TO 18

KONTROLLAMT DER STADT WIEN
Rathausstraße 9
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 Fax: 01 4000 99 82810
e-mail: post@kontrollamt.wien.gv.at
www.kontrollamt.wien.at
DVR: 0000191

KA IV - GU 26-2/09

Central Danube Region Marketing & Development GmbH,

Prüfung des Schifffahrtsbetriebes

Tätigkeitsbericht 2009

KURZFASSUNG

Die Central Danube Region Marketing & Development GmbH (CD) richtete im Jahr 2006 eine Schnellschiffsverbindung zwischen Wien und Bratislava ein. Waren bei Aufnahme des Schifffahrtsbetriebes noch Bedenken hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Linienbetriebes zwischen den beiden Hauptstädten vorherrschend, so zeigte die bisherige Entwicklung, dass es der CD gelang, nunmehr einen festen Platz im Linienverkehr einzunehmen.

Die von der CD durchgeführten Beschaffungen und insbesondere der abgeschlossene Betriebsführungsvertrag ließen einige Ansatzpunkte für Verbesserungsmöglichkeiten erkennen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Vorbemerkung 5
2. Abklärung der Rahmenbedingungen 5
2.1 Bestehende Schiffsverbindung 5
2.2 Donaukanal als Schifffahrtsstrecke, Abklärung des erforderlichen Schiffstyps 6
3. Beschaffung der TCL 7
3.1 Allgemein 7
3.2 Details 7
3.3 Feststellungen zur Beschaffung der TCL 8
4. Vertragsabschlüsse 10
5. Finanzierung des Ankaufes der TCL 10
5.1 Sale-and-Lease-Back 10
5.2 Zinstauschgeschäfte 12
5.3 Ausschreibung der Finanzierungsleistungen, Vertragsabschlüsse 13
6. Risikobegrenzung 16
7. Wirtschaftlichkeitsüberlegungen und Marketingaktivitäten 16
7.1 Wirtschaftlichkeitsüberlegungen 16
7.2 Marketingaktivitäten 18
8. Betriebsführung durch die D. GmbH 20
8.1 Betriebsführungsvertrag 20
8.2 Abrechnungen im Rahmen des BV 21
8.3 Haftungsfragen aus dem BV 23
9. Änderung des Unternehmensgegenstandes und Zustimmung der Organe 24
10. Entwicklung der Passagierzahlen und der Umsätze aus dem Chartergeschäft 24
10.1 Passagierzahlen 24
10.2 Umsätze aus dem Chartergeschäft 26
11. Wirtschaftliche Bedeutung des Schifffahrtsbetriebes für die CD 27
12. Fahrgastbefragung 28
12.1 Ein- bzw. Ausstiegsstellen 28
12.2 Ticketverkauf 29

13. Zusammenfassung und Ausblick 30

Anhang

ALLGEMEINE HINWEISE 32
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS 33

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Vorbemerkung

Die Initiative für die Einrichtung einer Schnellschiffsverbindung zwischen den Städten Wien und Bratislava war der Wunsch des Bürgermeisters von Bratislava nach einem sympathischen Verkehrsmittel zwischen den beiden Stadtzentren analog zur früher bestehenden Straßenbahn.

Die Geschäftsführung (GF) der CD griff die Idee einer Schnellschiffsverbindung zwischen den beiden Städten Wien und Bratislava auf, weil sie - neben der Möglichkeit, die beiden Stadtzentren miteinander zu verbinden - einen konkreten Umsetzungsschritt zur Centrope-Initiative für die beiden Städte darstellt. Darüber hinaus war die GF überzeugt, dass die Etablierung einer Schnellschiffsverbindung zwischen Wien und Bratislava auch ein wichtiger Impuls für die gesamte Schifffahrt auf der Donau sein würde.

2. Abklärung der Rahmenbedingungen

2.1 Bestehende Schiffsverbindung

Bereits vor der Betriebsaufnahme durch die CD bestand eine Schiffsverbindung zwischen den beiden Städten mit Tragflügelbooten, die von der slowakischen Gesellschaft S. betrieben werden. Diese Verbindung wies jedoch eine geringe Frequenz und niedrige Passagierzahlen auf.

Die Fahrzeit der Tragflügelboote, die bisher die Verbindung zwischen Wien und Bratislava herstellten, beträgt etwa eineinhalb Stunden, wovon rd. 20 bis 30 Minuten auf die Schleusung beim Kraftwerk Freudenau entfallen. Die neu einzurichtende Schiffsverbindung sollte nach Möglichkeit diese Fahrzeit unterschreiten. Damit erwies sich aber der bisherige Ein- bzw. Ausstieg beim Schifffahrtszentrum Wien - aufgrund der erforderlichen Schleusung beim Kraftwerk Freudenau - als problematisch. Dieser Ein- bzw. Ausstieg war aber auch deshalb unvorteilhaft, weil bis zur nächsten U-Bahn-Station ein Fußmarsch von etwa 15 Minuten erforderlich ist.

2.2 Donaukanal als Schifffahrtsstrecke, Abklärung des erforderlichen Schiffstyps

Der Donaukanal als Schifffahrtsstrecke bietet nicht nur den Vorteil des Ein- bzw. Ausstieges im Zentrum von Wien, sondern dadurch kann auch die Schleusung beim Kraftwerk Freudenau vermieden werden. Für mögliche Niedrigwasserzeiten im Donaukanal sind allerdings Schiffe mit geringem Tiefgang erforderlich. Aufgrund eingeholter Sachverständigengutachten kam unter der Annahme einer geringen Fahrwassertiefe sowie der vorgegebenen Fahrzeit von maximal 90 Minuten nur der Einsatz von Luftkissenfahrzeugen oder Katamaranen infrage. Da zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung ein Luftkissenfahrzeug (Hovercraft) in Österreich entsprechend den geltenden gesetzlichen Bestimmungen für den Transport von Personen auf Wasserstraßen nicht zulassungsfähig war, gelangte ein eingeholtes Gutachten zusammenfassend zum Schluss, dass für den gedachten Einsatzzweck die Verwendung eines Schnellkatamarans (TCL) zu empfehlen wäre. Weitere Recherchen bzgl. der infrage kommenden möglichen Schiffstechnologie ergaben auch deswegen Vorteile für Katamarane, weil ein Hovercraft im Betrieb nicht nur als lauter sondern auch für den Fahrgast als wesentlich unattraktiver eingestuft wurde.

Bereits ab Beginn des Projektes war auch die Oberste Schifffahrtsbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) in die Überlegungen der CD einbezogen. In mehreren Kontaktnahmen wurde bestätigt, dass eine Befahrung des Donaukanals in beiden Richtungen kein Problem darstellen würde und aus schifffahrtsbehördlicher Sicht ein Betrieb von Katamaranen unbedenklich wäre. Auch die Frage des Wellenschlages war Gegenstand von Untersuchungen, die von der CD veranlasst wurden. Diese Untersuchungen erfolgten durch einen beauftragten Sachverständigen, dessen Forschungsergebnisse durch weiterführende, vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., Duisburg, vor Ort entlang des Donaukanals vorgenommene Wellenmessungen verifiziert wurden.

Da es sich bei den in Aussicht genommenen Fahrten zwischen Wien und Bratislava um grenzüberschreitende Beförderungen handelt, war auch die Frage der Grenzpolizei einer Lösung zuzuführen. Diesem Erfordernis wurde durch eine Änderung der diesbezüglichen Verordnung des Bundesministers für Inneres entsprochen, nach der die im Be-

reich des Donaukanals in Wien zwischen Marienbrücke und Aspernbrücke am Ponton EP 1 gelegene Schiffsanlegestelle zur Grenzübergangsstelle "Wien Donaukanal" erklärt wurde.

3. Beschaffung der TCL

3.1 Allgemein

Vom einzusetzenden Schiffstyp her ergab sich eine Eingrenzung auf TCL; deshalb beschränkten sich die Beschaffungsschritte der CD auf jene AnbieterInnen, die Katamarane mit Jetantrieb und Leichtbauweise (Aluminium oder PVC) vertrieben. Weitere Untersuchungen konkretisierten zwei mögliche Anbieterinnen, u.zw. die englische Firma BA., die nach Auskunft der CD von einer auf den Philippinen registrierten Gesellschaft übernommen worden war, und die norwegische Firma B. Beide Firmen wurden von der CD zur Angebotslegung eingeladen.

Erste Überlegungen im Juli/August 2004 hinsichtlich des Angebotes der Firma BA. gingen von einer Kaufpreissumme in der Höhe von 1,50 Mio.GBP (d.s. rd. 2,23 Mio.EUR zum damaligen Umrechnungskurs; 23. August 2004) aus. Das Angebot der Firma B. vom 8. Juli 2005 sah bei der Abnahme eines Schiffes einen nicht veränderbaren Kaufpreis von 2,89 Mio.EUR und bei der Abnahme von zwei Schiffen einen solchen von 2,69 Mio.EUR je Schiff vor.

Aufgrund der gelegten Angebote beider Schiffsbaufirmen und nach einem Vergleich der Angebote wurden von der CD die Verhandlungen mit der B. allein fortgesetzt und mit dieser auch abgeschlossen.

3.2 Details

Obwohl das Angebot von der BA. zunächst vorteilhafter erschien, hat eine vertiefte Befassung mit den Angeboten verstärkt Gründe hervorgebracht, die für die Beauftragung der anderen Schiffswerft sprachen. Zunächst war eine fundierte Aussage der GutachterInnen über die Qualität der Bauausführung beim Angebot von der BA. nicht möglich, weil die auf den Philippinen gelegene Werft zu besuchen gewesen wäre; auch die Besichtigung in Betrieb stehender Fahrzeuge war nicht möglich. Ferner hat sich ge-

zeigt, dass die Überprüfung des Baufortschrittes aus technischer Sicht aufgrund der großen Distanz zwischen Österreich und den Philippinen voraussichtlich nicht unproblematisch sein wird.

Durch die große Entfernung zwischen Österreich und den Philippinen erschien es auch fraglich, ob Arbeiten an den Fahrzeugen zur Erfüllung von Garantie- und/oder Gewährleistungsansprüchen von der Schiffswerft selbst durchgeführt hätten werden können. Wenn die Schiffswerft keine Garantieingenieurin bzw. keinen Garantieingenieur gestellt oder keine Firmen namhaft gemacht hätte, die an ihrer Stelle Garantie- und/oder Gewährleistungsarbeiten durchzuführen befugt und in der Lage gewesen wären, wären nach Ansicht der GutachterInnen auch begründete Garantieansprüche kaum oder nur mit erheblichem finanziellen und zeitlichen Aufwand durchzusetzen gewesen. Auch wären nach Ansicht der GutachterInnen Gewährleistungsansprüche nach Ablauf der Garantiezeit nur mit großen Problemen realisierbar gewesen.

Die GutachterInnen präferierten zwar im Hinblick auf die Kompetenz betreffend den Entwurf und die Konstruktion der Fahrzeuge keines der beiden Angebote, es schienen jedoch die Überprüfung der Qualität der Bauausführung und die Exekutierbarkeit von Garantie- und Gewährleistungsansprüchen im Fall eines auf den Philippinen gebauten Schiffes eingeschränkt. Darüber hinaus waren noch die Überstellungskosten von der Werft nach Wien zu berücksichtigen, wobei zu erwarten war, dass für den Fall, dass die Schiffe auf den Philippinen gebaut würden, die Überstellungskosten gegenüber Norwegen deutlich höher ausfallen werden. Die Gesamtsicht der Argumente bewog die CD daher, trotz eines zunächst vorteilhafter erscheinenden Preises von der Firma BA. dem Angebot von der Firma B. näherzutreten und dieser Werft den Auftrag zum Bau des ersten TCL zu erteilen.

3.3 Feststellungen zur Beschaffung der TCL

3.3.1 Das Kontrollamt stellte fest, dass vor dem Erwerb des ersten Schiffes von der CD auch die vergaberechtliche Situation geprüft wurde. Dabei stand die Frage im Vordergrund von Überlegungen, ob der Anschaffung ein Ausschreibungsverfahren nach den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes (BVergG) voranzugehen hat. Dazu wurde

u.a. die Rechtsmeinung der Wien Holding GmbH (WH) eingeholt, die durch die Hälftebeteiligung der RLB. AG am Gesellschaftskapital der CD eine Qualifikation der CD als öffentliche Auftraggeberin im Sinn des BVergG 2002 negierte.

Die allfällige Notwendigkeit einer Ausschreibung des Ankaufes der beiden Schiffe durch die CD wurde auch von einem hiezu beauftragten Rechtsanwalt geprüft, der in seinem diesbezüglichen Gutachten vom 10. Mai 2005 resümierend feststellte, dass die CD u.a. deshalb keine öffentliche Ausschreibung vornehmen muss, weil sie auch nicht zu dem Zweck gegründet wurde, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben zu erfüllen, die nicht gewerblicher Art sind.

Für das Kontrollamt wurde der Sachverhalt, dass es sich bei der CD um keine öffentliche Auftraggeberin handelt, nachvollziehbar dargestellt.

3.3.2 Obwohl es sich bei der CD um keine öffentliche Auftraggeberin handelt, ging die WH auf die Bestimmungen des BVergG 2002 ein und führte in ihrer Beurteilung vom 26. April 2005 weiters aus, dass sogar gemäß diesen Bestimmungen Lieferaufträge in einem Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung vergeben werden können, wenn der Lieferauftrag wegen seiner technischen oder künstlerischen Besonderheiten nur von einem bestimmten Unternehmen erfüllt werden kann. Dabei hätte die an das BVergG gebundene öffentliche Auftraggeberin zur Rechtfertigung der Anwendung dieses Verfahrens das Vorliegen technischer Gründe darzutun und auch zu beweisen, dass diese technischen Gründe es erforderlich machen, den Auftrag unbedingt an ein bestimmtes Unternehmen zu vergeben. Die WH erachtete es daher auch als wichtig, dass die CD im Rahmen des Ankaufes der Schiffe ausreichend dokumentiert, welche technischen Besonderheiten die Anwendung dieser Ausnahmebestimmungen rechtfertigen.

Wie die Einschau des Kontrollamtes ergab, gingen der Vergabe des Auftrages zum Bau der Schnellkatamarane umfangreiche Recherchen und Beurteilungen voraus, sodass auch unter Anwendung des BVergG 2002 der Anforderung an eine Dokumentation der technischen Notwendigkeit des angewendeten Verhandlungsverfahrens ohne vorhergehende Bekanntmachung nach Ansicht des Kontrollamtes entsprochen worden wäre.

4. Vertragsabschlüsse

Der Kaufvertrag über den ersten TCL mit der norwegischen Firma wurde am 4. Juli 2005 (vorbehaltlich der Zustimmung der Gesellschafterinnen der CD) abgeschlossen. Die für den Abschluss erforderlichen Patronatserklärungen wurden von der RLB. AG am 7. Juli 2005 (bzw. der WH am 15. September 2005) abgegeben. Da die Generalversammlung der CD den Abschluss des Kaufvertrages aber erst am 21. September 2005 zustimmte, war die Gültigkeit des Kaufvertrages mit großer Unsicherheit behaftet. Das Kontrollamt regte daher an, in Hinkunft beim Eingehen von Verpflichtungen, die für die Gesellschaft mit nicht unwesentlichen finanziellen Risiken verbunden sind, die Zustimmung der Gesellschafterinnen vorweg einzuholen.

Auch bei der Anschaffung des zweiten Schiffes wurden von beiden Gesellschafterinnen der CD Patronatserklärungen gleichen Inhalts wie bei den ersten Patronatserklärungen, dieses Mal jedoch rechtzeitig abgegeben.

Stellungnahme der Central Danube Region Marketing & Development GmbH:

Der Anregung des Kontrollamtes wird entsprochen.

5. Finanzierung des Ankaufes der TCL

5.1 Sale-and-Lease-Back

Wegen des mit der geplanten Aufnahme des Linienverkehrs zwischen Wien und Bratislava verbundenen wirtschaftlichen Risikos wurde der GF von den Gesellschafterinnen nahegelegt, bei der Finanzierung der Beschaffung der TCL das finanzielle Risiko zu minimieren. Daher wurden die TCL nicht gekauft, sondern im Weg einer Sale-and-Lease-Back-Konstruktion erworben.

Die betreffenden Leasingverträge wurden auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Allerdings ist deren Aufkündigung durch die CD frühestens mit Wirksamkeit nach 20 Jahren zulässig. Da die CD somit mindestens 20 Jahre an die Leasinggeberin vertraglich gebunden ist, erwies sich die angestrebte Risikominderung als nur bedingt erreicht.

Der im Jahr 2007 gefasste Beschluss zur Anschaffung des zweiten TCL wurde von der CD damit begründet, dass sich die Zukunftsaussichten für den Zweischiffsbetrieb als sehr positiv erweisen würden und die Kosten des Betriebes des zweiten TCL bereits durch das Ergebnis des ersten TCL eingespielt werden könnten. Unter Bedachtnahme auf diese Argumentation hätte nach Ansicht des Kontrollamtes auch die Prüfung der Frage Sinn gehabt, ob für die Anschaffung des zweiten TCL die Fremdfinanzierung durch einen aufzunehmenden Bankkredit nicht vorteilhafter gewesen wäre. Wirtschaftlich betrachtet liegen nämlich die Zinsen bei den verrechneten Leasingraten in der Regel etwas über den Kreditzinsen, da die Leasinggesellschaften sich selbst refinanzieren und so ihren Gewinn erwirtschaften. Ein allfälliges erhöhtes Kundinnen- bzw. Kundenrisiko wird durch einen Aufschlag berücksichtigt.

Der CD wurde daher empfohlen, in Hinkunft auch diesbezügliche Vergleichsrechnungen anzustellen und damit auch die Entscheidungsfindung für die jeweilige Finanzierungsform nachvollziehbar zu dokumentieren.

Der Empfehlung des Kontrollamtes wird in Hinkunft entsprochen.

5.1.1 Der Anschaffung des ersten TCL auf Leasingbasis wurde im Vertrag vom 3. April 2006 ein Kaufpreis (inkl. Nebenkosten) in der Höhe von insgesamt 3,46 Mio.EUR zugrunde gelegt, wobei die monatliche Miete so kalkuliert wurde, dass nach Ablauf von 20 Jahren (Dauer des Kündigungsverzichtes) ein kalkulatorischer Restwert von einer Monatsmiete verbleibt. Die auf dieser Grundlage errechnete monatliche Miete belief sich bei Vertragsbeginn auf 19.128,71 EUR (exkl. USt). Diese Miete ändert sich entsprechend den Bewegungen des 3-Monats-EURIBOR. Steigt der 3-Monats-EURIBOR, dann erhöht sich die monatliche Miete, fällt er, dann sinkt die Miete entsprechend.

Der mit Vertrag vom 22. April 2008 erfolgten Anschaffung des zweiten TCL auf Leasingbasis liegt ein Kaufpreis (inkl. Nebenkosten) in der Höhe von insgesamt 3,25 Mio.EUR zugrunde. Die monatliche Miete dieses TCL ist ebenso kalkuliert, dass nach Ablauf von 20 Jahren ein kalkulatorischer Rest von einer Monatsmiete verbleibt. Die auf dieser Grundlage ermittelte monatliche Miete belief sich mit Vertragsbeginn auf

21.425,35 EUR (exkl. USt). Auch die Höhe dieser Miete ändert sich - wie jene für den ersten TCL - entsprechend den Bewegungen des 3-Monats-EURIBOR.

Der Umstand, dass sich die monatliche Miete bei der Miete des zweiten TCL trotz niedrigerer Bemessungsgrundlage (TCL 1: 3,46 Mio.EUR; TCL 2: 3,25 Mio.EUR) höher bemisst als beim ersten TCL, war darauf zurückzuführen, dass der EURIBOR-Satz beim Abschluss des zweiten Leasingvertrages wesentlich höher als beim Abschluss des ersten Leasingvertrages ausfiel.

5.1.2 Die vorteilhafte wirtschaftliche Entwicklung der Schnellschiffsverbindung bewog die CD, mit der Leasinggeberin in Gespräche bzgl. der Zustimmung zu einer vorzeitigen Tilgung von Leasingverbindlichkeiten einzutreten. Hiebei gelang es eine Regelung zu treffen, wonach die CD - unter bestimmten Bedingungen - berechtigt ist, einmal jährlich eine außerordentliche Zahlung zu leisten.

Aufgrund des guten Ergebnisses im Geschäftsjahr 2007 entschloss sich die CD, eine vorzeitige Tilgung für den Leasingvertrag TCL 1 durchzuführen. Anlässlich der Genehmigung des Jahresabschlusses 2007 mit Umlaufbeschluss vom 4. Juli 2008 wurde diesbezüglich festgelegt, vom Bilanzgewinn in der Höhe von 0,59 Mio.EUR einen Teilbetrag von 0,20 Mio.EUR zur vorzeitigen Rückführung der Leasingverbindlichkeiten für den TCL 1 zu verwenden.

5.2 Zinstauschgeschäfte

Um das Zinsrisiko zu vermindern, war die CD bestrebt, eine Verstetigung des Zinsendienstes zu erreichen und schloss zu diesem Zweck für beide Leasingverträge Zinstauschgeschäfte, sogenannte Interest Rate Swaps (Swaps), ab. In diesen verpflichtete sich die CD, eine fixe Verzinsung von 3,78 % (2006: für den TCL 1) bzw. 3,55 % (2009: für den TCL 2) zu leisten und lukriert aus den Swaps eine variable Verzinsung in der Höhe des 3-Monats-EURIBOR. Die Verstetigung des Zinsendienstes resultiert daraus, dass der in den Leasingraten enthaltenen Soll-Verzinsung auf der Basis des 3-Monats-EURIBOR eine Habenverzinsung aus den Swaps in gleicher Höhe gegenübersteht, sodass die CD faktisch nur mit dem Soll-Zinssatz aus den Swaps in der Höhe von 3,78 %

(bzw. 3,55 %) belastet wird. Allfälligen Zinsverlusten aus den Swaps stehen Minderungen der Leasingraten aus den Leasingverträgen gegenüber.

Bis zum Zeitpunkt der Einschau durch das Kontrollamt war der CD aus dem ersten abgeschlossenen Swap ein Zinsenaufwand in der Höhe von insgesamt 0,59 Mio.EUR erwachsen, dem Zinsenerträge in der Höhe von insgesamt 0,61 Mio.EUR gegenüberstanden. Der Wert des Swaps per 30. Juni 2009 war negativ und belief sich aufgrund der gegebenen Zinsentwicklung auf -0,10 Mio.EUR. Der zweite Swap wurde im zweiten Halbjahr 2009 abgeschlossen. Da dieses Zinssicherungsgeschäft in einer Bewertungseinheit mit dem variabel verzinsten Leasinggeschäft aus den Leasingverträgen steht, war, zufolge der Ausführungen der Wirtschaftsprüferin bzw. des Wirtschaftsprüfers in den Erläuterungen zum Jahresabschluss 2008, keine bilanzielle Vorsorge zu treffen (Anhang S. 2). Dem negativen Wert des Swaps steht eine entsprechende Minderung der Höhe der Leasingraten gegenüber.

5.3 Ausschreibung der Finanzierungsleistungen, Vertragsabschlüsse

5.3.1 Hinsichtlich der Finanzierung des Ankaufes des ersten TCL auf Leasingbasis stellte das Kontrollamt fest, dass von der CD Offerten von zwei Leasinggesellschaften eingeholt wurden. Ein unmittelbarer Vergleich dieser Angebote war allerdings nicht möglich, weil ihnen ein unterschiedlicher Anschaffungswert zugrunde lag. Eine von der CD durchgeführte Evaluierung beider Angebote ergab für das Angebot der R. GmbH Vorteile, sodass dieser Firma schließlich der Zuschlag erteilt wurde.

Eine Ausschreibung der Finanzierungsleistungen nach den Bestimmungen des BVergG erfolgte nicht, weil die CD aufgrund der vorliegenden Rechtsansichten der WH bzw. des eingeholten Gutachtens davon ausging, dass eine derartige Ausschreibung nicht erforderlich wäre.

5.3.2 Festzustellen war, dass die Leasingverträge aber nicht mit der Angebotslegerin sondern mit der M. GmbH abgeschlossen wurden.

Weiters ergab die Einschau, dass ein formeller Kaufvertrag zwischen der CD und der M. GmbH, mit dem die CD der M. GmbH das Schiff verkaufte, nicht besteht. Vielmehr

übernahm die CD gemäß Mobilienleasingvertrag vom 3. April 2006 das Schiff bei dessen Lieferung am Standort der Schiffsbaufirma in Norwegen im Namen und im Auftrag der Leasinggeberin (M. GmbH). Durch diese Übernahme wurde das Eigentumsrecht für die Leasinggeberin (M. GmbH) begründet. Auch eine schriftlich ausgestellte Vollmacht für die CD, das erwähnte Rechtsgeschäft im Namen und im Auftrag der Leasinggeberin vorzunehmen, liegt nicht vor. Aus Gründen der Rechtssicherheit empfahl das Kontrollamt, künftig in ähnlichen Fällen bei der Begründung von Rechten und Pflichten schon aus Gründen der Beweissicherung und -führung auf die Schriftform nicht zu verzichten.

Bei der Leasinggeberin, der M. GmbH, handelt es sich um eine 100 %ige Tochter der Angebotslegerin R. GmbH. Da die M. GmbH zum Abschlusszeitpunkt über die im betreffenden Konzern besten Refinanzierungsmöglichkeiten verfügte, wurde mit dieser kontrahiert. Die CD wird die Empfehlungen des Kontrollamtes bei allfälligen Nachfolgegeschäften beachten und auf die Schriftform nicht mehr verzichten.

5.3.3 Am 22. April 2008 kam es zum Abschluss eines Mobilienleasingvertrages mit der M. GmbH, der die Anmietung des zweiten TCL zum Gegenstand hatte. Die Übergabe des TCL an die CD auf den Anlagen der Firma B. erfolgte aber erst am 25. April 2008, womit die CD ein noch nicht übernommenes Schiff an die M. GmbH verkaufte. Folgerichtig sieht der Mobilienleasingvertrag unter Pkt. I Abs. 2 vor, dass die CD das Schiff bei Lieferung am Standort der Firma B. im Namen und im Auftrag der M. GmbH übernimmt und durch diese Übernahme das Eigentumsrecht für die M. GmbH begründet wird. Ein schriftlicher Auftrag, welcher Rechte und Pflichten der CD in diesem Zusammenhang festgelegt hätte, liegt - wie bei der Anschaffung des ersten TCL - nicht vor. Mit Rücksicht darauf, dass durch das Tätigwerden der CD im Namen und im Auftrag der M. GmbH Rechte und Pflichten begründet wurden, hielt das Kontrollamt noch einmal mit Nachdruck fest, in Hinkunft in ähnlich gelagerten Fällen für eine schriftliche Dokumentation der gegenseitigen Rechte und Pflichten Sorge zu tragen.

Der Empfehlung des Kontrollamtes wird entsprochen.

5.3.4 Bei den von der CD mit der M. GmbH abgeschlossenen Mobilienleasingverträgen war nicht eindeutig feststellbar, ob es sich um Voll- oder Teilamortisationsleasingverträge handelt. Einerseits wird ein kalkulatorischer Restwert von einer Monatsmiete zum Ablauf der vereinbarten Vertragsdauer vorgesehen. Unter Berücksichtigung der Kündigungsbestimmungen wären die TCL bei einer Kündigung des Vertrages daher vollständig ausbezahlt. Bei einer Mindestvertragsdauer von 20 Jahren wird andererseits die der Berechnung der Leasingraten zugrunde liegende Absetzung für Abnutzung auf der Basis von 25 Jahren berechnet, was der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer des Schiffes entsprechen soll. Bei Ablauf der Mindestvertragsdauer wäre daher - entsprechend den Bestimmungen des Pkt. III des Leasingvertrages - die Abschreibung für weitere fünf Jahre noch nicht berücksichtigt.

Im Hinblick auf die aufgezeigten Unklarheiten des Leasingvertrages regte das Kontrollamt an, in Gesprächen mit der Leasinggeberin deren Klärung anzustreben. Dabei wäre auch zu klären, zu welchen Bedingungen die CD die angeschafften Schiffe nach Ablauf der Mindestvertragsdauer übernehmen kann.

Wenn eine stillschweigende Vertragsfortsetzung zu den vereinbarten Bedingungen erfolgt, wäre davon auszugehen, dass die zum Zeitpunkt der Beendigung der Grundlaufzeit geltende Leasingrate von der CD unverändert weiterbezahlt wird. So entrichtet sie ein Entgelt, dessen Höhe im Hinblick auf den Vollamortisationszweck kalkuliert ist. Dieses Entgelt liegt aber nach dem Vollamortisationszeitpunkt in der Regel über dem Gebrauchswert des inzwischen gealterten Leasinggegenstandes.

Kündigt hingegen die CD den Mobilienleasingvertrag - um entweder das Schiff zu erwerben oder einen kostengünstigeren Bestandvertrag abzuschließen -, so riskiert sie u.U. - sollte es zu keinem anschließenden Vertragsabschluss kommen - die wirtschaftliche Basis für den Unternehmenserfolg zu verlieren. Das Kontrollamt empfahl daher, unter Bedachtnahme auf die vorstehenden Überlegungen in Gesprächen mit der Leasinggeberin auch sicherzustellen, dass der CD nach einer Beendigung der Mobilienleasingverträge der Einsatz der TCL weiterhin möglich ist (Andienungspflicht bzw. -recht; Vereinbarung einer Kaufoption u.dgl.).

Der Kontrollamtsbericht wird zum Anlass genommen, um mit der Leasinggeberin eine Regelung nach Beendigung der Leasingverträge zu vereinbaren.

6. Risikobegrenzung

Da es der CD an Erfahrungen für den Betrieb einer Schifffahrtslinie mangelte, war die CD bestrebt, das der künftigen geschäftlichen Tätigkeit innewohnende Risiko zu begrenzen. Dies hatte einerseits auf die Modalitäten der Anschaffung der Schiffe Einfluss (sukzessive Anschaffung beider Schiffe) und fand andererseits in der Form der Finanzierung (Leasing) seinen Niederschlag.

Auch die Gesellschafterinnen der CD waren sich des unternehmerischen Risikos bewusst und wiesen in der Gesellschafterinnenausschusssitzung am 26. April 2004 darauf hin, dass bei den geschäftlichen Aktivitäten die Risikominimierung im Vordergrund stehen solle. Dass das Vorhaben auch von sachkundigen außenstehenden Personen als risikobehaftet angesehen wurde, manifestierte sich darin, dass die ins Auge gefasste Betreiberin des Liniendienstes, die D. GmbH, eine Risikoübernahme durch einen Einstieg in das Projekt ablehnte, sich jedoch an einer entgeltlichen Betriebsführung interessiert zeigte.

Da für die vorgesehene Umsetzung des Projektes im Frühjahr 2006 ein Vertragsabschluss über die Anschaffung des Schiffes noch im Jahr 2005 erforderlich war, übernahmen die Gesellschafterinnen der CD durch die Abgabe von Patronatserklärungen das Risiko für die Realisierung des Projektes. Danach setzten sich beide Gesellschafterinnen dafür ein, dass die CD ihren Verpflichtungen aus dem Leasinggeschäft nachkommen wird, da es deren Grundsätzen entspricht, sich dafür zu verwenden, dass die Bonität der CD aufrechterhalten bleibt. Auch gaben beide Gesellschafterinnen die Versicherung ab, die CD nicht in einer Weise auszuhöhlen, dass diese nicht mehr in der Lage ist, ihren Rückzahlungsverpflichtungen aus dem Leasingverhältnis nachzukommen.

7. Wirtschaftlichkeitsüberlegungen und Marketingaktivitäten

7.1 Wirtschaftlichkeitsüberlegungen

7.1.1 Die Schnellschiffsverbindung zwischen Wien und Bratislava wurde zunächst auf

der Grundlage der Anschaffung und des Betriebes von zwei Schiffen kalkuliert, weil diese Variante einen attraktiven Fahrplan zwischen den beiden Städten ermöglichte. Bei einer ersten Kalkulation dieser Variante wurde von einer Auslastung des ersten Schiffes von 64 % und des zweiten Schiffes von 53 %, d.s. knapp 75.000 Passagiere pro Saison bei vier Fahrten (zwei pro Schiff) am Tag ausgegangen. Eine angestellte Vollkostenrechnung für diese Annahme ergab zunächst ein negatives Ergebnis.

Weitere Überlegungen und unternehmerische Vorsicht führten schließlich dazu, die Linienverbindung zwischen Wien und Bratislava zunächst mit nur einem Schiff zu beginnen und die dabei gewonnenen Erfahrungswerte nach einer Saison bzw. zwei Saisonen zur Entscheidung für den Ankauf eines zweiten Schiffes heranzuziehen.

7.1.2 Die positive Akzeptanz der Aufnahme des Schiffsverkehrs mit dem ersten TCL durch das Publikum und die Medien und die damit verbundene vorteilhafte wirtschaftliche Entwicklung des Spartenergebnisses der CD (es zeigte sich, dass bei einem nicht als optimal zu verkaufenden Fahrplan mit nur einem Schiff die Kosten für einen Zweischiffsbetrieb verdient werden konnten) rückte die Frage der Anschaffung eines zweiten Schiffes in den Vordergrund. In diesem Zusammenhang war es auch hilfreich, dass vom Hersteller eine Preisoption zum Ankauf eines Schwesternschiffes verlangt und abgegeben wurde, der zufolge die CD berechtigt war, innerhalb von 14 Monaten nach Inkrafttreten des Kaufvertrages für die Anschaffung des ersten TCL ein Schwesternschiff zum Optionspreis von 2,80 Mio.EUR zu bestellen.

Neben dem besseren Fahrplanangebot für die Passagiere bestand der Vorteil eines zweiten Schiffes auch in der Erhöhung der Betriebssicherheit, weil bei Ausfall eines Schiffes nicht der gesamte Schiffsverkehr eingestellt werden müsste. Da interessanterweise - nach den Erfahrungen der CD - auch das Angebot der Konkurrenz vom Marketingerfolg des TCL profitierte - die slowakische Gesellschaft S. erhöhte nach Auskunft der GF ihre Frequenz und schöpfte am Tagesrand einen Teil des vom TCL nicht mehr bedienten Kundinnen- bzw. Kundenpotenzials ab -, diente die Anschaffung des zweiten TCL auch der Konkurrenzabwehr. Es war auch möglich, bei der Fertigung des zweiten TCL auf Erfahrungen zurückzugreifen, die beim Betrieb des ersten TCL gemacht wur-

den und technische Verbesserungen zu berücksichtigen. Außerdem bot der mögliche Verkauf von weiteren Sitzplätzen am Oberdeck sowie in der Kapitänslounge zusätzliche Einnahmen.

7.2 Marketingaktivitäten

7.2.1 Als anzusprechende Zielgruppe wurden weniger berufstätige Menschen (PendlerInnen) sondern vielmehr in- und ausländische Wien-Touristinnen bzw. Wien-Touristen sowie Ausflugsgäste angesehen, denen mit dem Schiff ein vierstündiger Aufenthalt in Bratislava angeboten werden kann. Ein anderer Aspekt war, auch auf Geschäftsreise befindlichen Menschen mit dieser Schiffsverbindung ein interessantes Angebot zu machen, weil mögliche Unwägbarkeiten einer Autofahrt (z.B. Parkplatzsuche, Diebstahl) bzw. einer Bahnfahrt (keine Ankunft in den Stadtzentren) entfallen würden. Dem Marketingplan der CD ist zu entnehmen, dass dabei auch an österreichische und internationale Unternehmen mit Sitz in Wien, deren Betriebsstätten sich auch in Bratislava befinden, als Kundinnen bzw. Kunden gedacht wurde.

7.2.2 Wie sich zeigte, war es bisher möglich, die Beförderungskapazität des ersten Schiffes mit in- und ausländischen Passagieren auszuschöpfen. Die erfolgte Verdoppelung der Transportkapazität durch die Anschaffung eines zweiten TCL wird aber verstärkte Bemühungen zur Auslastung der TCL zur Folge haben müssen. Nach Auskunft der GF entwickelte sich die Auslastung beider TCL zwar weiterhin zufrieden stellend, es wurde jedoch zur verstärkten Kundinnen- bzw. Kundenbetreuung eine Mitarbeiterin aufgenommen, die sich ausschließlich mit Kundinnen- bzw. Kundenakquisition und -betreuung beschäftigt.

Das Kontrollamt empfahl, in diesem Zusammenhang auch die im bestehenden Marketingplan als Kundinnen bzw. Kunden ins Auge gefassten österreichischen Unternehmen und internationale Großunternehmen erneut in die Marketingaktivitäten einzubeziehen.

Weiters sieht der Marketingplan auch das Ansprechen von Special-Interest-Gruppen vor (z.B. Ärztinnen bzw. Ärzte, Vereine, Konferenzgäste, Schulen). Dazu regte das Kontrollamt an, eine Evaluierung des bisherigen Marketingplanes hinsichtlich des Eintretens

der getroffenen Annahmen, allenfalls verbunden mit einer Neupositionierung, vorzunehmen.

Die CD wird die Empfehlung des Kontrollamtes beachten.

7.2.3 Neben anderen Möglichkeiten der Nutzung der TCL sehen die Marketingaktivitäten der CD auch deren Bereitstellung im Weg eines Chartervertrages vor. In diesem Zusammenhang wies das Kontrollamt darauf hin, dass, lt. den Bestimmungen der Zulassungsurkunde für die beiden Schiffe, mit dem Verlust der Verfügungsberechtigung (z.B. durch Verkauf, Vercharterung o.ä.) die Gültigkeit der Zulassungsurkunde erlischt. Um möglichen unbedachten rechtlichen Folgen rechtzeitig zu begegnen, regte das Kontrollamt an, das Einvernehmen mit der Zulassungsbehörde (BMVIT) dahingehend herzustellen, ob die vorgesehene Form der Bereitstellung der Schiffe für Charterfahrten allenfalls gegen die Bestimmungen der Zulassungsurkunde verstößt.

Es ist zwischen einer generellen Vercharterung an ein anderes Schifffahrtsunternehmen und einer Vercharterung einer oder mehrerer Fahrten an eine Kundin bzw. einen Kunden zu unterscheiden. Erstere hätte Einfluss auf die Zulassung, ist jedoch von der CD nicht beabsichtigt. Der Kundinnen- bzw. Kundencharter wird mit Personal der CD bzw. der D. GmbH durchgeführt und entspricht der Zulassung.

7.2.4 Gemäß Pkt. 12 der mit der M. GmbH abgeschlossenen Leasingverträge hat die CD die Leasinggeberin im Fall einer Überlassung des TCL an einen Dritten schriftlich zu informieren. Die Einschau zeigte, dass diesem Erfordernis bei den erfolgten Vercharterungen nicht entsprochen wurde. Da - wie vertraglich vorgesehen - die Haftung der CD auch im Fall einer vertragsgemäßen Überlassung des TCL an einen Dritten unverändert aufrecht bleibt, regte das Kontrollamt an, der diesbezüglichen formalen Vertragsbestimmung künftig besonderes Augenmerk zuzuwenden, um mögliche Nachteile zu vermeiden.

Die Leasinggeberin M. GmbH hat nachgewiesene Kenntnis vom Betreibervertrag zwischen der CD und der D. GmbH. Der Anregung des Kontrollamtes, auch die formalen Vertragsbestimmungen einzuhalten, wird entsprochen.

8. Betriebsführung durch die D. GmbH

8.1 Betriebsführungsvertrag

Da die CD kein Schifffahrtsunternehmen war, sie diesen Geschäftszweig mit eigenem Personal nicht betreiben wollte und ihr auch das nötige Know-how zum Betrieb einer Schifffahrtslinie fehlte, schloss sie am 29. Juli 2005 mit der D. GmbH einen Betriebsführungsvertrag (BV) ab. Im Rahmen dieses Vertrages stellt die D. GmbH der CD die notwendigen Leistungen, das Personal und das fachspezifische Know-how entgeltlich zur Verfügung, um den ordnungsgemäßen Schifffahrtsbetrieb zu gewährleisten.

8.1.1 Gemäß Pkt. II des BV bestimmt sich der Vertragsbeginn nach dem Erwerb des ersten TCL. Dazu verpflichtete sich die CD, den Vertragsbeginn der D. GmbH drei Monate vorher schriftlich anzuzeigen, wobei das in dieser Anzeige angegebene Datum als Beginn des BV gilt. Zufolge eingesehener Unterlagen teilte die CD der D. GmbH mit Schreiben vom 30. Mai 2006 mit, dass sie den BV per 1. Juni 2006 in Kraft setzen möchte. Somit wurde der vertraglichen Festlegung des Vertragsbeginnes nicht entsprochen, da die Anzeige drei Monate im Vorhinein zu erfolgen hat. Nach Auskunft der GF erwies sich aufgrund der zeitnahen fachlichen Betreuung der CD durch die D. GmbH anlässlich des Erwerbes des Schiffes die verspätete Anzeige des Inkrafttretens des BV als nicht problematisch. Dennoch empfahl das Kontrollamt, grundsätzlich der Beachtung formaler Vertragsbestandteile entsprechendes Augenmerk zuzuwenden.

Der Empfehlung des Kontrollamtes wird entsprochen.

8.1.2 Der BV enthält die ausdrückliche Vereinbarung, dass die D. GmbH kein wirtschaftliches Risiko trägt und nur eine Abgeltung ihrer Leistungen erhält. Der Betrieb der Schifffahrtslinie erfolgt durch die CD daher im eigenen Namen auf eigene Rechnung und auf eigenes wirtschaftliches Risiko.

Klargelegt wurde im BV weiters, dass die laufenden Kosten von der CD zu tragen sind und dass die Kosten, die von der CD im Rahmen des vereinbarten Leistungskataloges zu tragen sind, vor jedem Betriebsjahr von der D. GmbH zu budgetieren sind.

Das Kontrollamt stellte fest, dass die von der D. GmbH zu erstellenden Budgets in der CD nicht vorliegen. Da diese Budgets gemäß BV jedoch zu genehmigen sind, stand die Frage im Raum, auf welcher Grundlage die Genehmigung dieser Budgets erfolgte.

Unter Bedachtnahme darauf, dass die Wahrnehmung des Genehmigungsvorbehaltes der CD für die von der D. GmbH zu erstellenden Budgets von Einfluss auf die Gebarung der CD ist, empfahl das Kontrollamt der CD, die Vorlage der Budgets von der D. GmbH einzufordern und vom Genehmigungsrecht derselben zur Sicherung einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Betriebsführung Gebrauch zu machen.

Die CD hat der Empfehlung des Kontrollamtes entsprochen und von der D. GmbH bereits für das Jahr 2010 die Vorlage eines Budgets verlangt.

8.1.3 Darüber hinaus sind auch Auslagen, die nicht zum ordentlichen Schiffsbetrieb gehören, sowie Budgetüberschreitungen gem. Pkt. V des BV von der CD zu genehmigen. Da auch diese Vertragsbestimmung eine Mitwirkung der CD an der aufwandseitigen Gebarung vorsieht, regte das Kontrollamt an, verstärkt auf die Einhaltung der diesbezüglichen vertraglichen Bestimmungen zu achten.

Der Empfehlung des Kontrollamtes wird künftig entsprochen.

8.2 Abrechnungen im Rahmen des BV

Wie bereits erwähnt, sind gemäß Pkt. V des BV mit der D. GmbH die laufenden Kosten von der CD zu tragen. Jegliche weiterverrechenbaren Auslagen sind von der D. GmbH unter größtmöglicher Sparsamkeit durchzuführen und ohne jeglichen Aufschlag an die CD weiterzuverrechnen.

Die für das Jahr 2006 durchgeführte stichprobenweise Einschau in die diesbezüglichen Fakturen der D. GmbH führte zu folgenden Feststellungen und Empfehlungen:

8.2.1 Von der D. GmbH erfolgten in mehreren Fällen keine Abzüge von eingeräumten Skonti, sondern die vorgeschriebenen Nettobeträge wurden ohne Skontoabzug an die CD weiterverrechnet. Das Kontrollamt empfahl, grundsätzlich angebotene Skonti zu lukrieren.

8.2.2 Die von der D. GmbH für den Betrieb der TCL bezahlten Treibstoffrechnungen wiesen als Kundin die D. GmbH auf. Ein Hinweis darauf, dass mit dem bezogenen Treibstoff die TCL betrieben wurden, war den Rechnungen nicht zu entnehmen. Auch ein Kontrollvermerk eines hiefür beauftragten Mitarbeiters bzw. einer Mitarbeiterin war den eingesehenen Fakturen nicht zu entnehmen. Im Sinn einer verursachungsgerechteren Zuordnung der Kosten und der Gebarungssicherheit wurde empfohlen, auf den Treibstoffrechnungen einen Vermerk anzubringen, für welches Schiff der Treibstoff erworben wurde.

8.2.3 Von der D. GmbH wurden nicht nur Kleinbetragsrechnungen sondern auch Rechnungen gelegt, welche die diesbezügliche Grenze von 150,-- EUR überschritten. Da das Umsatzsteuergesetz 1994 (UStG 1994) vorsieht, dass bei Rechnungen, welche die Kleinbetragsgrenze überschreiten, die USt separat auszuweisen ist und dies in mehreren Fällen nicht erfolgte, empfahl das Kontrollamt der CD - um den Vorsteuerabzug nicht zu gefährden -, künftig der internen Rechnungskontrolle ein größeres Augenmerk zuzuwenden. Die interne Rechnungskontrolle verdient auch deshalb Bedeutung, weil sich bei der Einschau zeigte, dass es auch zu einer - wenn auch geringfügigen - Doppelverrechnung von Kosten durch die D. GmbH kam.

Wenn auch die Auslagen von der D. GmbH vertraglich unter größtmöglicher Sparsamkeit vorzunehmen und ohne jeglichen Aufschlag an die CD weiterzuverrechnen sind, empfahl das Kontrollamt, der Überprüfung der aufwandsseitigen Gebarung des Schiffsbetriebes verstärkt Augenmerk zuzuwenden.

Die Geschäftsführung wird die Empfehlungen des Kontrollamtes beachten.

8.3 Haftungsfragen aus dem BV

Der im Juli 2009 glimpflich verlaufene Auffahrunfall eines TCL zeigte ein Problemfeld des BV auf. Gemäß BV hat die D. GmbH alle Leistungen zu erbringen, die für den Betrieb der Schnellschiffsverbindung zwischen Wien und Bratislava notwendig sind, und hat ihr diesbezügliches Know-how einzubringen. Bezüglich der Haftung für die Betriebsführung sieht der BV vor, dass die D. GmbH für Schäden haftet, die durch ihr Verschulden herbeigeführt wurden, und verpflichtet die D. GmbH für den Fall, dass die CD direkt in Anspruch genommen wird, die CD schad- und klaglos zu halten.

Hinsichtlich einer im Schadensfall notwendig werdenden Beweisführung gab das Kontrollamt jedoch zu bedenken, dass gemäß BV die Beweisermittlung durch die Betreiberin D. GmbH, also die Schädigerin, zu erfolgen hätte. Es könnten sich hieraus Interessenkonflikte ergeben, die geeignet sein könnten, die Rechtsposition der CD bei der Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen zu schwächen. Wenn auch im konkreten Anlassfall der erwachsene Schaden der CD versicherungsmäßig abgedeckt war, regte das Kontrollamt an, einen Modus zu finden, der künftige Interessenkonflikte vermeiden hilft.

Gegenstand der Erörterungen in der am 12. November 2007 stattgefundenen 6. Sitzung des Gesellschafterinnenausschusses war u.a. auch ein geplanter Ankauf der Hälftebeteiligung des ÖV an der D. GmbH durch die RLB. AG. Wie den bisherigen Ausführungen in diesem Bericht entnommen werden kann, besteht zufolge der gegebenen betrieblichen Notwendigkeiten das Erfordernis einer engen Zusammenarbeit der CD mit der D. GmbH. Eine Übernahme des Geschäftsanteiles des ÖV durch die RLB. AG würde eine stärkere Durchgriffsmöglichkeit der Gesellschafterinnen der CD auf die D. GmbH sicherstellen und neben einer strategisch sinnvollen Weiterentwicklung des Central-Europe-Projektes auch eine Verbesserung der Risikoverteilung zwischen der CD und der D. GmbH bedeuten. Das Kontrollamt regte daher an, zu evaluieren, ob und inwieweit durch eine Änderung der Eigentümerinnenstruktur bei der D. GmbH Synergieeffekte realisiert werden könnten.

Der Anregung des Kontrollamtes wird entsprochen.

9. Änderung des Unternehmensgegenstandes und Zustimmung der Organe

Die Aufnahme einer regelmäßigen Verkehrsverbindung zwischen Wien und Bratislava mit einem TCL führte zu einer Ausweitung des Geschäftsfeldes der CD. Da sich mit der Ausweitung der operativen Tätigkeit der Gesellschaft aber der im ursprünglichen Gesellschaftsvertrag ausgewiesene Unternehmensgegenstand änderte, trat die GF an die Gesellschafterinnen mit dem Ersuchen um diesbezügliche Änderung des Gesellschaftsvertrages heran.

Diesem Wunsch wurde am 15. November 2006 durch den Beschluss der Generalversammlung der Gesellschaft entsprochen, den darauf Bezug nehmenden Punkt "Drittens" des Gesellschaftsvertrages dahingehend abzuändern, dass er nunmehr lautet: "Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung und der Betrieb von Infrastruktur- bzw. Tourismusprojekten zur wirtschaftlichen Förderung insbesondere der in der Firma genannten Region sowie der Personentransport mit Schiffen."

Die Einschau des Kontrollamtes ergab, dass sowohl der Zeitpunkt der Unterschrift unter den Kaufvertrag für den ersten TCL am 4. Juli 2005 als auch der Abschluss des ersten Mobilienleasingvertrages mit der M. GmbH am 3. April 2006 und die am 14. Juni 2006 erfolgte Aufnahme des regulären Fahrbetriebes mit dem TCL vor der am 15. November 2006 erfolgten Abänderung des Punktes "Drittens" des Gesellschaftsvertrages, mit der die Personenbeförderung auf Schiffen in den Unternehmensgegenstand aufgenommen wurde, gelegen war.

Das Kontrollamt empfahl, erforderliche Beschlüsse so zeitgerecht zu fassen, dass in jedem Fall die rechtlichen Rahmenbedingungen eingehalten werden.

Der Empfehlung des Kontrollamtes wird entsprochen.

10. Entwicklung der Passagierzahlen und der Umsätze aus dem Chartergeschäft

10.1 Passagierzahlen

Die Grundsatzplanung der CD, die der Anschaffung des ersten TCL zugrunde lag, ging von durchschnittlich rd. 45.000 Passagieren jährlich aus. Es wurde für möglich gehal-

ten, dass bei einer Auslastung des Schiffes von etwa 60 % der Break-Even-Point erreicht werden könnte, dass also Vollkostendeckung erzielt werden würde.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Entwicklung der Passagierzahlen und der zur Verfügung stehenden Beförderungskapazität für die Jahre 2006 bis 2008:

Jahr	2006	2007	Verände-rung	in %	2008	Verände-rung	in %
Passagiere	78.943	107.813	+28.870	36,6	147.301	+39.488	36,6
Kapazität	98.532	145.432	+46.900	47,6	202.248	+56.816	39,1
Auslastung in %	80,1	74,1			72,8		

Bei der Beurteilung der tabellarisch ausgewiesenen Zahlen war zu berücksichtigen, dass die CD erst ab 14. Juni 2006 den Schifffahrtsbetrieb aufnahm. Der Schiffsverkehr wurde mit einem TCL durchgeführt. Auch während des zweiten Geschäftsjahres (2007) wurde die Beförderungsleistung mit nur einem TCL erzielt. Im Geschäftsjahr 2008 wurde im Juni der zweite TCL in Betrieb genommen.

10.1.1 Der Übersicht ist zu entnehmen, dass die Passagierzahlen seit Beginn der Aufnahme des regulären Fahrtbetriebes zwischen Wien und Bratislava ständige Steigerungen zu verzeichnen hatten. Nutzten im Jahr 2006 insgesamt 78.943 Personen den TCL, um von Wien nach Bratislava oder von Bratislava nach Wien zu gelangen, so erhöhte sich die Passagierzahl im darauffolgenden Jahr 2007 um 36,6 % auf 107.813 Personen.

Der innovative Charakter dieser Schnellschiffsverbindung zwischen Wien und Bratislava machte es möglich, bereits im ersten Jahr eine Auslastung von rd. 80 % zu erzielen. Im Jahr 2007 verminderte sich die durchschnittliche Auslastung mit rd. 74 % zwar um rd. 6 Prozentpunkte; es war in diesem Zusammenhang aber zu berücksichtigen, dass durch die bereits im März dieses Jahres erfolgte Aufnahme des regulären Betriebes eine verkehrsärmere Periode das Ganzjahresergebnis drückte. Zur Verminderung der Auslastung mag auch beigetragen haben, dass der Neuheitswert des TCL sich zwischenzeitig wohl vermindert haben dürfte. Im Jahr 2008 war ein weiterer Anstieg der Zahl der Passagiere um 39.488 Personen oder 36,6 % auf insgesamt 147.301 Personen zu verzeichnen. Hieraus war abzuleiten, dass das Interesse an Fahrten mit dem TCL weiterhin groß ist.

Untersuchungen, ob die Zunahme der Passagiere auf BesucherInnen der Bundeshauptstadt Wien oder auf das weiterhin große Interesse der Wiener Bevölkerung zurückzuführen ist, lagen nicht vor. Das Kontrollamt empfahl daher, eine diesbezügliche Untersuchung durchzuführen, um für allfällig erforderlich werdende Marketingmaßnahmen zur Anhebung der Passagierzahlen über entsprechendes Datenmaterial zu verfügen.

Der Empfehlung des Kontrollamtes wird entsprochen.

10.1.2 Erfreulich war, dass trotz der am 1. Juni 2008 erfolgten Aufnahme des regulären Linienbetriebes mit dem zweiten TCL (die zu einer wesentlichen Vergrößerung der Transportkapazität geführt hat) die Auslastung im Jahr 2008 mit 72,8 % nahezu jene des Vorjahres (74,1 %) wieder erreicht hat.

Der GF der CD war allerdings bewusst, dass Bemühungen unternommen werden müssen, um die vorteilhaften Auslastungszahlen aufrechtzuerhalten. Aus diesem Grund wurden bereits Anstrengungen unternommen, um die Auslastungszahlen auf dem gegenwärtigen Stand zu stabilisieren bzw. sogar noch etwas zu erhöhen. Dazu zählte u.a. auch die Einführung der Möglichkeit, den TCL in der Zeit von November bis April bzw. für Nachtfahrten zu chartern.

10.2 Umsätze aus dem Chartergeschäft

In der nachstehenden Tabelle sind die seit dem Jahr 2006 erzielten Umsätze aus dem Chartergeschäft aufgelistet (Beträge in EUR):

	Umsätze aus dem Chartergeschäft
2009 *	17.570,72
2008	44.779,64
2007	26.840,00
2006 **	64.167,50

* Jänner bis Juni 2009
** Juni bis Dezember 2006

Wie der vorstehenden Übersicht zu entnehmen ist, zeichnet sich beim Chartergeschäft keine einheitliche Entwicklung ab. Beginnend mit guten Umsätzen im Jahr 2006 - zu-

rückzuführen auf den innovativen Charakter einer Fahrt mit dem TCL - war im darauffolgenden Jahr 2007 ein Rückgang bei den Umsätzen in der Höhe von 37.327,50 EUR oder 58,2 % auf 26.840,-- EUR zu verzeichnen. Dieser Rückgang wurde im Jahr 2008 wiederum abgelöst durch einen Anstieg der Umsätze in der Höhe von 17.939,64 EUR oder 66,8 % auf 44.779,64 EUR. Im Geschäftsjahr 2009 konnten bis Ende Juni Umsätze in der Höhe von 17.570,72 EUR erzielt werden. Angesichts der in der Vergangenheit bereits erzielten höheren Umsätze im Chartergeschäft regte das Kontrollamt an zu prüfen, ob nicht allenfalls durch gezielte Marketingmaßnahmen dieser Geschäftszweig wieder ausgeweitet werden sollte.

Der Anregung des Kontrollamtes wurde durch Einstellung einer Verkaufsspezialistin bereits entsprochen. In den ersten Jahren der Schiffsverbindung wurde von den beiden Gesellschafterinnen ein hohes Charteraufkommen nachgefragt. Dies ist nun durch Akquisition auf dem freien Markt zu ersetzen.

11. Wirtschaftliche Bedeutung des Schifffahrtsbetriebes für die CD

Die Bedeutung des Schifffahrtsbetriebes für die wirtschaftliche Lage der CD ergab sich schon daraus, dass - wie der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen ist - seit der Inbetriebnahme im Jahr 2006 bis zum Jahr 2008 über 80 % der gesamten Umsatzerlöse der Gesellschaft auf den Schiffsbetrieb entfielen (Beträge in EUR):

	Umsatzerlöse CD	davon Schiffsbetrieb	Anteil in %
2008	4.351.730,15	3.665.908,55	84,2
2007	3.047.664,70	2.495.786,98	81,9
2006	2.397.677,78	1.957.546,79	81,6

Wenn der Untersuchung nicht die Umsatzerlöse sondern die Ergebnisse der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT) zugrunde gelegt werden, so zeigt sich verstärkt die Abhängigkeit der wirtschaftlichen Lage der CD von den Ergebnissen des Schiffsbetriebes (Beträge in EUR):

	EGT Gesamt	EGT Schiffsbetrieb	Differenz
2008	+541.516,43	+434.056,87	+107.549,56
2007	+409.184,97	+443.359,07	-34.174,10
2006	+119.181,23	+166.548,98	-47.367,75

Der vorstehenden Übersicht ist zu entnehmen, dass aus dem Betrieb der TCL im Jahr 2006 die CD ein EGT in der Höhe von 166.548,98 EUR erwirtschaftete, welches sich bis zum Jahr 2008 auf 434.056,87 EUR erhöhte.

In Abhängigkeit von den Zeitpunkten der Anschaffung der TCL zeigt die Gegenüberstellung der Umsatzerlöse mit dem EGT folgendes Bild (Beträge in EUR):

	Umsatzerlöse TCL	EGT Schiffsbetrieb	Anteil in %
2008	3.665.908,55	434.056,87	11,9
2007	2.495.786,98	443.359,07	17,8
2006	1.957.546,79	166.548,98	8,4

Die "Umsatzrentabilität" von 8,4 % im Jahr 2006 ist darauf zurückzuführen, dass - wie bereits erwähnt - in diesem Jahr der Schifffahrtsbetrieb erst am 14. Juni 2006 aufgenommen wurde und daher den Fixkosten entsprechend geringere Umsatzerlöse gegenüberstanden. Im Jahr 2007 war es der CD möglich, während des gesamten Jahres den Schifffahrtsbetrieb mit einem TCL aufrechtzuerhalten. Der Rückgang des Verhältnisses des EGT zu den Umsatzerlösen von 17,8 % im Jahr 2007 auf 11,9 % im Jahr 2008 war u.a. darauf zurückzuführen, dass der zweite TCL erst in der Mitte des Jahres 2008 den Betrieb aufnahm. Die Erlöse aus der Kapazitätsausweitung konnten daher erst ab der Betriebsaufnahme des zweiten TCL lukriert werden, während Vorlauf- bzw. Fixkosten schon über einen längeren Zeitraum anfielen. Darüber hinaus trugen die stark gestiegenen Treibstoffpreise zum Rückgang des EGT maßgeblich bei.

12. Fahrgastbefragung

Eine im September 2007 durchgeführte Fahrgastbefragung stellte dem Betrieb des TCL zwar ein gutes Zeugnis aus, jedoch zeigte sich, dass von einer nicht unbeträchtlichen Anzahl von Fahrgästen Beanstandungen hinsichtlich der Ein- bzw. Ausstiegsstellen in Wien und Bratislava sowie bzgl. der Umstände des Ticketverkaufes vorgebracht wurden.

12.1 Ein- bzw. Ausstiegsstellen

Bezüglich der Ein- bzw. Ausstiegsstelle in Wien wurden insbesondere fehlende Sitzgelegenheiten für Fahrgäste, die auf die Abfahrt des Schiffes warten, beanstandet. Auch

die äußerliche Gestaltung der Ein- bzw. Ausstiegsstelle (Container) gab Anlass zur Kritik. Dazu merkte die CD an, dass das Erfordernis einer attraktiven Schiffsstation am Donaukanal von Beginn an unbestritten war. Offen war lediglich die Frage, ob es möglich wäre, den vorgesehenen Abgang bzw. die Schiffsstation durch Mitnutzungen (insbesondere Gastronomie) zu gestalten.

Um die Nutzungsmöglichkeiten einer solchen Schiffsstation zu erkunden und darauf aufbauend eine Wirtschaftlichkeitsberechnung zu erstellen, wurde von der Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH (WDE) - die über die Ländenrechte am Donaukanal verfügt - im Jahr 2006 ein Architektinnen- bzw. Architektenwettbewerb durchgeführt. Vor der Umsetzung der Ergebnisse des Wettbewerbes, war jedoch abzuwarten, ob die wirtschaftliche Entwicklung des Schiffsverkehrs mit dem TCL die Errichtung einer derartigen Schiffsstation rechtfertigt.

Die vorteilhafte wirtschaftliche Entwicklung bewog die Eigentümerinnen der WDE (Wiener Hafen, GmbH & Co KG sowie Wiener Hafen und Lager Ausbau- und Vermögensverwaltung, GmbH & Co KG), das wirtschaftliche Risiko eines Neubaues der Schiffsstation einzugehen, wofür ein Gesamtinvestitionsvolumen von 6,25 Mio.EUR veranschlagt wurde.

12.2 Ticketverkauf

Gemäß Pkt. IV Z. 10 des BV obliegt der D. GmbH auch die Durchführung des Ticketverkaufes, u.zw. insbesondere des Einzelticketverkaufes in den Verkaufsstellen der D. GmbH, des Reisebüroverkaufes, des Vertriebes in Fremdmärkten und beim Check-In sowie die Betreuung von Messen und Reisebüros.

Bei der im September 2007 durchgeführten Fahrgastbefragung wurden einerseits Schwierigkeiten beim Online-Ticketerwerb aufgezeigt und andererseits wiederholt festgestellt, dass sich das mit dem Ticketverkauf beschäftigte Personal sehr unfreundlich verhalte. Die CD gab diesbezüglich an, dass infolge eines am 25. Mai 2007 abgeschlossenen Zusatzes zum BV der telefonische Ticketverkauf ab dem 1. Jänner 2008 in einem eigenen Call-Center nunmehr durch Bedienstete der CD durchgeführt wird und

diese auf einen geeigneten Umgang mit den Kundinnen und Kunden hingewiesen wurden.

Von der D. GmbH wurde für die im Rahmen des Vertriebes erbrachten Leistungen eine Pauschale von jährlich 40.000,-- EUR (d.s. monatlich 3.333,-- EUR) verrechnet. Durch die geänderte Personalbereitstellung verminderte sich ab 1. Jänner 2008 die Pauschale auf 10.000,-- EUR jährlich.

Das Kontrollamt empfahl der CD, auch der D. GmbH in geeigneter Weise die Unzufriedenheit der Fahrgäste hinsichtlich des Verhaltens des Personals zu kommunizieren, da die D. GmbH nach wie vor Vertriebsleistungen in direktem Kontakt mit Fahrgästen erbringt.

> Die CD wird die Empfehlung des Kontrollamtes und die Errichtung der Schiffsstation Wien City zum Anlass nehmen, das Verkaufsservice sowohl über den Schalter als auch über das Internet zu verbessern.

13. Zusammenfassung und Ausblick

Resümierend hielt das Kontrollamt fest, dass es der CD gelungen ist, in den drei Jahren seit der Aufnahme des Schnellschiff-Linienbetriebes zwischen Wien und Bratislava eine sichere finanzielle Basis für die Fortführung der geschäftlichen Tätigkeit der Gesellschaft zu erarbeiten. Der Linienbetrieb bis zum Juni 2008 erfolgte mit nur einem Schiff. Die Anschaffung des zweiten TCL führte zu einer Verdoppelung der Beförderungskapazität ab diesem Zeitpunkt. Wie sich zeigte, entsprach die Ausweitung der Kapazität der vorhandenen Nachfrage, und es war bislang möglich, die Auslastung beider TCL auf einem hohen Niveau zu stabilisieren.

Allerdings geriet die CD im Jahr 2009 auch an die Grenzen der geschäftlichen Entwicklung. Zum einen war dies darauf zurückzuführen, dass aus Anlass der Hochwassersituation im Juni 2009 der Schifffahrtsbetrieb für sieben Tage eingestellt werden musste, und zum anderen konnte ein TCL infolge eines Schadensfalles für einen Zeitraum von zwei Tagen nicht eingesetzt werden.

Bei Aufnahme des Schifffahrtsbetriebes mit dem TCL waren noch Bedenken hinsichtlich der Zukunftsaussichten des Linienbetriebes zwischen Wien und Bratislava vorherrschend, die Entwicklung zeigte aber seither, dass die TCL sowohl im Bereich des Tourismus als auch im Linienverkehr zwischen Wien und Bratislava einen festen Platz einnehmen. Der Neubau einer Schiffsstation in Wien wird zur Attraktivität dieser Schnellschiffsverbindung zwischen den beiden Hauptstädten beitragen.

Die Stellungnahme der geprüften Einrichtung ist den jeweiligen Berichtsabschnitten zugeordnet worden.

Der Kontrollamtsdirektor:
Dr. Erich Hechtner
Wien, im November 2009

ALLGEMEINE HINWEISE

Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

Schützenswerte personenbezogene Daten wurden im Sinn der rechtlichen Verpflichtung zum Schutz derartiger Daten anonymisiert, auf die Wahrung von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen wurde bei der Abfassung des Berichtes Bedacht genommen. Es wird um Verständnis gebeten, dass dadurch die Lesbarkeit des Berichtes beeinträchtigt sein könnte.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BV	Betriebsführungsvertrag
BVergG	Bundesvergabegesetz
CD	Central Danube Region Marketing & Development GmbH
EGT	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
EURIBOR	Euro Interbank Offered Rate
GBP	Great Britain Pound
GF	Geschäftsführung
PVC	Polyvinylchlorid
Swap	Interest Rate Swap
TCL	Schnellkatamaran (Twin City Liner)
WDE	Wiener Donauraum Länden und Ufer Betriebs- und Entwicklungs GmbH
WH	Wien Holding GmbH