

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Die Umstrukturierung der ÖBB in Einzelgesellschaften erfolgte innerhalb des gesetzlich vorgegebenen Zeitplanes. Wesentliche Regelungsbereiche einer umfassenden Bahnreform blieben jedoch ausgeklammert.

Das erklärte Hauptziel der Bahnreform, den Finanzierungsbedarf des Gesamtsystems ÖBB durch Effizienzsteigerungen und Erhöhung des Selbstfinanzierungsgrades kurzfristig zu stabilisieren und bis 2010 deutlich abzusenken, blieb bislang unerreicht.

An die Stelle der überwiegenden Kostentragung durch den Bund traten maastrichtkonforme Zuschussregelungen bzw. Haftungszusagen.

Die Aktivitäten der Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft gingen weit über das Ziel der einheitlichen strategischen Ausrichtung der operativen Gesellschaften hinaus und steuerten vielmehr auf die schrittweise faktische Fortschreibung eines zentral geführten Gesamtsystems ÖBB zu.

Kurzfassung

Prüfungsschwerpunkt

Schwerpunkt der beim BMVIT sowie bei der Unternehmensgruppe der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) vorgenommenen Gebärungsüberprüfung durch den RH bildete die Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003. Dieses Gesetz beinhaltete ein Maßnahmenbündel, welches das Eisenbahnwesen des Bundes mit operativer Wirksamkeit ab 1. Jänner 2005 rechtlich und finanziell umfassend neu regelte. (TZ 1)

Einsparungsziel

Mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 sollten vor allem der dynamisch steigende Finanzierungsbedarf des Gesamtsystems „Österreichische Bundesbahnen“ kurzfristig zumindest stabilisiert und bis spätestens 2010 deutlich abgesenkt sowie mittelfristig ein nachhaltig gesichertes und weitgehend eigenfinanziertes Bahnsystem geschaffen werden. (TZ 2, 3)

Die Erläuterungen zum Bundesbahnstrukturgesetz 2003 gingen von Kosteneinsparungen in der Höhe von rd. 1 Mrd. EUR jährlich bis spätestens 2010 sowie von der nachhaltigen Erhöhung des Selbstfinanzierungsgrades der neuen ÖBB aus. Voraussetzung für die erforderliche nachhaltige Effizienzsteigerung war die – maastrichtkonforme – Entflechtung der in der Vergangenheit komplizierten Finanzierungsströme sowie der undifferenzierten Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen. (TZ 2)

Strategische Ausrichtung

Zur Erreichung dieser Ziele legte der Gesetzgeber die Bahnstruktur neu fest: unter einer schlanken, strategischen Dachgesellschaft (Österreichische Bundesbahnen– Holding Aktiengesellschaft), die frei von operativen Aufgaben einzurichten war, sollten vier operative Aktiengesellschaften weitgehend selbständig und eigenverantwortlich agieren (ÖBB– Personenverkehr Aktiengesellschaft, Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, ÖBB– Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft, ÖBB– Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft). Hinzu traten weitere Gesellschaften in der Rechtsform von Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit jeweils entsprechenden Aufgabenschwerpunkten. (TZ 14)

Nach Abschluss der Umstrukturierung oblag der Österreichische Bundesbahnen– Holding Aktiengesellschaft die Wahrnehmung ihrer Anteilsrechte an den umstrukturierten Gesellschaften und sonstigen Gesellschaften mit der Zielsetzung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung. Überdies konnte die Österreichische Bundesbahnen– Holding Aktiengesellschaft alle Maßnahmen setzen, die im Hinblick auf den ihr übertragenen Unternehmensgegenstand notwendig oder zweckmäßig waren. (TZ 2, 3, 13, 14)

Das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 setzte zugleich EU-Recht um. (TZ 6) Die Erläuterungen zum Bundesbahnstrukturgesetz 2003 gingen – über die Strukturreform hinaus – vom Erfordernis der Nutzung weiterer Finanzierungspotenziale aus. (TZ 2)

Zielerreichungsgrad

hinsichtlich Umstrukturierung

Die rechtlich komplexe Umstrukturierung der ÖBB innerhalb des vom Gesetzgeber vorgegebenen Zeitplanes – die neue Unternehmensgruppe sollte ihre operative Tätigkeit zum Beginn des Jahres 2005 aufnehmen – gelang. Hingegen blieben wesentliche Rechtsbereiche für eine umfassende Bahnreform vorweg ausgeklammert (Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes als Teil des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, Entwurf eines neuen Gesetzes über die Ordnung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs, Maßnahmen für eine Nebenbahnreform usw.). (TZ 2)

hinsichtlich Kostensenkung

Die mittelfristige Zielsetzung, ein nachhaltig gesichertes und weitgehend eigenfinanziertes Bahnsystem zu schaffen, ist nach den bisherigen Mittelfristplanungen (bis 2012) nicht erreichbar. Die finanziellen Ziele der Bahnreform wären nur durch die konsequente Entwicklung der Eigenverantwortlichkeit der operativen Gesellschaften und durch nachhaltige Effizienzsteigerungen zu erreichen. (TZ 3)

Die nach den Erläuterungen zum Bundesbahnstrukturgesetz 2003 erwarteten Kosteneinsparungen in der Höhe von jährlich rd. 1 Mrd. EUR lagen weit über den zugrundegelegenen Planungsrechnungen der ÖBB von jährlich höchstens 400 Mill. EUR. Die weiters aus dem Bundeshaushalt ab dem Jahr 2005 in nahezu gleicher Höhe (rd. 360 Mill. EUR) reduzierten laufenden Mittel für die neue ÖBB-Unternehmensgruppe nahmen den zukünftigen Ergebnisverbesserungsbeitrag bereits vorweg. Sie fehlten bei den Zuschüssen zum mehrjährigen Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, der daher vollständig durch Kreditaufnahmen mit Haftungszusagen des Bundes zu finanzieren war. (TZ 3, 20)

hinsichtlich Finanzierungsverantwortung

Der wirtschaftliche Ausblick der Mittelfristplanungen bis 2012 war dramatisch. Die Mittelfristplanung 2008–2012 der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft wies bis zum Jahr 2010 eine durchschnittliche jährliche Neuverschuldung von 1,183 Mrd. EUR und danach bis 2012 von durchschnittlich jährlich 1,110 Mrd. EUR aus. Die Neuverschuldung des Konzerns soll bis zum Jahr 2010 durchschnittlich jährlich 1,621 Mrd. EUR und danach (2011–2012) durchschnittlich jährlich 1,301 Mrd. EUR betragen. (TZ 19)

Diese Planungen gingen davon aus, dass der rasche Anstieg der Kapitalkosten aus Abschreibungen und Zinsen nicht am Markt verdient werden kann. Ohne massive Bezuschussung droht mittelfristig die Aufzehrung des Eigenkapitals der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft. (TZ 19)

hinsichtlich Minderung der Haushaltsbelastung

Die Haushaltsbelastung für das Jahr 2005 lag mit 3,927 Mrd. EUR um 12 Mill. EUR unter dem Ausgangswert 2003 von 3,939 Mrd. EUR, jene für das Jahr 2006 mit 4,017 Mrd. EUR um 78 Mill. EUR über dem Ausgangswert 2003. Werden die Haftungszusagen des Bundes für die Zinsen (2005: 525 Mill. EUR; 2006: 550 Mill. EUR) der durch die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft aufgenommenen Anleihen von jeweils 1 Mrd. EUR hinzugezählt, so überstieg die Haushaltsbelastung den Ausgangswert 2003 um 513 Mill. EUR (2005) bzw. um 628 Mill. EUR (2006). (TZ 4)

Auch hier belegte die Mittelfristplanung der ÖBB-Unternehmensgruppe, dass ein nachhaltiger Abbau der jährlichen Haushaltsbelastung unter den Ausgangswert 2003 nicht zu erwarten war. (TZ 4)

Der Bund führte 2004 den damals noch nicht operativen Absatzgesellschaften 1,400 Mrd. EUR als Eigenkapital zu, ohne dass dies im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 vorgesehen oder anlässlich der parlamentarischen Beschlussfassung über dieses Gesetz im Dezember 2003 erwähnt wurde. Ohne diese Mittelzuführung hätte sich ein in diesem Ausmaß niedrigerer Abgang des allgemeinen Haushaltes des Bundes im Jahr 2004 ergeben. (TZ 4, 5)

hinsichtlich der Umsetzung von EU-Recht

Die Umstrukturierung mit selbständig und eigenverantwortlich agierenden sowie nach Infrastruktur und Absatz getrennten Aktiengesellschaften trug den EU-rechtlichen Vorgaben Rechnung. Die im Bericht der EU-Kommission, COM (2006) 189, zuletzt vertretene Auffassung, bei Konzernkonstruktionen im Eisenbahnwesen keine personelle Verschränkung zwischen Infrastruktur- und Absatzgesellschaften zuzulassen, entfaltete mangels darauf gerichteter EU-Beschlüsse vorerst keine rechtliche Wirkung. Durch zwischenzeitlich getroffene organisatorische Maßnahmen wird der diskriminierungsfreie Trassenzugang gefährdet. (TZ 6, 14)

An die Stelle der bisherigen Tragung der Kosten für die Infrastruktur durch den Bund trat eine maastrichtkonforme Zuschuss- bzw. Haftungsregelung. Die Bundshaftung kann und soll die mit dem BBSG aufgebene automatische Kostentragungspflicht des Bundes für die Infrastruktur auch über Umwege nicht wiederherstellen. (TZ 19, 22)

Die marktinduzierten Zahlungsströme (z.B. Einnahmen aus Infrastrukturbenützungsentgelten) der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft in den Jahren 2005 und 2006 reichten nicht zur Erfüllung des Maastricht-Kriteriums einer Zurechnung zum Unternehmenssektor. (TZ 7)

Die allenfalls auch künftige Zurechnung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft zum staatlichen Sektor würde jedoch die – gegenwärtig gepflogene – Zurechnung der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft zum Unternehmenssektor gefährden. (TZ 6, 7)

hinsichtlich Personalwesens

Die ursprüngliche Idee des BMVIT, den neuen operativen Gesellschaften nur betriebsnotwendige Personalressourcen zuzuordnen, wurde nicht aufrechterhalten. Nachträgliche interne Sanierungsmaßnahmen der ÖBB-Unternehmensgruppe zeigten sich wenig zielführend. Sie trugen bislang weder zu einer realen Entlastung der am Markt tätigen Gesellschaften noch zu einem flexiblen konzerninternen Mitarbeiteraustausch bei. (TZ 8)

Die Produktivität, gemessen als Einheitskilometer je Mitarbeiter, stieg um 3,3 % (2005) bzw. 11,2 % (2006). Das Ziel einer Personalkostenreduktion im Ausmaß, wie dies das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 vorsieht, wird nach den derzeit bestehenden Planungen nicht erreicht werden. Bis 2010 wird der Zielwert nach Köpfen um rd. 22 % verfehlt werden. (TZ 8)

Die erwarteten Einsparungen durch eine Änderung des Dienstrechts traten nicht ein. (TZ 9, 10)

hinsichtlich Verantwortungsentflechtung

Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung beabsichtigte Übernahme des bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft eingerichteten „Bahnbaus“ durch die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft stellte eine Vermischung von Infrastrukturaufgaben mit den Investitionsaufgaben dieser Gesellschaft dar. Dies stand im Widerspruch zur vorgegebenen finanziellen sowie organisatorischen Entflechtung der Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen als Grundpfeiler zur maastrichtkonformen Erreichung der finanziellen Ziele der Bahnreform. (TZ 7)

Auch die nachträgliche Konzentration von Aufgabenbereichen, die bereits den operativen Gesellschaften zugeordnet worden waren, in die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH war unzweckmäßig; dies umso mehr, als ihre nichtpersonellen Aufgaben spätestens bis Ende 2008 an die operativen Gesellschaften zu übertragen sein werden. (TZ 12, 18)

hinsichtlich einheitlicher strategischer Ausrichtung

Der Vorstand der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft steuerte – unter Berufung auf § 4 Abs. 2 des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 und auf die aktienrechtliche Verantwortung der Unternehmensorgane – die operativen Aktiengesellschaften durch Instrumente, die im österreichischen Aktienrecht nicht vorgesehen sind. Dazu zählten die Ausgabe von Konzernrichtlinien, die Einrichtung von Konzernvorstandssitzungen, personelle Verschränkungen in den gesellschaftlichen Organen der ÖBB-Unternehmensgruppe sowie eine zunehmende Aufgabenzentralisierung bei der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft selbst oder bei der holdingeigenen ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH. (TZ 14)

Die Aktivitäten der Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft gingen über die gesetzlich vorgegebene Anteilsverwaltung mit der Zielsetzung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung weit hinaus und steuerten schrittweise auf ein faktisch wieder zentral geführtes Gesamtsystem ÖBB zu. Demgegenüber sollte sich die Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft auf die Rollen als Think Tank und strategische Klammer zurückziehen. So wie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie seine Anteilsrechte an der Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft wahrnimmt, sollte diese ihre Anteilsrechte an den operativen Aktiengesellschaften wahrnehmen. (TZ 14)

Vom BMVIT und von der Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft getrennt eingeholte Rechtsmeinungen belegten, dass der Vorstand der Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft eine Gratwanderung zwischen

- dem vom Gesetzgeber vorgezeichneten Weg weitgehend unabhängiger operativer Tochtergesellschaften unter einer schlanken strategischen Holding und
- einer straff geführten Konzernstruktur mit ausgewählten zentral geregelten Bereichen

beschrift. (TZ 14)

Die im Gemeinschaftsrecht und im Eisenbahnrecht vorgesehene rechtliche, organisatorische und für unternehmerische Entscheidungen erforderliche Unabhängigkeit der einzelnen Gesellschaften wird durch eine zentrale operative Steuerung gefährdet. Für die Beurteilung, ob und inwieweit die bundesbahngesetzliche operative Schranke im überprüften Zeitraum eingehalten oder überschritten wurde, waren nicht nur einzelne Sachverhalte, sondern das Gesamtbild der Verhältnisse im überprüften Zeitraum maßgeblich. (TZ 14)

hinsichtlich der Gesellschaften im Einzelnen

ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft

Die ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft beförderte im Schienen–Personenfernverkehr im Jahr 2005 mit 28 Mill. (2006: 29 Mill.) Fahrgästen um 1 Mill. oder 3,7 % (2006: 3,6 %) mehr Personen als im Vorjahr. (TZ 16)

Im Schienen–Personennahverkehr wurden der Fahrplan Wien–Bratislava attraktiviert, der Taktverkehr auf der Westbahn und der Franz–Josefsbahn verbessert und das Angebot der Wiener Schnellbahn verdichtet. (TZ 16)

Mit neuen Triebwagenzügen und vor dem Hintergrund gestiegener Treibstoffpreise für den motorisierten Individualverkehr wurden im Jahr 2005 mit 164 Mill. (2006: 167 Mill.) Fahrgästen um 3 Mill. oder 1,9 % (2006: 1,8 %) mehr Personen als im Vorjahr befördert. Die Pünktlichkeit bei Personenzügen verschlechterte sich im Jahr 2005 gegenüber den Vorjahren; im 1. Halbjahr 2006 trat eine leichte Verbesserung ein. (TZ 16)

Die Neuerstellung der Unternehmensorganisation der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft erfolgte schleppend; es wurden wiederholt Änderungen vorgenommen. (TZ 16)

An einem beauftragten Beratungsunternehmen hatte der damalige Aufsichtsratsvorsitzende wirtschaftliches Interesse; gleichzeitig hatte er die Geschäfte der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft zu überwachen. (TZ 16)

Bei den Schnittstellen Personenverkehr – Infrastruktur traten Probleme in der unternehmensübergreifenden Kommunikation auf. (TZ 16)

Ein begleitendes Monitoring für Zwecke der Beurteilung der Änderung der Wettbewerbsfähigkeit durch nachhaltige Qualitätsverbesserungen fehlte. (TZ 16)

Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

Die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft konnte den Transportrückgang des Jahres 2005 (– 4,3 % nach Gütertonnen bzw. – 5,3 % nach Tonnenkilometern gegenüber 2004) im Jahr 2006 großteils wieder wettmachen (+ 5,6 % nach Gütertonnen bzw. + 4,8 % nach Tonnenkilometern gegenüber 2005). (TZ 17)

Trotz der erfolgreichen Bewerbung der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft an der Ausschreibung zum Erwerb des Güterverkehrs einer ausländischen Nachbarbahn waren weitere darauf gerichtete Schritte bisher nicht möglich. Parallel dazu bemühte sich die Speditions Holding GmbH als Tochtergesellschaft intensiv um punktuellen Auf- und Ausbau der Marktposition auf den südosteuropäischen Märkten. (TZ 17)

ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft

Die Verträge über den jährlichen Betriebszuschuss des Bundes an die ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft wurden erst nach Beginn des jeweiligen Geschäftsjahres vereinbart. (TZ 18)

Die Mittelfristplanungen bis 2012 der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft sahen eine gleichbleibende Höhe des Betriebszuschusses (rd. 1 Mrd. EUR) vor. Demgegenüber ging das BBSG von einer kontinuierlichen Absenkung des Zuschussbedarfes aus. (TZ 18)

Die ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft erzielte weit geringere als in den Zuschussverträgen erwartete Kostenbeiträge von Dritten für die Bereitstellung von im besonderen regionalen Interesse gelegener Schieneninfrastruktur. (TZ 18)

Eine Quantifizierung der angestrebten Unternehmensziele fehlte. (TZ 18)

Die Aufnahme der Projekte des Geschäftsbereiches Netzbetrieb mit dem größten Rationalisierungspotenzial in den mehrjährigen Rahmenplan der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft gelang nicht. (TZ 18)

In dem mitarbeiterstarken Geschäftsbereich Verschub waren mit 22 % Aufwandsdeckung nur unterproportionale Produktivitätsfortschritte geplant. (TZ 18)

Trotz geplanter Ausgaben von rd. 100 Mill. EUR jährlich zur Beseitigung von Langsamfahrstellen wird deren Anzahl bis 2011 ansteigen. (TZ 18)

ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

Die Mittelfristplanung 2005–2010 ging von rd. 20 % höheren Umsätzen bis zum Jahr 2010 aus. Das Betriebsergebnis wurde in der Planung durch eine um 72 % höhere Abschreibung belastet. Auch wurde der Zinsaufwand um + 78 % angesetzt, so dass ab dem Jahr 2008 negative Ergebnisse der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erwartet werden. (TZ 19)

Die möglichen Auswirkungen der ab dem Jahr 2007 verpflichtenden Anwendung neuer Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) blieben bei allen Planungen außer Ansatz. (TZ 19)

Mehrjähriger Rahmenplan

Im Zusammenhang mit den sechsjährigen laufend fortzuschreibenden Rahmenplänen für den Bau und die Erhaltung der Schieneninfrastruktur bemängelte der RH z.B.:

- die zum Teil verspätete bzw. unvollständige Vorlage der Rahmenpläne,
- das Fehlen aussagekräftiger Rationalisierungs- und Einsparungspläne sowie
- Verzögerungen bei der Konzeption einer nachvollziehbaren Priorisierungslogik.

Überdies vermisste er Regelungen hinsichtlich

- des Vortrags von unerledigten Projektüberhängen in Folgeperioden,
- des Tragens von Wertsicherung und Bestellerrisiken sowie
- der zulässigen Neuverschuldung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG. (TZ 23)

Regionalbahnkonzept

Ein zwischen dem BMVIT, dem BMF, den betroffenen Ländern und der ÖBB-Unternehmensgruppe abgestimmtes Gesamtpaket eines Regionalbahnkonzeptes mit einem erwarteten Einsparungspotenzial von zumindest 20 Mill. EUR bis Ende 2006 bestand nicht. (TZ 24)

Gebäudemanagement

Die im BBSG eingeräumte Übergangsfrist von 18 Monaten konnte nicht eingehalten werden. (TZ 25)

Kenndaten zu den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)¹⁾

Rechtsgrundlagen Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I Nr. 138/2003
 Bundesbahngesetz 1992, BGBl. Nr. 825/1992 i.d.F. BGBl. I Nr. 24/2007
 Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 137/1969 i.d.F. BGBl. Nr. 151/1984
 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957 i.d.F. BGBl. I Nr. 125/2006
 Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989 i.d.F. BGBl. I Nr. 154/2004
 Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“, BGBl. Nr. 502/1995 i.d.F. BGBl. I Nr. 163/2005
 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996 i.d.F. BGBl. I Nr. 163/2005

	2003	2004	2005	2006	2010 ²⁾	2012 ²⁾
			in Mill. EUR			
Umsatz	2.430	2.708	4.208	4.539	5.033	5.237
<i>davon umsatzwirksame Zahlungen des Bundes gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003³⁾ für</i>						
– <i>gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen (§ 48)</i>	577	562	556	575	652	657
– <i>Betriebszuschuss (§ 42)</i>	–	–	1.006	1.006	1.006	1.006
– <i>Investitionszuschuss (§ 43)</i>	–	–	–	–	160	220
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	99	– 3	13	32	– 1	– 86
Auflösung Restrukturierungsrückstellung⁴⁾	–	–	107	158	–	–
Verbindlichkeiten⁵⁾	12.703	7.646	8.963	10.537	17.067	19.668
<i>davon Finanzverbindlichkeiten</i>	10.655	5.565	6.461	7.828	14.119	16.455
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Lehrlinge)	49.759	49.458	46.283	43.280	40.783	39.598

¹⁾ 2003: ÖBB, konsolidiert

2004: ÖBB und Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft, konsolidiert

ab 2005: ÖBB–Unternehmensgruppe gemäß BGBl. I Nr. 138/2003, konsolidiert

²⁾ laut Mittelfristplanung 2008 bis 2012

³⁾ soweit im Bericht einzelne Bestimmungen des Bundesbahngesetzes i.d.F. des BBSG verwendet werden, erfolgt dies mit der Quellenbezeichnung BBSG

⁴⁾ siehe dazu TZ 3

⁵⁾ 2003: ÖBB und Schieneninfrastrukturfinanzierungs–Gesellschaft mbH

2004: Stand 1. Jänner 2005 Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft, konsolidiert

nach Teilentschuldung der ÖBB und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs–Gesellschaft mbH von zusammen 6,1 Mrd. EUR zum 31. Dezember 2004

Kenndaten zum Teilkonzern ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft

Eigentümer	Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft		
	1. Jänner 2005	2005	2006
		in Mill. EUR	
Umsatz	–	1.751	1.844
<i>davon umsatzwirksame Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen gemäß § 48 Bundesbahnstrukturgesetz 2003</i>	–	474	466
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	–	– 8	2
Verbindlichkeiten	1.716	2.038	2.257
<i>davon Finanzverbindlichkeiten</i>	373	563	820
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Lehrlinge)	–	15.459	14.403

Kenndaten zum Teilkonzern Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

Eigentümer	Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft		
	1. Jänner 2005	2005	2006
		in Mill. EUR	
Umsatz	–	1.943	2.172
<i>davon umsatzwirksame Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen gemäß § 48 Bundesbahnstrukturgesetz 2003</i>	–	82	109
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	–	29	43
Verbindlichkeiten	620	721	799
<i>davon Finanzverbindlichkeiten</i>	121	147	191
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Lehrlinge)	–	8.738	8.085

Kenndaten zum Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft

Eigentümer	Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft		
	1. Jänner 2005	2005	2006
	in Mill. EUR		
Umsatz	-	1.860	1.952
<i>davon umsatzwirksame Zahlungen des Bundes für Betriebszuschuss gemäß § 42 Bundesbahnstrukturgesetz 2003</i>	-	1.006	1.006
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-	8	3
Verbindlichkeiten	145	319	371
<i>davon Finanzverbindlichkeiten</i>	87	77	68
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Lehrlinge)	-	18.216	16.959

Kenndaten zum Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

Eigentümer	Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft		
	1. Jänner 2005	2005	2006
	in Mill. EUR		
Umsatz	-	902	1.062
<i>davon umsatzwirksame Zahlungen des Bundes für Investitionszuschuss gemäß § 48 Bundesbahnstrukturgesetz 2003</i>	-	-	-
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-	37	3
Verbindlichkeiten	8.702	9.625	10.937
<i>davon Finanzverbindlichkeiten</i>	4.984	5.655	6.750
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Lehrlinge)	-	2.926	2.812

Prüfungsablauf und –gegenstand

- 1.1 (1) Der RH überprüfte von Juni bis September 2006 – mit Unterbrechungen – die Gebarung des BMVIT und der Unternehmensgruppe der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit dem Schwerpunkt Umsetzung des Bundesbahngesetzes, insbesondere in der Fassung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 (BBSG). Das BBSG beinhaltete ein Maßnahmenbündel, welches das Eisenbahnwesen des Bundes mit operativer Wirksamkeit ab 1. Jänner 2005 rechtlich und finanziell umfassend neu regelte.

Die Prüfungshandlungen des RH erstreckten sich auf das BMVIT und auf die fünf Aktiengesellschaften der neuen ÖBB-Unternehmensgruppe (Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft, ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft). Zusätzlich wurden Auskünfte bei weiteren Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe (ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH, ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH, ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH) sowie bei der im Bereich des BMVIT neu eingerichteten Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH eingeholt.

Eine gemeinsame Stellungnahme der ÖBB-Aktiengesellschaften (ÖBB-Gesellschaften) zu den im April 2007 übermittelten fünf Prüfungsergebnissen langte im Mai 2007, jene des BMVIT im Juli 2007 im RH ein. Die Gegenäußerungen des RH datierten vom September 2007.

(2) Der RH hat in der Vergangenheit die Organisation der ÖBB laufend auf Teilgebieten und wiederholt auch gesamthaft kritisch gewürdigt. Im Jahr 1983 hatte der RH im Auftrag des Nationalrates die Organisation der ÖBB auf der Grundlage des Bundesbahngesetzes aus dem Jahr 1969 (ÖBB als Bundesbetrieb mit Abgangsdeckung aus dem Bundeshaushalt) überprüft. Der RH hatte bereits damals das Modell einer umstrukturierten Generaldirektion empfohlen. Diese sollte sich auf ihre Führungs- und Aufsichtsaufgaben beschränken sowie die ständige Mitwirkung an konkreten Vollziehungsakten aufgeben (Sonderbericht 1984 Organisation der ÖBB, Abs. 83).

Im Jahr 2000 hatte der RH eine Evaluierung des Bundesbahngesetzes aus dem Jahr 1992 (ÖBB als ausgegliederter Sonderrechtsträger mit Kostentragungspflicht des Bundes für die Infrastruktur) durchgeführt (Reihe Bund 2001/5 S. 265 ff. Ausgliederung von Eisenbahnaufgaben des Bundes). Im Besonderen hatte der RH das Verfehlen des Hauptzieles, einer langfristigen Entlastung des Bundeshaushaltes, bemängelt. Dazu hatte der RH dem BMVIT empfohlen, die jährlich steigende Neuverschuldung im Unternehmensbereich Infrastruktur der ÖBB umgehend zu senken und das bundeseigene Eisenbahnwesen sparsamer zu strukturieren.

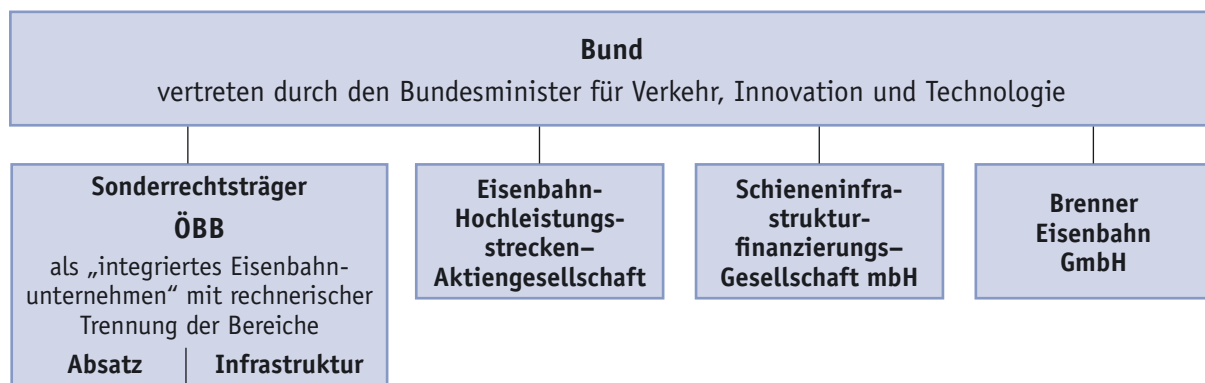
- 1.2 Der RH überprüfte nunmehr im Sinne einer Zwischenevaluierung, welche Zielsetzungen aufgrund der Umsetzung des BBSG (ÖBB–Holdingstruktur mit fünf Aktiengesellschaften und Umstellung der automatischen Kostentragungspflicht des Bundes für die Infrastruktur auf eine vertragliche Basis) bisher erreicht wurden. Dazu waren dieses Gesetz sowie die Materialien und die diesen zugrundegelegenen Planungsrechnungen heranzuziehen. Weiters standen dem RH die Geschäftsunterlagen und die Jahresabschlüsse der ÖBB–Unternehmensgruppe sowie die (sechsjährige) Mittelfristplanung 2005–2010 sowie – nach Abschluss der Gebarungüberprüfung an Ort und Stelle – die (fünfjährige) Mittelfristplanung 2008–2012 zur Verfügung.
- 1.3 *In ihrer gemeinsamen Stellungnahme merkten die ÖBB–Gesellschaften unter anderem an, dass der RH vielfach Feststellungen getroffen habe, welche den ursprünglichen Planungszeitraum (2003 bis einschließlich 2010) betrafen. Folglich können endgültige Aussagen über die Zielerreichung erst nach 2010 getroffen werden. Die Ableitung eines Zielerreichungsgrades auf Basis der vorliegenden Werte bis 2006 sei daher zu relativieren. Auch liege der ÖBB–Konzern bei der Umsetzung des BBSG in wesentlichen Bereichen über dem Plan (z.B. Personalabbau).*
- 1.4 Der RH ergänzte, dass es in der Natur einer Zwischenevaluierung liege, nicht endgültige Aussagen über künftige Zielerreichungsgrade treffen zu können. Dies sei mit dem vorliegenden Bericht auch nicht geschehen.

Neue Bundesbahnstruktur

Ausgangslage

2.1 (1) Vor Beschlussfassung des BBSG im November 2003 stellte sich das Eisenbahnwesen des Bundes auf Grundlage des Bundesbahngesetzes 1992 und weiterer sondergesetzlicher Regelungen – insbesondere für die Planung, den Bau, die Finanzierung und die Erhaltung von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken – vereinfacht wie folgt dar:

Bahnstruktur vor In-Kraft-Treten des BBSG



Der jährliche Finanzierungsbedarf des Systems Eisenbahn stieg von rd. 2,5 Mrd. EUR (1992) auf rd. 4,4 Mrd. EUR (2003). Von diesem jährlichen Betrag wurden rd. 3,4 Mrd. EUR aus dem Bundeshaushalt finanziert und rd. 1 Mrd. EUR durch jährliche Kreditaufnahmen für Zwecke der Infrastrukturfinanzierungen der ÖBB sowie der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH aufgebracht (jährliche Neuverschuldung). Im Gegenzug dazu erhielt der Bund vom Verkehrsbereich der ÖBB (Absatz) jährlich Dividenden in der Größenordnung von rd. 0,1 Mrd. EUR.

Die bei den ÖBB und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH außerbudgetär kumulierten Schulden des Bundes für die Kosten der Eisenbahninfrastruktur – diese stellten zugleich Bilanzforderungen der beiden Gesellschaften gegen den Bund dar – wuchsen im selben Zeitraum von rd. 0,7 Mrd. EUR (1992) auf rd. 10 Mrd. EUR (2003) an.

Nach den Erläuterungen zum BBSG war eine Reform der ÖBB zur Konsolidierung der Staatsfinanzen daher dringend geboten.

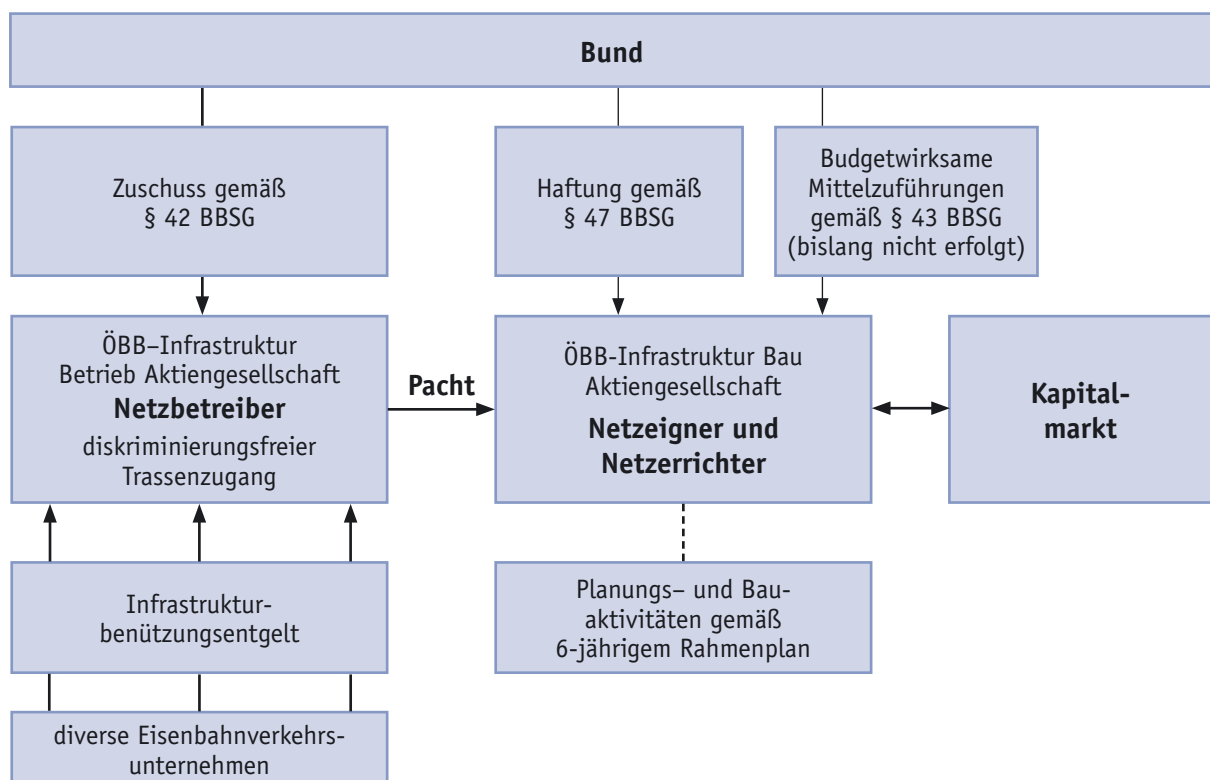
Zur Durchführung des rechtlich komplexen Umstrukturierungsvorganges waren die Errichtung der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft zum 31. März 2004 als strategische Dachgesellschaft, die Aufnahme der ÖBB (ÖBB-alt) in die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und eine Fülle gesonderter Gründungs-, Abspaltungs-, Aufnahme- und Verschmelzungsvorgänge erforderlich. Das zum 1. Jänner 2005 verbliebene Vermögen wurde abschließend formwechselnd in eine Aktiengesellschaft mit dem Firmenwortlaut „ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft“ – als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Aktiengesellschaft, des Restvermögens der ÖBB-alt sowie des Restvermögens der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH – eingebracht.

(3) Vor allem aber hob der Gesetzgeber die Planungs- und Bauübertragungsverordnungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie auf und stellte die bisherige Infrastrukturfinanzierung um.

Ausgangslage

An die Stelle der automatischen Infrastrukturkostentragung durch den Bund (§ 2 des Bundesbahngesetzes in der Stammfassung) und der Übertragungsverordnungen traten eine mehrjährige vertragliche Zuschussregelung (Bund mit ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft) für den Infrastruktur-Betrieb (§ 42 BBSG) bzw. jährliche Haftungszusagen (§ 47 BBSG) und/oder Zuschüsse des Bundes (§ 43 BBSG) für die Infrastrukturinvestitionen gemäß einem von der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft aufzustellenden mehrjährigen Rahmenplan. Für die Nutzung von Schieneninfrastruktur hat weiters die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft an die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft ein angemessenes Entgelt (Pacht) zu entrichten:

Geldflüsse zur Schieneninfrastruktur gemäß BBSG



2.2 Der RH stellte fest, dass die auf der Grundlage des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 durchgeführte Umstrukturierung der ÖBB-alt innerhalb des vom Gesetzgeber vorgegebenen Zeitplanes gelang. Er bemängelte jedoch, dass wesentliche Regelungsbereiche für eine umfassende Bahnreform zurückgestellt (z.B. Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes als Teil des BBSG) oder vorweg ausgeklammert wurden (z.B. Entwurf eines neuen Gesetzes über die Ordnung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs, Maßnahmen für eine Nebenbahnreform, Projekt Brenner-Basistunnel).

2.3 *Zum Anstieg der Verschuldung der ÖBB-alt im Zeitraum 1992 bis 2003 wies das BMVIT auf die frühere Bestimmung des § 2 des Bundesbahngesetzes 1992 hin. Diese Bestimmung habe zum einen die ÖBB-alt berechtigt, notwendige Ausbauten der Infrastruktur und den Betrieb der Infrastruktur auf Verschuldung durchzuführen, und andererseits den Bund verpflichtet, für diese Schulden der ÖBB aufzukommen.*

Aufgrund des rechtlich komplexen Umgründungsvorganges sei es weiters nicht zielführend gewesen, die Strukturreform der ÖBB zusätzlich mit weiteren Maßnahmen (Nebenbahnreform, Projekt Brenner-Basistunnel usw.) zu überladen.

2.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass die Erläuterungen zum BBSG über die Strukturreform hinaus ausdrücklich vom Erfordernis der Nutzung weiterer Finanzierungspotenziale ausgingen (angemessene Infrastrukturbenützungsentgelte, Regionalisierungen und Public-Private-Partnership-Modelle, Querfinanzierung im Sinne des Weißbuches usw.). Für diese wären die entsprechenden Rahmenbedingungen seither zum Teil erst herzustellen gewesen.

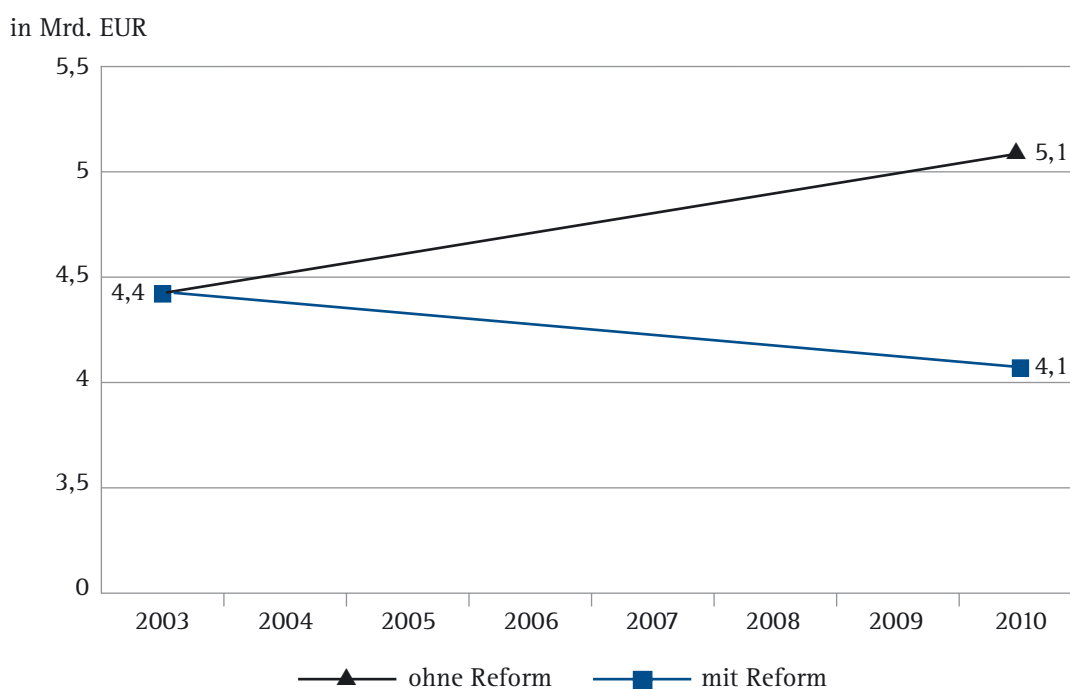
Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

3.1 (1) Das erklärte Hauptziel der Bahnreform, den Finanzierungsbedarf des Gesamtsystems ÖBB, der überwiegend durch den Bund getragen wurde, durch Effizienzsteigerungen nachhaltig abzusenken bzw. den Selbstfinanzierungsgrad nachhaltig zu erhöhen, stützte sich auf die Planungsrechnungen aus dem Jahr 2003 der ÖBB-alt für die Jahre 2005–2010. Diesen zufolge sollten spätestens im Jahr 2010 Einsparungen von 1 Mrd. EUR jährlich nachhaltig erreicht werden.

Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

In einer gemeinsamen Pressekonferenz am 2. Oktober 2003 (BMVIT, ÖBB, BMF) wurden die Endpunkte des Einsparungsziels der Bahnreform der Öffentlichkeit vorgestellt.

Bahnkosten vor und nach der Reform



Quelle: BMVIT, ÖBB, BMF

Demnach würden die vom Bund zu tragenden jährlichen Bahnkosten ohne Reformmaßnahmen bis zum Jahr 2010 auf rd. 5,1 Mrd. EUR weiter ansteigen, hingegen mit Reformmaßnahmen, insbesondere aus daraus ermöglichten kostensenkenden Personalmaßnahmen und Umsatzsteigerungen, auf rd. 4,1 Mrd. EUR jährlich gesenkt werden können. Dem Differenzbetrag von rd. 1 Mrd. EUR jährlich wurde dabei mehrmals ein unterschiedlicher Inhalt zugeordnet, entweder als „Kosteneinsparungen“ (Sichtweise BMVIT und BMF) oder als „Brutto-Ergebnisverbesserungsbeitrag“ (Sichtweise ÖBB). Letzterer war allerdings nach den internen Planungsrechnungen der ÖBB zumindest um rd. 0,6 Mrd. EUR auf rd. 0,4 Mrd. EUR jährlich zu reduzieren (Netto-Ergebnisverbesserungsbeitrag der ÖBB).

(2) Ungeachtet des über die Planungsrechnungen der ÖBB hinausgehenden Einsparungszieles von 1 Mrd. EUR jährlich leiteten der damalige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der damalige Bundesminister für Finanzen daraus ebenfalls am 2. Oktober 2003 in einem Memorandum zur Bahnreform die nachstehenden Konsequenzen ab:

- Die jährliche Neuverschuldung für die Investitionen im Infrastrukturbereich von derzeit 1 Mrd. EUR sollte – in Entsprechung des durch die Bahnreform spätestens bis zum Jahr 2010 vorgegebenen Einsparungszieles – laufend reduziert werden. Sobald die Einsparungen voll wirksam werden, war somit keine Neuverschuldung mehr vorgesehen.
- Durch die Nutzung weiterer begleitender Rahmenbedingungen (Möglichkeiten der Querfinanzierung entsprechend der EU-Wegekostenrichtlinie, Anheben des Infrastrukturbenützungsentgeltes, Wettbewerb auch im Infrastrukturbau- und Infrastrukturbetriebsbereich, Synergieeffekte aus der Zusammenlegung von Post- und Bahnbus und damit verbundene Rationalisierungen bei den Nebenbahnen usw.) sollte mittelfristig ein nachhaltig gesichertes und weitgehend eigenfinanziertes Bahnsystem geschaffen werden.
- Die Umsetzung des Generalverkehrsplanes sollte durch Infrastrukturinvestitionen von 1,0 Mrd. EUR bis 1,2 Mrd. EUR jährlich (einschließlich aktivierter Eigenleistungen der ÖBB, das sind im Wesentlichen die vom ÖBB-eigenen „Bahnbau“ erbrachten Bauleistungen) bis zum Jahr 2010 durch den Abschluss eines sechsjährigen Infrastruktur-Rahmenplanes („Infrastrukturoffensive“) sichergestellt werden.
- Für die neue ÖBB-Unternehmensgruppe sollte ein enges Rationalisierungs- und Einsparungsmonitoring festgelegt werden. Davon ausgenommen waren lediglich die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH und die ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH.

Unter diesen Voraussetzungen könne

- eine Stabilisierung der Zahlungen des BMVIT aus dem Kapitel 65 Verkehr, Innovation und Technologie (ohne Zahlungen des BMF für die ÖBB beim Kapitel 55 Pensionen) auf dem gegenwärtigen Niveau von 1,948 Mrd. EUR jährlich – davon 585 Mill. EUR beauftragte gemeinwirtschaftliche Leistungen, 1,1 Mrd. EUR bis 1,3 Mrd. EUR Infrastrukturbetrieb und 63 Mill. EUR bis 263 Mill. EUR Kapitalzufuhr – in Aussicht gestellt sowie

Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

- einer Teilentschuldung der ÖBB-alt (2,9 Mrd. EUR) und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (3,2 Mrd. EUR) durch Übernahme der in der Vergangenheit durch die Republik Österreich im Wege der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur aufgenommenen Anleihen in den Bundeshaushalt (zusammen rd. 6,1 Mrd. EUR) zugestimmt werden.

Von dem im Bundeshaushalt beim Kapitel 65 bisher laufend bereitgestellten Betrag von 1,948 Mrd. EUR jährlich waren allerdings bestimmte bezeichnete jährliche Vorteile der neuen ÖBB aus der geplanten Bahnreform im Ausmaß von zusammen 361 Mill. EUR, vor allem zufolge des Entfalls des Zinsaufwandes der neuen ÖBB aus der beabsichtigten Teilentschuldung, vorweg wieder abzuziehen.

Damit standen der neuen ÖBB-Unternehmensgruppe aus dem Kapitel 65 1.587 Mill. EUR jährlich zur Verfügung.

Dementsprechend gingen auch die Erläuterungen zum BBSG von den Zielsetzungen des Memorandums (Kosteneinsparungen, nachhaltige Erhöhung des Selbstfinanzierungsgrades) aus. Inhalt und Ausmaß dieser Parameter waren auch in der parlamentarischen Diskussion über die Regierungsvorlage (311 der Beilagen zur XXII. Gesetzgebungsperiode) das Thema eines Expertenhearings.

(3) In den Erläuterungen waren für die Umstrukturierung selbst keine Kosten angesetzt. Zu Lasten des Ergebnisses 2004 der ÖBB-alt sowie aus Aufwertungsgewinnen bildete die ÖBB-Unternehmensgruppe Restrukturierungsrückstellungen in der Höhe von 565,20 Mill. EUR, die seither knapp zur Hälfte verbraucht (2005: 106,80 Mill. EUR, 2006: 97,2 Mill. EUR) bzw. ergebniswirksam aufgelöst wurden (2006: 60,6 Mill. EUR).

Die Neuverschuldung der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft betrug im Jahr 2005 0,890 Mrd. EUR. Die Mittelfristplanung 2008–2012 wies bis zum Jahr 2010 eine durchschnittliche jährliche Neuverschuldung dieser Gesellschaft von 1,183 Mrd. EUR und jene für 2011–2012 von durchschnittlich jährlich 1,110 Mrd. EUR aus.

Die Neuverschuldung des Konzerns betrug im Jahr 2005 1,317 Mrd. EUR. Sie soll gemäß der Mittelfristplanung 2008–2012 bis zum Jahr 2010 durchschnittlich jährlich 1,621 Mrd. EUR und danach (2011–2012) durchschnittlich jährlich 1,301 Mrd. EUR betragen.

Das BBSG legte ein Rationalisierungs- und Einsparungsmonitoring bei der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft fest. Für die übrigen Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe lag zwar kein gesetzlicher Auftrag vor, jedoch hatte der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie alljährlich dem Nationalrat einen Bericht über die von ihm bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die eingetretenen Änderungen vorzulegen. Dem Beteiligungscontrolling des BMVIT standen zwar Quartalsberichte der ÖBB-Unternehmensgruppe zur Verfügung, diese genügten jedoch nicht für ein Rationalisierungs- und Einsparungsmonitoring.

- 3.2** Der RH hielt fest, dass die in den Erläuterungen zum BBSG erwarteten Kosteneinsparungen von 1 Mrd. EUR jährlich weit über dem Ergebnisverbesserungsbeitrag der Planungsrechnungen der ÖBB lagen. Die beim Kapitel 65 reduzierten laufenden Mittel für die ÖBB-Unternehmensgruppe nahmen den zukünftigen Ergebnisverbesserungsbeitrag bereits vorweg.

Diese fehlten folglich bei den Zuschüssen zum mehrjährigen Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, der daher vollständig durch Kreditaufnahmen mit Haftungszusagen des Bundes zu finanzieren war. Ein sukzessives Absenken der Neuverschuldung war aus der Mittelfristplanung der ÖBB-Unternehmensgruppe ebenso wenig erkennbar wie die nach den Erläuterungen zum BBSG vorgegebene nachhaltige Erhöhung des Selbstfinanzierungsgrades als Grundlage für ein weitgehend eigenfinanziertes Bahnsystem.

Der RH empfahl dem BMVIT, zur Erreichung der finanziellen Ziele des BBSG alle operativen Aktiengesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe in das Monitoring mit einzubeziehen.

- 3.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT werde die Empfehlung bereits durch die unterjährige Quartalsberichterstattung an das BMF und das BMVIT umgesetzt.*

Weiters würden sich die Einsparungen von rd. 1 Mrd. EUR auf den Gesamtbedarf des Systems Schiene beziehen. Sie seien daher nicht nur als Kosteneinsparungen, sondern auch als zusätzliche Erlöse, etwa in den Absatzbereichen, zu betrachten. Die positive Entwicklung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit unter vergleichbaren Rahmenbedingungen von - 74 Mill. EUR (2001) auf 32 Mill. EUR (2006) einerseits und das steigende Infrastrukturbenutzungsentgelt bzw. das Pachtentgelt seien Maßnahmen, die einen erhöhten Eigenfinanzierungsbeitrag der ÖBB-Unternehmensgruppe dokumentieren.

Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

Bei der vom RH angesprochenen Reduktion der Mittel im Kapitel 65 handle es sich nicht um eine Vorwegnahme eines künftigen Ergebnisverbesserungsbeitrages, sondern um eine budgetneutrale Übertragung dieser Mittel (Zinsaufwand für Entschuldung, Pensionsdeckungsbeitrag) zu inhaltlich anderen Kapiteln des Bundeshaushaltes.

Laut Mitteilung der ÖBB-Gesellschaften habe die Strukturreform aufgrund der volkswirtschaftlich induzierten Investitionsprojekte keine 100 %ige Deckung für die Finanzierung realistisch angestrebt. Der Brutto-Ergebnisverbesserungsbeitrag von 1 Mrd. EUR führe nur geringfügig zu einer Verbesserung in der Gewinn- und Verlustrechnung. Bei einem bereits im Jahr 2003 zur Gänze restrukturierten ÖBB-Konzern wären in einem Geschäftsplan bis 2010 inflations- und branchenspezifische Kostensteigerungen beim Personal- und Sachaufwand einerseits sowie höhere Abschreibungen und Zinsen aus den erforderlichen Investitionen andererseits einzustellen gewesen.

Bezogen auf die aktuelle Mittelfristplanung könne von einer wesentlich höheren Reduktion der Mitarbeiterzahlen ausgegangen werden, so dass sich der Brutto-Ergebnisverbesserungsbeitrag besser als in der ursprünglichen Simulationsrechnung darstelle.

Zur ursprünglich geplanten jährlichen Investitionssumme von höchstens 1,2 Mrd. EUR sei weiters zu ergänzen, dass die tatsächliche Investitionssumme in Erfüllung des Eigentümerauftrages (Rahmenplan) derzeit rd. 1,8 Mrd. EUR jährlich betrage.

Schließlich seien schon bisher sämtliche Quartalsberichte im Rahmen des Beteiligungscontrollings an das BMVIT sowie an das BMF in einer Berichtstiefe nach Gesellschaften übergeben worden. Darüber hinaus würden den für die ÖBB bestellten Staatskommissären des BMVIT sämtliche detaillierten Aufsichtsratsunterlagen zur Verfügung stehen.

- 3.4** Der RH erinnerte das BMVIT und die ÖBB-Gesellschaften an das Hauptziel der Bahnreform, den Finanzierungsbedarf des Gesamtsystems ÖBB durch Effizienzsteigerungen nachhaltig abzusenken bzw. den Selbstfinanzierungsgrad nachhaltig zu erhöhen.

Zur Darstellung der positiven Entwicklung des in der ÖBB-Unternehmensgruppe erzielten Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit merkte der RH an, dass auch bereits der frühere Bundesbetrieb ÖBB in den Jahren 1987 bis 1992 ein durchschnittliches Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von jährlich rd. 33 Mill. EUR erwirtschaftet hatte. Auch die als Sonderrechtsträger ausgegliederten ÖBB erzielten in den Jahren 1994 bis 2003 ein durchschnittliches Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von jährlich rd. 75 Mill. EUR mit entsprechenden Dividendenausschüttungen an den Bund (BMVIT).

Haushaltsbelastung des Bundes

4.1 Die Haushaltsbelastung des Bundes für das Jahr 2005 bei den Kapiteln 65 (Verkehr, Innovation, Technologie) und 55 (Pensionen) sowie aus der Haftungszusage des Bundes für die durch die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft aufgenommene Anleihe von 1 Mrd. EUR machte 3,927 Mrd. EUR aus. Sie lag damit um 12 Mill. EUR unter dem Ausgangswert 2003 von 3,939 Mrd. EUR, die Belastung für das Jahr 2006 mit 4,017 Mrd. EUR um 78 Mill. EUR über dem Ausgangswert 2003. Für den Anstieg im Jahr 2006 war in erster Linie der höhere Zahlungssaldo des Bundes für die ÖBB-Pensionen maßgeblich (+ 88 Mill. EUR gegenüber 2005).

Werden weiters die Haftungszusagen des Bundes für die Zinsen (2005: 525 Mill. EUR; 2006: 550 Mill. EUR) der durch die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft aufgenommenen Anleihen von jeweils 1 Mrd. EUR hinzugezählt, so überstieg die Haushaltsbelastung den Ausgangswert 2003 um 513 Mill. EUR (2005) bzw. um 628 Mill. EUR (2006).

Darüber hinaus lukrierte die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft im Jahr 2006 rd. 550 Mill. EUR aus Anleihebegebungen ohne Haftungszusage des Bundes.

Die Mittelfristplanung 2008–2012 des Konzerns ging

- von einem jährlich gleichbleibenden Zuschuss des Bundes von 1 Mrd. EUR für die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft,
- von einem im Jahr 2007 (50 Mill. EUR) beginnenden und ab dem Jahr 2009 steigenden Zuschuss des Bundes für die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (2010: 160 Mill. EUR, 2012: 220 Mill. EUR) neben den jährlichen Haftungszusagen sowie
- ab dem Jahr 2008 (624 Mill. EUR) von steigenden gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen (2010: 652 Mill. EUR, 2012: 657 Mill. EUR) aus.

Haushaltsbelastung des Bundes

4.2 Der RH hielt fest, dass nach der Mittelfristplanung des Konzerns ein nachhaltiger Abbau der jährlichen Haushaltsbelastung unter den Ausgangswert 2003 nicht zu erwarten war.

4.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT führe die Einbeziehung der Haftung des Bundes aus Anleihebelegungen bei der Darstellung der jährlichen Haushaltsbelastung zu nicht vergleichbaren Werten. Wesentliches Ziel der ÖBB-Reform sei es gewesen, den Zuschussbedarf des Bundes zum laufenden Betrieb zu senken und in den Absatzbereichen Ergebnisverbesserungen zu erzielen, diese Mittel jedoch nicht einzusparen, sondern für zusätzliche Investitionen zur Verfügung zu stellen.*

Die ÖBB-Gesellschaften erachteten die wirtschaftliche Zurechnung der Kosten des Bundes für die ÖBB-Pensionen zum ÖBB-Konzern für unzulässig. Eine solche Zurechnung erfolge bei keinem Unternehmen des Wirtschaftslebens, das mit seinen Pensionisten (d.h. ehemaligen Mitarbeitern) dem Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz (ASVG) unterliegt.

4.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass die jährliche Haftung des Bundes aus Anleihebelegungen der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft samt Zinsen dementsprechend auch jährlich die Haushaltsbelastung des Bundes erhöht. Demgegenüber sind Ergebnisverbesserungen in den Absatzbereichen für Zwecke zusätzlicher (Infrastruktur-)Investitionen in der ÖBB-Unternehmensgruppe bisher nicht erkennbar.

Der RH entgegnete den ÖBB-Gesellschaften, dass die Erläuterungen zum BBSG ohnehin nur jene Pensionslast in die Darstellung der jährlichen Haushaltsbelastung einbezogen, die der Bund für die dem ASVG nicht unterliegenden ÖBB-Pensionen (Bundesbahnbeamte) zu tragen hat.

Kapitalzufuhr

5.1 Der Bund führte den im Jahr 2004 noch nicht operativen Absatzgesellschaften (ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft) im Zuge der Umstrukturierung 1,4 Mrd. EUR als Eigenkapital zu, ohne dass dies im BBSG vorgesehen oder bei der parlamentarischen Beschlussfassung im Dezember 2003 erwähnt wurde. Die Wirtschaftsprüfer bestätigten daraufhin, dass damit eine angemessene Eigenkapitalausstattung der Absatzgesellschaften erreicht war.

**Umsetzung von
EU-Recht**

- 5.2 Der RH hielt fest, dass der Bundeshaushalt 2004 ohne diese Mittelzufuhr einen um 1,4 Mrd. EUR niedrigeren Abgang des allgemeinen Haushaltes ausgewiesen hätte.
- 5.3 *Laut BMVIT seien im Jahr 2004 die Ziele des Bundeshaushaltes erreicht worden.*
- 5.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass der tatsächliche Abgang des allgemeinen Haushaltes im Jahr 2004 um 1 Mrd. EUR über dem veranschlagten Abgangsbetrag lag.
- 6.1 Das Vorblatt zum BBSG führte aus, zur Stärkung des Wettbewerbs und zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs Dritter im Bereich des Schienenverkehrs die einschlägigen Vorgaben der EU umzusetzen. Aus Bestimmungen des EU-Rechts waren mehrere Rechtsbereiche für die umstrukturierten Gesellschaften anzuwenden.

Das Verkehrsrecht wurde seit der Richtlinie 91/440 EWG mit der Einführung des Wettbewerbs auf der Schiene laufend weiterentwickelt; es umfasste nunmehr auch regionale Verkehrsdienste.

Um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern, war die finanzielle Gebärung von Absatz und Infrastruktur zu trennen. Der lediglich rechnerischen Trennung folgte bei zahlreichen europäischen Eisenbahnen in den letzten Jahren auch die rechtlich-organisatorische Trennung. Die Europäische Kommission favorisierte die rechtliche Trennung, doch war es nach wie vor EU-konform, unter dem gleichen Unternehmensdach eine nur rechnerische Trennung beizubehalten.

Eine besondere Regelung sah das EU-Eisenbahnrecht in den Richtlinien 2001/12 EG und 2001/14 EG vor, nämlich den Trassenzugang und die Entgeltfestlegung durch eine von den Verkehrsunternehmen unabhängige Stelle. Darüber hinaus waren – neben den für alle Unternehmen geltenden und umfassend in innerstaatliches Recht umgesetzten Regelungen – das Beihilfenrecht und das Regime der öffentlichen Ausschreibungen mit der Sektorenregelung für Eisenbahnen zu beachten.

Die Trassenentgelte legte der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in Ausübung des Zustimmungsrechtes zum Vorschlag der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft allgemein fest (§ 46 BBSG).

Im Jahr 2006 veröffentlichte die Europäische Kommission einen über Anforderung des Europäischen Parlaments erstellten Bericht, COM (2006) 189, über die Umsetzung des ersten Eisenbahnpaketes (Richtlinie 91/440 EWG) in den Mitgliedstaaten. Entsprechend dem Kommissionsbericht wären bei Konzernkonstruktionen im Eisenbahnwesen personelle Verschränkungen zwischen Infrastruktur- und Absatzgesellschaften nicht zuzulassen; de facto diskriminiere ein durch personelle Verschränkung möglicher Wettbewerbsvorteil konzerneigener Eisenbahnverkehrsunternehmen andere Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Trassenzugang.

6.2 Nach Ansicht des RH erfüllte die Umsetzung des BBSG die EU-rechtlichen Vorgaben. Der Trassenzugang war Teil der Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft. Mit der rechtlich verankerten Unabhängigkeit des Vorstandes einer Aktiengesellschaft trug das BBSG der EU-Vorschrift Rechnung. Durch zwischenzeitlich getroffene organisatorische Maßnahmen (personelle Verschränkung, Konzernrichtlinien u.a.m., siehe TZ 14) wird der diskriminierungsfreie Trassenzugang gefährdet. Die Festlegung der Trassenentgelte durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entsprach ebenfalls dem EU-Recht. Die Auffassung im Kommissionsbericht 2006 zu Konzernkonstruktionen entfaltete mangels darauf gerichteter EU-Beschlüsse vorerst keine rechtliche Wirkung.

6.3 *Das BMVIT schloss sich der Meinung des RH an. In Bezug auf die personelle Verschränkung zwischen Infrastruktur- und Absatzgesellschaften in Konzerngesellschaften sei ein diesbezüglicher Fragebogen der Europäischen Kommission derzeit beim BMVIT in Bearbeitung.*

6.4 Der RH ersuchte das BMVIT um Mitteilung des Ergebnisses zu diesem Gegenstand.

Kriterien des Vertrages von Maastricht

7.1 Das statistische Amt der EU (EUROSTAT) hatte im Jahr 2003 befunden, dass die Infrastrukturrefinanzierungen ausgegliederter Rechtsträger (ÖBB-alt, Schieneninfrastrukturfinanzings-Gesellschaft mbH, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzings-Aktiengesellschaft) über die Österreichische Bundesfinanzingsagentur bei der Republik Österreich zu den Staatsschulden zählen. Ein Ziel der Bahnreform war es daher, die Gebarungen der ÖBB-Unternehmensgruppe, insbesondere die Finanzierung des Infrastrukturausbaus, zukünftig nicht mehr dem Bund zuzurechnen.

Für ein EU-Mitglied, das bereits den Euro eingeführt hatte, galten nicht mehr alle Konvergenzkriterien, sondern nur jene betreffend die Finanzlage (3 % beim öffentlichen Defizit; 60 % beim öffentlichen Schuldenstand gemessen am Bruttoinlandsprodukt). Die Erfüllung der Maastricht-Kriterien durch die Republik Österreich konnte im Hinblick auf die ÖBB-Unternehmensgruppe nur indirekt, über die Zuordnung eines Unternehmens zum staatlichen oder zum privaten Sektor nach den Kriterien des EUROSTAT, beeinflusst werden. Um eine wirtschaftliche Einrichtung dem Unternehmenssektor zuzurechnen, waren die Umsätze von dieser überwiegend, d.h. zu mehr als 50 %, am Markt zu erzielen.

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft hätte nach den Planungen in dem mit dem Bund geschlossenen Zuschussvertrag 2005–2010 dieses Ziel, wenn auch knapp, ab dem Jahr 2005 erreichen sollen. Ein Gutachten bestätigte, dass die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft und die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft als nichtfinanzielle Kapitalgesellschaften außerhalb des Sektors Staat zu klassifizieren waren.

- 7.2** Nach Feststellung des RH verfehlte die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft dieses Kriterium in den Jahren 2005 und 2006 knapp. Nach dem fortgeschriebenen Zuschussvertrag 2006–2011 zwischen dem BMVIT und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft sollten nunmehr die Marktumsätze der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft ab dem Jahr 2008 den jährlichen Zuschuss des Bundes übersteigen.

Die Zurechnung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft zum staatlichen Sektor könnte zukünftig die Zurechnung der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft zum Unternehmenssektor gefährden, sobald die – nunmehr aus dem staatlichen Sektor stammenden – Umsätze der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft mit der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft die marktinduzierten Umsätze (z.B. Einnahmen aus Energielieferungen und Mieten) der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft übersteigen.

Der RH beanstandete die strukturelle Umsetzung des BBSG, weil die marktinduzierten Zahlungsströme der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft in den Jahren 2005 und 2006 zur Erfüllung des Kriteriums der Zurechnung zum Unternehmenssektor nicht reichten. Struktur und Inhalt der Leistungen und der daran anschließenden Zahlungsströme hätten eingehender geprüft und mit Sicherheitszuschlägen umgesetzt werden können.

Kriterien des Vertrages von Maastricht

Die Auswirkung der Zielverfehlung war nach Ansicht des RH jedoch als gering zu werten, weil die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft im Jahr 2005 ausgeglichen bilanzierte. Dem Schuldenaufbau von rd. 175 Mill. EUR standen entsprechende Finanzanlagen gegenüber. Somit war davon auszugehen, dass selbst bei der Zurechnung der Gesellschaft zum staatlichen Sektor eine wesentliche Verschlechterung der Erfüllung der finanziellen Maastricht-Kriterien nicht zu erwarten war.

7.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei die strukturelle Umsetzung einschließlich der Übertragung des „Bahnbaues“ an die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft in Abstimmung mit dem BMF und der Statistik Austria erfolgt. Es entspreche weiters nach gemeinsamer Einschätzung die wirtschaftliche sinnvolle Neuordnung der ÖBB-Unternehmensgruppe auch den Maastricht-Kriterien.*

7.4 Der RH erinnerte an anderer Stelle (TZ 12, 13) an die im BBSG vorgegebene finanzielle und organisatorische Entflechtung der Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen als Grundpfeiler zur maastrichtkonformen Erreichung der finanziellen Ziele des BBSG.

Personalwesen

8.1 Nach den Überlegungen des BMVIT zur Bahnreform im Jahr 2002 sollte das gesamte Personal zunächst in der Holding beschäftigt und ausschließlich betriebsnotwendiges Personal an die – in die weitgehende Unabhängigkeit entlassenen – operativen Gesellschaften übertragen werden. In einem weiteren Lösungsmodell sollte diese Aufgabe eine ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH wahrnehmen.

Die Aussendung des Entwurfes über ein ÖBB-Dienstrechtsgesetz zur Begutachtung im Herbst 2003 führte zu politischem Widerstand gegen diese Lösung und – nach einem Streik der Bundesbahnbediensteten – zum Zurückziehen des Entwurfes.

Die Regierungsvorlage zum BBSG sah eine ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH zur Betreuung der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und ihrer Beteiligungen vor. Die operativen Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe waren zu einer Vereinbarung mit der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH verpflichtet. Die Aufgaben, die zentral von der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH erledigt werden sollten, betrafen vor allem die Unterstützung im Personalwesen mit Steuerung und Administration.

Im Übrigen war das Personal – mit taxativ angeführten Ausnahmen – an die operativen Gesellschaften mit abzuspalten. Nicht betriebsnotwendiges Personal sollte in der Folge an die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH wieder abgegeben und von dieser hinsichtlich Beschäftigung, Umschulung bzw. Verleihung an Dritte weiterbetreut werden (Workforce Management).

Dieses Verfahren scheiterte in der konkreten Umsetzung, weil eine Überlassung der Mitarbeiter an die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH in den meisten Fällen einer „verschlechternden Versetzung“ (z.B. durch den Entfall von Zulagen) gleichkam. Diese machte nach der Arbeitsverfassung die Zustimmung des Arbeitnehmers erforderlich und blieb in der Regel verwehrt. Somit konnten nicht benötigte Mitarbeiter zwar an die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH als „verfügbar“ gemeldet werden, während der Personalaufwand aber nach wie vor die operativen Gesellschaften belastete.

Die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH verfolgte die Idee des Workforce Management dennoch weiter, indem sie verfügbar gemeldete Mitarbeiter einer „Workforce-Plattform“ zuordnete, sie aber formell im Dienst- und Besoldungsstand ihrer Stammgesellschaft beließ. Das Modell sah weiters eine Refundierung des Personalaufwandes von der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH vor, während im Gegenzug die Gesellschaften aus ihren Restrukturierungsrückstellungen Abschlagszahlungen an die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH zu entrichten hätten.

8.2 Die ursprüngliche Idee, den operativen Gesellschaften nur betriebsnotwendige Personalressourcen zuzuordnen, wurde verworfen. Nachträglich eingeleitete „Sanierungsmaßnahmen“ zeigten sich wenig zielführend. Sie trugen bislang weder zu einer realen Entlastung der am Markt tätigen Gesellschaften noch zu einem flexiblen konzerninternen Mitarbeiteraustausch bei.

8.3 *Das BMVIT folgte den Feststellungen des RH.*

Auch die ÖBB-Gesellschaften unterstrichen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme die deutlich erschwerte Personalgestion des ÖBB-Konzerns. Trotzdem würden konzernintern alle Maßnahmen aufgegriffen, die eine Erreichung der geplanten Ziele unterstützen könnten.

Personalkosten- reduktion

- 9.1** Die größten Ergebnisverbesserungen der Strukturreform sollten nach dem BBSG durch Einsparungen am Personalsektor erreicht werden. Bis zum Jahr 2010 war geplant, durch Personalreduktion 660 Mill. EUR jährlich und durch Änderungen des dienstrechtlichen Rahmens der Beschäftigten 107 Mill. EUR jährlich einzusparen. Auf Köpfe umgerechnet zielte die Personalkosteneinsparung darauf ab, die Produktivität durch Reduktion um 12.000 Mitarbeiter (von 46.486 im Jahr 2003 auf 34.486 Mitarbeiter bis zum Jahr 2010) – bei zugleich steigenden Beförderungsleistungen – um ein Viertel zu erhöhen. Die Produktivität, gemessen als Einheitskilometer je Mitarbeiter, stieg im Jahr 2005 um 3,3 % (2006: 11,2 %).

Einem auf Ersuchen des RH angestellten Vergleich nach Köpfen wie bei einer Weiterführung der ÖBB-alt zufolge würde die ÖBB-Unternehmensgruppe im Jahr 2010 einen mit den ÖBB-alt vergleichbaren Mitarbeiterstand von 37.109 erreichen. Damit würde der Zielwert nach Köpfen um rd. 22 % verfehlt werden.

Statt einer Personalkostenreduktion wies die Mittelfristplanung 2008–2012 – trotz sinkender Mitarbeiterzahlen – einen Anstieg der Personalkosten von 2,134 Mrd. EUR (2005) auf 2,180 Mrd. EUR (2010) aus. Die jährlichen Gehaltserhöhungen überstiegen die angenommenen durchschnittlichen Steigerungen des BBSG. Die gesetzliche Absenkung des Dienstgeberanteils für Pensionszahlungen auf das ASVG-Niveau konnte diese Differenz nicht ausgleichen. Die zwischenzeitlich erfolgten Änderungen des Pensionssystems, die auf ein späteres Pensionsantrittsalter der Bundesbahnbeamten abzielten, erschwerten den vom BBSG vorgezeichneten Personalabbau.

- 9.2** *Der RH stellte fest, dass nach den derzeitigen Planungen das Ziel einer Personalkostensenkung im Ausmaß des BBSG nicht erreicht werden wird.*
- 9.3** *Das BMVIT räumte in seiner Stellungnahme ein, dass die ursprünglich geplante Personalkostensenkung infolge der Änderungen im Pensionssystem und der durch den Struktureffekt verursachten jährlichen Steigerungen nur schwer erreicht werden könne.*

Laut gemeinsamer Stellungnahme der ÖBB-Gesellschaften sei die Produktivitätssteigerung aussagekräftiger an der Kenngröße „Gesamterträge je Mitarbeiter“ zu messen, die sich von 2004 auf 2005 um mehr als 15 % und von 2005 auf 2006 um mehr als 16 % erhöht habe.

Weiters wäre die vom RH angestellte Vergleichsrechnung der Mitarbeiterzahl sinnvoller immer vom aktuellen Stand ausgehend auf den Zeitpunkt in der Vergangenheit zurückzurechnen („restated“). Die dem RH übergebenen diesbezüglichen Unterlagen würden im Vergleich zum Jahr 2003 und unter Berücksichtigung des Erwerbes des Postbusses einen um etwa 9.000 Mitarbeiter verringerten Personalstand im ÖBB-Konzern ausweisen. Tatsache sei weiters, dass die Personalreduktionsmaßnahmen zu einem wesentlich geringeren Anstieg der Personalkosten führen würden.

- 9.4 Der RH entgegnete den ÖBB-Gesellschaften, dass die von der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH angestellte Vergleichsrechnung durch eine zusätzliche Restated-Betrachtung nicht widerlegt werden würde. Auch kommt es bei der angestrebten Personalkostenreduktion nicht auf die Anzahl eingesparter Mitarbeiter bzw. Bediensteter, die künftig noch eingespart werden könnten, an, sondern auf die tatsächliche Personalkostensenkung von 660 Mill. EUR bis zum Jahr 2010. Diese ist nach den derzeitigen Planungen nicht im Ausmaß des BBSG gegeben.

Zur Kenngröße „Gesamterträge je Mitarbeiter“ schränkte der RH ein, dass diese jedenfalls um die umsatzwirksamen Zahlungen des Bundes zu bereinigen wäre.

Punktuelle Dienstrechtsänderungen

- 10.1 (1) Das Dienstrecht sollte sich an der österreichischen Arbeitsrechtsordnung orientieren und eisenbahnspezifische vertragliche Regelungen ersetzen. Das BMVIT hielt im Februar 2006 fest, dass die Dienstrechtsreform im Endausbau Einsparungen von rd. 173 Mill. EUR jährlich anstelle der erwarteten 107 Mill. EUR jährlich ergeben wird.

(2) Von den erwarteten 107 Mill. EUR Einsparungspotenzial durch Änderung dienstrechtlicher Bestimmungen betrafen 12 Mill. EUR bis 16 Mill. EUR den Entfall der Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall. Der Aufwand für die Entgeltfortzahlung war – zuzüglich eines Verwaltungskostenzuschlages in Höhe von 5 % – der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen von der ÖBB-Unternehmensgruppe zu refundieren. Die Mitarbeiter erhielten auch bei Kurzkrankenständen ein Krankengeld, dessen Bemessung entgegen früherer Regelung Zulagen beinhaltete. Anstatt einer Einsparung stieg der Aufwand.

(3) Durch die Änderung der Disziplinarordnung sollten rd. 1 Mill. EUR jährlich eingespart werden. Einsparungseffekte traten allerdings bislang nicht ein.

Punktuelle Dienstrechtsänderungen

(4) Aus der Umstellung von einer zweijährigen auf eine dreijährige Vorrückung wurden Einsparungen im Ausmaß von 27 Mill. EUR bis 35 Mill. EUR erwartet. Die Übergangsregel zur Verlängerung der Vorrückungsfrist im bestehenden Vertragssystem führte zu einer rascheren Vorrückung; dies wird bis zum Jahr 2008 Mehrkosten verursachen. Nach Greifen dieser Regelung werden nahezu alle Mitarbeiter bereits in der jeweils höchsten für sie erreichbaren Gehaltsstufe eingestuft sein. Die neu eintretenden Mitarbeiter rücken im neuen Bahnkollektivvertrag nach wie vor zweijährig vor (kollektivvertragliche Regelung).

(5) Der Entfall von Sonderurlaubsregelungen sollte 22 Mill. EUR einsparen. Die tatsächliche Einsparung wäre nur im Vergleich mit einer fiktiven Fortschreibung zu ermitteln. Die ÖBB-Unternehmensgruppe führte keine Vergleichsrechnung durch.

(6) Beim Nachtzeitzuschlag sollten 30 Mill. EUR bis 35 Mill. EUR eingespart werden. Die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH ermittelte Einsparungen in der Größenordnung von 18,8 Mill. EUR. Es fielen aber auch Mehrkosten durch den nunmehr erforderlichen Nachtfaktor von 13,7 Mill. EUR, Änderungszuschläge von 2,2 Mill. EUR und die Verrechnung von „Minusstunden“ von 14,1 Mill. EUR an.

10.2 Der RH stellte fest, dass entgegen der Erwartungen des BMVIT Einsparungen durch die Änderung des Dienstrechts nicht eintraten bzw. sogar Mehrkosten erwachsen.

10.3 *Das BMVIT bestätigte, dass zufolge punktueller betrieblicher Vereinbarungen zum Dienstrecht zumindest kurzfristig Aufwandssteigerungen eingetreten seien.*

Modell Golden Handshake

11.1 Zur Reduktion der Mitarbeiterzahl konzipierte die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH das Modell eines freiwilligen Dienstaustrittes gegen Leistung einer Abschlagszahlung mit Zustimmung des Dienstnehmers. Bis November 2006 nahmen rd. 1.400 Bedienstete der ÖBB-Unternehmensgruppe diese Regelung in Anspruch. Der konzernweite Aufwand aus dieser Regelung betrug rd. 44,3 Mill. EUR. Dies entsprach einer durchschnittlichen Abschlagszahlung von 30.721 EUR je ausgeschiedenen Mitarbeiter.

Die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH ging davon aus, für die ausscheidenden Bundesbahnbeamten keine Pensionsbeiträge an einen Pflichtversicherungsträger gemäß § 311 ASVG leisten zu müssen. Weiters wurde die Übernahme allfällig geforderter Beitragszahlungen durch den Bund erwartet.

Demgegenüber forderten die Pflichtversicherungsträger für diese Mitarbeiter die Pensionsbeiträge bei der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH direkt ein, weil aus dem pensionsversicherungsfreien Dienstverhältnis ein Anspruch auf laufenden Ruhe- bzw. Versorgungsgenuss nicht erwachsen war. Die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH beschritt den Instanzenzug und bildete in der Bilanz 2005 für 724 ehemalige Bundesbahnbeamte eine Rückstellung in Höhe von 23,57 Mill. EUR.

11.2 Der RH bemängelte, dass vor Umsetzung des Modells Golden Handshake keine vertragliche Absicherung mit dem Bund gesucht und erreicht wurde.

11.3 *Das BMVIT schloss sich der Ansicht des RH an. Es erachtete jedoch, ebenso wie die ÖBB-Unternehmen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme, das rasche Agieren der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH durch die eingetretenen Einsparungen für gerechtfertigt.*

Weitere gesellschaftsrechtliche Änderungen

12.1 In den Jahren 2005 und 2006 erfolgten unter anderem nachstehende weitere gesellschaftsrechtliche Änderungen:

(1) Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft und die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft gründeten im Juli 2006 eine Netz- und Streckenentwicklung GmbH als gemeinsame Tochtergesellschaft zum Zwecke einer möglichst bedarfsgerechten Entwicklung des zukünftigen Streckennetzes sowie der dafür erforderlichen Instandhaltungs- und Ausbauaktivitäten.

(2) Im Hinblick auf einen zum Jahresbeginn 2007 beabsichtigten Verkauf des Geschäftsbereiches „Bahnbaubau“ mit rd. 5.000 Mitarbeitern von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft an die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft schlossen die beiden Infrastrukturgesellschaften Dienstleistungsvereinbarungen ab; seit Jahresmitte 2006 nahm die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft die Aufgaben des „Bahnbaus“ wahr.

(3) Bereits im Jahr 2005 wurden auch Bereiche der Telekom sowie des Einkaufs als „strategischer Einkauf“ von den operativen Aktiengesellschaften in die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH transferiert.

Mit BGBl. I Nr. 125/2006 stellte der Gesetzgeber unter anderem klar, dass die Umstrukturierung auf der Grundlage des BBSG zu erfolgen hat.

Weitere gesellschaftsrechtliche Änderungen

- 12.2** Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung beabsichtigte Übernahme des bei der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft eingerichteten „Bahnbaus“ durch die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft würde eine Vermischung von Infrastrukturaufgaben mit den Investitionsaufgaben dieser Gesellschaft darstellen. Dies steht im Widerspruch zur vorgegebenen finanziellen sowie organisatorischen Entflechtung der Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen als Grundpfeiler zur maastrichtkonformen Erreichung der finanziellen Ziele der Bahnreform.

Auch die nachträgliche Konzentration von Aufgabenbereichen, die bereits den operativen Gesellschaften zugeordnet worden waren, in die ÖBB–Dienstleistungs Gesellschaft mbH war unzweckmäßig; dies umso mehr, als ihre nichtpersonellen Aufgaben spätestens bis Ende 2008 an die operativen Gesellschaften zu übertragen sein werden.

Der RH empfahl dem BMVIT und der Österreichische Bundesbahnen– Holding Aktiengesellschaft, auf die im BBSG vorgegebene Entflechtung der Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen als Grundpfeiler zur maastrichtkonformen Erreichung der finanziellen Ziele des BBSG zu achten.

Er empfahl weiters, vor einem beabsichtigten gesellschaftsrechtlichen Übertragungsvorgang in der ÖBB–Unternehmensgruppe, wie z.B. beim Bahnbau, ein Bewertungsgutachten zu erstellen.

- 12.3** *Laut BMVIT verfolge die Übertragung des „Bahnbaus“ an die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft die dem BBSG analoge Zielsetzung, Schnittstellen zu klären und zu vereinfachen sowie Synergieeffekte bei der Infrastrukturbewirtschaftung zu realisieren.*

Die ÖBB–Gesellschaften führten unter Verweis auf ein externes Gutachten aus, dass für organisatorische Maßnahmen im ÖBB–Konzern der Maßstab der Betriebswirtschaftlichkeit gelte. Die Übertragung des Geschäftsbereiches „Bahnbau“ von der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft auf die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft werde insgesamt zu einer im Sinne des Gesetzgebers gewünschten Verbesserung des Gesamtsystems nach dem BBSG führen.

- 12.4** Der RH erinnerte an die im BBSG vorgegebene finanzielle und organisatorische Entflechtung der Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen als Grundpfeiler zur maastrichtkonformen Erreichung der finanziellen Ziele des BBSG.

Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktien- gesellschaft

Unternehmens- gegenstand

13.1 Unternehmensgegenstand der Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft gemäß § 4 Abs. 1 BBSG i.d.F. BGBl. I Nr. 125/2006 sind:

- die Ausübung der Anteilsrechte an den ÖBB–alt;
- die Umstrukturierung der ÖBB–alt auf Grundlage dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 138/2003;
- die Wahrnehmung ihrer Anteilsrechte an den umstrukturierten Gesellschaften und sonstigen Gesellschaften mit der Zielsetzung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung.

Die Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft kann überdies alle Maßnahmen setzen, die im Hinblick auf den ihr übertragenen Unternehmensgegenstand notwendig oder zweckmäßig sind (§ 4 Abs. 2 BBSG).

Nach den Erläuterungen zum BBSG war die Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft als schlanke, strategische Holding konzipiert und – in Entsprechung der von ihr selbst durchzuführenden Entflechtung der in der Vergangenheit undifferenzierten und intransparenten Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen der ÖBB–alt – frei von operativen Aufgaben.

Jene zentralen Tätigkeitsfelder, die vorerst nicht gänzlich auf die neuen Tochtergesellschaften der Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft aufgeteilt wurden, übertrug das BBSG inhaltlich begrenzt und auf höchstens fünf Jahre befristet der ÖBB–Dienstleistungs Gesellschaft mbH. Auch diese Aufgaben waren danach auf die einzelnen Tochter- und Enkelgesellschaften der Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft aufzuteilen.

13.2 Nach Ansicht des RH waren die beiden erstgenannten Punkte zum Unternehmensgegenstand der Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft mit der formwechselnden Umwandlung des zum 1. Jänner 2005 bestehenden Vermögens in die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft im Wesentlichen abgearbeitet. Offen blieb die Umsetzung der gesetzlich befristeten Umstrukturierungsmaßnahmen.

Unternehmensgegenstand

- 13.3** Laut Stellungnahme des BMVIT sei im Sinne eines optimalen Gesamtergebnisses ein Weg zu finden, der einerseits die Synergien im Konzern (z.B. im Beschaffungswesen) sicherstelle und andererseits die klare Ergebnisverantwortung und Eigenverantwortung der operativen Gesellschaften als Grundlage für Transparenz und Effizienzsteigerung gewährleiste.

Die ÖBB-Gesellschaften wiesen auf den Maßstab der Betriebswirtschaftlichkeit und die bei organisatorischen Maßnahmen insgesamt jeweils im Sinne des Gesetzgebers gelegene Verbesserung des Gesamtsystems nach dem BBSG hin.

- 13.4** Der RH erinnerte an die im BBSG vorgegebene finanzielle und organisatorische Entflechtung der Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen als Grundpfeiler zur maastrichtkonformen Erreichung der finanziellen Ziele des BBSG.

Einheitliche strategische Ausrichtung

- 14.1** Für die operativen Aufgaben legte das BBSG vier Aktiengesellschaften (betreffend Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur-Betrieb, Infrastruktur-Bau) mit eigenen Tochtergesellschaften fest. Ihre Vorstände hatten gemäß § 70 Aktiengesetz 1965 ihre Gesellschaft jeweils unter eigener Verantwortung so zu leiten, wie es das Wohl des (eigenen) Unternehmens unter Berücksichtigung der Interessen der Aktionäre und der Arbeitnehmer sowie des öffentlichen Interesses erforderte.

Der Grund für die Wahl der Rechtsform der Aktiengesellschaft lag vor allem darin, die im Gemeinschaftsrecht und im Eisenbahnrecht vorgesehene rechtliche, organisatorische und für unternehmerische Entscheidungen erforderliche Unabhängigkeit sicherzustellen sowie eine operative zentrale Steuerung der neuen Gesellschaften zu vermeiden.

Zu diesem Zweck sowie zur Sicherstellung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung sollten nach den Erläuterungen des BBSG im Holding-Vorstand neben einem Holding-Generaldirektor und einem Finanzvorstand auch je ein Vorstand der vier operativen Aktiengesellschaften vertreten sein (kollegiales Vorstandsmodell). Der Aufsichtsrat der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft entschied sich jedoch für einen Dreivorstand und ab dem Jahr 2005 für einen Zweivorstand (ohne Mitgliedschaft von Vorstandsmitgliedern der operativen Aktiengesellschaften).

Der Vorstand der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft steuerte in der Folge die operativen Aktiengesellschaften – unter Berufung auf § 4 Abs. 2 BBSG (Ergreifung aller notwendigen und zweckmäßigen Maßnahmen zur Sicherstellung des Unternehmenszwecks) sowie auf seine aktienrechtliche Verantwortung – durch Instrumente, die im österreichischen Aktienrecht nicht vorgesehen sind. Dazu zählten

- die Ausgabe von Konzernrichtlinien,
- die Einrichtung von Konzernvorstandssitzungen,
- personelle Verschränkungen in den gesellschaftlichen Organen der ÖBB-Unternehmensgruppe sowie
- eine zunehmende Aufgabenzentralisierung bei der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft selbst oder bei der holdingeigenen ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH.

Vom BMVIT und der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft getrennt eingeholte Rechtsmeinungen belegten, dass der Vorstand der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft eine Gratwanderung zwischen dem vom Gesetzgeber vorgezeichneten Weg weitgehend unabhängiger operativer Tochtergesellschaften unter einer schlanken strategischen Holding und einer straff geführten Konzernstruktur mit ausgewählten zentral geregelten Bereichen beschritt.

- 14.2** Der RH stellte fest, dass die Aktivitäten der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft weit über die im BBSG festgelegte Zielsetzung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung der operativen Gesellschaften hinausgingen. Sie steuerten vielmehr auf die schrittweise faktische Fortschreibung eines zentral geführten Gesamtsystems ÖBB zu.

Die im Gemeinschaftsrecht und im Eisenbahnrecht vorgesehene rechtliche, organisatorische und für unternehmerische Entscheidungen erforderliche Unabhängigkeit der einzelnen Gesellschaften wird durch eine zentrale operative Steuerung gefährdet.

Einheitliche strategische Ausrichtung

Nach Ansicht des RH sind die finanziellen Ziele der Bahnreform nur durch die konsequente Entwicklung der Eigenverantwortlichkeit der operativen Gesellschaften und durch nachhaltige Effizienzsteigerungen zu erreichen. Die getrennt eingeholten Rechtsmeinungen beleuchteten dagegen nur den organisatorischen Aspekt des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003.

Der RH empfahl

den ÖBB-Gesellschaften:

(1) Die Konzernrichtlinien wären unter dem Aspekt, darin ausschließlich Regelungsinhalte der einheitlichen strategischen Ausrichtung festzulegen, zu überarbeiten.

der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft:

(2) Diese sollte sich auf die Rollen als Think Tank und strategische Klammer – mit entsprechender Definition und Überwachung der Schnittstellen zwischen den ÖBB-Gesellschaften – zurückziehen. So wie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie seine Anteilsrechte an der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft wahrnimmt, sollte diese ihre Anteilsrechte an den operativen Aktiengesellschaften wahrnehmen.

(3) Die im Wege der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH zeitlich befristete Aufschiebung der Umstrukturierungsmaßnahmen nach § 20 BBSG wäre abzuschließen.

den operativen Aktiengesellschaften:

(4) In den Konzernvorstandssitzungen getroffene Übereinkünfte wären als Anregung zur einheitlichen strategischen Ausrichtung der ÖBB-Unternehmensgruppe zu verstehen; darüber wäre in den jeweils eigenen Gremien der operativen Aktiengesellschaften eigenverantwortlich zu entscheiden. Über das Ergebnis der Entscheidungen wäre die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft zu informieren.

(5) Die rd. 200 internen Leistungsverträge der ÖBB-Unternehmensgruppe wären zu vervollständigen bzw. zu aktualisieren. Zugleich wären vertragliche Maßnahmen (z.B. Pönalebestimmungen) bei der Unterschreitung festgelegter Qualitätsziele zu erwägen, um Qualitätsanreize zu setzen.

(6) Personelle Verflechtungen, wie sie während der Gebarungsüberprüfung als Personalunionen in den ÖBB-Gesellschaften – zum Teil ohne Ausschreibung nach dem Stellenbesetzungsgesetz und unentgeltlich – bestanden, wären wieder aufzulösen.

14.3 In der Stellungnahme führte das BMVIT aus:

(zu 1) Konzernrichtlinien seien grundsätzlich ein geeignetes Instrument zur einheitlichen strategischen Ausrichtung der ÖBB-Unternehmensgruppe. Auch werde einer Überprüfung der Richtlinien zugestimmt, um eine straffe Führung bei zugleich weitgehender Eigenständigkeit der operativen Aktiengesellschaften zu gewährleisten.

(zu 4 und 5) Auch hier werde – dem RH folgend – eine Weiterentwicklung der Eigenverantwortung der operativen Gesellschaften zur Erreichung der Reformziele, insbesondere einer nachhaltigen Effizienzsteigerung, für erforderlich erachtet. Zu diesen Zielen zähle auch die Umsetzung von Leistungsverträgen innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe als ein unverzichtbares Instrument.

Die ÖBB-Gesellschaften teilten in der gemeinsamen Stellungnahme dazu mit:

(zu 1 bis 3) Der Vorwurf der Gratwanderung sei entschieden abzulehnen. Vielmehr entsprächen die Einführung sowie Anwendung von Konzernrichtlinien den internationalen Gepflogenheiten und Standards; sie seien unter diesem Aspekt eine unabdingbare Voraussetzung für das Funktionieren der ÖBB-Unternehmensgruppe im Sinne der Konzernbestimmungen des §§ 244 ff. Unternehmensgesetzbuch (Handelsgesetzbuch).

Aus diesen Bestimmungen sei auch abzuleiten, dass die planmäßige Koordination und entsprechende Einflussnahme auf die Geschäftsführung der Konzerngesellschaften als zulässig anzusehen sei. Auch der OGH habe die generelle Zulässigkeit von Konzernrichtlinien als eine von mehreren Möglichkeiten, eine einheitliche Leitung herbeizuführen, nie in Zweifel gezogen.

Dem gesetzlichen Auftrag, die ÖBB umzustrukturieren, könne die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft niemals allein, sondern nur im Zusammenwirken mit den gegründeten Tochtergesellschaften nachkommen. Dabei sei das wirtschaftliche Optimum für den gesamten ÖBB-Konzern zu beachten.

Einheitliche strategische Ausrichtung

Um sicherzustellen, dass die rechtliche und organisatorische Unabhängigkeit der Gesellschaften – und insbesondere der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft hinsichtlich ihrer Funktion als Fahrwegbetreiber sowie Zuweisungsstelle – gewahrt bleibt, seien die maßgebende Konzernrichtlinie entsprechend ergänzt und die Konzernrichtlinien insgesamt noch im Jahr 2006 – unabhängig vom Prüfungsergebnis des RH – redaktionell überarbeitet worden.

(zu 4) Konzernvorstandssitzungen würden eine sinnvolle und unabdingbare Kommunikationsplattform auf Managementebene darstellen, wie sie in vergleichbaren Organisationsstrukturen üblich sei. Zielsetzung des Holding-Vorstandes sei die Eigenverantwortlichkeit der operativen Gesellschaften; die Koordinierungsfunktion der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft diene eben diesem Ziel.

(zu 5) Der Empfehlung des RH nach Vervollständigung und Aktualisierung der konzerninternen Leistungsverträge der ÖBB-Unternehmensgruppe sei zwischenzeitlich ebenfalls gefolgt worden. Auch seien in den meisten Leistungsverträgen innerhalb des Konzerns bereits Pönalebestimmungen enthalten. Allerdings seien solche im Hinblick auf die Bilanzkonsolidierung innerhalb des Konzerns nicht immer möglich und sinnvoll.

(zu 6) Die personellen Verflechtungen würden nur eine befristete Maßnahme darstellen.

14.4 Der RH entgegnete dazu den ÖBB-Gesellschaften:

(zu 1 bis 3) Aus der Verpflichtung zur Konzern-Rechnungslegung – sie bestand im Übrigen auch bereits seit 1994 für die ÖBB-alt – kann eine über die Bestimmung des § 4 Abs. 2 BBSG (einheitliche strategische Ausrichtung) hinausgehende operative Leitungsbefugnis nicht hergeleitet werden. Für die Beurteilung des RH, ob und inwieweit die bundesbahngesetzliche operative Schranke im überprüften Zeitraum eingehalten oder überschritten wurde, waren nicht nur einzelne Sachverhalte, sondern das Gesamtbild der Verhältnisse im überprüften Zeitraum maßgeblich.

Teilkonzerne

15 Zu den einzelnen operativen Aktiengesellschaften, die jeweils als Teilkonzerne zusammengefasst waren, hob der RH die nachstehenden Feststellungen hervor.

ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft

16.1 (1) Die ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft bildet mit ihren Tochtergesellschaften – davon sind die ÖBB–Postbus GmbH und die ÖBB–Traktion Gesellschaft mbH die größten – einen Teilkonzern.

Aufgaben der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft sind insbesondere

- die Beförderung von Personen einschließlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen,
- die Herstellung und das Betreiben aller hiezu notwendigen Einrichtungen und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte (z.B. der Erwerb von Beteiligungen) sowie
- vor allem das Führen eines öffentlichen Personenverkehrs aufgrund von Tarifen und Fahrplänen (§ 6 BBSG).

(2) Die ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft beförderte im Schienen–Personenfernverkehr im Jahr 2005 mit 28 Mill. (2006: 29 Mill.) Fahrgästen um 1 Mill. oder 3,7 % (2006: 3,6 %) mehr Personen als im Vorjahr.

Im Schienen–Personennahverkehr wurden der Fahrplan Wien–Bratislava attraktiviert, der Taktverkehr auf der Westbahn und der Franz-Josefsbahn verbessert und das Angebot der Wiener Schnellbahn verdichtet. Mit neuen Triebwagenzügen und vor dem Hintergrund gestiegener Treibstoffpreise für den motorisierten Individualverkehr wurden im Jahr 2005 mit 164 Mill. (2006: 167 Mill.) Fahrgästen um 3 Mill. oder 1,9 % (2006: 1,8 %) mehr Personen als im Vorjahr befördert. Die Pünktlichkeit bei Personenzügen verschlechterte sich gegenüber den Vorjahren; im 1. Halbjahr 2006 trat eine leichte Verbesserung ein.

Die Mittelfristplanung 2005–2010 ging – bei gleichbleibenden Umsätzen aus gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes – von 7 % höheren Marktumsätzen aus. Diese sollten zu einem ausgeglichenen Betriebserfolg und – mit einem positiven Beteiligungsergebnis sowie einem positiven Finanzerfolg – zu einem positiven Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Jahr 2010 führen.

Die Mittelfristplanung 2008–2012 erwartete bis zum Jahr 2010 eine Umsatzsteigerung gegenüber dem Jahr 2005 um 18 %, davon 73 Mill. EUR aus gemeinwirtschaftlichen Leistungen und ein mit 11 Mill. EUR positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

16.2 Der RH bemängelte insbesondere:

(1) Die Neuerstellung der Unternehmensorganisation erfolgte schleppend; es wurden wiederholt Änderungen vorgenommen.

(2) Im Jänner 2005 wurde ohne vorangegangenes Ausschreibungsverfahren ein neues Vorstandsmitglied in Nachfolge des nach nur viereinhalb Monaten Tätigkeit ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedes bestellt.

(3) Im Februar 2006 erfolgte ohne vorangegangenes Ausschreibungsverfahren die Bestellung eines Vorstandsmitgliedes der Österreichische Bundesbahnen– Holding Aktiengesellschaft (und bisherigen Aufsichtsratsmitgliedes der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft) zum Finanzvorstand in der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft – wenngleich ohne gesondertes Entgelt. In der Folge war der Betroffene in insgesamt drei Gesellschaften der ÖBB–Unternehmensgruppe als Vorstandsmitglied bzw. Aufsichtsratsmitglied tätig.

(4) Ein als Billigst- bzw. Bestbieter ermitteltes Beratungsunternehmen wurde in einem nicht offenen Vergabeverfahren beauftragt. An dem beauftragten Beratungsunternehmen hatte der damalige Aufsichtsratsvorsitzende wirtschaftliches Interesse; gleichzeitig hatte er die Geschäfte der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft zu überwachen.

(5) Die von der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft an die ÖBB–Dienstleistungs Gesellschaft mbH vergebenen Leistungen wurden nicht im Wettbewerb ausgeschrieben. Es konnte somit auch kein Vergleich über die Marktkonformität der vereinbarten Entgelte angestellt werden. Für das Jahr 2006 fehlten darüber hinaus schriftliche Verträge über die Leistungsvereinbarungen.

(6) Die Eingliederung der Postbusse in die – deutlich größere – Unternehmensstruktur der ÖBB–Unternehmensgruppe hatte auch längere Entscheidungsabläufe, z.B. bei der Beschaffung oder Personalführung, zur Folge. Die an die Österreichische Bundesbahnen– Holding Aktiengesellschaft zu entrichtende Umlage (konzerninterne Leistungsverrechnung) bedeutete zugleich einen Kostenschub bei der ÖBB–Postbus GmbH von ursprünglich rd. 16.500 EUR auf 210.000 EUR monatlich.

(7) Bei den Schnittstellen Personenverkehr – Infrastruktur traten Probleme, insbesondere aufgrund von Schwachstellen in der unternehmensübergreifenden Kommunikation (z.B. unzureichende Abstimmung bei Inbetriebnahme neuer Garnituren mit den hierfür erforderlichen Infrastrukturausbaumaßnahmen), auf.

(8) Ein begleitendes Monitoring, das die Beurteilung der Änderung der Wettbewerbsfähigkeit durch nachhaltige Qualitätsverbesserungen ermöglicht hätte, fehlte. Der RH anerkannte jedoch die Bemühungen der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft und den damit im ersten Halbjahr 2006 verbundenen Qualitätsanstieg.

Der RH empfahl der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft:

(zu 2 und 3) Vorstandsbestellungen sollten sorgfältiger und unter Beachtung des Stellenbesetzungsgesetzes erfolgen. Überdies sollten Funktionshäufungen ein und derselben Person im Hinblick auf die erforderliche Qualität und den Umfang der Aufgabenerfüllung vermieden werden.

(zu 4) Interessenkonflikte von Organmitgliedern bei operativen Beauftragungen von ihnen wirtschaftlich nahestehenden Unternehmen sollten vermieden werden.

(zu 5) Leistungsverträge wären im Wettbewerb auszuschreiben und schriftlich abzuschließen.

(zu 6) Bei den Ablaufstrukturen innerhalb der ÖBB–Unternehmensgruppe mit Bezug auf die ÖBB–Postbus GmbH wäre auf kurze Entscheidungswege zu achten.

(zu 7) Die unternehmensübergreifende Abstimmung beim Einsatz neuer Fahrbetriebsmittel sollte verbessert werden.

(zu 8) Bei Unterschreitung festgelegter Qualitätsziele sollten vertragliche Maßnahmen erwogen und durch ein begleitendes Monitoring überprüft werden.

16.3 *Die Empfehlungen des RH unterstützend verwies das BMVIT*

(zu 4) auf die erfolgte Einführung des so genannten Corporate Governance Kodex bei den ÖBB und auf die Zustimmungspflicht für derartige Beraterverträge;

(zu 7) auf den Umstand, dass gemäß dem Gebot der Nichtdiskriminierung alle in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich Aus- und Neubaumaßnahmen zu konsultieren wären.

Die ÖBB–Gesellschaften hielten in der gemeinsamen Stellungnahme fest, dass

(zu 2 und 3) Vorstandsbestellungen und –abberufungen durch den Aufsichtsrat der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft erfolgen würden;

(zu 4) durch die Anerkennung der Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex Interessenkonflikte vermieden würden;

(zu 5) Leistungsverträge – ausgenommen konzerninterne Verträge – grundsätzlich im Wettbewerb vergeben würden;

(zu 6) innerhalb der vorgegebenen Konzernablaufstrukturen mit Bezug auf die ÖBB–Postbus GmbH darauf geachtet werde, die operativen Entscheidungswege so kurz wie möglich zu halten;

(zu 7) künftig beim Einsatz neuer Fahrbetriebsmittel die Abstimmung zwischen der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft und der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft intensiviert und durch den neuen Rahmenplan erleichtert werden sollte;

(zu 8) Pönalebestimmungen bei Unterschreiten vereinbarter Qualitätsziele bereits bei den meisten Leistungsverträgen innerhalb des Konzerns zum Tragen kämen.

**Rail Cargo
Austria Aktien-
gesellschaft**

17.1 (1) Die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft bildet mit ihren Tochtergesellschaften – davon sind die Speditions Holding GmbH und die ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH die größten – einen Konzern.

Aufgaben der – als Marke „Rail Cargo Austria“ bereits vor der Bahnreform etablierten – Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft sind insbesondere

- die Beförderung von Gütern einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen,
- die Herstellung und das Betreiben aller hierzu notwendigen Einrichtungen und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte (z.B. der Erwerb von Beteiligungen) sowie
- vor allem das Führen eines öffentlichen Güterverkehrs aufgrund von Tarifen (§ 10 BBSG).

(2) Die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft konnte den Transportrückgang des Jahres 2005 auf der Schiene (von 92 Mill. t auf 88 Mill. t, d.s. 4,3 % nach Gütertonnen bzw. von 19.027 Mill. tkm auf 18.012 Mill. tkm, d.s. 5,3 % nach Tonnenkilometern jeweils gegenüber 2004) im Jahr 2006 wie folgt wieder wettmachen: von 88 Mill. t auf 93 Mill. t, d.s. 5,6 % nach Gütertonnen bzw. von 18.012 Mill. tkm auf 18.868 Mill. tkm, d.s. 4,8 % nach Tonnenkilometern.

Die Mittelfristplanung 2005–2010 ging – bei gleichbleibenden Umsätzen aus gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes – von 12 % höheren Marktumsätzen aus, die ab 2009 zu einem positiven Betriebserfolg und im Jahr 2010 zu einem positiven Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit führen sollten.

Die Mittelfristplanung 2008–2012 erwartete bis zum Jahr 2010 eine Umsatzsteigerung gegenüber dem Jahr 2005 um 15 % und ein mit 35 Mill. EUR positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

17.2 Dazu hielt der RH insbesondere fest:

(1) Die aus den Leistungsbeziehungen mit der ÖBB-Unternehmensgruppe resultierenden Aufwendungen und Erträge wurden nach Verrechnungssätzen, die von den am Markt erzielbaren Erlösen weitgehend abgekoppelt waren, angesetzt.

(2) Die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft war durch die Konzernrichtlinien in ihrer wirtschaftlichen Entscheidungsautonomie (z.B. bei der Auswahl von Anbietern am freien Markt) eingeschränkt.

(3) Den bisherigen Erfolg der früheren Speditions Holding AG hatten deren Eigenständigkeit und enge Fokussierung auf Nischenmärkte sowie Kenntnisse regionaler Marktmechanismen geprägt. Konzernintern wurden nunmehr eine stärkere Verschränkung der Carrier-Funktionen und der Speditionstätigkeiten sowie eine straffere Führung der zahlreichen Auslandstöchter der nunmehrigen Speditions Holding GmbH angestrebt.

Die auf Basis dieser Überlegungen angefachte Diskussion mündete in Meinungsverschiedenheiten insbesondere zwischen der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft über deren künftige Sollstruktur und Markenpolitik. Zur Klärung der offenen Fragen richtete die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft eine Projektgruppe mit der Bezeichnung „Struktur 07“ ein.

(4) Trotz der erfolgreichen Bewerbung der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft an der Ausschreibung zum Erwerb des Güterverkehrs einer ausländischen Nachbarbahn waren weitere darauf gerichtete Schritte bisher nicht möglich. Parallel dazu bemühte sich die Speditions Holding GmbH als Tochtergesellschaft intensiv um punktuellen Auf- und Ausbau der Marktposition auf den südosteuropäischen Märkten.

Der RH empfahl der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft:

(zu 1 und 2) Es wären Verrechnungssätze zu marktüblichen Preisen anzustreben. Sofern dies nicht möglich sein sollte (Kosten für Verschub, Traktionsstrom usw.), hätte die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft die konzernzugehörigen Gesellschaften zur wirtschaftlichen Leistungserbringung durch Prozessoptimierungen und Rationalisierungen anzuhalten.

(zu 3) Beim Projekt „Struktur 07“ sollten der Kundennutzen, die Wettbewerbsfähigkeit und die Optimierung des Ergebnisses vorangestellt werden.

(zu 4) Die intensiven strategischen Bemühungen wären fortzuführen (z.B. Umsetzung von Alternativszenarien).

17.3 Das BMVIT schloss sich

(zu 4) der Empfehlung des RH, Alternativszenarien einzuleiten, an und verwies auf die strategische Aufgabe der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft.

Die ÖBB-Gesellschaften teilten in der gemeinsamen Stellungnahme mit, dass die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

(zu 1 und 2) in Kenntnis des Marktumfeldes (Verkehrsträger, Logistikdienstleister) stets bemüht war bzw. ist, die eigene Produktivität zu steigern bzw. Kosten zu reduzieren (z.B. Reduktion des Personalstandes von 2001 bis 2006 um 23 % oder Produktivitätssteigerung bei der Anzahl der Beladung pro Wagen von 2003 bis 2006 um 12 %);

(zu 3) laufend Evaluierungen betreffend alternativer „Targetobjekte“ zur Umsetzung der beschlossenen CEE¹⁾-Strategie durchführe. Für bestimmte Märkte würden bereits Alternativszenarien, wie z.B. Selbsteintritt, konzipiert und umgesetzt.

¹⁾ Central and Eastern Europe Countries (mittel- und osteuropäische Länder)

ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktien- gesellschaft

18.1 (1) Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft bildet mit ihren Tochtergesellschaften, davon sind die Rail Equipment GmbH & Co. KG und die Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co. KG die größten, einen Teilkonzern.

Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, indem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur bereitgestellt, betrieben und erhalten wird (Wartung, Inspektion und Instandsetzung); ihr obliegt auch die Betriebsplanung und der Verschub (§ 26 BBSG).

(2) Die ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft übernahm Anfang 2005 mit rd. 18.200 Mitarbeitern mehr als ein Drittel des Personalstandes der ÖBB–alt. Sie war damit die weitaus personalstärkste unter den umstrukturierten Organisationseinheiten.

Die Mittelfristplanung 2005–2010 ging bei annähernd gleich bleibendem Betriebszuschuss des Bundes (§ 42 BBSG) von höheren Marktumsätzen aus, die zu einem jeweils ausgeglichenen Betriebs– und Finanzerfolg und somit zu einem leicht positiven Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit für die Folgejahre führen sollten.

Die Mittelfristplanung 2008–2012 berücksichtigte eine Abspaltung des mit rd. 5.000 Mitarbeitern personalstarken Geschäftsbereiches „Bahnbau“. Die geplanten Umsätze 2007 werden daher – bei leicht positivem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit – um rd. 480 Mill. EUR geringer sein als 2006.

18.2 Der RH bemängelte insbesondere:

(1) Die Verträge über den jährlichen Betriebszuschuss des Bundes an die ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft wurden erst Monate nach Beginn des jeweiligen Geschäftsjahres (im März 2005 bzw. im Mai 2006) vereinbart.

(2) Die Mittelfristplanungen bis 2012 der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft sah eine gleichbleibende Höhe des Betriebszuschusses (rd. 1 Mrd. EUR) vor. Demgegenüber ging das BBSG von einer kontinuierlichen Absenkung des Zuschussbedarfes aus, weil Rationalisierungen die laufenden Kostensteigerungen übertreffen sollten.

(3) Die ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft erzielte weit geringere als in den Zuschussverträgen erwartete Kostenbeiträge von Dritten für die Bereitstellung von Schieneninfrastruktur, die im besonderen regionalen Interesse gelegen ist.

(4) Eine Quantifizierung der angestrebten Unternehmensziele (Streckenauslastung, Erfolg, Sicherheit) fehlte. Dabei standen z.B. dem Ziel der Erhöhung der Streckenauslastung die Bestrebungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Kostensenkung, z.B. durch den Einsatz langer und schwerer Ganzgüterzüge oder durch die Minimierung der Dienstzugfahrten, entgegen. Weiters widersprach dem Ziel des wirtschaftlichen Erfolges die Tatsache, dass das BBSG eine Gewinnerzielung nicht vorsah. Zu der nach Mill. Zugkilometern je Unfall gemessenen Sicherheit stellte der RH im 1. Halbjahr 2006 mit 9 Mill.

Zugkilometern einen Anstieg des Sicherheitsniveaus gegenüber 2003 auf das Doppelte fest.

(5) Der Nutzungsvertrag mit der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft beinhaltete die gesamte Schieneninfrastruktur – ohne Unterteilung in Linien oder einzelne Streckenabschnitte – zur pauschalen Nutzung. Dafür hatte die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft im Jahr 2005 369 Mill. EUR und im Jahr 2006 423 Mill. EUR als Pacht zu entrichten. Die Pachtzahlung fiel auch dann an, wenn die Infrastruktur nach Naturereignissen und über längere Zeiträume unbenutzbar war (z.B. nach Murenabgängen an der Arlbergstrecke oder Überschwemmungen im Marchfeld). Dies bedeutete eine Übertragung des Risikos an den Pächter.

(6) Entgegen den Annahmen zum BBSG können die Eisenbahnverkehrsunternehmen die geplante steigende Anlastung der Wegekosten nicht am Markt verdienen. Damit sind die Einnahmen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft aus Infrastrukturbenutzungsentgelten zunehmend geringer als ihre Pachtzahlungen an die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft.

(7) Die Aufnahme der Projekte des Geschäftsbereiches Netzbetrieb mit dem größten Rationalisierungspotenzial (Betriebsführungszentralen) in den mehrjährigen Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft gelang nicht. Der RH wies darauf hin, dass bei weiteren Umsetzungsverzögerungen die Aufnahme und die Schulung von Fahrdienstleitern als Ersatz für laufend ausscheidende Mitarbeiter erforderlich sein werden.

Hingegen setzt die Erhöhung wesentlicher Rationalisierungspotenziale unter anderem die Erschließung neuer Marktchancen durch ein aktives EU-Korridormanagement¹⁾ sowie eine wirtschaftlich optimierte Betriebsführung der im Wirkungsbereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft stehenden Regionalbahnen voraus.

¹⁾ Teil des europäischen grenzüberschreitenden Güterverkehrsnetzes mit der Verkehrssteuerung in einer Hand („One Stop Shop“, „Cross-Border-Management“)

(8) In dem mitarbeiterstarken Geschäftsbereich Verschub waren mit 22 % Aufwandsdeckung nur unterproportionale Produktivitätsfortschritte geplant.

(9) Trotz geplanter Ausgaben von rd. 100 Mill. EUR jährlich zur Beseitigung von Langsamfahrstellen wird deren Anzahl bis 2011 weiter leicht ansteigen.

(10) Wie bereits erwähnt, würde die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung beabsichtigte Übernahme des bei der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft eingerichteten „Bahnbaus“ durch die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft eine Vermischung von Infrastrukturaufgaben mit den Investitionsaufgaben dieser Gesellschaft darstellen. Dies steht im Widerspruch zur vorgegebenen finanziellen sowie organisatorischen Entflechtung der Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen als Grundpfeiler zur Erreichung der finanziellen Ziele der Bahnreform.

Der RH empfahl

dem BMVIT,

(zu 1 bis 3) gemeinsam mit der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft die vertraglichen und gesetzlichen Voraussetzungen für den Bundeszuschuss nach § 42 BBSG zu beachten;

der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft,

(zu 2 und 3) die Senkung des Bundeszuschusses in die Unternehmensziele mit aufzunehmen;

- (zu 4) – die Unternehmensziele zu quantifizieren,
- Kenngrößen jährlich zu evaluieren,
 - Unternehmensziele anzustreben, für die in der Gesellschaft auch geeignete Stellhebel zur Verfügung stehen,
 - das Sicherheitsniveau ausgewählter Bahnen regelmäßig zu erfassen;

(zu 5) die für die Erfüllung ihrer Aufgaben benötigte Schieneninfrastruktur zu definieren;

(zu 7) ein aktives Korridormanagement für die EU–Korridore zu betreiben und die rasche Umsetzung eines Regionalbahnkonzeptes anzustreben;

(zu 8) beim Geschäftsbereich Verschub ein Kostensenkungs- und Ertragssteigerungsprogramm zu entwickeln, um den Zuschussbedarf zum Betriebsaufwand wesentlich und nachhaltig zu verringern;

(zu 9) die Mehrkosten eines von Langsamfahrstellen freien Hauptnetzes zu ermitteln und diese den Verspätungskosten gegenüberzustellen;

(zu 10) bei der Ausgliederung oder Abspaltung von Teilbetrieben an eine andere Gesellschaft der ÖBB–Unternehmensgruppe ein Bewertungsgutachten einzuholen und der Unternehmenswert dem Verkauf zugrunde zu legen.

18.3 Das BMVIT

(zu 1 bis 3) sagte das Bemühen zu, den Zuschussvertrag gemeinsam mit der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft sowie dem BMF im Rahmen der gesetzlichen und vertraglichen Voraussetzungen abzuschließen;

(zu 4) teilte die Auffassung des RH; mit dem vergleichsweise höheren Pachtentgelt solle jedoch – bei gleich bleibendem Bundeszuschuss – das Rationalisierungspotenzial im Eisenbahnbetrieb ausgeschöpft und zur Eigenfinanzierung der Infrastrukturinvestitionen der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft zur Verfügung gestellt werden;

(zu 5) schloss sich der Empfehlung des RH an, dass die ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft die Pacht marktorientiert entrichten solle;

(zu 7) bekräftigte, dass jene Projekte der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft Aufnahme in den Rahmenplan der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft finden müssen, die das größte Rationalisierungspotenzial aufweisen;

(zu 8) wies darauf hin, dass über die vom RH empfohlenen Schritte hinaus weitere Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung im Geschäftsbereich Verschub geplant seien.

ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft

Die ÖBB–Gesellschaften hielten in der gemeinsamen Stellungnahme fest, dass

(zu 2) sich die Ergebnisverbesserung der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft basierend auf Effizienzsteigerungen und auf die Erhöhung der Produktivität im Anstieg der an die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft zu zahlenden Pacht zeige;

(zu 3) die ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft insbesondere in der Winterdienstbetreuung zahlreiche Vereinbarungen über Kostenbeitragszahlungen mit Gemeinden geschlossen habe; auch mit dem Land Steiermark sei vertraglich vereinbart worden, dass im Falle eines geringeren Verkehrsaufkommens finanzielle Beiträge zu den „Stranded Investments“¹⁾ geleistet werden müssten;

¹⁾ unrentable Investitionen

(zu 5) Linien bzw. Strecken der Schieneninfrastruktur, die aus ökonomischen Gründen durch die ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft nicht mehr weitergeführt werden, nach Ablauf eines Jahres zur Gänze an die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft zurückfallen würden;

(zu 6) die Schere zwischen jährlichem Infrastrukturbenützungsentgelt und jährlicher Pacht signifikant auseinandergehe (bis zum Jahr 2012 rd. 90 Mill. EUR).

ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

Gesellschaftsverhältnisse, Aufgaben, Umsatz, Ergebnis

19.1 (1) Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft ist Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn–Hochleistungsstrecken–Aktiengesellschaft, der Schieneninfrastrukturfinanzierungs–Gesellschaft mbH (nach Abspaltung der Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH) und des Restvermögens der ÖBB–alt. Sie bildet mit ihren Tochtergesellschaften, davon sind die Brenner Eisenbahn GmbH und die ÖBB–Immobilienmanagement Gesellschaft mbH die größten, einen Konzern.

(2) Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft sind insbesondere die Planung und der Bau (einschließlich von Ersatzinvestitionen, soweit sie über Wartung oder Instandsetzung hinausgehen) von Schieneninfrastruktur einschließlich von Hochleistungsstrecken. Weitere Aufgaben sind

- die Planung und der Bau von damit in Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen, sofern für Letztere die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist,
- die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen gemäß § 35 des Bundesbahngesetzes sowie
- der Betrieb der Schieneninfrastruktur samt Anlagen und Einrichtungen, die nicht gemäß § 35 des Bundesbahngesetzes zur Verfügung gestellt werden müssen (§ 31 BBSG i.d.F. BGBl. I Nr. 125/2006).

(3) Die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft ist Eigentümerin aller Liegenschaften der ÖBB-alt und – zur Erhaltung der Vertragskontinuität – Rechtsträgerin der langfristigen Off-Balance-Verträge, das sind in der Bilanz nicht wirksame Verbindlichkeiten, z.B. aus Cross-Border-Leasingverträgen.

Die Mittelfristplanung 2005–2010 ging von rd. 20 % höheren Umsätzen bis zum Jahr 2010 aus, jedoch sollte die Pachteinnahme bis zum Jahr 2010 auf 617 Mill. EUR (+ 67 %) steigen. Das Betriebsergebnis wurde in der Planung durch eine um 72 % höhere Abschreibung belastet und auch der Zinsaufwand wurde um + 78 % angesetzt, so dass ab dem Jahr 2008 negative Ergebnisse der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erwartet wurden.

Die Mittelfristplanung 2008–2012 ging von insgesamt 780 Mill. EUR als Investitionszuschuss des Bundes (2007–2012) aus. Aufgrund der hohen Belastungen mit Abschreibungen und Zinsen war laut Planung ein negatives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (im Jahr 2010: – 80 Mill. EUR, im Jahr 2012: – 184 Mill. EUR) zu erwarten. Durch die geplanten, aber noch nicht vereinbarten Investitionszuschüsse würde das Eigenkapital – im Gegensatz zu früheren Planungen (Businessplan 2006–2011) – nicht mehr gänzlich verbraucht, sondern um mehr als die Hälfte auf 400 Mill. EUR reduziert werden.

Die möglichen Auswirkungen (z.B. Bedarf an Wertberichtigungen bzw. Teilwertabschreibungen) der ab dem Jahr 2007 verpflichtenden Anwendung neuer Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) blieb bei allen Planungen außer Ansatz.

- 19.2** Nach Ansicht des RH war der wirtschaftliche Ausblick dramatisch. Ohne massive Zuschüsse drohte mittelfristig die Aufzehrung des Eigenkapitals. Die finanzielle Zielsetzung der Bahnreform, spätestens ab dem Jahr 2010 – auch bei aufrechten Investitionsraten zwischen 1,0 Mrd. EUR bis 1,2 Mrd. EUR jährlich – keine Neuverschuldung mehr eingehen zu müssen, wurde nach diesen Planungen nicht erreicht. Vielmehr gingen die Planungen davon aus, dass der rasche Anstieg der Abschreibungen und Zinsen nicht am Markt verdient werden kann.

Auch schien dem RH der Businessplan 2006–2011 plausibler als die Mittelfristplanung 2008–2012, weil die laufenden Kapitalzuschüsse erst mit dem Bund vereinbart werden müssen. Das BMF zeigte nicht die Absicht, verbindliche Zusagen zur Mittelzufuhr für Infrastrukturprojekte abzugeben, um die dafür anfallenden Ausgaben nicht im maastrichtrelevanten Budgetvollzug auszuweisen.

Hinsichtlich der Anwendung der neuen Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) empfahl der RH der ÖBB–Infrastruktur Bau AG, entsprechende bilanzielle Vorsorgen zu treffen (siehe auch TZ 22.2).

- 19.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT sei sich dieses der Problematik der neuen Rechnungslegungsvorschriften bewusst. Den Planungsannahmen zur Reform sei zu entnehmen, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastrukturinvestitionen von einer weiteren Neuverschuldung ausgegangen worden sei, deren Ausmaß wesentlich vom Investitionsniveau abhängt.*

Der von der Bundesregierung ab 2007 beschlossenen zusätzlichen Offensive im Bereich der Schieneninfrastrukturinvestitionen stünden deshalb auch verbindliche Mittelzusagen gemäß § 43 Abs. 2 BBSG gegenüber, deren Bereitstellung in die Vereinbarung zum jeweiligen Rahmenplan der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft aufgenommen werde.

Das BMVIT erachtete weiters die höheren Verbindlichkeiten, die gemäß dem Regierungsprogramm 2007 aus der zusätzlichen Infrastrukturoffensive entstehen werden, und ihre langfristige – auf die Nutzungsdauer bezogene – Finanzierung für gerechtfertigt. Es wies auf den ebenso langfristigen Nutzen sowohl für den Wirtschaftsstandort Österreich als auch für die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn hin.

In der gemeinsamen Stellungnahme hielten die ÖBB-Gesellschaften fest, dass in den ursprünglichen Plänen zur ÖBB-Reform laut den Vorgaben des BMVIT von einer jährlichen Investitionssumme von 1,2 Mrd. EUR ausgegangen worden sei. Die tatsächliche Investitionssumme betrage in Erfüllung des Eigentümerauftrages (Rahmenplan) derzeit jährlich rd. 1,8 Mrd. EUR.

Weiters sei unter Hinweis auf damalige Pressemitteilungen in allen Planrechnungen zur Strukturreform stets klar ersichtlich gewesen, dass bei der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft künftig Finanzierungserfordernisse bestehen würden; diese müssten vom Bund gemäß § 47 BBSG abgedeckt werden. Demnach habe der Bund dafür zu sorgen, dass der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft die Mittel, welche zur Erfüllung ihrer Aufgaben sowie zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals gemäß dem genehmigten Rahmenplan erforderlich sind, zur Verfügung stehen. Eine Absenkung der Neuverschuldung könne daher schon von der Struktur der Finanzierungs-konstruktion her nicht erwartet werden.

19.4 (1) Der RH entgegnete dem BMVIT, dass die Erläuterungen zum BBSG lediglich von einer Investitionsoffensive in der Höhe von 1,0 Mrd. EUR bis 1,2 Mrd. EUR jährlich ausgingen. Diese hat mittelfristig durch Eigenfinanzierung der ÖBB-Unternehmensgruppe zu erfolgen.

(2) Zur gemeinsamen Stellungnahme der ÖBB-Gesellschaften entgegnete der RH, dass die mit dem BBSG aufgegebene automatische Kostentragungspflicht des Bundes für die Infrastruktur auch über den Umweg der Bestimmung des § 47 BBSG nicht wiederhergestellt werden kann.

Forderungsverzicht
des Bundes

20.1 Die Übergangsbestimmungen des BBSG ermächtigten den Bundesminister für Finanzen, auf bis zu 2,9 Mrd. EUR Forderungen an die ÖBB-alt zu verzichten (§ 54 Abs. 10 BBSG). Eine gleichlautende Bestimmung über bis zu 3,2 Mrd. EUR betraf die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (Artikel 2 Z 10 BBSG). Die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur bestätigte den Verzicht mit dem Schreiben vom 13. Dezember 2004.

Zur Kompensierung des Forderungsverzichts von 6,1 Mrd. EUR behielt das BMF von den bisher durchschnittlich jährlich aus dem Bundeshaushalt beim Kapitel 65 (Verkehr, Innovation, Technologie) aufgewendeten Mitteln von 1,948 Mrd. EUR – davon 585 Mill. EUR beauftragte gemeinwirtschaftliche Leistungen, 1,1 Mrd. EUR bis 1,3 Mrd. EUR Infrastrukturbetrieb und der Rest Kapitalzufuhr – jenen Anteil, der den laufenden Zahlungen des Bundes für den Zinsaufwand aus dem Forderungsverzicht entsprach (jährlich rd. 270 Mill. EUR), vorweg ein. Der Betrag kürzte die bisher für die Eisenbahn–Infrastruktur ausgegebenen Mittel.

20.2 Der RH hielt fest, dass durch diese Festlegung die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft nicht besser gestellt war, als wenn das BMF auf die Forderung nicht verzichtet hätte. Diese Mittel fehlten der ÖBB–Unternehmensgruppe, ohne das die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft – wie dies im BBSG vorgesehen ist – Zuschüsse aus dem Budget zum mehrjährigen Rahmenplan erhielt. Der Rahmenplan war daher vollständig durch Kreditaufnahmen der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft mit Haftungszusagen des Bundes zu finanzieren.

20.3 *Das BMVIT folgte der Darstellung des RH. Es ergänzte, dass die Entschuldung die Eigenkapitalsituation der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft entsprechend verbessert habe.*

Übernahme der
Verbindlichkeiten
des Bundes

21.1 Das BBSG bestimmte weiters, dass die Verbindlichkeiten des Bundes aus der bisher außerbudgetären Infrastrukturfinanzierung im Ausmaß von rd. 10 Mrd. EUR – diese stellten zugleich Bilanzforderungen der Schieneninfrastrukturfinanzierungs–Gesellschaft mbH und der ÖBB–alt gegen den Bund dar – gegen den Forderungsverzicht des Bundes von 6,1 Mrd. EUR gegenzurechnen waren. Weiters war der Überhang an Verbindlichkeiten des Bundes gegen die eigenkapitalähnliche Position „Kostenbeiträge von Dritten“ der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft aufzulösen.

Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft trat mit 1. Jänner 2005 in die Rechtsstellung des Bundes für seine zu diesem Zeitpunkt bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der Schieneninfrastrukturfinanzierungs–Gesellschaft mbH ein (Artikel 2 Z 10 BBSG).

Aufgrund gesetzlicher Anordnung löste die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, anstatt einen Verlust auszuweisen, die Kostenbeiträge von Dritten (8,984 Mrd. EUR) um 3,340 Mrd. EUR ergebniswirksam auf. Diese betrug nunmehr 5,644 Mrd. EUR. Damit wurde der Bund

in einem deutlich höheren Maße entschuldet, als sein Forderungsverzicht ausmachte.

Dies bewirkte im Jahr 2005 bei der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft einen gegenüber dem Vorjahr um rd. 121 Mill EUR geringeren Betriebserfolg.

21.2 Nach Ansicht des RH stellte die Verringerung der Kostenbeiträge von Dritten zum Zwecke der Entschuldung des Bundes eine nachhaltige Belastung der Ergebnissituation der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft dar. Eine laufende Entlastung könnte allenfalls durch Zuschüsse des Bundes zum betrieblichen Aufwand der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft erreicht werden. Dies lässt jedoch die Bestimmung des § 43 BBSG derzeit nicht zu.

21.3 *Das BMVIT folgte auch hier der Darstellung des RH und verwies auf die ab 2007 gewährten Investitionszuschüsse des Bundes zum Rahmenplan.*

Anmerkung des
Wirtschaftsprüfers

22.1 Der Wirtschaftsprüfer wies zum Jahresabschluss 2005 der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft auf den sechsjährigen Rahmenplan hin, demzufolge die Gesellschaft mit Ende 2005 Infrastrukturprojekte „mit einem per Ende 2005 offenen Gesamtumfang von 7,392 Mrd. EUR eingeleitet“ hat.

Der Wirtschaftsprüfer führte aus: „Da unter den gegenwärtigen Marktverhältnissen nur ein begrenzter Teil durch die ÖBB verdient werden kann, hat die Republik Österreich der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft jene Mittel zur Verfügung zu stellen, die erforderlich sind, um die Kapitalkosten aus Abschreibungen und Zinsen auf das seitens der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft verdienbare Niveau zu reduzieren. Ohne diese Mittelzufuhr wären die Anlagenzugänge teilweise wertzuberichtigten bzw. Vorsorgen für nicht gedeckte Kapitalkosten zu bilden.“

22.2 Der RH ergänzte, dass bereits in der Bilanz 2005 – mangels der vom Wirtschaftsprüfer geforderten Mittelzufuhr des Bundes – eine Wertberichtigung bei den Sachanlagen erforderlich gewesen wäre. Die Abwertung der Kostenbeiträge von Dritten zum 31. Dezember 2004 hätte bereits in der Bilanz 2005 zu den erst zukünftig empfohlenen Wertberichtigungen und Vorsorgen für nicht gedeckte Kapitalkosten führen sollen.

Weiters wäre bei Anwendung der IFRS–Bewertung für Unternehmen, die börsennotierte Anleihen begeben haben, ebenfalls eine Teilwertabschreibung vorzusehen. Der Hinweis des Vorstandes der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, der Bund habe sich zur Aufrechterhaltung der Liquidität verpflichtet (§ 47 Abs. 1 BBSG), verkannte die Tatsache, dass dies nur für die Jahrestanche des vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und vom Bundesminister für Finanzen zu genehmigenden Rahmenplanes als Finanzierungsplan galt, nicht jedoch für das Unternehmensergebnis. Aus dieser Liquiditätszusage konnte nicht auf die Werthaltigkeit der damit errichteten Investitionen geschlossen werden.

Der RH empfahl der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, den Empfehlungen des Wirtschaftsprüfers zur Bildung von Wertberichtigungen bzw. bilanzieller Vorsorgen für nicht gedeckte Kapitalkosten umgehend zu folgen.

In analoger Weise empfahl er, den Bilanzansatz für den bisherigen Erkundungsstollen Semmering–Basistunnel wertzuberichtigen.

- 22.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT würde die Thematik der IFRS–Bewertung in einer Arbeitsgruppe (BMVIT, BMF, ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, Österreichische Bundesbahnen– Holding Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfer) bearbeitet. Derzeit sei – nicht zuletzt aufgrund der beabsichtigten Investitionszuschüsse gemäß § 43 Abs. 2 BBSG und der entsprechenden Rahmenplanvereinbarung – von einer Werthaltigkeit des Anlagevermögens auszugehen.*

Zum bisherigen Erkundungsstollen Semmering–Basistunnel könne eine Wertberichtigung erst dann vorgenommen werden, wenn der Auftrag der Hauptversammlungen der Österreichische Bundesbahnen– Holding Aktiengesellschaft und der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft umgesetzt worden sei. Weiters müsse zuvor eine neue Trasse unter möglichst umfangreicher Verwendung des bestehenden Erkundungsstollens gefunden werden.

Die gemeinsame Stellungnahme der ÖBB–Gesellschaften wies erneut auf die Bestimmung des § 47 BBSG (Bundeshaftung) hin. Weiters könnten gemäß der Bilanzierungsregel IAS 20¹⁾ Zahlungen der öffentlichen Hand dann bilanziert werden, wenn die Zahlungen der Höhe und dem Zeitpunkt nach verbindlich zugesagt worden seien. Dies decke sich mit der seit der Strukturreform bekannten Tatsache, dass die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft öffentliche Zuwendungen erhalten müsse (§ 43 Abs. 2 BBSG), um der ihr auferlegten Verpflichtung nachzukommen.

¹⁾ IAS: International Accounting Standards

Die bisher für den Bau des Semmeringtunnels aufgewendeten Planungskosten würden nach Vorliegen der weiteren Planungsergebnisse neuerlich bewertet werden. Allfällige Stranded Costs²⁾ wären nach Vorliegen der neuerlichen Bewertung zu realisieren.

²⁾ verlorene Aufwendungen

22.4 Zu den Ausführungen des BMVIT hinsichtlich der IFRS–Bewertung erblickte der RH den Nachweis, dass bei der aktienrechtlich gebotenen betriebswirtschaftlichen Betrachtung die Werthaltigkeit des Anlagevermögens nicht gegeben war.

Zum neuerlichen Verweis in der gemeinsamen Stellungnahme der ÖBB–Gesellschaften auf die Bundeshaftung gemäß § 47 BBSG sowie auf die Bilanzierungsregel IAS 20 entgegnete der RH, dass die mit dem BBSG aufgebene automatische Kostentragungspflicht des Bundes für die Infrastruktur auch über Umwege nicht wiederhergestellt werden kann.

Mehrjähriger
Rahmenplan

23.1 Bis zum Wirksamkeitsbeginn der Bundesbahnreform am 1. Jänner 2005 waren für die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur entsprechende Übertragungsverordnungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie – jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen – erforderlich.

An ihre Stelle trat ab dem Jahr 2005 ein sechsjähriger laufend fortzuschreibender Rahmenplan (§ 43 Abs. 1 BBSG). Dieser war von der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft zu erstellen und an die Zustimmung der beiden genannten Bundesminister gebunden. Zugleich ging die bisherige Finanzierungsverantwortung des Bundes für die Infrastrukturinvestitionen auf die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft über.

Das gemeinsame Procedere unter Mitwirkung der Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH wurde in einer Durchführungsvereinbarung vom Juni 2005 festgelegt.

Für den Rahmenplan 2006–2011 lag die Zustimmung der beiden genannten Bundesminister nicht vor.

23.2 Der RH bemängelte insbesondere

(1) die verspätete bzw. unvollständige Vorlage der Rahmenpläne durch die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft; gemäß § 43 Abs. 1 BBSG hat der Rahmenplan alle für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen, soweit zweckmäßig und zutreffend, zu enthalten;

(2) das Fehlen aussagekräftiger Rationalisierungs– und Einsparungspläne einschließlich einer halbjährlichen Vorscheurechnung, welche die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft den beiden Bundesministern vorzulegen hatte (§ 43 Abs. 2 BBSG);

(3) die unterbliebene Vorlage von Berichten über die Rahmenplanerfüllung in zeitlicher und kostenmäßiger Sicht;

(4) Verzögerungen bei der Konzeption einer nachvollziehbaren Priorisierungslogik mit Quantifizierung und Gewichtung der jeweiligen Nutzen–Komponenten (z.B. betriebswirtschaftlicher, verkehrs– und regionalpolitischer sowie volkswirtschaftlicher Nutzen) zur nachvollziehbaren (Um–)Reihung von Vorhaben;

(5) das Fehlen von Kalkulationsgrundlagen sowie Richtlinien für die Bemessung der Beiträge Dritter zu den Investitions– und laufenden Bereitstellungskosten für Schieneninfrastrukturprojekte;

(6) das Eingehen vertraglicher Verpflichtungen (auch auf verkehrspolitischer Ebene) ohne Berücksichtigung der daraus resultierenden Konsequenzen (zeitliche Streckung, Redimensionierung bzw. Eliminierung anderer Projekte);

(7) unzureichende Vorsorgen für Elementarereignisse, wie Hochwasser, Hangrutschungen, extreme Schneelagen;

(8) das Treffen von Entscheidungen zur Geschäftsführung gemäß § 103 Abs. 2 Aktiengesetz 1965¹⁾ auf Basis unvollständiger Projektunterlagen im Sinne § 43 Abs 1 BBSG;

¹⁾ Über Fragen der Geschäftsführung kann die Hauptversammlung nur entscheiden, wenn der Vorstand oder der Aufsichtsrat es verlangt.

(9) die unzureichende Berücksichtigung von Rationalisierungszwängen der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft als Netzbetreiberin sowie der aktuellen Entwicklung europäischer Schienenverkehrskorridore (fehlende Aktualisierung des Generalverkehrsplanes);

(10) das Fehlen von Regelungen hinsichtlich des Vortrags unerledigter Projektüberhänge in Folgeperioden;

(11) das Fehlen von Regelungen hinsichtlich des Tragens von Wertsicherung und Bestellerrisiken sowie der zulässigen Neuverschuldung der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft;

(12) Intransparenz hinsichtlich des Modus für den Zustimmungsprozess zum Rahmenplan.

Der RH empfahl

dem BMVIT:

(zu 1 bis 8) Das BMVIT sollte bei der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft – im Wege der Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH – darauf hinwirken, ihm und dem BMF künftig vollständige und zustimmungsreife Unterlagen zur Aufnahme von Projekten in den Rahmenplan vorzulegen. Die vom BMVIT beauftragte Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH hätte die ihr übertragenen Kontrollpflichten prompt und in vollem Umfang auszuüben sowie ein entsprechendes Termincontrolling bzw. Warnsystem für Fristversäumnisse einzurichten.

(zu 9) Der Generalverkehrsplan sollte nach aktuellen Erkenntnissen und Verkehrsprognosen evaluiert werden.

(zu 10 und 11) Es sollte im Einvernehmen mit dem BMF neben dem geplanten Investitionsvolumen auch die zulässige Neuverschuldung der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft beachtet werden. Weiters wären Regelungen hinsichtlich Wertsicherung, Bestellerrisiken und Projektüberhänge zu treffen.

(zu 12) Es wäre ein transparenter Modus für den Zustimmungsprozess zum Rahmenplan zu entwickeln.

der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft:

(zu 1) Die Unterlagen zur Aufnahme von Projekten in den Rahmenplan gemäß § 43 Abs. 1 BBSG wären künftig entsprechend den gesetzlichen Erfordernissen aufzubereiten.

(zu 2) Es wären jährliche Rationalisierungs- und Einsparungspläne einschließlich einer halbjährlichen Vorschaurechnung auszuarbeiten.

(zu 4) Eine Priorisierungslogik mit Quantifizierung sowie Gewichtung betriebswirtschaftlicher, verkehrs- und regionalpolitischer sowie volkswirtschaftlicher Komponenten wäre umgehend auszuarbeiten. Dies würde der nachvollziehbaren (Um-)Reihung von Vorhaben und als Kalkulationsgrundlage für Beiträge Dritter zu den Investitions- und laufenden Bereitstellungskosten dienen. Dabei wäre auch auf eine tunlichst rasche Verkehrswirksamkeit zu achten.

(zu 5) Anhand der Nutzen-Komponenten von Infrastrukturvorhaben wären mit den am Projekt Interessierten entsprechende Kostenbeiträge zu vereinbaren.

(zu 7) Im Rahmenplan sollte – ungeachtet der Bemühungen zur Inanspruchnahme von Beihilfen – eine präventive Vorsorge zur Behebung von Schäden nach Elementarereignissen getroffen werden. Das Ausmaß sollte sich am mehrjährigen Durchschnitt orientieren. Darüber hinaus wären unter Zugrundelegung einer Kosten-/Nutzenbetrachtung die Möglichkeit zur Abdeckung von (Teil-)Risiken im Zusammenhang mit Elementarereignissen über Versicherungen zu prüfen und Vorsorge für Schäden nach Elementarereignissen zu treffen.

(zu 9) Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft sollte gemeinsam mit der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft darauf hinwirken, große Projekte – soweit möglich und sinnvoll – in Teilabschnitte und Module zu teilen, die rasch ihrer verkehrswirksamen Bestimmung übergeben werden können.

(zu 10) Bei der jährlichen Neuverschuldung wäre auf die finanzielle Zielsetzung der Bundesbahnreform Bedacht zu nehmen.

(zu 10 und 11) Es wären klare Regelungen hinsichtlich des Tragens von Wertsicherung, Bestellerrisiken und Projektüberhänge zu treffen.

23.3 *Das BMVIT nahm dazu wie folgt Stellung:*

(zu 1 bis 8) Die Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH sei beauftragt worden, den Projektfortschritt und das Monitoring von Infrastrukturprojekten der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft verstärkt zu betreiben. Auch habe das BMVIT den Verfahrensablauf für die Erstellung der Prüfberichte der Schieneninfrastruktur–Dienstleistungsgesellschaft mbH verkürzt.

Ergänzend (zu 1) räumte das BMVIT ein, dass bei der damaligen Erlassung der Übertragungsverordnungen zumindest teilweise keine der nunmehr nach dem BBSG geforderten Projektunterlagen vorgelegen seien. Im Übrigen seien die damals vorhandenen Unterlagen der ÖBB–alt anlässlich der Erlassung der Übertragungsverordnungen auch dem RH zur Verfügung gestanden.

Ergänzend (zu 7) verwies das BMVIT darauf, dass die Empfehlung im Rahmenplan 2007–2012 umgesetzt worden sei.

Ergänzend (zu 8) vertrat das BMVIT die Auffassung, dass die Einforderung von Projektunterlagen für eine Beschlussfassung nach § 103 Abs. 2 des Aktiengesetzes 1965 weder im Aktiengesetz 1965 noch im Bundesbahngesetz vorgesehen sei.

(zu 9) Der neue Rahmenplan 2007–2012 sei unter Einbindung aller ÖBB–Gesellschaften erstellt worden, so dass sowohl die aktuellen verkehrspolitischen Kriterien als auch die Erfordernisse der laufenden Rationalisierungen im Betrieb sowie die Erfordernisse des Marktes im Güter– und Personenverkehr Eingang gefunden hätten. Selbstverständlich würden auch in Hinkunft die aktualisierten Daten und Verkehrsprognosen berücksichtigt werden.

(zu 10 und 11) Den Empfehlungen des RH sei in der Vereinbarung zum Rahmenplan 2007–2012 bereits vollinhaltlich Rechnung getragen worden.

(zu 12) Die vom RH geforderte Transparenz im Sinne der zwischen ÖBB, BMVIT und BMF getroffenen Vereinbarung sei aus der Sicht des BMVIT gewährleistet.

In ihrer gemeinsamen Stellungnahme nahmen die ÖBB–Gesellschaften dazu wie folgt Stellung:

(zu 2) Rationalisierungs– und Einsparungspläne in Bezug auf Projekte im Rahmenplan (z.B. Stellwerke, Reduzierung von Erhaltungsmaßnahmen) würden überwiegend Rationalisierungs– bzw. Einsparungseffekte bei der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft betreffen.

(zu 4) Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft habe zum Thema Priorisierungslogik ein gemeinsames Projekt mit der Netz– und Streckenentwicklung GmbH bzw. der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft begonnen. Basierend auf den Erkenntnissen der bisherigen Arbeiten solle dieses Thema zu einer interdisziplinären Bewertungslogik für Projekte weiterentwickelt werden.

(zu 5) Im Mai 2005 sei eine eigene Stelle in der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft geschaffen worden, die sich hauptsächlich mit der Optimierung und Evidenzhaltung der Kostenbeiträge und Förderungen befasst. Dies erfolge in enger Abstimmung mit den Projektplanern, um sicherzustellen, dass möglichst noch vor dem eisenbahnbehördlichen Bauverfahren Kostenbeitragszusagen der Gebietskörperschaften erwirkt werden. Zusätzlich zu den Kostenbeiträgen würden Verhandlungen über eine langfristige Nutzung der Anlagen geführt.

(zu 9) Es werde im Rahmen der Projektentwicklung bei komplexen Projekten verstärkt darauf geachtet werden, dass eine Unterteilung in logische und betrieblich rasch nutzbare einzelne Teilbereiche erfolgt. Dadurch dürften Mehrkosten, die den Nutzen bei weitem übersteigen, jedoch nicht entstehen.

(zu 10) Es sei aus allen Planungsrechnungen zur Strukturreform stets klar ersichtlich gewesen, dass für die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft künftig Finanzierungserfordernisse gemäß § 47 BBSG bestehen würden. Eine Absenkung der Neuverschuldung habe daher schon aufgrund der Struktur der Finanzierungs konstruktion nicht erwartet werden können.

23.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass

(zu 1) er anlässlich seiner haushaltsrechtlichen Begutachtung der damaligen Übertragungsverordnungen bei fehlendem betriebswirtschaftlichen Nutzen der zu verordnenden Projekte auf die daraus zu erwartenden künftigen Belastungen des Bundeshaushaltes hingewiesen hatte;

(zu 8) sämtliche organrechtliche Beschlüsse (Vorstand, Aufsichtsrat und Hauptversammlung) einer Aktiengesellschaft so zu erfolgen haben, wie es das Wohl des Unternehmens unter Berücksichtigung der Interessen der Aktionäre und der Arbeitnehmer sowie des öffentlichen Interesses erfordert; im gegebenen Zusammenhang zum Zwecke der Aufnahme von Projekten in den Rahmenplan sieht das BBSG die Vorlage aller für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen – soweit zweckmäßig und zutreffend – vor.

Zur gemeinsamen Stellungnahme der ÖBB-Gesellschaften entgegnete der RH, dass

(zu 2) das BBSG jährliche Rationalisierungs- und Einsparungspläne sowohl von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft für Zwecke des jährlichen Betriebszuschusses (§ 42 Abs. 4 BBSG) als auch von der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft – diesfalls für Zwecke der jährlichen Entscheidung über die Höhe und Form der jeweiligen Mittelzuführung durch den Bund für Schieneninfrastrukturvorhaben gemäß Rahmenplan – verlangt (§ 43 Abs. 2 BBSG);

(zu 10) die Erläuterungen zum BBSG und das Memorandum zur Bahnreform vom Oktober 2003 von der laufenden Reduzierung der jährlichen Neuverschuldung für die Investitionen im Infrastrukturbereich ausgingen.

Regionalbahn-
konzept

24.1 Im Memorandum vom Februar 2005 kamen der damalige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der damalige Bundesminister für Finanzen sowie der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft überein, dass bis Ende September 2005 ein Konzept für eine Nebenbahnreform vorgelegt werden soll.

Dieses sollte insbesondere auf eine effiziente Erbringung des öffentlichen Nahverkehrs („unter Einbindung des Postbusses“) und auf eine verstärkte regionale Verantwortung abzielen. Als Hauptziele waren die Generierung eines jährlichen Einsparungspotenziales von zumindest 20 Mill. EUR, eine klare strategische Ausrichtung sowie ein Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahmen definiert.

Die Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft veranlasste durch ihre operativen Aktiengesellschaften im März 2006 die Ausarbeitung eines Regionalbahnkonzeptes. Dabei wurden die in Frage kommenden Strecken bzw. Streckenteile unter Einbindung der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft (als Netzbetreiberin), der ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft und der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft durch die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft bewertet und nach verschiedenen Streckenkriterien kategorisiert (Attraktivierung bis hin zu dauernder und gänzlicher Einstellung).

Dem Konzept fehlte jedoch eine Kostenbewertung. Seither fanden laufende Verhandlungen mit dem BMVIT zum Regionalbahnkonzept mit zunehmender Präzisierung der Kalkulationsgrundlagen und Kosten statt. Ergänzend dazu führte das BMVIT Verhandlungen mit den Bundesländern.

- 24.2** Der RH anerkannte die anhaltenden Bemühungen zur Ausarbeitung eines Regionalbahnkonzeptes. Er stellte jedoch fest, dass ein zwischen dem BMVIT, dem BMF, den betroffenen Ländern und der ÖBB–Unternehmensgruppe abgestimmtes Gesamtpaket eines Regionalbahnkonzeptes bis Ende 2006 nicht bestand.

Gemessen an den Zielsetzungen des Memorandum vom Februar 2005 begab sich die ÖBB–Unternehmensgruppe bislang der Möglichkeit, ein erwartetes Einsparungspotenzial in der Höhe von zumindest 20 Mill. EUR zu lukrieren.

Der RH empfahl, das Regionalbahnkonzept umgehend zu finalisieren und gemeinsam mit dem BMVIT, dem BMF und den betroffenen Bundesländern umzusetzen.

- 24.3** *Das BMVIT anerkannte die Empfehlung des RH. Es wies jedoch auf die politischen Rahmenbedingungen in den betroffenen Bundesländern und die daraus resultierenden Verzögerungen bei der Umsetzung des Regionalbahnkonzeptes hin.*

Gebäudemanagement **25.1** Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft trug im Geschäftsbereich Gebäudemanagement die Eigentümerverantwortung für 6.900 Gebäude und 12.300 technische Anlagen. Dieser Geschäftsbereich sollte zu einem kundenorientierten Dienstleistungsbereich umgestaltet werden. Der Strategieprozess war im Jahr 2006 noch nicht abgeschlossen. Es sollten für die Zukunft die Datentransparenz und die Marktkonformität sichergestellt werden.

Das BBSG legte im Zusammenhang mit dem Übergang von bescheidmäßig erteilten Genehmigungen auf die einzelnen Gesellschaften als Übergangsregelung fest, dass Befähigungen, Berechtigungen, Konzessionen, Bewilligungen und Nachweise, soweit sie fehlten, innerhalb von 18 Monaten nach den Spaltungs- und Umwandlungsvorgängen einzuholen waren (§ 54 Abs. 7 BBSG). Diese Frist wurde mit BGBl. I Nr. 125/2006 auf 36 Monate verlängert.

25.2 Der RH hielt fest, dass die im BBSG eingeräumte Übergangsfrist von 18 Monaten nicht eingehalten werden konnte.

Der RH empfahl der ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, unter Zugrundelegung einer Kosten–Nutzenbetrachtung für die Erlangung der erforderlichen Berechtigungen, Konzessionen, Bewilligungen und Nachweise (etwa in Form von pauschalen Neuanträgen) einzutreten.

25.3 *In der gemeinsamen Stellungnahme führten die ÖBB–Gesellschaften aus, dass die Einleitung der betreffenden Behördenverfahren die Erstellung äußerst umfangreicher Planungsunterlagen voraussetzen würde. Weiters würden aufgefundene Unterlagen im Bereich der Anlagendokumentation intensiv gesichtet, aufgearbeitet und elektronisch in einer Datenbank archiviert. Dabei sei bereits erkennbar, dass die große Menge von mehr als 500.000 Einzelakten nicht innerhalb der mit BGBl. I Nr. 125/2006 verlängerten Frist abgearbeitet werden könne.*

Schlussbemerkungen

26 Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor.

BMVIT und Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft

(1) Das BMVIT sollte gemeinsam mit der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft auf die im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 vorgegebene Entflechtung der Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen als Grundpfeiler zur maastrichtkonformen Erreichung der finanziellen Ziele dieses Gesetzes achten. (TZ 12)

BMVIT

(2) Zur Erreichung der finanziellen Ziele des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 wären alle operativen Aktiengesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe in das Monitoring mit einzubeziehen. (TZ 3.2)

(3) Das BMVIT sollte gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft die vertraglichen und gesetzlichen Voraussetzungen für den Bundeszuschuss nach § 42 Bundesbahnstrukturgesetz 2003 beachten. (TZ 18.2 (zu 1 bis 3))

(4) Der Generalverkehrsplan sollte nach aktuellen Erkenntnissen und Verkehrsprognosen evaluiert werden. (TZ 23.2 (zu 9))

(5) Es sollte im Einvernehmen mit dem BMF neben dem geplanten Investitionsvolumen auch die zulässige Neuverschuldung der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft beachtet werden. Weiters wären Regelungen hinsichtlich Wertsicherung, Bestellerrisiken und Projektüberhänge zu treffen. (TZ 23.2 (zu 10, 11))

(6) Es wäre ein transparenter Modus für den Zustimmungsprozess zum Rahmenplan zu entwickeln. (TZ 23.2 (zu 12))

(7) Das BMVIT sollte bei der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft – im Wege der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH – darauf hinwirken, ihm und dem BMF künftig vollständige und zustimmungsreife Unterlagen zur Aufnahme von Projekten in den Rahmenplan vorzulegen. Die vom BMVIT beauftragte Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hätte die ihr übertragenen Kontrollpflichten prompt und in vollem Umfang auszuüben sowie ein entsprechendes Termincontrolling bzw. Warnsystem für Fristversäumnisse einzurichten. (TZ 23.2 (zu 1 bis 8))

- ÖBB-Gesellschaften (8) Die Konzernrichtlinien sollten unter dem Aspekt, darin ausschließlich Regelungsinhalte der einheitlichen strategischen Ausrichtung festzulegen, überarbeitet werden. (TZ 14.2 (1))
- Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (9) Die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft sollte sich auf die Rollen als Think Tank und strategische Klammer – mit entsprechender Definition und Überwachung der Schnittstellen zwischen den ÖBB-Gesellschaften – zurückziehen. (TZ 14.2)
- Operative Aktiengesellschaften (10) Die internen Verträge der ÖBB-Unternehmensgruppe wären zu vervollständigen bzw. zu aktualisieren. (TZ 14.2 (5))
- (11) In den Konzernvorstandssitzungen getroffene Übereinkünfte wären als Anregung zur einheitlichen strategischen Ausrichtung der ÖBB-Unternehmensgruppe zu verstehen; darüber wäre in den jeweils eigenen Gremien der operativen Aktiengesellschaften eigenverantwortlich zu entscheiden. Über das Ergebnis der Entscheidungen wäre die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft zu informieren. (TZ 14.2 (4))
- ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft (12) Bei den Ablaufstrukturen innerhalb des Konzerns mit Bezug auf die ÖBB-Postbus GmbH wäre auf kurze Entscheidungswege zu achten. (TZ 16.2 (zu 6))
- (13) Vorstandsbestellungen sollten sorgfältiger erfolgen und es sollte auf das Stellenbesetzungsgesetz geachtet werden. (TZ 16.2 (zu 2, 3))
- (14) Interessenkonflikte von Organmitgliedern bei operativen Beauftragungen von ihnen wirtschaftlich nahestehenden Unternehmen sollten vermieden werden. (TZ 16.2 (zu 4))
- (15) Leistungsverträge wären im Wettbewerb auszuschreiben und schriftlich abzuschließen. (TZ 16.2 (zu 5))
- (16) Die unternehmensübergreifende Abstimmung beim Einsatz neuer Fahrbetriebsmittel sollte verbessert werden. (TZ 16.2 (zu 7))
- (17) Bei Unterschreitung festgelegter Qualitätsziele sollten vertragliche Maßnahmen erwogen und durch ein begleitendes Monitoring überprüft werden. (TZ 16.2 (zu 8))

Schlussbemerkungen

Rail Cargo Austria
Aktiengesellschaft

(18) Es wären Verrechnungssätze zu marktüblichen Preisen anzustreben. (TZ 17.2 (zu 1, 2))

(19) Beim Projekt „Struktur 07“ sollten der Kundennutzen, die Wettbewerbsfähigkeit und die Optimierung des Ergebnisses vorangestellt werden. (TZ 17.2 (zu 3))

ÖBB-Infrastruktur
Betrieb Aktiengesellschaft

(20) Die Senkung des Bundeszuschusses sollte in die Unternehmensziele mit aufgenommen werden. (TZ 18.2 (zu 2, 3))

(21) Die für die Erfüllung der Aufgaben des Unternehmens benötigte Schieneninfrastruktur wäre zu definieren. (TZ 18.2 (zu 5))

(22) Es wären die Unternehmensziele zu quantifizieren, Kenngrößen jährlich zu evaluieren und Unternehmensziele anzustreben, für die in der Gesellschaft auch geeignete Stellhebel zur Verfügung stehen. (TZ 18.2 (zu 4))

(23) Das Sicherheitsniveau ausgewählter Bahnen wäre regelmäßig zu erfassen. (TZ 18.2 (zu 4))

(24) Es sollten ein aktives Korridormanagement für die EU-Korridore betrieben und die rasche Umsetzung eines Regionalbahnkonzeptes angestrebt werden. (TZ 18.2 (zu 7))

(25) Beim Geschäftsbereich Verschub wäre ein Kostensenkungs- und Ertragssteigerungsprogramm zu entwickeln, um den Zuschussbedarf zum Betriebsaufwand wesentlich und nachhaltig zu verringern. (TZ 18.2 (zu 8))

(26) Es wären die Mehrkosten eines von Langsamfahrstellen freien Hauptnetzes zu ermitteln und diese den Verspätungskosten gegenüberzustellen. (TZ 18.2 (zu 9))

(27) Bei der Ausgliederung oder Abspaltung von Teilbetrieben an eine andere Gesellschaft der ÖBB-Unternehmensgruppe wären ein Bewertungsgutachten einzuholen und der Unternehmenswert dem Verkauf zugrunde zu legen. (TZ 18.2 (zu 10))

ÖBB-Infrastruktur
Bau Aktiengesell-
schaft

(28) Den Empfehlungen des Wirtschaftsprüfers zur Bildung von Wertberichtigungen bzw. bilanzieller Vorsorgen für nicht gedeckte Kapitalkosten wäre umgehend zu folgen. (TZ 22.2)

(29) Der Bilanzansatz für den bisherigen Erkundungsstollen Semmering-Basistunnel sollte wertberichtigt werden. (TZ 22.2)

(30) Eine Priorisierungslogik mit Quantifizierung und Gewichtung betriebswirtschaftlicher, verkehrs- und regionalpolitischer sowie volkswirtschaftlicher Komponenten wäre umgehend auszuarbeiten. Dies würde der nachvollziehbaren (Um-)Reihung von Vorhaben und als Kalkulationsgrundlage für Beiträge Dritter zu den Investitions- und laufenden Bereitstellungskosten dienen. Dabei wäre auch auf eine tunlichst rasche Verkehrswirksamkeit zu achten. (TZ 23.2 (zu 4))

(31) Anhand der Nutzen-Komponenten von Infrastrukturvorhaben wären mit den am Projekt Interessierten entsprechende Kostenbeiträge zu vereinbaren. (TZ 23.2 (zu 5))

(32) Es wären klare Regelungen hinsichtlich des Tragens von Wert-sicherung, Bestellrisiken und Projektüberhänge zu treffen. (TZ 23.2 (zu 10, 11))

(33) Die Gesellschaft sollte gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft darauf hinwirken, große Projekte – soweit möglich und sinnvoll – in Teilabschnitte und Module zu teilen, die rasch ihrer verkehrswirksamen Bestimmung übergeben werden können. (TZ 23.2 (zu 9))

(34) Es sollte Vorsorge für Schäden nach Elementarereignissen getroffen werden. (TZ 23.2 (zu 7))

(35) Das Regionalbahnkonzept wäre umgehend zu finalisieren und gemeinsam mit dem BMVIT, dem BMF und den betroffenen Bundesländern umzusetzen. (TZ 24.2)

(36) Die Gesellschaft sollte unter Zugrundelegung einer Kosten-Nutzenbetrachtung für die Erlangung der erforderlichen Berechtigungen, Konzessionen, Bewilligungen und Nachweise (etwa in Form von pauschalen Neuanträgen) eintreten. (TZ 25.2)

(37) Bei der jährlichen Neuverschuldung wäre auf die finanzielle Zielsetzung der Bundesbahnreform Bedacht zu nehmen. (TZ 23.2 (zu 10))

Schlussbemerkungen

(38) Es wären jährliche Rationalisierungs- und Einsparungspläne einschließlich einer halbjährlichen Vorscheurechnung auszuarbeiten. (TZ 23.2 (zu 2))

(39) Die Unterlagen zur Aufnahme von Projekten in den Rahmenplan gemäß § 43 Abs. 1 Bundesbahnstrukturgesetz 2003 wären künftig entsprechend den gesetzlichen Erfordernissen aufzubereiten. (TZ 23.2 (zu 1))