



REPUBLIK ÖSTERREICH  
HUBERT GORBACH  
VIZEKANZLER  
Bundesminister  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP-NR

2350/AB

2005 -02- 0 2

zu 2370/J

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0024-I/CS3/2004 DVR:0000175

Wien, 01. Februar 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2370/J-NR/2004 betreffend Schuldenexplosion bei der Bahn, die die Abgeordneten Heinzl und GenossInnen am 2. Dezember 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Die Daten zu den Verbindlichkeiten der ÖBB beruhen auf dem durch die Wirtschaftsprüfer der ÖBB testierten Zwischenabschluss per 30.6.2004. Dieser war zur Eintragung der neuen Gesellschaften der ÖBB in das Handelsregister (Firmenbuch) notwendig. Die Werte können sich im Vergleich zum endgültigen Jahresabschluss per 31. 12. 2004 naturgemäß noch ändern. Dieser wird ca. Ende März 2005 vorliegen. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass bei den Verbindlichkeitenabspaltungen und -übernahmen sowie den Forderungsverzichten eine rein kamerale oder handelsrechtliche Betrachtung möglich ist. Letztgenannte schließen auch die Kurssicherungsvorkehrungen für Fremdwährungskredite ein, die im Rahmen des Forderungsverzichtes des Bundes auch zu berücksichtigen sind. Demgemäß ergeben sich auch hier unterschiedliche Daten.

**Frage 1:**

Wie hoch ist der Schuldenstand der ÖBB zum 31.12.2004?

**Antwort:**

Der Schuldenstand der ÖBB zum 31.12.2004 ist gegenwärtig noch nicht bekannt, da der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2004 noch nicht vorliegt. Wohl aber verfügt man auf Basis des von den Wirtschaftsprüfern der ÖBB geprüften Abschlusses zum 30.6.2004 gegenüber 31.12.2003 über eine aktualisierte Einschätzung: Zum 30.6.2004 betragen demnach die gesamten Verbindlichkeiten der ÖBB 8.577,98 Mio. €. Durch einen Verzicht des Bundes auf Verbindlichkeiten gegenüber der ÖBFA gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003 in Höhe von 2,9 Mrd. € wird sich der Stand per 31.12. 2004entsprechend vermindern.

**Frage 2:**

Wie hoch ist der Schuldenstand des ÖBB-Absatzes zum 31.12.2004?

**Antwort:**

Auf den Geschäftsbereich Absatz entfallen per 30. 6. 2004 3.895,3 Mil. € der in der Antwort zu Fragepunkt 1 genannten Verbindlichkeiten. Diese werden sich gegenüber 31.12.2004 noch ändern.

**Frage 3:**

Wie hoch ist jeweils der Schuldenstand der ÖBB-Infrastruktur zum 31.12.2004

3.1 beim Absatz,

3.2 beim Bund,

3.2 bei Dritten?

**Antwort:**

Auf den Geschäftsbereich Infrastruktur entfallen 5.111,76 Mio. € der in Frage 1) genannten Verbindlichkeiten, vor Verzicht auf 2,9 Mrd. € sogenannter ÖBFA- Schulden gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003. In den 5.111,76 Mio. € sind 429,1 Mio Schulden gegenüber dem Absatzbereich enthalten, die im Gesamtverbindlichkeitssaldo der ÖBB nicht inkludiert sind. Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund (ÖBFA) werden in etwa den 2,9 Mrd. € entsprechen, auf die gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003 verzichtet werden soll.

**Fragen 4 und 5:**

Wie hoch ist der Schuldenstand der HL-AG am 31.12.2004?

Wie hoch ist der Schuldenstand der Brenner Eisenbahn GmbH am 31.12.2004?

**Antwort:**

Keine im Sinne dieser Anfrage, da die in der Anfrage angesprochenen langfristigen Schulden für die Infrastruktur von der SCHIG bezahlt werden.

**Fragen 6, 7, 12 und 13:**

Wie hoch ist der aktuelle Schuldenstand der SCHIGmbH am 31.12.2004?

Wie hoch ist davon der Schuldenstand der SCHIGmbH beim Bund?

Wie hoch sind Ende 2004 die gemeinsamen Schulden von SCHIGmbH, ÖBB-Infrastruktur, HL-AG und BEG insgesamt?

Wie hoch sind davon Ende 2004 die gemeinsamen Schulden von SCHIGmbH, ÖBB-Infrastruktur, HL-AG und BEG beim BUND?

**Antwort:**

Der voraussichtliche Schuldenstand der SCHIG per 31.12.2004 beträgt ca. EUR 6.319,4 Mio. (Verbindlichkeiten ohne Rechnungsabgrenzungen). Die SCHIG mbH hat per 31.12.2004 ca. EUR 3.200,0 Mio. Schulden bei der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur.

Die langfristigen Verbindlichkeiten von ÖBB-Infrastruktur, HL-AG und BEG sind im Sinne dieser Anfrage ident mit jenen der SCHIGmbH, da nur die SCHIGmbH Infrastrukturen finanzieren konnte. Dies war ausschließlich Aufgabe der SCHIG.

**Frage 8:**

Wie viel dieser Schulden der SCHIGmbH beim Bund lässt der Bund nach?

**Antwort:**

Der Bund verzichtet gem. § 11 Abs. 1 SCHIG-Gesetz auf EUR 3.200,0 Mio. an Kapitalforderungen an die SCHIG.

**Frage 9:**

Wie hoch ist davon der Schuldenstand der SCHIGmbH am 31.12.2004 aufgrund der beiden PPP-Projekte Klima Wind Kanal und Terminal Werndorf?

**Antwort:**

Es besteht aus den PPP-Projekt Terminal Werndorf ein EIB-Darlehen von EUR 40 Mio., das zur Gänze an die Projektgesellschaft GWP weitergereicht wurde. Es bestehen keine Verbindlichkeiten in der SCHIG mbH aus dem Projekt Klima-Wind-Kanal.

**Frage 10:**

Wie hoch ist davon der Schuldenstand der SCHIGmbH am 31.12.2004 beim Bund aufgrund der beiden PPP-Projekte Klima Wind Kanal und Terminal Werndorf?

**Antwort:**

Die SCHIG mbH hat keine Schulden beim Bund aus den PPP-Projekten.

**Frage 11:**

Von den vom Bund nachgelassenen Schulden der SCHIGmbH beim Bund entfällt wie viel auf

- \* Schulden aufgrund von Projekten, welche nach Fertigstellung den ÖBB übergeben werden und
- auf
- \* Schulden aufgrund von PPP-Projekten (die nicht den ÖBB übergeben werden) der SCHIGmbH.

**Antwort:**

Die Aufnahme von Schulden in der SCHIG mbH erfolgte nicht projektbezogen sondern aufgrund der günstigeren Finanzierungsmöglichkeiten in Gesamttranchen, daher ist eine exakte Trennung des Schuldennachlasses des Bund in Projekte nicht möglich. Die Höhe an Forderung der SCHIG an den Bund aufgrund PPP-Projekte beträgt wie unter Punkt 18. ausgewiesen rd. EUR 24 Mio. per 31.12.2004.

**Frage 14:**

Wie hoch sind die Forderungen des ÖBB-Konzerns gegenüber dem Bund am 31.12.2004 getrennt nach Absatz und Infrastruktur?

**Antwort:**

Die ÖBB-Holding AG wurde zwar am 27.4.2004 formal durch Eintrag in das Handelsregister gegründet, "inhaltlich" gab es jedoch zu diesem Zeitpunkt noch keinen ÖBB-Konzern. Per 30.6.2004 beträgt die ausgewiesene Forderung gem. § 2 BBG 1992 gegenüber dem Bund 2.718,0 Mio. €, die sich bis zum Jahresende 2004 noch erhöhen wird. Dieser Wert betrifft ausschließlich die Infrastruktur der ÖBB. Im Absatzbereich ergaben sich bisher in Verbindung mit der Verrechnung zusätzlich erbrachter gemeinwirtschaftlicher Leistungen zusätzliche Forderungen der ÖBB gegenüber dem Bund in den vergangenen Jahren. Für das Jahr 2004 wird allerdings eine Forderung des Bundes gegenüber den ÖBB wegen Minderleistungen erwartet.

**Frage 15:**

Wie hoch sind die Forderungen der ÖBB-Infrastruktur gegenüber dem ÖBB-Absatz am 31.12.2004?

**Antwort:**

Per 30.6.2004 gibt es keine Forderung der Infrastruktur gegenüber dem Absatz.

**Frage 16:**

Wie hoch sind die Forderungen des ÖBB-Absatzes gegenüber der ÖBB-Infrastruktur am 31.12.2004?

**Antwort:**

Die Forderung des Absatzes zum 30.6.2004 gegenüber der Infrastruktur beträgt 429,1 Mio. €.

**Frage 17:**

Wie hoch sind die Forderungen der SCHIGmbH gegenüber dem Bund am 31.12.2004?

**Antwort:**

Die Forderungen der SCHIG mbH an den Bund betragen per 31.12.2004 voraussichtlich rd. 6.405,9 Mio. EUR (vor Spaltung der Gesellschaft gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003).

**Frage 18:**

Wie hoch sind davon die Forderungen der SCHIGmbH gegenüber dem Bund am 31.12.2004 aufgrund der beiden PPP-Projekte Klima Wind Kanal und Terminal Werndorf.

**Antwort:**

Der Anteil von den Forderungen an den Bund aufgrund der PPP-Projekte beträgt voraussichtlich rd. 24,2 Mio. EUR per 31.12.2004.

**Frage 19:**

Werden die Forderungen der ÖBB-Infrastruktur gegenüber dem Bund im gleichen Ausmaß reduziert, wie die Verbindlichkeiten der ÖBB-Infrastruktur beim Bund infolge des Bundesbahnstrukturgesetzes (so dass die im Bundesbahnstrukturgesetz genannte Entschuldung gar keine echte Entschuldung der Infrastruktur ist sondern nur ein Begleich von Verbindlichkeiten des Bundes)?

**Antwort:**

Aus heutiger Sicht ist buchtechnisch von einer entsprechenden Bilanzverkürzung auszugehen, die allerdings einer echten Entschuldung gleichkommt, da verzinsliche Schulden entfallen, während die wegfallenden Forderungen unverzinslich waren und kein Fälligkeitsdatum aufwiesen.

**Frage 20:**

Da gemäß neuen § 11 Abs. 2 des SCHIG die ÖBB-Infrastruktur Bau AG in die Rechtsstellung des Bundes für seine zu diesem Zeitpunkt bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der SCHIGmbH eintritt (das Gesetz sieht hier groteskerweise keine Ausnahme für Verbindlichkeiten des Bundes aus PPP-Projekten vor), erhebt sich die Frage, wie hoch die Forderungen des Rechtsnachfolgers der SCHIGmbH, nämlich der Schieneninfrastrukturdienstleistungsgesellschaft, aus diesem Titel (der beiden PPP-Projekte) an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG (welche per Gesetz in die Verbindlichkeiten des Bundes eintreten muss) per 1.1.2005 sein werden?

**Antwort:**

Aus heutiger Sicht werden sämtliche Finanzschulden der SCHIG mbH aus der Infrastrukturfinanzierung im Anschluss an den Verzicht des Bundes auf entsprechende sogenannte ÖBFA-Schulden gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003 (rd. 3,2 Mrd. €) im Rahmen der Fusion der SCHIG mit der ÖBB in die ÖBB Bau AG übertragen. Eine genaue Bezifferung wird es erst nach Vorliegen des Jahresabschlusses 2004 geben. Dies wird etwa im März 2005 der Fall sein.

**Frage 21:**

Wie hoch werden Anfang 2005 voraussichtlich die Forderungen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG gegenüber dem Bund sein, nach Wirksamwerden der Bestimmung, dass die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit 1.1.2005 in die Rechtsstellung des Bundes für seine zu diesem Zeitpunkt bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der SCHIGmbH eintritt und die ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Rechtsnachfolger in den Großteil der SCHIG-Verbindlichkeiten eintritt?

**Antwort:**

Gem. § 11 Abs. 3 SCHIG wird die ÖBB Infrastruktur Bau AG im Anschluss an die Fusion mit der SCHIG zum Anfang 2005 keine Forderung an den Bund mehr ausweisen. Aus heutiger Sicht ist jedoch davon auszugehen, dass die SCHIG (alt) vor Verschmelzung mit den ÖBB noch Forderungen in Höhe von 3.614 Mio. € ausweisen wird, denen ein Eigenkapital in Höhe von 225 Mio. € gegenübersteht. Per Saldo werden somit die Kostenbeiträge der ÖBB Bau AG durch Verschmelzung mit der SCHIG (alt) mit rd. 3.389 Mio. € belastet.

**Frage 22:**

Wie hoch werden Anfang 2005 voraussichtlich die Schulden der ÖBB-Infrastruktur Bau AG insgesamt sein?

**Antwort:**

Die Gesamtschulden der ÖBB Infrastruktur Bau AG zum 1.1.2005 lassen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt – d.h. vor dem Vorliegen eines durch die Wirtschaftsprüfer testierten Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 2004 - in etwa wie folgt schätzen: Die Verbindlichkeiten Infrastruktur nach Schuldverzicht des Bundes gemäß Bundesbahnstrukturgesetz in Höhe von rd. 3,2 Mrd. € betragen 1,9 Mrd. € zuzüglich rd. 3.389 Mio. € Schuldübernahme aus der Verschmelzung mit ÖBB mit SCHIG-alt.

**Frage 23:**

Wie hoch werden Anfang 2005 voraussichtlich die Schulden der ÖBB-Infrastruktur Bau AG beim Bund sein?

**Antwort:**

Anfang 2005 wird die ÖBB-Infrastruktur Bau AG keine Forderung an den Bund mehr haben.

**Fragen 24, 25 und 27:**

Wie hoch werden die Schulden der ÖBB-Infrastruktur Bau AG in den einzelnen Jahren 2005-2010 sein gemäß dem nach § 54 Abs. 2 bis 30. Juni 2004 erstmals vorzulegenden 6-jährigen Rahmenplan für Schieneninfrastrukturinvestitionen?

Wie hoch werden die Schulden der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG in den einzelnen Jahren 2005-2010 sein gemäß dem nach § 42 Abs. 3 zu erstellenden 6-jährigen Geschäftsplan für den Schieneninfrastrukturbetrieb?

Wie hohe Bundeshaftungen werden für den ÖBB-Konzern in den einzelnen Jahren 2004-2010 (Basis für seriöse 6-Jahrespläne) gewährt werden?

**Antwort:**

Diese Frage kann gegenwärtig nicht beantwortet werden, es hängt von den tatsächlich seitens des Bundes finanzierten Zuschussleistungen an die ÖBB- Infrastruktur Bau AG bis 2010 ab. Je geringer die Zuschussleistungen des Bundes, umso höher sind natürlich die Verbindlichkeiten. Außerdem ist es einem Eigentümer freigestellt, ob er mit Eigen- oder Fremdkapital finanzieren will. Das bisherige Obligo der ÖBB Infrastruktur Bau AG wächst durch die Integration von ÖBB alt und ÖBB- Infrastruktur Bau AG per Ende 2005 auf rd. 6,1 Mrd. € und steigt gemäß den Planungsrechnungen nachfolgend auf € 10,2 Mrd. € an, wenn der Bund keine unmittelbaren Zuschussleistungen an die ÖBB- Infrastruktur Bau AG erbringt. Dies unterliegt der jährlichen Entscheidung gemäß Bundesfinanzgesetz.

**Frage 26:**

Wie hoch werden die Schulden der anderen ÖBB-Konzerntöchter und -enkel gemäß deren Eröffnungsbilanzen sein?

**Antwort:**

Die voraussichtlichen Schulden zum 1.1.2005 betragen: Personenverkehr: 325 Mio. €, RCA 17 Mio. € und Infrastruktur - Bau AG 5.329 Mio. €. Da der durch die Wirtschaftsprüfer der ÖBB testierte Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2004 noch nicht vorliegt, sind diese Werte als Richtwerte zu sehen.

**Fragen 28 und 29:**

Bis wann wird die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (u.a. als Rechtsnachfolger der SCHIG für PPP-Projekte) den jährlichen Finanzplan für ihren Aufwand dem BMVIT und BMF vorzulegen?

Wird es für die Finanzausschüsse des Bundes an diese Gesellschaft (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH) auch einen mehrjährigen Rahmenplan geben? Mit welchen Beträgen wird dieser Finanzausschuss begrenzt? Wie viel ist dafür 2005 budgetiert?

**Antwort:**

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft wird Ende Jänner 2005 den jährlichen Finanzplan für ihren Aufwand gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003 dem BMVIT und BMF vorlegen. Es gibt einen dreijährigen Plan 2004 bis 2006. Der Finanzbedarf dieser Gesellschaft liegt derzeit unter 3 Mio €, ist aber abhängig von den konkreten Beauftragungen durch den Bund.

**Frage 30:**

Gibt es Pläne hinsichtlich der Schuldenentwicklung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH? Wenn ja, wie sehen diese aus? Wenn nein, warum nicht?

**Antwort:**

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH wird in Zukunft voraussichtlich keine Schulden aufnehmen, da ihre Aufwendungen im Rahmen einer Leistungsvereinbarung entweder durch Dritte oder den Bund ersetzt werden.

**Frage 31:**

Gibt es für 2005 bereits eine Bestellung für gemeinwirtschaftliche Leistungen seitens des Bundes? Wenn ja, in welcher Höhe für den Personenverkehr und in welcher Höhe für den Güterverkehr? Wenn nein, wann wird diese Bestellung erfolgen?

**Antwort:**

Die gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträge für 2005 sind abgeschlossen. Auf den Personenverkehr entfallen Bestellungen in der Höhe von 457 Mio €. Für den Güterverkehr steht ein Bestellrahmen in der Höhe von 102 Mio € zur Verfügung.

**Fragen 32 und 33:**

Auf welcher Basis wird ab 1. Jänner 2005 ein geordneter Bahnbetrieb sichergestellt, wenn noch nicht alle notwendigen Verträge zwischen den Verbundproduktionspartnern abgeschlossen sind?

Wie werden Rechtsstreitigkeiten für Leistungen ohne solche Verträge geregelt werden?

Welcher Personalstand ist

- a. für den ÖBB-Konzern insgesamt und
  - b. für die einzelnen Teilbetriebe (Zuordnung zu den Konzerngesellschaften)
- jeweils für die Jahre 2005-2010 geplant.

Wie viele Frühpensionierungen liegen den Unternehmensplänen für die einzelnen Jahre 2005-2010 zugrunde?

Welche Einsparungen aus Sicht der ÖBB sowie aus Sicht der Republik Österreich werden davon erwartet?

Wird es Kündigungen oder Frühpensionierungen im Bereich der derzeitigen ASVG-Bediensteten der HL-AG, SCHIGmbH und Brenner Eisenbahn GmbH bzw. der nicht definitiv gestellten ÖBB-Bediensteten geben? Wenn ja: in welcher Höhe und mit welchen geplanten Einsparungen?

**Antwort:**

Diese Frage unterliegt nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht.

**Frage 34:**

In welcher Höhe wurden Beratungsleistungen

- c. durch das BMVIT,
  - d. durch den ÖBB-Konzern,
  - e. durch die SCHIGmbH
- jeweils an

- x. Unternehmensberater,

y. Finanzberater und Wirtschaftsberater,  
z. Rechtsanwälte  
jeweils in den Jahren 2003 und 2004 vergeben?

**Antwort 34c:**

In den Jahren 2003 und 2004 fielen folgende Kosten für Beratungsleistungen in Angelegenheiten der ÖBB-Reform für vom bmvit vergebene Beratungsleistungen an:

- Unternehmensberater 18 TEUR (2004)
- Finanz- und Wirtschaftsberater 231,084 TEUR (2003) und 159,6 TEUR (2004)
- Rechtsanwälte 229,11 TEUR (2003) und 140,43 TEUR (2004)

**Antwort 34d:**

Diese Frage unterliegt nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht.

**Antwort 34e:**

Diese Frage unterliegt nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht.

**Fragen 35:**

Wie hoch ist die Summe der Vorstandsgehälter und -zuwendungen im ÖBB-Konzern insgesamt f. im Jahr 2003

g. voraussichtlich im Jahr 2004 und

h. geplant für 2005?

**Antwort:**

Die Fragen 35 f, g und h unterliegen nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht, da das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 die Zuständigkeit für Angelegenheiten des Vorstandes dem Aufsichtsrat überlässt.

Ich verweise daher zur Beantwortung dieser Fragen auf den jährlich erscheinenden Bericht des Rechnungshofes gemäß Art. 1 § 8 Bezügebegrenzungsgesetz.

**Frage 36:**

Wie hoch ist die Summe der Aufsichtsratsentschädigungen und -zuwendungen im ÖBB-Konzern insgesamt

i. im Jahr 2003,

j. voraussichtlich im Jahr 2004 und

k. geplant für 2005?

**Antwort:**

Diese Frage unterliegt nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht.

Mit freundlichen Grüßen

