



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18.069/5-4-1995

XIX. GP.-NR
439 /AB
1995-03-24
ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Rosenstingl
und Kollegen vom 24. Jänner 1995, Zl. 430/J-NR/1995,
"Erstellung der ÖBB-Bilanz"

Zu 430 1J

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Hat Ihnen der Aufsichtsrat - so wie im § 10(2) des Bundesbahngesetzes vorgesehen - einen Jahresabschluß für 1993 vorgelegt?"

- wenn ja, welches Ergebnis wurde 1993 genau erzielt und in welchem Umfang beinhaltet dieser Abschluß die Auswirkungen der mangels Eröffnungsbilanz noch ungeklärten Fragen der Altschulden und sonstiger Belastungen und haben Sie diesen gemäß § 12(3) BBG genehmigt?
- wenn nein, warum nicht und welche Konsequenzen ziehen Sie daraus?"

Einleitend darf ich festhalten, daß der Aufsichtsrat der Österreichischen Bundesbahnen den Jahresabschluß gemäß den Bestimmungen des § 10 (2) Zi.8 Bundesbahngesetz 1992 vorgelegt hat. Der Jahresabschluß sieht eine Bilanzsumme von 125,393 Mrd öS vor, in der Gewinn- und Verlustrechnung werden unter Punkt 1 Umsatzerlöse von 37,9 Mrd öS ausgewiesen, das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (Geschäftserfolg) schließt mit einem Negativsaldo von 2,337 Mrd öS ab. Der Finanzerfolg wird mit -1,2 Mrd öS ausgewiesen. Zur Interpretation dieser Zahlen ist jedoch festzustellen, daß es sich um Anpassungen und Abwertungen bzw. Berichtigungen gem. Rechnungslegungsgesetz handelt, die meist buch- aber nicht immer kassenwirksam sind.

Die entsprechenden buchmäßigen Maßnahmen wurden im Zuge des Jahresabschlusses 1993 vorgenommen.

Gemäß § 12 Abs. 3 entscheidet der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Genehmigung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes.

- 2 -

Da die Schlußbilanz 1993 wesentliche Determinierungen für die Wertansätze der Eröffnungsbilanz 1994 vornimmt und gemäß § 17 Abs. 1 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Wertansätze für die Eröffnungsbilanz 1994 festlegt, sind diese Festlegungen auch für die Genehmigung des Jahresabschlusses 1993 gem. § 12 Abs. 3 von Relevanz.

Zu Frage 2:

"Welche Gründe sind dafür maßgeblich, daß Sie offensichtlich nicht in der Lage sind, für eine 'ausreichende Kapitalausstattung' der ÖBB gemäß § 17(2) Bundesbahngesetz zu sorgen?"

Die ÖBB werden gem. BBG 92 ausreichend mit Kapital ausgestattet.

Zu Frage 3:

"Wieviele Bewertungsgutachten über das Anlagevermögen der ÖBB wurden mittlerweile erstellt und welche Ergebnisse lieferten diese im einzelnen?"

Es gibt im engen Sinne des Wortes keine Bewertungsgutachten für die Österreichischen Bundesbahnen, sondern mehrere Gutachten über das Rechnungswesen der Österreichischen Bundesbahnen insgesamt, über die Überprüfungen gemäß Rechnungslegungsgesetz, sowie über Bilanzierungsansätze und Vermögensanpassungen bei den Österreichischen Bundesbahnen. Diese wurden durchgeführt von der Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungs OHG Dr. Jonasch & Dr. Platzer, SOT und Vienna sowie durch die C & L Treuarbeit (Deutschland). Letztgenannte Gesellschaft hatte sich mit den Bewertungsfragen und Abwertungserfordernissen der Deutschen Bundesbahn eingehend auseinander gesetzt, sodaß durch dieses Gutachten wesentliche Erkenntnisse für die zukünftige Gestaltung des Rechnungswesens der Österreichischen Bundesbahnen gewonnen werden konnten. Die Anführung der Ergebnisse im einzelnen Gutachten würde die Möglichkeit einer Parlamentarischen Anfrage bei weitem sprengen.

Zu den Fragen 4 und 5:

"In welchem Umfang besitzen die ÖBB demnach veräußerbares, nicht betriebsnotwendigen Vermögen?"

- 3 -

Warum haben diese Gutachten dennoch nicht zur Erstellung einer brauchbaren Bilanz geführt?"

Bezüglich dieser Fragen verweise ich auf meine Antwort zu Frage 1.

Das veräußerbare, nicht betriebsnotwendige Vermögen hängt, was seine Bewertung betrifft, von den Flächenwidmungen der Gemeinden zum Zeitpunkt der jeweiligen (künftigen) Veräußerung ab.

Zu den Fragen 6 und 9:

"Auf welche Art beabsichtigen Sie das Problem der Verbindlichkeiten des Absatzbereiches zu lösen, zumal Ihr Vorschlag, diese im Zuge der Eröffnungsbilanz in den Infrastrukturbereich zu transferieren klar dem § 2(5) des Bundesbahngesetzes widerspricht?"

Wann wird Ihrer Meinung nach endlich eine Eröffnungsbilanz für die ÖBB vorliegen?"

Das Problem der Verbindlichkeiten wird gesetzeskonform gelöst werden. Am Problem der Eröffnungsbilanz wird gemeinsam mit dem BMF gearbeitet. Ein Vorlagetermin kann nur gemeinsam festgelegt werden.

Zu den Fragen 7 und 8:

"Ist Ihnen bewußt, daß der unternehmerische Handlungsspielraum der ohndies schwer angeschlagenen ÖBB durch diese von Ihnen und dem Finanzminister verursachte unklare finanzielle Situation - abgesehen davon, daß diese gesetzeswidrig ist - weiter verringert wird und sich damit die Aussichten einer Sanierung drastisch verschlechtern?"

Wer haftet für wirtschaftliche Schäden, die den ÖBB oder deren Geschäftspartnern aufgrund der unsicheren finanziellen Lage wegen Nichterfüllung der entsprechenden Bestimmungen des Bundesbahngesetzes entstehen könnten?"

Die Österreichischen Bundesbahnen sind kein schwer angeschlagenes Unternehmen, sondern ein Großunternehmen, das sich in einer grundsätzlichen Umstrukturierungsphase befindet, deren Hauptschritt durch das vom Parlament beschlossene BBG 92 eingeleitet wurde.

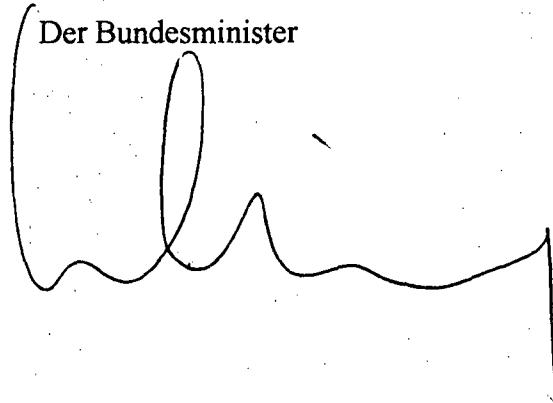
Zwischen mir und dem Finanzminister besteht keine Unklarheit bezüglich der finanziellen Situation. Die ÖBB werden laufend durch Wirtschaftsprüfer kontrolliert. Die Ansätze des

- 4 -

Kapitels 65 im Budget für das Jahr 1995 sind ausverhandelt, das Budgetgesetz wird vom Parlament beschlossen.

Wien, am 17. März 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wolfgang Schüssel', is enclosed within a large, roughly circular, hand-drawn frame.