



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Parlament

Budgetdienst

## Anfragebeantwortung

# Zahlungen aus dem Bundesbudget an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)

08. November 2017



## Inhaltsverzeichnis

1	Anfrage zu den Zahlungen aus dem Bundesbudget an die ÖBB .....	4
2	Zusammenfassung .....	5
3	Unternehmensstruktur der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) .....	8
4	Verflechtungen mit dem Bundesbudget .....	9
4.1	Zuschüsse des Bundes zur Schieneninfrastruktur .....	11
4.2	Verkehrsdienste/Gemeinwirtschaftliche Leistungen .....	14
4.3	ÖBB Pensionen und Pflegegeld .....	16
5	Auswirkung auf Maastricht-Defizit und -Schuldenstand .....	20
6	Unternehmenswert der Österreichischen Bundesbahnen .....	24



## Abkürzungsverzeichnis

BHG	Bundeshaushaltsgesetz
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BRA	Bundesrechnungsabschluss
DB	Detailbudget
ESVG	Europäisches System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen
EU	Europäische Union
HIS	Haushaltsinformationssystem
iHv	in Höhe von
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
rd.	rund
UG	Untergliederung



## 1 Anfrage zu den Zahlungen aus dem Bundesbudget an die ÖBB

Der Abg. Mag. Roman Haider, Mitglied des Budgetausschusses, weist in einer Anfrage an den Budgetdienst (siehe Anlage) darauf hin, dass die ÖBB mit mehr als 40.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, täglich rund 1,3 Mio. Fahrgästen sowie rund 300.000 Tonnen an transportierten Gütern das größte verstaatlichte Unternehmen ist. Die ÖBB-Holding und die Teilkonzerne erhalten seit Jahren Milliardenbeträge aus dem Budget. In diesem Zusammenhang ersuchte er den Budgetdienst um Stellungnahme zu folgenden Fragen:

- (1) Wie hoch waren jeweils seit 2010 die jährlichen Zahlungen an die ÖBB – aufgegliedert nach Holding bzw. Teilkonzernen aus dem Bundesbudget?
- (2) Wie hoch waren jeweils seit 2010 die jährlichen Zahlungen an die ÖBB – aufgegliedert nach Zahlungsgrund?
- (3) Wie hoch werden die Zahlungen im heurigen Jahr sein – aufgegliedert nach Holding bzw. Teilkonzernen?
- (4) Wie hoch werden die Zahlungen im heurigen Jahr sein – aufgegliedert nach Zahlungsgrund?
- (5) Welche Auswirkungen hatten diese Zahlungen jeweils seit 2010 auf die Staatsverschuldung?
- (6) Wie haben sich die seit 1.4.2011 geltenden neuen, offiziellen und strengen Regeln der EU – an die ÖBB ausgelagerte Schulden werden nun ins Defizit bzw. zur Staatsschuld gerechnet – konkret ausgewirkt?
- (7) Wie hoch ist der Unternehmenswert der ÖBB (aufgeschlüsselt auf einzelne Jahre seit 2009)?



## 2 Zusammenfassung

Die aus dem Bundesbudget an die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)- Holding AG bzw. an deren Teilgesellschaften geleisteten Zahlungen basieren auf unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen und haben unterschiedliche Zielsetzungen, im Zusammenhang mit den Pensionen erfolgen auch Einzahlungen in das Bundesbudget. Die Aus- und Einzahlungen an bzw. von Unternehmen des ÖBB-Konzerns aus dem Bundesbudget sind im Überblick aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

**Tabelle 1: Österreichische Bundesbahnen-Konzern – Verflechtungen mit dem Bundesbudget**

in Mio. EUR	Erfolg							BVA 2017
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
<b>ÖBB-Infrastruktur AG</b>								
Zuschüsse zur Schieneninfrastruktur gemäß § 42 BBG	1.004,8	1.416,3	1.524,3	1.584,1	1.800,0	1.850,4	2.068,5	2.206,7
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>								
Verkehrsdienste/Gemeinwirtschaftliche Leistungen <sup>*)</sup>	387,0	742,8	577,7	641,4	635,5	722,3	714,1	702,9
<b>Rail Cargo AG</b>								
Schienengüterverkehrsförderung (anteilig)	110,2	5,3	83,2	77,6	82,0	81,9	80,6	k.A.
<b>ÖBB-Business Competence Center GmbH</b>								
Ruhe- und Versorgungsgenüsse inkl. SV und Pflegegeld	2.068,4	2.088,9	2.238,3	2.119,4	2.113,0	2.104,1	2.099,0	2.093,4
Deckungsbeitrag für Pensionen inkl. Pflegegeldabrechnung	-389,7	-429,4	-449,3	-422,0	-422,2	-431,1	-381,6	-384,7
Saldo UG 23	1.678,6	1.659,5	1.789,0	1.697,4	1.690,8	1.673,0	1.717,4	1.708,7

\*) Laut einer nachträglich übermittelten Stellungnahme vom BMVIT vom 15. November 2017 kam es zu Periodenverschiebungen, die insbesondere im Jahr 2010 zu einem vergleichsweise niedrigen Auszahlungswert führten. Im Jahr 2010 erbrachte Leistungen iHv rd. 180 Mio. EUR wurden erst im Rahmen einer Nachzahlung im Jahr 2011 abgegolten.

Quellen: Ausgliederungsberichte, Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG, BMF, Haushaltinformationssystem (HIS)

Die ÖBB-Infrastruktur AG erhält vom Bund gemäß dem Bundesbahngesetz (BBG) **Zuschüsse zum Betrieb, zur Instandhaltung und zur Planung und dem Bau von Schieneninfrastruktur**. Die Auszahlungen des Bundes für die Schieneninfrastruktur sind zwischen 2010 und 2016 um durchschnittlich 12,8 % pro Jahr von rd. 1,005 Mrd. EUR auf rd. 2,069 Mrd. EUR angestiegen. Der deutliche Anstieg ist auch eine Folge der Finanzierung der Investitionen in Schieneninfrastruktur in Form von langfristigen Annuitätenzuschüssen. Die Annuitätenzuschüsse sind seit Beginn der Finanzierungsform im Jahr 2007 von rd. 307,2 Mio. EUR auf 767,6 Mio. EUR im Jahr 2016 angestiegen und sollen zwischen 2017 und 2022 um durchschnittlich 9,2 % auf rd. 1,220 Mrd. EUR anwachsen.



Die Republik Österreich bestellt bei der ÖBB-Personenverkehr AG weiters **Leistungen im Personennah- und -fernverkehr** (Verkehrsdienste/gemeinwirtschaftliche Leistungen). Seit 2010 haben sich die vom Bund für die Verkehrsdienste eingesetzten Budgetmittel jährlich um durchschnittlich 3,9 %<sup>1</sup> auf rd. 714,1 Mio. EUR im Jahr 2016 erhöht, für das Jahr 2017 sind 702,9 Mio. EUR veranschlagt.

Aus dem Titel der **Schienengüterverkehrsförderung** kommt es zu Auszahlungen des Bundes an den Teilkonzern Rail Cargo Austria AG für Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen. Seit Ende 2012 besteht für den Güterverkehr ein eigenes Förderprogramm, die Rail Cargo Austria AG erhielt daraus zwischen 2013 und 2016 jährlich Förderungen des Bundes von rd. 80 Mio. EUR.

Der Aufwand für die **Pensionen und Pflegegeldzahlungen** der bis zum Jahr 1995 aufgenommenen definitiv gestellten Bediensteten der ÖBB („Bundesbahnbeamte“) ist vom Bund zu tragen. Die Zahlungen an die ÖBB-Business Competence Center GmbH beliefen sich im Zeitraum 2010 bis 2016 zwischen rd. 2,1 Mrd. EUR und 2,2 Mrd. EUR jährlich, im BVA 2017 sind 2,093 Mrd. EUR veranschlagt. Den Auszahlungen für ÖBB-Pensionen stehen einzahlungsseitig der von den ÖBB zu leistende Deckungsbeitrag zum Pensionsaufwand für jene aktiv Beschäftigten, für die der Bund den Pensionsaufwand zu tragen hat, sowie die Pensionsbeiträge und die Pensionssicherungsbeiträge der aktiven und der pensionierten BundesbahnbeamtInnen gegenüber. Die Einzahlungen<sup>2</sup> beliefen sich im Zeitraum 2010 bis 2016 zwischen rd. 382 Mio. EUR und 449 Mio. EUR jährlich, im BVA 2017 sind rd. 384,7 Mio. EUR veranschlagt. Der Saldo in der UG 23-Pensionen – Beamtinnen und Beamte lag damit zuletzt jeweils bei rd. 1,7 Mrd. EUR.

Neben dem Bund leisten auch die Bundesländer und Gemeinden regelmäßig Kostenbeiträge im Zusammenhang mit Investitionsvorhaben an den ÖBB-Konzern und bestellen bei der ÖBB-Personenverkehr AG Leistungen auf Basis von Verkehrsdienstverträgen. Darüber hinaus werden aus dem Familienlastenausgleichsfonds (FLAF) die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten finanziert, die über die Verkehrsverbände verrechnet werden und damit mittelbar auch den Österreichischen Bundesbahnen zugutekommen.

---

<sup>1</sup> unter Berücksichtigung der Periodenverschiebung, siehe Pkt. 4.2

<sup>2</sup> inklusive Pflegegeld, siehe Pkt. 4.3 Tabelle 9



Die Zuschüsse aus dem Bundesbudget an die ÖBB-Holding AG bzw. an deren Teilgesellschaften sind zur Gänze **Maastricht-defizitwirksam**, von Statistik Austria werden dazu jedoch Periodenabgrenzungen durchgeführt. Zusätzlich ist seit der Umstellung auf das neue Europäische System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG 2010) der Finanzierungssaldo der ÖBB-Infrastruktur AG sowie der ÖBB-Personenverkehr AG in den Maastricht-Saldo des Bundessektors einzurechnen.

**Tabelle 2: Maastricht-relevante Defizite und Schulden des ÖBB-Konzerns**

<i>in Mio. EUR</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Maastricht-relevantes Defizit	-1.650	-1.437	-886	-1.108	-828	-655	-784
Maastricht-relevante Schulden	14.423	16.926	18.074	18.816	19.846	20.493	20.892

Quellen: Statistik Austria, Schuldenstände für 2010 und 2011 laut Jahresbericht des Fiskalrates 2014

Demnach war der Maastricht-relevante Finanzierungssaldo des ÖBB-Konzerns in den Jahren 2010 bis 2016 jeweils negativ und schwankte zwischen 1,650 Mrd. EUR (2010) und 0,655 Mrd. EUR (2015). Der deutlich negative Finanzierungssaldo ging dabei in erster Linie auf die ÖBB-Infrastruktur AG zurück. Die in den **Maastricht-Schuldenstand** eingerechneten Schulden des ÖBB-Konzerns entfallen zu über 90 % auf die ÖBB Infrastruktur AG. Sie stiegen von 18,074 Mrd. EUR im Jahr 2012 auf 20,892 Mrd. EUR im Jahr 2016 an.

Die ÖBB-Holding AG steht in 100%-igem Eigentum des Bundes. Der **Beteiligungsansatz** für die ÖBB-Holding AG beläuft sich im Vermögenshaushalt des Bundes zum 31. Dezember 2016 auf 2,252 Mrd. EUR und blieb seit der Eröffnungsbilanz 2013 unverändert. Die Bilanzierung von Beteiligungsunternehmen erfolgte in der Eröffnungsbilanz 2013 gemäß den haushaltsrechtlichen Vorgaben nach der Equity Bewertung (zum anteiligen Nettovermögen), für die Bewertung von Beteiligungen sind die Einzelabschlüsse der Beteiligungen heranzuziehen. Das Eigenkapital laut Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG betrug im Jahr 2013 rd. 1,589 Mrd. EUR, eine darauf basierende Bewertung der Beteiligung, wie sie seit 2015 auch im Bericht des BMF über das Beteiligungs- und Finanzcontrolling dargestellt wird, wäre damit in der Eröffnungsbilanz des Bundes vergleichsweise deutlich niedriger ausgefallen. Zwischenzeitlich ist das Eigenkapital der ÖBB-Holding AG laut Konzernabschluss auf 2,093 Mrd. EUR im Jahr 2016 angestiegen.

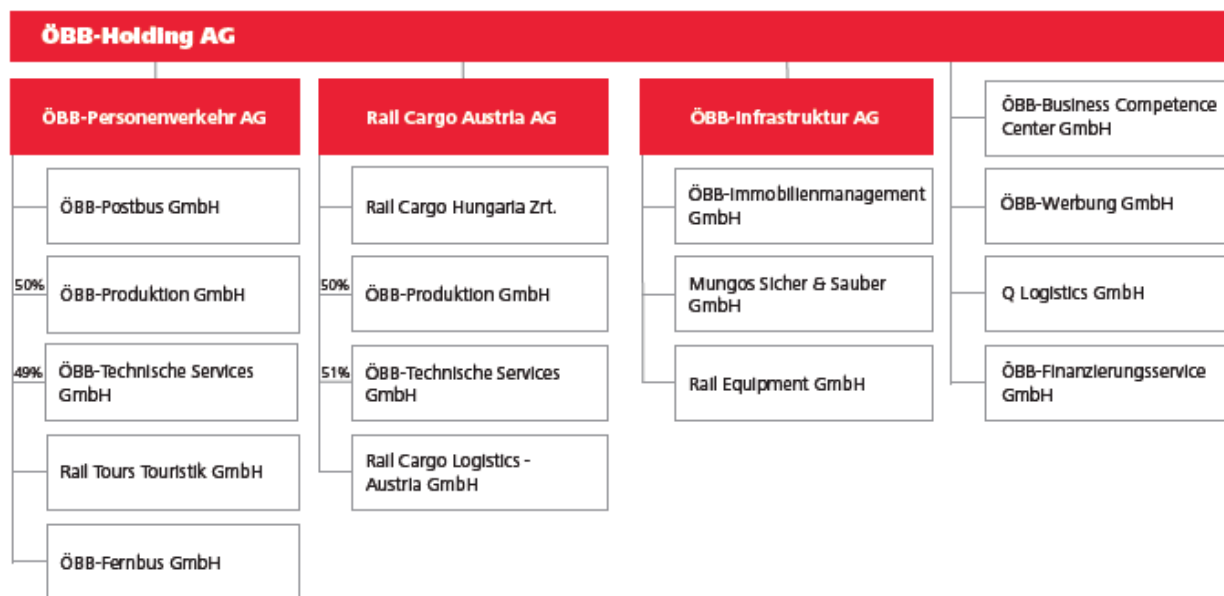


### 3 Unternehmensstruktur der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)

Für die Beantwortung der Anfrage wird zunächst ein kurzer Überblick über die ÖBB-Konzernstruktur gegeben, weil diese für das Verständnis der Verflechtungen mit dem Bundesbudget, der Auswirkungen auf Maastricht-Defizit und Schuldenstand sowie der Entwicklung des Unternehmenswerts der ÖBB wesentlich ist.

Grafik 1: Konzernstruktur der Österreichischen Bundesbahnen

#### ÖBB-Konzernstruktur



Stand: 31.12.2016

Dieses Organigramm beinhaltet eine Auswahl wichtiger Gesellschaften des ÖBB-Konzerns.

Quelle: Geschäftsbericht 2016 der ÖBB-Holding AG





Die Organisation der ÖBB ist im Bundesbahnstrukturgesetz geregelt. An der Spitze der Holdingstruktur steht seit 2005 die ÖBB-Holding Aktiengesellschaft (AG), die als Muttergesellschaft für die strategische Ausrichtung des Konzerns verantwortlich ist. Die Anteile am Unternehmen werden zu 100 % von der Republik Österreich gehalten, die Anteilsrechte werden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) verwaltet. Die ÖBB-Holding AG gliedert sich in die drei operativ tätigen Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Infrastruktur AG, die jeweils aus einer zu 100 % im Eigentum der ÖBB-Holding AG stehenden Aktiengesellschaft und deren Tochterunternehmen bestehen. Der Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr AG bietet Personenverkehrsleistungen an, die Rail Cargo Austria AG ist das international agierende Güterverkehrsunternehmen des Konzerns. Beide Teilkonzerne erbringen auch gemeinwirtschaftliche Leistungen. Der Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur AG betreibt 1.087 Verkehrsstationen (für Güter- und Personenverkehr) sowie die Schieneninfrastruktur. Diese wird insbesondere von den Unternehmen der Teilkonzerne ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG, aber auch von konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genutzt<sup>3</sup>.

Daneben bestehen konzerninterne Dienstleistungsgesellschaften, die „Shared Services“ für die anderen Konzerngesellschaften erbringen. Die ÖBB-Business Competence Center GmbH erbringt Dienstleistungen insbesondere auf den Gebieten Personalwesen, Informations- und Kommunikationstechnologie, Einkauf und Beschaffung sowie Rechnungswesen. Die ÖBB-Werbung GmbH ist interner Dienstleister für Marketingaktivitäten und extern für die Vermarktung aller ÖBB Werbeflächen verantwortlich. Die ÖBB-Finanzierungsservice GmbH führt die Liquiditätssteuerung zwischen der ÖBB-Holding AG und den Konzerngesellschaften durch und erbringt konzerninterne Finanzierungsserviceleistungen.

---

<sup>3</sup> Der EU-Rechtsrahmen („Viertes Eisenbahnpaket“) erfordert eine Unabhängigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG als Infrastrukturbetreiberin von den beiden Absatzgesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG.



## 4 Verflechtungen mit dem Bundesbudget

Die Entwicklung der Aus- und Einzahlungen an bzw. von Unternehmen des ÖBB-Konzerns aus dem Bundesbudget seit 2010 wird in den nachfolgenden Tabellen nach Zahlungsgründen getrennt dargestellt.

**Tabelle 3: Österreichische Bundesbahnen-Konzern – Verflechtungen mit dem Bundesbudget**

in Mio. EUR	Erfolg							BVA 2017
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
<b>ÖBB-Infrastruktur AG</b>								
Zuschüsse zur Schieneninfrastruktur gemäß § 42 BBG <sup>1)</sup>	1.004,8	1.416,3	1.524,3	1.584,1	1.800,0	1.850,4	2.068,5	2.206,7
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>								
Verkehrsdienste/Gemeinwirtschaftliche Leistungen <sup>2) *)</sup>	387,0	742,8	577,7	641,4	635,5	722,3	714,1	702,9
<b>Rail Cargo AG</b>								
Schienengüterverkehrsförderung <sup>3)</sup> (anteilig)	110,2	5,3	83,2	77,6	82,0	81,9	80,6	k.A.
<b>ÖBB-Business Competence Center GmbH</b>								
Ruhe- und Versorgungsgenüsse inkl. SV und Pflegegeld	2.068,4	2.088,9	2.238,3	2.119,4	2.113,0	2.104,1	2.099,0	2.093,4
Deckungsbeitrag für Pensionen inkl. Pflegegeldabrechnung	-389,7	-429,4	-449,3	-422,0	-422,2	-431,1	-381,6	-384,7
Saldo UG 23	1.678,6	1.659,5	1.789,0	1.697,4	1.690,8	1.673,0	1.717,4	1.708,7

\*) Laut einer nachträglich übermittelten Stellungnahme vom BMVIT vom 15. November 2017 kam es zu Periodenverschiebungen, die insbesondere im Jahr 2010 zu einem vergleichsweise niedrigen Auszahlungswert führten. Im Jahr 2010 erbrachte Leistungen iHv rd. 180 Mio. EUR wurden erst im Rahmen einer Nachzahlung im Jahr 2011 abgegolten.

1) Aufteilung siehe Tabelle 4

2) Werte für 2010 – 2012 ohne Güterverkehr laut BMF, ab 2013 laut Ausgliederungsberichten, für 2016 u. 2017 lt. Kto. 7461.510

3) Werte bis 2012 gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr laut BMF, ab 2013: Anteil der Rail Cargo Austria AG an Beihilfeprogramm „Schienengüterverkehrsförderung neu“, Werte laut Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG

Quellen: Ausgliederungsberichte, Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG, BMF, HIS

Die Auszahlungen für die Zuschüsse zur Schieneninfrastruktur, für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die Schienengüterverkehrsförderung erfolgen aus dem DB 41.02.02-„Schiene“ der UG 41-Verkehr, Innovation und Technologie. Im Jahr 2010 beliefen sich die Auszahlungen aus diesem Detailbudget auf rd. 1,502 Mrd. EUR, im BVA 2017 sind Auszahlungen für die Zuschüsse und Verkehrsdienste iHv insgesamt 2,910 Mrd. EUR veranschlagt<sup>4)</sup>. Die Auszahlungen für Pensionen und Pflegegeldzahlungen an die BeamtInnen der ÖBB werden in der UG 23-Pensionen – Beamtinnen und Beamte erfasst, in der auch die korrespondierenden Einzahlungen aus Finanzierungsbeiträgen (Deckungsbeitrag der ÖBB, Pensions- und Pensionssicherungsbeiträge) verrechnet werden. In der UG 23 ist im BVA 2017 dafür ein Saldo von rd. 1,709 Mrd. EUR veranschlagt.

<sup>4)</sup> Ohne Schienengüterverkehrsförderung (BVA 2017: insgesamt 108,5 Mio. EUR für ÖBB und sonstige Eisenbahnverkehrsunternehmen)



#### 4.1 Zuschüsse des Bundes zur Schieneninfrastruktur

Die **ÖBB-Infrastruktur AG** erhält vom Bund gemäß dem Bundesbahngesetz (BBG) Zuschüsse für den Betrieb der Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 1 BBG), für die Instandhaltung und für Investitionen (Planung und Bau) in die Schieneninfrastruktur (§ 42 Abs. 2 BBG).

In der Haushaltsverrechnung des Bundes wird nur der Gesamtzuschuss des Bundes ausgewiesen. Seit 2014 enthält jedoch der Bundesrechnungsabschluss (BRA) eine Aufteilung auf die unterschiedlichen Zwecke der Zuschüsse. Auch die Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG zeigen die Entwicklung der Zuschüsse des Bundes für die unterschiedlichen Zwecke, allerdings sind die einzelnen Werte aufgrund von Periodenabgrenzungen nicht unmittelbar mit den Haushaltsdaten des Bundes vergleichbar<sup>5</sup>.

**Tabelle 4: Zuschüsse des Bundes zur Schieneninfrastruktur**

ÖBB-Infrastruktur AG <i>in Mio. EUR</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Zuschüsse zur Schieneninfrastruktur <sup>1)</sup>	<b>1.004,8</b>	<b>1.416,3</b>	<b>1.524,3</b>	<b>1.584,1</b>	<b>1.800,0</b>	<b>1.850,4</b>	<b>2.068,5</b>	<b>2.164,4</b>
laufender Betrieb					1.186,9	1.172,2	1.300,9	1.378,6
<i>Betrieb der Schieneninfrastruktur<sup>2)</sup></i>	<i>k.A.</i>	<i>k.A.</i>	<i>k.A.</i>	<i>k.A.</i>	688,1	671,2	786,6	828,1
<i>Inspektion, Wartung, Entstörung u. Instandsetzung<sup>3)</sup></i>					498,8	501,0	514,3	550,5
Investitionen (Annuitätenzuschüsse) <sup>3)</sup>	307,2	390,7	454,2	517,4	613,1	678,2	767,6	785,8

1) Werte 2010 – 2015 laut Ausgliederungsberichte, 2016 laut BRA, 2017 laut Budgetbericht

2) Vertrag gemäß § 42 Abs. 1 Bundesbahngesetz laut Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG, BRA, 2017 laut Budgetbericht

3) Vertrag gemäß § 42 Abs. 2 Bundesbahngesetz, Werte für Annuitätenzuschüsse für 2010 - 2013 laut Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG, ab 2014 laut BRA, 2017 laut Budgetbericht

Quellen: Ausgliederungsberichte, BRA 2014 bis 2016, Budgetbericht 2017, Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG

Die Auszahlungen des Bundes für Zuschüsse zur Schieneninfrastruktur an den ÖBB-Konzern sind zwischen 2010 und 2016 um durchschnittlich 12,8 % pro Jahr von rd. 1,005 Mrd. EUR auf rd. 2,069 Mrd. EUR angestiegen. Der deutliche Anstieg dieser Position ist auch eine Folge der langfristigen Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Form von Annuitätenzuschüssen. Der größte Anteil des gesamten Zuschusses fließt jedoch nach wie vor in den Betrieb der Schieneninfrastruktur, auch hier sind die Zuschüsse in den letzten Jahren deutlich angestiegen.

<sup>5</sup> Abgrenzungen können sich beispielsweise aus der günstigeren Zinsentwicklung oder Verbesserungen in der operativen Geschäftsabwicklung ergeben und führen zu geringeren, ertragswirksamen Zuschüssen bei der ÖBB-Infrastruktur AG im jeweiligen Geschäftsjahr. Die bereits erhaltenen Zuschusszahlungen werden dann als Verbindlichkeiten ausgewiesen und in den Folgejahren gegenverrechnet.



Die Zuschüsse für den laufenden Betrieb der Schieneninfrastruktur, die im Jahr 2016 insgesamt 1,301 Mrd. EUR betragen, setzen sich aus den Zuschüssen für den Betrieb (2016: 786,6 Mio. EUR) und den Zuschüssen für die Instandhaltung (2016: 514,3 Mio. EUR) zusammen. Sie werden jeweils über jährliche direkte Zuschüsse geleistet.

Der Zuschuss des Bundes für den **Betrieb** der Infrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer (§ 42 Abs. 1 BBG) wird insoweit und so lange gewährt, als die unter den jeweiligen Marktbedingungen von den Nutzer der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken. Im BVA 2017 sind für den Betrieb 828,1 Mio. EUR veranschlagt, zwischen 2014 und 2016 sind die diesbezüglichen Zuschüsse um durchschnittlich 6,9 % pro Jahr gestiegen.

Die Höhe des Zuschusses für die **Instandhaltung** (Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung) wird insbesondere unter Berücksichtigung der Liquiditätserfordernisse auf Basis des Geschäftsplanes der ÖBB-Infrastruktur AG und der Erreichung der Zielvorgaben (Performance- und Outputziele) laut Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 1 BBG festgelegt. Laut BVA soll der Zuschuss für die Instandhaltung im Jahr 2017 550,5 Mio. EUR betragen.

Die Finanzierung der **Investitionen** in die Schieneninfrastruktur über Annuitätenzuschüsse des Bundes besteht seit 2007. Der Bund verpflichtet sich dabei einen gewissen Anteil der jährlichen Investitionsausgaben zu tragen. Aktuell ist vorgesehen, dass der Bund zwischen 2017 und 2021 insgesamt 80 % (2014 bis 2016: 75 %, davor 70 %) der jährlich getätigten Investitionen in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität zu tragen hat, wobei als Zinssatz der jeweils aktuelle Zinssatz für Langfristfinanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen wird. Zur Finanzierung des österreichischen Anteils am Brenner Basistunnel übernimmt der Bund 100 % der Kosten in Form einer auf 50 Jahre umgelegten Annuität. Bis 2016 finanzierte die ÖBB-Infrastruktur AG die getätigten Investitionen am Kapitalmarkt. Vor dem Hintergrund der günstigeren Zinskonditionen der Republik Österreich am Kapitalmarkt erfolgt seither die langfristige Finanzierung über Darlehen der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA). Die ÖBB-Infrastruktur AG erhält den vom Bund gewährten Zuschuss über 30 Jahre verteilt, wobei dieser sowohl Investitions- als auch Finanzierungskosten umfasst. Aus den bereits getätigten Investitionen seit 2007 wies der Bund in der Vermögensrechnung zum 31. Dezember 2016 Verbindlichkeiten von rd. 19,0 Mrd. EUR aus. Laut Budgetbericht sollen im Jahr 2017 Verbindlichkeiten aus Annuitätenzuschüssen iHv 785,8 Mio. EUR getilgt werden, seit 2010 sind die Zahlungen für Annuitätenzuschüsse um durchschnittlich 16,5 % pro Jahr gestiegen.



Die konkreten Zuschüsse zur Schieneninfrastruktur gemäß § 42 Abs. 1 und 2 BBG werden auf Basis von zwei Zuschussverträgen geleistet, die zwischen dem BMVIT im Einvernehmen mit dem BMF und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen werden. Der Zuschussvertrag gemäß § 42 Abs. 2 BBG beruht auf dem von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellenden Geschäftsplan, der u.a. den sogenannten Rahmenplan umfasst. Dieser hat jahresweise die Mittel für die Erweiterungsinvestitionen sowie für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) zu enthalten. Geschäftsplan und Rahmenplan sind rollierend jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen.

Darüber hinaus werden auch von den Bundesländern und Gemeinden regelmäßig Kostenbeiträge im Zusammenhang mit Investitionsvorhaben an den ÖBB-Konzern geleistet (2014 bis 2016: durchschnittlich rd. 60 Mio. EUR).

### Künftige Entwicklung auf Basis des aktuellen ÖBB-Rahmenplans

Die nachfolgende Tabelle zeigt die geplante Entwicklung des Zuschussbedarfs für die Jahre 2017 bis 2022 auf Basis des aktuellen ÖBB-Rahmenplans. Deutlich sichtbar ist dabei der geplante Anstieg der Auszahlungen für Investitionen, seit 2007 kommt jährlich ein Dreißigstel (bzw. ein Fünftel) der jeweiligen, jährlichen Investitionen (zuzüglich Finanzierungskosten) zu den Annuitätzuschüssen hinzu.

**Tabelle 5: Geplante Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG und Zuschüsse des Bundes 2017 bis 2022**

<i>in Mio. EUR</i>	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Investitionen ÖBB-Infrastruktur<sup>1)</sup></b>	<b>1.852</b>	<b>2.335</b>	<b>2.655</b>	<b>2.817</b>	<b>2.748</b>	<b>2.795</b>
<b>Zuschüsse des Bundes an ÖBB-Infrastruktur gem. § 42 BBG<sup>2)</sup></b>	<b>2.164</b>	<b>2.254</b>	<b>2.391</b>	<b>2.499</b>	<b>2.596</b>	<b>2.706</b>
Betrieb der Schieneninfrastruktur	828	852	875	875	871	871
Inspektion, Wartung, Entstörung u. Instandsetzung	551	561	584	594	603	615
Investitionen (Annuitätzuschüsse)	786	841	933	1.030	1.122	1.220

1) laut ÖBB-Rahmenplan 2017 – 2022

2) Werte 2017 laut Budgetbericht, Werte ab 2018 laut ÖBB-Rahmenplan 2017 – 2022

Quellen: ÖBB-Rahmenplan 2017 – 2022, Budgetbericht 2017



Für die kommenden Jahre wird ausgehend vom aktuellen Rahmenplan 2017 – 2022<sup>6</sup> von einem weiteren Anstieg der Investitionen gegenüber den Vorjahren ausgegangen. In den Jahren 2017 bis 2022 sollen Investitionen (inklusive Brenner Basistunnel) von rd. 15,2 Mrd. EUR in die Schieneninfrastruktur getätigt werden, wobei insbesondere 2018 ein Sprung um 483 Mio. EUR auf rd. 2,335 Mrd. EUR vorgesehen ist. Die Annuitätenzuschüsse des Bundes sollen von rd. 786 Mio. EUR im Jahr 2017 um durchschnittlich 9,2 % auf rd. 1,220 Mrd. EUR im Jahr 2022 ansteigen. Der gesamte Zuschuss des Bundes soll 2017 rd. 2,164 Mrd. EUR betragen und bis 2022 um durchschnittlich 4,6 % auf 2,706 Mrd. EUR zunehmen. In der Vergangenheit war jedoch zu beobachten, dass die im Rahmenplan vorgesehenen Investitionen zumeist deutlich unterschritten wurden.

## 4.2 Verkehrsdienste/Gemeinwirtschaftliche Leistungen

Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Personenverkehr sind Leistungen (oder Leistungskomponenten), deren Erbringung im öffentlichen Interesse liegt, deren Kosten jedoch nicht allein aus Tariferlösen gedeckt werden können. Solche Leistungen würden am Markt nicht angeboten werden, zu ihrer Aufrechterhaltung bedarf es einer Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand. Für den Güterverkehr wurde die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen ab Dezember 2012 durch die Schienengüterverkehrsförderung, ein der Europäischen Kommission notifiziertes Beihilfenprogramm, ersetzt.

**Tabelle 6: Verkehrsdienste im Schienenpersonen- und Güterverkehr für den Bund**

<i>in Mio. EUR</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>								
Verkehrsdienste/Gemeinwirtschaftliche Leistungen <sup>1) *)</sup>	387,0	742,8	577,7	641,4	635,5	722,3	714,1	702,9
<b>Rail Cargo AG</b>								
Schienengüterverkehrsförderung <sup>2)</sup>	110,2	5,3	83,2	77,6	82,0	81,9	80,6	k.A.

\*) Laut einer nachträglich übermittelten Stellungnahme vom BMVIT vom 15. November 2017 kam es zu Periodenverschiebungen, die insbesondere im Jahr 2010 zu einem vergleichsweise niedrigen Auszahlungswert führten. Im Jahr 2010 erbrachte Leistungen iHv rd. 180 Mio. EUR wurden erst im Rahmen einer Nachzahlung im Jahr 2011 abgegolten.

1) Werte für 2010 bis 2012 ohne Güterverkehr laut BMF, ab 2013 laut Ausgliederungsberichten, für 2016 u. 2017 lt. Kto. 7461.510

2) Werte bis 2012 gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr laut BMF, ab 2013: Anteil der Rail Cargo Austria AG an Beihilfeprogramm „Schienengüterverkehrsförderung neu“, Werte laut Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG

Quellen: Ausgliederungsberichte, Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG, BMF, HIS

<sup>6</sup> Dieser Rahmenplan 2017 – 2022 wurde am 12. Oktober 2016 im Ministerrat genehmigt, das diesbezügliche Gesetz zur Begründung von Vorbelastungen wurde nach Beratung im Budgetausschuss am 22. November 2016 im Nationalrat beschlossen (BGBl I Nr. 108/2016).



Die Republik Österreich<sup>7</sup> bestellt **Verkehrsdienste** für den Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene und schließt dazu mehrjährige Leistungsverträge mit der ÖBB-Personenverkehr AG und mit österreichischen Privatbahnen. Der derzeit gültige Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG wurde 2010 abgeschlossen und läuft bis 2019. Die gültigen Verkehrsdiensteverträge mit den Privatbahnen wurden 2011 abgeschlossen und laufen bis 2020. Diese Verkehrsdiensteverträge enthalten insbesondere Leistungsbestellungen im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr auf Basis von gefahrenen Zugkilometern je Strecke (konkrete Zugfahrten) und Anforderungen an das Qualitätsmanagement. Die vom Bund eingesetzten Budgetmittel haben sich seit 2010 um durchschnittlich 3,9 %<sup>8</sup> auf rd. 714,1 Mio. EUR im Jahr 2016 erhöht, für das Jahr 2017 sind 702,9 Mio. EUR veranschlagt.

Aus dem Titel der **Schienengüterverkehrsförderung** kommt es zu Auszahlungen des Bundes an den Teilkonzern Rail Cargo Austria AG für Schienengüterverkehrsleistungen in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten kombinierten Verkehrs sowie der Rollenden Landstraße. Seit Ende 2012 besteht für den Güterverkehr ein Förderprogramm „Schienengüterverkehr neu – Beihilfenprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich“. Entsprechende Förderungen können von jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienengüterverkehrsleistungen in Österreich erbringt beantragt werden. Die Rail Cargo Austria AG erhielt aus diesem Programm zwischen 2013 und 2016 jährlich Förderungen des Bundes iHv rd. 80 Mio. EUR<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) hat die Verkehrsdiensteverträge im Auftrag des BMVIT abgeschlossen.

<sup>8</sup> Die durchschnittliche jährliche Steigerung wird unter Berücksichtigung der Periodenverschiebung (180 Mio. EUR im Jahr 2010 statt 2011) ermittelt. Auf Basis der tatsächlichen Auszahlungen ergibt sich eine jährliche Steigerung iHv 10,7 %.

<sup>9</sup> Die in der Tabelle angeführten Werte ab 2013 stammen aus den Geschäftsberichten der ÖBB-Holding AG, es kann daher zu Abweichungen zur Haushaltsverrechnung des Bundes kommen. Im Bundesbudget ist das gesamte Förderprogramm zur Schienengüterverkehrsförderung im DB 41.02.02 „Schiene“, Kto. 7411.008 veranschlagt.



## Sonstige öffentliche Finanzierungen für Verkehrsdienste

Darüber hinaus erbringt die ÖBB-Personenverkehr AG auch für die Bundesländer und Gemeinden Leistungen auf Basis von Verkehrsdienstverträgen. Die verrechneten Leistungen sind in der nachfolgenden Tabelle angeführt.

**Tabelle 7: Verkehrsdienste für Bundesländer und Gemeinden**

<i>in Mio. EUR</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ÖBB-Personenverkehr AG	415,8	247,4	257,3	268,7	290,5	285,8	339,7	k.A.
Verkehrsdienstverträge Bundesländer und Gemeinden								

Quelle: Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG

Darüber hinaus werden aus dem Familienlastenausgleichsfonds (FLAF) die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten finanziert, die über die Verkehrsverbünde verrechnet werden und damit mittelbar auch den ÖBB zugutekommen. Diese beliefen sich im Jahr 2010 auf rd. 178,0 Mio. EUR (davon 166,4 Mio. EUR für Schülerfreifahrten). Ab dem Jahr 2011 lässt sich aufgrund einer Umstellung des Abrechnungsmodus kein gesonderter Wert für den ÖBB-Konzern ermitteln, die Auszahlungen werden vom BMF aktuell auf 214 Mio. EUR geschätzt.

## 4.3 ÖBB Pensionen und Pflegegeld

Die bis zum Jahr 1995 aufgenommenen Bediensteten der ÖBB waren weitgehend definitiv gestellt („Bundesbahnbeamte“) und unterliegen einem eigenen Pensionsrecht, das im Bundesbahn-Pensionsgesetz geregelt ist. Für die ab 1996 aufgenommenen Bediensteten gilt pensionsrechtlich das ASVG. Das Dienstverhältnis der BundesbahnbeamtenInnen wird mit der Versetzung in den Ruhestand vom aktiven Dienstverhältnis in ein „Ruhestandsverhältnis“ umgewandelt. Die Pensionsansprüche der BundesbahnbeamtenInnen sowie ihrer Hinterbliebenen richten sich an die ÖBB (die Auszahlung erfolgt durch die ÖBB-Business Competence Center GmbH), wobei dieser Pensionsaufwand vom Bund zu tragen ist und über die UG 23-Pensionen – Beamtinnen und Beamte zur Verfügung gestellt wird. Auch das Pflegegeld für die Bundesbahnbeamten wird hier veranschlagt.

**Tabelle 8: Zahlungen aus dem Bundesbudget für Pensionen der Bundesbahnbeamten**

<i>in Mio. EUR</i>	Erfolg							BVA 2017
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
ÖBB-Business Competence Center GmbH								
<b>Auszahlungen</b>	<b>2.041,0</b>	<b>2.039,6</b>	<b>2.184,8</b>	<b>2.072,2</b>	<b>2.065,8</b>	<b>2.060,7</b>	<b>2.050,7</b>	<b>2.047,8</b>
Ruhe- und Versorgungsgenüsse inkl. SV	2.041,0	2.039,6	2.184,8	2.072,2	2.065,8	2.060,7	2.050,7	2.047,8
<b>Einzahlungen</b>	<b>-389,7</b>	<b>-381,4</b>	<b>-407,3</b>	<b>-380,0</b>	<b>-380,2</b>	<b>-388,6</b>	<b>-381,6</b>	<b>-384,7</b>
davon:								
Deckungsbeitrag für Pensionen	-146,1	-142,1	-151,3	-141,6	-142,4	-147,5	-145,0	-147,2
Pensionbeiträge der Aktiven	-149,0	-144,8	-153,4	-143,4	-143,7	-147,6	-144,7	-146,7
Pensionssicherungsbeiträge der Pensionisten	-94,7	-94,5	-102,6	-95,1	-94,1	-93,4	-91,9	-90,8
<b>Netto-Pensionsaufwand</b>	<b>1.651,3</b>	<b>1.658,2</b>	<b>1.777,5</b>	<b>1.692,2</b>	<b>1.685,6</b>	<b>1.672,1</b>	<b>1.669,2</b>	<b>1.663,0</b>

Quelle: BMF, eigene Darstellung





Die Zahlungen für Pensionen an die BeamtInnen der ÖBB beliefen sich im Zeitraum 2010 bis 2016 zwischen rd. 2,0 Mrd. EUR und rd. 2,2 Mrd. EUR jährlich. Seit 2013 gehen die Auszahlungen geringfügig zurück, im BVA 2017 sind im DB 23.01.03 „ÖBB Ruhe- und Versorgungsgenüsse inkl. SV“ Pensionen und Dienstgeberbeiträge zur Krankenversicherung für die BeamtInnen der ÖBB iHv rd. 2,048 Mrd. EUR veranschlagt. Den Auszahlungen für ÖBB-Pensionen stehen einzahlungsseitig der von den ÖBB zu leistende Deckungsbeitrag zum Pensionsaufwand (in Höhe des Dienstgeberbeitrages gemäß ASVG) für jene aktiv Beschäftigten, für die der Bund den Pensionsaufwand zu tragen hat, sowie die Pensionsbeiträge und die Pensionssicherungsbeiträge der aktiven BundesbahnbeamtInnen und die Pensionssicherungsbeiträge der pensionierten BundesbahnbeamtInnen gegenüber. Die Einzahlungen schwankten im Zeitraum 2010 und 2016 zwischen 380,0 Mio. EUR und rd. 390,0 Mio. EUR jährlich,<sup>10</sup> im BVA 2017 sind rd. 384,7 Mio. EUR veranschlagt. Für das Jahr 2016 ergab sich daraus ein Netto-Pensionsaufwand von 1,669 Mrd. EUR, der vom Bund für die Pensionsleistungen der ÖBB-BeamtInnen zu tragen war.

Keine Einzahlung in die UG 23-Pensionen – Beamtinnen und Beamte entstehen aus den Pensionsbeiträgen der nicht beamteten ÖBB-Bediensteten, deren Pensionsversicherungsbeiträge in die gesetzliche Pensionsversicherung fließen.<sup>11</sup>

**Tabelle 9: Zahlungen aus dem Bundesbudget für Pflegegeld der BundesbahnbeamtInnen**

ÖBB-Business Competence Center GmbH <i>in Mio. EUR</i>	Erfolg							BVA 2017
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
<b>Auszahlungen</b>								
Pflegegeld	27,4	49,3	53,5	47,2	47,2	43,3	48,2	45,7
<b>Einzahlungen</b>								
Einzahlungen aus Pflegegeldabrechnung	0,0	-48,0	-42,0	-42,0	-42,0	-42,5	0,0	0,0

Quelle: BMF, eigene Darstellung

Für Pflegegeldzahlungen sind im DB 23.02.03 „ÖBB Pflegegeld“ im BVA 2017 Auszahlungen iHv 45,7 Mio. EUR vorgesehen (2016: 48,2 Mio. EUR). Die Einzahlungen der ÖBB-Business Competence Center GmbH im Zusammenhang mit der Pflegegeldabrechnung sind mit 2015 ausgelaufen, ab 2016 sind keine Einzahlungen mehr vorgesehen.

<sup>10</sup> 2012 ist nur bedingt vergleichbar, weil es aufgrund der Haushaltsrechtsreform 2013 zu Umstellungen in der Periodenzuordnung kam.

<sup>11</sup> Der Träger für die ArbeiterInnen und Angestellten der ÖBB ist die Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (VAEB).



## MitarbeiterInnenstruktur und Versorgungsansprüche

Mehr als die Hälfte der aktiven MitarbeiterInnen der ÖBB haben eine Definitivstellung und damit in Zukunft Anspruch auf einen Pension nach dem Bundesbahn-Pensionsgesetz.

**Tabelle 10: MitarbeiterInnenstruktur im ÖBB-Konzern**

Stand per 31.12. <i>in Köpfen</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Angestellte/ArbeiterInnen	15.647	15.142	14.843	15.262	15.785	16.843	17.791
MitarbeiterInnen mit Definitivstellung	26.772	25.691	24.990	24.251	23.696	23.188	22.474
Lehrlinge	1.706	1.742	1.710	1.663	1.609	1.572	1.689
<b>Gesamt</b>	<b>44.125</b>	<b>42.575</b>	<b>41.543</b>	<b>41.176</b>	<b>41.090</b>	<b>41.603</b>	<b>41.954</b>

Quelle: Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG

Im ÖBB-Konzern waren per 31. Dezember 2016 insgesamt 40.265 aktive MitarbeiterInnen und 1.689 Lehrlinge beschäftigt. Dies bedeutet im Vergleich zum Vorjahr einen geringfügigen Anstieg des Personalstands, die Zahl der MitarbeiterInnen mit Definitivstellung ist allerdings rückläufig, weil keine neuen Arbeitsverhältnisse dieser Art mehr entstehen können.

Die Entwicklung der Ruhe- und VersorgungsgenussbezieherInnen der ÖBB seit 2010 ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

**Tabelle 11: Zahl der Ruhe- und VersorgungsgenussbezieherInnen der ÖBB**

Stand per 31.12. <i>in Köpfen</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
RuhegenussbezieherInnen	49.509	48.644	48.134	47.082	46.006	44.850	43.906
VersorgungsgenussbezieherInnen	23.592	22.324	21.926	21.546	21.190	20.814	20.550
<b>Gesamt</b>	<b>73.101</b>	<b>70.968</b>	<b>70.060</b>	<b>68.628</b>	<b>67.196</b>	<b>65.664</b>	<b>64.456</b>

Quelle: BMF

Der Gesamtstand an LeistungsempfängerInnen war im Beobachtungszeitraum rückläufig und auch für die nächsten Jahre ist grundsätzlich ein Rückgang zu erwarten. Der Anteil an VersorgungsgenussbezieherInnen (Witwen und Waisen) beträgt knapp ein Drittel.



## Entwicklung Frühpensionierungen und Pensionsantrittsalter

Bei der Anzahl der Ruhestandsversetzungen und der dafür maßgeblichen Gründe hat es seit dem Jahr 2006 deutliche Veränderungen gegeben, die sich auch wesentlich auf die Entwicklung des Pensionsantrittsalters im ÖBB-Konzern auswirken.

**Tabelle 12: Entwicklung der ÖBB Ruhestandsversetzungen**

Ruhestandsversetzung	krankheitsbedingt			organisationsbedingt (§ 2.2.5)			altersbedingt			Gesamt	
	Ø Antrittsalter	Anzahl	% von gesamt	Ø Antrittsalter	Anzahl	% von gesamt	Ø Antrittsalter	Anzahl	% von gesamt	Ø Antrittsalter	Anzahl
2006	51,1	946	31,84	52,8	1.921	64,66	56,7	104	3,50	52,4	2.971
2007	51,1	685	31,80	52,3	1.330	61,75	56,7	139	6,45	52,2	2.154
2008	50,9	908	42,47	52,9	1.180	55,19	57,9	50	2,34	52,2	2.138
2009	50,4	560	29,82	52,9	1.253	66,72	57,6	65	3,46	52,3	1.878
2010	51,2	420	35,78	54,6	719	61,24	59	35	2,98	53,5	1.174
2011	51,2	288	30,54	55,5	618	65,54	59,4	37	3,92	54,3	943
2012	51,1	421	90,54	-	-	-	59,4	44	9,46	51,9	465
2013	52,2	531	92,83	-	-	-	59	41	7,17	52,7	572
2014	52,9	410	80,55	-	-	-	59,4	99	19,45	54,2	509
2015	53,2	371	83,75	-	-	-	59,9	72	16,25	54,3	443
2016	54,4	486	72,32	-	-	-	60,2	186	27,68	56,0	672

Quellen: Anfragebeantwortung Nr. 4140/AB, schriftliche Auskunft des BMVIT vom 10. Mai 2016 und vom 27. Oktober 2017

Zur Restrukturierung des Unternehmens wurden ÖBB-MitarbeiterInnen bis zum Jahr 2011 aufgrund einer entsprechenden Bestimmung in § 2 Abs. 2 Z 5 Bundesbahn-Pensionsgesetz organisationsbedingt frühzeitig in den Ruhestand versetzt. Im Zeitraum von 2006 bis 2011 waren davon insgesamt 7.021 MitarbeiterInnen betroffen. Nach dem Ende der organisationsbedingten Frühpensionierungen ab dem Jahr 2012 war die Gesamtanzahl der Ruhestandsversetzungen im ÖBB-Konzern deutlich rückläufig. Wurden im Jahr 2006 noch rd. 3.000 MitarbeiterInnen in den Ruhestand versetzt, waren es im Jahr 2016 insgesamt 672.

Zwischen 2006 und 2016 ist auch die Anzahl der krankheitsbedingten Ruhestandsversetzungen der ÖBB-Unternehmensgruppe deutlich zurückgegangen und das durchschnittliche Alter ist von 51,1 auf 54,4 Jahre angestiegen. Wurden zwischen 2006 und 2011 jährlich noch durchschnittlich 635 MitarbeiterInnen krankheitsbedingt pensioniert, so ist dieser Wert von 2012 bis 2016 auf jährlich durchschnittlich 444 krankheitsbedingte Ruhestandsversetzungen gesunken. Allerdings ist der Anteil der krankheitsbedingten Ruhestandsversetzungen an der Gesamtzahl der Ruhestandsversetzungen nach dem Auslaufen der organisationsbedingten Ruhestandsversetzungen zunächst markant angestiegen und betrug im Jahr 2016 immer noch rd. 72 %. Die Frühpensionierungen bis



2012<sup>12</sup> und die krankheitsbedingten Ruhestandsversetzungen führten dazu, dass vergleichsweise wenige definitiv gestellte MitarbeiterInnen im Regel-Ruhestandsversetzungsalter sind und altersbedingt in Pension gehen. Deren Zahl wird künftig wieder ansteigen, bereits 2016 lagen die altersbedingten Pensionierungen deutlich über den Vorjahren. Das durchschnittliche Antrittsalter bei altersbedingten Ruhestandsversetzungen betrug 2016 rd. 60,2 Jahre und lag damit unter jenem der Hoheitsverwaltung (2016: 61,7 Jahre).

Insgesamt betrug das durchschnittliche Antrittsalter der gesamten Ruhestandsversetzungen bei den ÖBB im Jahr 2016 rd. 56,0 Jahre. Das durchschnittliche Pensionsantrittsalter liegt damit weiterhin deutlich unter jenem im ASVG-Bereich (2016: 60,3 Jahre), sollte sich bei Fortsetzung der Trends bei den alters- und krankheitsbedingten Ruhestandsversetzungen aber weiter annähern.

## 5 Auswirkung auf Maastricht-Defizit und -Schuldenstand

Die angeführten Zuschüsse aus dem Bundesbudget an die ÖBB-Holding AG bzw. an deren Teilgesellschaften sind zur Gänze defizitwirksam, von der Statistik Austria werden jedoch bei der Berechnung des Maastricht-Saldos Periodenabgrenzungen durchgeführt, durch die der tatsächlich defizitwirksame Betrag leicht von den Werten im Bundeshaushalt abweichen kann.<sup>13</sup> Seit der Umstellung auf das neue Europäische System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG 2010) ist zudem der Finanzierungssaldo der ÖBB-Infrastruktur AG sowie der ÖBB-Personenverkehr AG in den Maastricht-Saldo des Bundessektors einzurechnen.

Teil der Neuregelungen war eine überarbeitete Abgrenzung des Sektors Staat, durch die sich die Anzahl der Einheiten des Staatssektors zum damaligen Zeitpunkt um 1.400 Einheiten erhöhte. Im Zuge einer Schärfung der Zuordnung wurden im ESVG 2010 u.a. die Kriterien überarbeitet, mit denen geprüft wird, ob es sich bei einer öffentlichen Einheit um einen Marktproduzenten handelt. Dies ist dann gegeben, wenn die Einheit wenigstens 50 % ihrer Kosten über einen Mehrjahreszeitraum durch ihre Verkaufserlöse deckt. Gemäß

---

<sup>12</sup> Bei den organisationsbedingten Ruhestandsversetzungen wurden auch MitarbeiterInnen ohne gesundheitliche Probleme in Ruhestand versetzt, ein Teil dieser Personen wäre voraussichtlich altersbedingt in Pension gegangen.

<sup>13</sup> Technisch handelt es sich bei den Zuschüssen um einen innerstaatlichen Transfer innerhalb des Bundessektors, durch den ein Teil des Defizits der ÖBB im Kernhaushalt des Bundes aufscheint, während sich der Finanzierungssaldo der ÖBB im gleichen Ausmaß verbessert.



dem ESVG 2010 wird im Gegensatz zum früheren ESVG 1995 auch die Nettozinsbelastung bei diesen Kosten berücksichtigt. Dadurch steigen die Kosten der ÖBB-Infrastruktur AG sowie der ÖBB-Personenverkehr AG über die Schwelle von 50 % der Verkaufserlöse. Die Unternehmen sind folglich ab 2005 (in Folge der Umstrukturierung 2004) als Nicht-Marktproduzenten und damit als Teil des Staatssektors (bzw. des Bundessektors) zu kategorisieren.<sup>14</sup>

Der Maastricht-relevante Finanzierungssaldo der ÖBB wird von der Statistik Austria im Rahmen der zweimal jährlich (Ende März und Ende September) stattfindenden Datenlieferung zu Defizit und Schuldenstand an die Europäische Kommission (Maastricht-Notifikation) erhoben. Laut Auskunft der Statistik Austria ergaben sich in den Jahren 2010 bis 2016 folgende Werte für den bei der Berechnung des Maastricht-Saldos des Bundes zu berücksichtigenden Finanzierungssaldo der ÖBB:

**Tabelle 13: Maastricht-relevanter Finanzierungssaldo der ÖBB in den Jahren 2010 bis 2016**

<i>in Mio. EUR</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ÖBB (Infrastruktur und Personenverkehr)	-1.650	-1.437	-886	-1.108	-828	-655	-784
ÖBB-Infrastruktur	-1.614	-1.463	-985	-1.052	-902	-714	-618
ÖBB-Personenverkehr	-36	26	99	-56	74	59	-167

Quelle: Statistik Austria

Demnach war der Maastricht-relevante Finanzierungssaldo der ÖBB-Holding AG in den Jahren 2010 bis 2016 jeweils negativ und schwankte zwischen -1,650 Mrd. EUR (2010) und -655 Mio. EUR (2015), im Jahr 2016 betrug er -784 Mio. EUR. Der deutlich negative Finanzierungssaldo der ÖBB-Holding AG ging dabei in erster Linie auf die ÖBB-Infrastruktur AG zurück, während der Finanzierungssaldo der ÖBB-Personenverkehr AG in mehreren Jahren positiv ausfiel, 2016 jedoch -167 Mio. EUR betrug.

<sup>14</sup> Ein weiteres von dieser Änderung betroffenes Unternehmen waren etwa die Wiener Linien.



Aufgrund der ESVG-Umstellung werden nunmehr auch die gesamten Schulden der ÖBB-Infrastruktur AG und der ÖBB-Personenverkehr AG in den Schuldenstand des Bundessektors eingerechnet. Laut Auskunft der Statistik Austria entwickelte sich der Maastricht-relevante Schuldenstand der ÖBB in den Jahren 2012 bis 2016 wie folgt (für die Jahre 2010 und 2011 liegen dem Budgetdienst nur Werte aus dem Jahresbericht 2014 des Fiskalrates vor, wobei aufgrund der unterschiedlichen Erfassungszeitpunkte geringfügige Inkonsistenzen gegenüber den nachfolgenden Werten möglich sind):

**Tabelle 14: Maastricht-relevante Schulden der ÖBB in den Jahren 2010 bis 2016**

<i>in Mio. EUR</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ÖBB (Infrastruktur und Personenverkehr)	14.423	16.926	18.074	18.816	19.846	20.493	20.892
ÖBB-Infrastruktur	-	-	16.771	17.480	18.557	19.254	19.498
ÖBB-Personenverkehr	-	-	1.303	1.336	1.289	1.240	1.394

Anmerkung: Für die Jahre 2010 und 2011 werden die langfristigen Verbindlichkeiten des Gesamtkonzerns ausgewiesen.

Quellen: Statistik Austria, Werte für 2010 und 2011 laut Jahresbericht 2014 des Fiskalrates (in der Tabelle grau hinterlegt)

Die in den Maastricht-Schuldenstand eingerechneten ÖBB-Schulden stiegen demnach von 18,1 Mrd. EUR im Jahr 2012 auf 20,9 Mrd. EUR im Jahr 2016 an. Der Wert für 2016 beinhaltet ein im Rahmen der Rechtsträgerfinanzierung aufgenommenes Darlehen der ÖBB-Infrastruktur AG bei der OeBFA iHv rd. 1,0 Mrd. EUR, das bei der Konsolidierung im Bundessektor herauszurechnen ist, um Doppelzählungen zu vermeiden. In den kommenden Jahren dürfte der Anteil der über die Rechtsträgerfinanzierung aufgenommenen Schulden ansteigen.<sup>15</sup> Die in den gesamtstaatlichen Schuldenstand eingerechneten Schulden der ÖBB-Holding AG entfallen zu über 90 % auf die ÖBB-Infrastruktur AG.

Bereits vor der Umstellung auf ESVG 2010 hatten die ÖBB-Gesellschaften über die aus dem Bundesbudget getätigten Zahlungen hinaus Auswirkungen auf das öffentliche Defizit und den öffentlichen Schuldenstand gemäß ESVG 1995. Dies betraf insbesondere die nachfolgenden Sachverhalte:

<sup>15</sup> Laut Geschäftsbericht der ÖBB-Infrastruktur AG soll die im Jahr 2017 notwendige Finanzierung vor allem über Darlehen im Rahmen der Rechtsträgerfinanzierung im Volumen von bis zu 1,65 Mrd. EUR erfolgen.



- Im Jänner 2003 traf Eurostat eine Feststellung zur Finanzierung des Bundes für Dritte (Rechtsträgerfinanzierung), laut der diese als aushaftende Schuldtitel des Bundes (zumeist Bundesanleihen) zur Maastricht-Schuld hinzuzuzählen sind, obwohl der Schuldendienst (Zinsen, Tilgungen) zur Gänze von den Auftraggebern getragen wird. Die OeBFA tätigte zwischen 1998 und 2004 für die ÖBB und für die SCHIG Schuldaufnahmen im Rahmen der Rechtsträgerfinanzierung, die aufgrund dieser Entscheidung in die Maastricht-Schuld eingerechnet wurden. Im Jahr 2016 wurde die Rechtsträgerfinanzierung der ÖBB wiederaufgenommen (siehe oben).
- In einer weiteren Eurostat-Entscheidung vom März 2008 wurde festgelegt, dass der Verzicht des Bundes auf Darlehensforderungen iHv rd. 6 Mrd. EUR gegenüber der SCHIG und den ÖBB Ende 2004 im Zuge der ÖBB-Reform (Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. 138/2003) im Jahr 2004 als einmalig defiziterhöhend zu werten ist. Rund die Hälfte dieses Betrages entfiel auf die ÖBB. Da die diesbezüglichen Finanzmittel im Rahmen der Rechtsträgerfinanzierung bereitgestellt wurden und damit bereits in den Schuldenstand eingerechnet waren (siehe oben), hatte diese Revision keine Änderung des Maastricht-Schuldenstands zur Folge.
- Im Herbst 2010 definierte Eurostat neue und präzisere Auslegungsregeln für die Verbuchung von außerbudgetären Schuldaufnahmen staatsnaher Unternehmen sowie Garantieübernahmen. Schuldenaufnahmen von Unternehmen des privaten Sektors sind als defiziterhöhender Vermögenstransfer des Staates und staatsschuldenerhöhend zu erfassen, wenn der Staat sich entweder zur Bedienung der Schulden (Zinsen, Tilgung) verpflichtet hat oder wenn der Staat für die Schulden haftet und ein Schlagendwerden der Haftung künftig sehr wahrscheinlich ist bzw. in der Vergangenheit regelmäßig gegeben war. Der erste Tatbestand traf auf die ÖBB zu, da sich der Bund 2007 verpflichtete, die Finanzverbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur AG für Infrastrukturinvestitionen über die gesamte Laufzeit zu zumindest 70 % zu übernehmen.<sup>16</sup> Durch diese Feststellung erhöhte sich das Defizit in den Jahren 2007 bis 2010 zwischen 1,0 Mrd. EUR und 1,4 Mrd. EUR und der Schuldenstand stieg aufgrund der seit 2007 aufgetretenen Defizite um 4,9 Mrd. EUR.

---

<sup>16</sup> Diese Quote wurde mittlerweile mehrmals angehoben (siehe oben).



## 6 Unternehmenswert der Österreichischen Bundesbahnen

**Tabelle 15: Beteiligungswert**

Österreichische Bundesbahnen-Holding AG	<i>in Mio. EUR</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Beteiligungswert		-	-	-	2.251,6	2.251,6	2.251,6	2.251,6

Quelle: BRA

Die ÖBB-Holding AG steht in 100%-igem Eigentum des Bundes. Der Beteiligungsansatz für die ÖBB-Holding AG beläuft sich im Vermögenshaushalt des Bundes zum 31. Dezember 2016 auf 2,252 Mrd. EUR und blieb seit der Eröffnungsbilanz 2013 (Wirksamkeit der 2. Etappe der Haushaltsrechtsreform) unverändert.

Grundsätzlich sieht § 92 Abs. 5 BHG 2013 vor, dass Beteiligungen beim Erwerb mit ihren Anschaffungskosten zu verrechnen sind. In der Folge ist der Wert einer Beteiligung in jener Höhe, in der sich das anteilige Nettovermögen geändert hat, anzupassen. Die Bilanzierung von Beteiligungsunternehmen erfolgte in der Eröffnungsbilanz 2013 gemäß den haushaltsrechtlichen Vorgaben nach der Equity Bewertung (zum anteiligen Nettovermögen). Für die Bewertung von Beteiligungen an verbundenen oder assoziierten Unternehmen und sonstige Beteiligungen sind gemäß § 48 Bundeshaushaltsverordnung 2013 (BHV) die Einzelabschlüsse der Beteiligungen heranzuziehen.

Angaben zum Nennkapital und zum Eigenkapital im Einzelabschluss der ÖBB-Holding AG wurden 2016 im Zahlenteil (Anhang III) zum BRA veröffentlicht. Das Eigenkapital der ÖBB-Holding AG laut Einzelabschluss belief sich im Jahr 2013 auf 2,268 Mrd. EUR und ist seither geringfügig auf 2,274 Mrd. EUR (Stand 31. Dezember 2015) angestiegen.

Deutlich niedriger als im Einzelabschluss fiel das Eigenkapital laut Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG mit 1,589 Mrd. EUR im Jahr 2013 aus. Im Berichtswesen des BMF über die Ergebnisse des Beteiligungs- und Finanzcontrolling werden im Gegensatz zum Ausweis des Nettovermögens auf Basis des Einzelabschlusses im Vermögenshaushalt die Ergebnisse des ÖBB-Konzerns herangezogen. Laut § 48 Abs. 1 BHV könnte die Berichterstattung zum Beteiligungs- und Finanzcontrolling auch für die Bewertung von Beteiligungen verwendet werden.





Der Beteiligungsansatz auf Basis des Konzernabschlusses wäre damit in der Eröffnungsbilanz 2013 vergleichsweise deutlich geringer ausgefallen. Das Eigenkapital der ÖBB-Holding AG laut Konzernabschluss stieg jedoch seither stetig auf 2,093 Mrd. EUR im Jahr 2016 an. Die Entwicklung wird in der folgenden Tabelle dargestellt:

**Tabelle 16: Eigenkapital laut Konzernabschluss der ÖBB-Holding AG**

Österreichische Bundesbahnen-Holding AG	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>in Mio. EUR</i>							
Eigenmittel (Buchmäßiges EK plus Kostenbeiträge Dritter)	1.478,0	1.369,7	1.430,8	1.588,9	1.692,0	1.921,9	2.093,1

Quelle: Geschäftsberichte der ÖBB-Holding AG

Die Entwicklung des Eigenkapitals laut Konzernabschluss würde eine Folgebewertung erfordern, die diesbezüglichen Regelungen finden sich in § 47 BHV. Wenn sich die Umstände, unter denen die Beteiligung angeschafft wurde, nachhaltig und wesentlich ändern, ist diese Beteiligung in der Folge zum Anteil des Bundes am geschätzten Nettovermögen zu bewerten. Eine solche Änderung ist anzunehmen, wenn diese zumindest fünf aufeinanderfolgende Quartale anhält und sich das Nettovermögen des Unternehmens um mehr als 10 % ändert. Eine Bewertung über die Anschaffungskosten hinaus hat erfolgsneutral in einer Neubewertungsrücklage zu erfolgen. Verringert sich das Nettovermögen im Unternehmen und ist keine Neubewertungsrücklage für dieses Unternehmen vorhanden, so ist diese Verringerung erfolgswirksam im Finanzergebnis zu verrechnen. Übliche Bewertungsverfahren sind marktpreisorientierte Verfahren, die sich am Börsenkurs orientieren (z.B. bei teilprivatisierten börsennotierten Unternehmen), oder Diskontierungsverfahren (z.B. das Ertragswertverfahren oder das diskontierte Cashflow (DCF) Verfahren), bei denen die künftige Ertragskraft des Unternehmens herangezogen wird.

Derzeit wird der Beteiligungsansatz für die ÖBB-Holding AG im Vermögenshaushalt des Bundes nach dem anteiligen Nettovermögen (Eigenkapital) laut Einzelabschluss bewertet und blieb seit 2013 unverändert. Eine Vollkonsolidierung, wie dies der internationale Public Sector Accounting Standard (IPSAS) 6 vorsieht, wurde mit der Haushaltsrechtsreform 2013 noch nicht vorgesehen.



Gleichzeitig werden die Verpflichtungen des Bundes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG für bereits getätigte Investitionen als Verbindlichkeit dargestellt und der Anstieg als Aufwand im Ergebnishaushalt erfasst. Diesen Positionen stehen keine entsprechenden Gegenpositionen auf der Aktivseite bzw. bei den Erträgen gegenüber, die den Vermögenszuwachs aus den Investitionen entsprechend widerspiegeln würden. Somit führen die hohen Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG jedes Jahr zu einem stark negativen Nettoergebnis und einer deutlichen Verschlechterung des im Vermögenshaushalt ausgewiesenen Nettovermögens des Bundes. Die diesbezüglichen Regelungen bzw. die derzeitige Vorgangsweise der Erfassung der Annuitätzuschüsse im Ergebnis- und Vermögenshaushalt sollten daher im Hinblick auf den tatsächlichen wirtschaftlichen Gehalt überprüft werden.



**Anfrage an den Budgetdienst:  
Abg. z. NR Mag. Roman Haider (FPÖ)  
Budgetsprecher der FPÖ**

(21. September 2017)

**Anfrage bezüglich der an die ÖBB geleisteten Zahlungen aus dem Bundesbudget**

Vorbemerkungen:

Die ÖBB ist das größte verstaatlichte Unternehmen mit mehr als 40.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, täglich rund 1,3 Mio. Fahrgäste sowie rund 300.000 Tonnen an transportierten Gütern. Unter dem Dach der ÖBB-Holding AG sind die ÖBB in 3 Teilkonzerne gegliedert: ÖBB-Personenverkehrs AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB Infrastruktur AG.

Österreichs Schienenverkehrsanteil ist europaweit mit über 30 Prozent am höchsten entwickelt. Die ÖBB – Holding und Teilkonzerne - erhalten seit Jahren Milliardenbeträge aus dem Budget. Von echter Sparsamkeit des Managements kann aber in vielen Bereichen, wie beispielsweise im Bereich der Inseratenpolitik nicht gesprochen werden. Die ÖBB machen dafür Schulden, aber immer im Auftrag der Republik Österreich, so sind sämtliche Investitionen zu 100% kreditfinanziert. Jährlich rund 2,5 Mrd. € fließen in die Finanzierung der Infrastruktur – in die Errichtung, aber auch in die Erhaltung und in den Betrieb von rund 4.950 Kilometer Eisenbahnnetz in Österreich.

Seit 1.4.2011 gelten neue, offizielle und strenge Regeln der EU – an die ÖBB ausgelagerte Schulden werden nun ins Defizit bzw. zur Staatsschuld gerechnet. Aus Sicht der ÖBB schafft diese Entscheidung Kostenwahrheit und neue Klarheit: Schulden im Staatsauftrag werden jetzt auch als solche gerechnet. Damit sollte auch Schluss sein mit Fehlinterpretationen über die vielzitierten „ÖBB-Schulden“.

**In diesem Zusammenhang ersuche ich den Budgetdienst um Stellungnahme zu folgenden Fragen:**

1. Wie hoch waren jeweils seit 2010 die jährlichen Zahlungen an die ÖBB – aufgegliedert nach Holding bzw. Teilkonzerne aus dem Bundesbudget?
2. Wie hoch waren jeweils seit 2010 die jährlichen Zahlungen an die ÖBB – aufgegliedert nach Zahlungsgrund?
3. Wie hoch werden die Zahlungen im heurigen Jahr sein - aufgegliedert nach Holding bzw. Teilkonzerne?



4. Wie hoch werden die Zahlungen im heurigen Jahr sein - aufgegliedert nach Zahlungsgrund?
5. Welche Auswirkungen hatten diese Zahlungen jeweils seit 2010 auf die Staatsverschuldung?
6. Wie haben sich die seit 1.4.2011 geltenden neuen, offiziellen und strengen Regeln der EU - an die ÖBB ausgelagerte Schulden werden nun ins Defizit bzw. zur Staatsschuld gerechnet - konkret ausgewirkt?
7. Wie hoch ist der Unternehmenswert der ÖBB (aufgeschlüsselt auf einzelne Jahre seit 2009)?

Hochachtungsvoll

Mag. Roman Haider