt. ÖBB-Technische Services seit 15. Juni 2013 in 14-tägigen Abständen erstellt.

²⁵ Status 15. November 2013

Schlussempfehlungen

18 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen an die ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH hervor:

(1) Im Hinblick auf die Nachvollziehbarkeit einer effizienten und effektiven Erreichung der Unternehmensziele wäre eine Flottenstrategie für alle Lokreihen möglichst bald festzuschreiben. Diese sollte u.a. enthalten:

- Die Einsatzgebiete für die jeweilige Lokreihe (Personen- und/oder Güterverkehr),
- die Planung des Einsatzes der einzelnen Lokreihen in enger Abstimmung mit den Bestellern (überwiegend die Muttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft und Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft),
- die Festlegung der örtlichen Stationierung der Lokflotten (Standortdefinition),
- die Planung allfälliger Verwertungsstrategien der einzelnen Lokreihen nach deren Einsatzende. (TZ 3)

(2) Zukünftig wären bei vorzeitigen Auflösungen von CBL-Verträgen negative Effekte auf den Betriebserfolg zu vermeiden bzw. gering zu halten. (TZ 4)

(3) Für nicht mehr benötigte Triebfahrzeuge wäre eine mögliche Weiterverwendung oder Verwertung zu prüfen. (TZ 9)

(4) Vor der Abwertung von Fahrzeugen auf den Schrottwert wäre eine Bewertung durch Fachexperten der ÖBB-Unternehmensgruppe vorzunehmen. (TZ 9)

(5) Es wäre eine ergebnisorientierte Flottensteuerung einzurichten, insbesondere auch im Hinblick darauf, dass innerhalb des Service Centers ein entsprechendes Kostenmanagement zu gewährleisten wäre. Dies könnte den kostenmäßig optimalen Einsatz der jeweiligen Lokreihen gewährleisten, weil aufgrund des einheitlich angewandten Verrechnungssatzes keine kostenmäßige Unterscheidung zwischen den ältesten und den neuesten in Betrieb befindlichen Triebfahrzeugen möglich ist. (TZ 10)

(6) Vor dem Beschluss zum Verkauf von Triebfahrzeugen wäre eine Bewertung durch Fachexperten der ÖBB-Unternehmensgruppe vorzunehmen, um dadurch einen realistischen Verkaufspreis festlegen zu können. (TZ 12, 13)

(7) Die Konkurrenzklausel wäre in Zukunft in den Kaufverträgen der ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH nicht mehr vorzusehen. (TZ 14)

(8) Eine Bewertung aller möglichen Varianten (z.B. Verkauf, Vermietung, Verschrottung) für nicht mehr benötigte Triebfahrzeuge wäre anzustellen, um deren Wirtschaftlichkeit zu prüfen. (TZ 15)

(9) Die Konzernrichtlinien wären einzuhalten. (TZ 16)

(10) Eine Bewertung der Triebfahrzeuge der Lokreihe 1014 wäre vorzunehmen und diese wäre als Grundlage für eine weitere Entscheidung der Verwertung der Lokreihe 1014 heranzuziehen. (TZ 17)

ANHANG

Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in [Blaudruck](#)

ÖBB–Produktion Gesellschaft mbH**Aufsichtsrat**

Vorsitzender

KR Gustav POSCHALKO
(14. April 2008 bis 22. April 2010)

KR Friedrich MACHER
(22. April 2010 bis 29. November 2010)

Ing. Franz SEISER
(17. Dezember 2010 bis 28. Februar 2014)

Siegfried STUMPF
(seit 27. März 2014)

Stellvertreter des
Vorsitzenden

Ferdinand SCHMIDT
(6. Dezember 2004 bis 25. Jänner 2010)

Dr. Werner KOVARIK
(22. April 2010 bis 17. Dezember 2010)

Andreas FUCHS
(17. Dezember 2010 bis 8. Oktober 2012)

Mag. Georg LAUBER
(9. Oktober 2012 bis 27. März 2014)

Dr. Georg KASPERKOVITZ
(seit 27. März 2014)

Geschäftsführung

Mitglieder

Ferdinand SCHMIDT
(25. Jänner 2010 bis 31. März 2014)

Ing. Bernhard BENES
(seit 1. Juli 2008)