



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

XXII. GP.-NR

3670 /AB

2006-02-15

zu 3712/J

GZ. BMVIT-10.000/0054-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 15. Februar 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3712/J-NR/2005 betreffend Vollzug des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, die die Abgeordneten Dr. Kräuter und GenossInnen am 15. Dezember 2005 an mich gerichtet haben, darf ich anmerken, dass gemäß Art. 52 Abs.1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 der Nationalrat befugt ist, die Geschäftsführung der Bundesregierung zu überprüfen, deren Mitglieder über alle Gegenstände der Vollziehung zu befragen und alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen.

Art. 52 Abs. 2 B-VG sieht vor, dass sich das Fragerecht des Parlaments hinsichtlich ausgegliederter Rechtsträger nur auf die Rechte des Bundes (z.B. Anteilsrechte in der Hauptversammlung einer AG) und auf die Ingerenzmöglichkeiten des Bundes bezieht, nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe juristischer Personen, die von den Eigentümervertretern bestellt wurden.

Überdies wurde das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz 1992 (mit Wirksamkeit 1.1.1993) und in dessen Weiterentwicklung mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 in die wirtschaftliche Unabhängigkeit und Eigenverantwortung entlassen. Da das BundesbahnstrukturG 2003 dem Sinne nach ohne Einschränkungen oder Sonderregelungen auf das Aktienrecht hinweist, obliegen daher beispielsweise Maßnahmen im Absatz, personalwirtschaftliche oder strategische Unternehmensentscheidungen ausschließlich den Entscheidungen des Managements der ÖBB. Sogar die nur mehr rudimentären Weisungsmöglichkeiten gemäß § 12 BBG 1992 wurden durch das Bundesbahnstrukturgesetz außer Kraft gesetzt, d.h. auch in Katastrophenfällen existiert kein Weisungsrecht des Bundes, welches auch nie gegenüber Straßenverkehrs-, Luftverkehrs- oder Schifffahrtsunternehmen bestanden hat.

Demgemäß darf durch den Bundesminister kein Einfluss auf die operative Geschäftsführung des Unternehmens genommen werden.

Dies gilt auch bezüglich des Verkaufes der Bodenseeschifffahrt, da es sich dabei um einen Geschäftsbereich der ÖBB- Personenverkehr AG handelt. Auf die Entscheidung des Managements, sich von Aufgaben, die nicht zum Kerngeschäft gehören zu trennen, kann ich und habe ich in meiner Eigenschaft als Infrastrukturminister und Eigentümerversorger der ÖBB- Holding AG, die wiederum Eigentümerversorgerin der ÖBB-Personenverkehr ist, keinen unmittelbaren oder mittelbaren Einfluss genommen.

Zudem habe und werde ich auch in Zukunft über all jene Angelegenheiten Auskunft erteilen bzw. all jene parlamentarischen Anfragen in dem Umfang beantworten, soweit mir dies im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften ermöglicht und eingeräumt wird.

Fragen 1 und 2:

Haben Sie vor der Bestellung des Ex-Justizministers Dr. Böhmdorfer zum Aufsichtsratsmitglied der ÖBB-Holding AG durch Sie als gesetzlicher Vertreter (BBG § 3) des Eigentümers der ÖBB, des Bundes (BBG § 2), in der Funktion als Hauptversammlung sorgfältig und gewissenhaft geprüft, ob Dr. Böhmdorfer als Auftragnehmer für Gesellschaften des ÖBB-Konzerns und insbesondere für die ÖBB-Holding AG arbeitet und daher befangen ist?

Können Sie nach dieser Bestellung die in Ihren Vollzugsbereich fällt, Interessenskonflikte zwischen der Überwachungstätigkeit von Dr. Böhmdorfer als Aufsichtsrat (welcher auch Vergaben an Auftragnehmer überwachen soll) und zwischen der Auftragnehmerstätigkeit von Dr. Böhmdorfer als Rechtsanwalt der ÖBB ausschließen, zumal diese Auftragnehmerstätigkeit bereits zum Zeitpunkt der Bestellung (also Ihrer Vollzugshandlung) bestanden haben dürfte?

Antwort:

Selbstverständlich wurde die Eignung von Herrn Dr. Dieter Böhmdorfer für die Funktion eines Mitglieds des Aufsichtsrates der ÖBB-Holding AG vor dessen Bestellung eingehend geprüft. Es liegen keine Umstände vor, die darauf schließen lassen, dass Dr. Dieter Böhmdorfer in der Ausübung seiner Funktion als Aufsichtsratsmitglied der ÖBB-Holding AG aufgrund seiner bisherigen vereinzelt anwaltlichen Tätigkeit für Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG befangen sein könnte.

Mögliche Geschäfte zwischen Gesellschaft und Mitgliedern des Aufsichtsrates widersprechen nicht den einem Aufsichtsratsmitglied übertragenen Pflichten. Darüberhinaus ist nunmehr gesetzlich vorgesehen, dass Geschäfte zwischen Aufsichtsratsmitgliedern und der Gesellschaft vom Aufsichtsrat gesondert genehmigt werden sollen. Eine solche Genehmigung ist jedenfalls immer dann einzuholen, wenn der Anschein der Befangenheit besteht. Ein möglicher Interessenskonflikt kann daher in diesem Zusammenhang ausgeschlossen werden.

Frage 3:

Wann wurde jeweils

- a) die Spaltung des Teilbetriebes Personverkehr (BBG § 7),
- b) die Spaltung des Teilbetriebes Güterverkehr (BBG § 11),
- c) die Spaltung des Teilbetriebes Traktion (BBG § 15),
- d) die Spaltung des Teilbetriebes Technische Services (BBG § 18),
- e) die Spaltung der Teilbetriebe, welche zur Erfüllung der Aufgaben des BBG § 20 befasst sind (BBG § 21),
- f) die Spaltung des Teilbetriebes Schieneninfrastrukturbetrieb (BBG § 27)

- g) die Umwandlung zur ÖBB- Infrastruktur Bau (BBG § 29),
 - h) die Verschmelzung mit der HL-AG (BBG § 32) und
 - i) die Verschmelzung mit der SCHIG mbH (BBG § 33)
- zum Firmenbuch angemeldet?

Antwort:

Die Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen ist gemäß § 4 (1) Z 2. Bundesbahngesetz i.d.F. des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 (BBG 2003) Aufgabe der ÖBB-Holding AG. Laut Mitteilung der ÖBB-Holding AG wurden die angefragten Spaltungen, Umwandlungen und Verschmelzungen vor dem gesetzlichen festgelegten Termin, also vor dem 30. September 2005 zum Firmenbuch angemeldet. Die genauen Daten der Haupt- bzw. Generalversammlungsbeschlüsse sowie der Spaltungs- und Übernahmeverträge sowie Verschmelzungsverträge sind im Firmenbuch ersichtlich.

Die Anmeldung zum Firmenbuch (offizielle Daten gemäß Firmenbuch) erfolgte am:

a) Spaltung TB Personenverkehr	21.3.2005
b) Spaltung TB Güterverkehr	21.3.2005
c) Spaltung TB Traktion	21.3.2005
d) Spaltung TB Technische Services	21.3.2005
e) Spaltung TB Aufgaben gem. § 20 BBG	30.9.2004
f) Spaltung TB Schieneninfrastrukturbetrieb	21.3.2005
g) Umwandlung zur ÖBB Infrastruktur Bau AG	21.3.2005
h) Verschmelzung mit der HL-AG	10.5.2005
i) Verschmelzung mit der SCHIG mbH	10.5.2005

Frage 4:

Mit welchem Datum wurde jeweils mit welchen Aktenzahlen von der ÖBB-Holding AG an den BMVIT über „alle, insbesondere über die im Umgründungsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Durchführung der Umstrukturierung“ der ÖBB eingehend berichtet (BBG § 39) und in welcher Form wurden diese Berichte vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Kenntnis genommen?

Antwort:

Es fanden und finden einerseits regelmäßige Besprechungen und andererseits Besprechungen aus gegebenem Anlass statt. In diesen werden laufend Informationen, Tischvorlagen sowie sonstige Dokumente durch den ÖBB-Konzern präsentiert, in den einzelnen Gremien diskutiert und entsprechend der Geschäftsordnung des BMVIT den zuständigen Organisationseinheiten zur Kenntnis gebracht.

In derartigen Besprechungen wurden beispielsweise folgende Themen abgehandelt:

- Aufteilung des Anlagevermögens im Zuge der Bundesbahn-Strukturreform
- Kapitalausstattung der einzelnen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns
- Liquiditätsplanung
- Zuteilung der Kraftwerke
- Trennung von Absatz und Infrastrukturbereichen
- Buchwertfortführung
- IBE-Entwicklung
- Rahmenplan gem. § 43 BBG 2003
- etc.

Frage 5:

Wann wurde zuletzt gem. BBG § 42 ein sechsjähriger Vertrag zwischen dem BMVIT und der ÖBB- Infrastruktur Betrieb AG abgeschlossen ?

- a) Welcher Zuschuss wurde darin insgesamt für die 6 Jahre (in Summe) gewährt (§ 42 Abs. 2, 1. Satz)?
- b) Welcher Zuschuss wurde für die einzelnen 6 Jahre nach Vertragsabschluss darin jeweils in welcher Höhe festgelegt (BBG § 42 Abs. 2 Z 2) ?
- c) Welche Bedingungen wurden dabei im Einzelnen an die Leistung des Zuschusses gestellt (BBG § 42 Abs. 2 Z 3)?
- d) Welche laufenden Verbesserungen der Qualität der Schieneninfrastruktur und ihrer Sicherheit wurden dabei im einzelnen festgelegt (BBG § 42 Abs. 2 Z 1)?
- e) Von welcher Personalproduktivität wurde dabei gem. (BBG § 42 Abs. 2 Z 1) ausgegangen?

Antwort:

Der Einfachheit halber werden die Detailfragen unter einem behandelt, da diese eng zusammenhängen:

Der letzte Zuschussvertrag, abgeschlossen zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG unter Mitwirkung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft wurde per 1.1. 2005 für die gesetzliche vorgesehene Dauer von 6 Jahren, das ist der 31.12.2010, geschlossen. Dieser Vertrag umfasst die üblichen Vertragsbestimmungen, wie z.B. Definitionen, Vertragsgrundlagen, Zuschussbedingungen, Zahlungsmodalitäten, Schlussbestimmungen und auch als wesentlichen Inhalt in Beilage 3 den „Geschäftsplan samt Liste der zu betreibenden Strecken und der Qualitätsparameter“ sowie in Beilage 4 den „Liquiditätsplan“ der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG.

Die inhaltlichen Bedingungen bezüglich des von Ihnen im Wesentlichen gefragten Zuschusses sind in den Vertragsbedingungen V, VI und VII zusammengefasst; diese Bestimmungen umfassen die allgemeinen Zuschussbedingungen, die Zahlungsmodalitäten und die Höhe des jährlichen Zuschusses. Bei den Zahlungsmodalitäten für 2005 wurden jedoch die monatlichen Teilbeträge gemäß Liquiditätsplan durch Einmalzahlungen, die der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG wesentlich mehr Spielraum geben, ersetzt.

Die jährliche Fortschreibung des Zuschussvertrages, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, befindet sich soeben in Arbeit, da zwischen den beiden Ministerien (Verkehrsressort und Finanzressort) einerseits und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG andererseits noch die Details über die Einsparungsziele geklärt und eindeutig festgelegt werden müssen, da der Bundesgesetzgeber mit dem Bundesbahngesetz 2003 explizit von einer deutlichen Einsparung, auch im Infrastrukturbereich, ausgeht. Die Personalproduktivität ist im Geschäftsplan 2005 - 2010 enthalten, der eine Senkung des Personalaufwandes vorsieht. Dieser soll für das Jahr 2006 nochmals überarbeitet werden, um die Vorteile deutlicher herausarbeiten zu können.

Des weiteren umfasst der Vertrag den Produktkatalog Netzzugang sowie Planungsparameter über eine bedarfsgerechte und sichere Bereitstellung der Infrastruktur, gegliedert nach technischen Ausrüstungsgraden usw.

Frage 6:

Wann sind die Zahlungen des Bundes gem. BBG § 42 für das Jahr 2005 fällig, wann für das Jahr 2006? Welche Zahlungen sind bisher bereits erfolgt? Welche Zahlungen sind noch ausständig? Wann werden diese ausständigen Zahlungen in welcher Höhe erfolgen?

Antwort:

Die Zahlungsmodalitäten sind im Zuschussvertrag geregelt, der zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG unter Beitritt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH abgeschlossen wurde.

Das BMVIT hat gemäß Anweisung des BMF den Betrag für das Jahr 2005 in Höhe von 1.004.552.404,48 € am 17.1.2005 zur Gänze bezahlt. Der Zuschussbetrag liegt aufgrund der zu erzielenden Zinsen durch die Infrastruktur Betrieb AG daher geringfügig darüber.

Der Bedarf für das Jahr 2006 ist bereits größtenteils abgedeckt, da das BMVIT gemäß Anweisung des BMF am 17.1.2006 885.000.000,-- € zur Anweisung gebracht hat. Der Rest der Zahlungen erfolgt aus dem laufenden Budget, womit samt der o.a. zu erzielenden Zinsen der Bedarf für das Jahr 2006 abgedeckt ist.

Frage 7:

Hat die Überwachung der vertraglichen Verpflichtung der ÖBB Betrieb AG durch BMVIT bzw. die von ihm betraute SCHI-DL GmbH Abweichungen vom Plan festgestellt? Wenn ja, welche?

Antwort:

Bezüglich des Zuschussvertrages für die ÖBB-Betrieb AG ist die SCHIG mbH - nunmehr SCHI-DL GmbH - seit Dezember 2004 im Auftrag des BMVIT beratend und gestaltend tätig. Im Herbst 2005 erfolgte die Beauftragung der SCHI-DL GmbH mit der Prüfung und Evaluierung des Zuschussvertrages 2006 – 2011. Dabei prüft die SCHI-DL GmbH insbesondere die Plausibilität der Gewinn und Verlust-Rechnung, des Instandhaltungsaufwandes, der Personalkosten, der externen Leistungsverrechnung, der Rationalisierungen sowie die finanzielle Deckung des Unternehmens. Ein weiterer Schwerpunkt besteht in der Prüfung der Streckenkostenrechnung der ÖBB.

Von der SCHI-DL GmbH wurden bisher unter anderem folgende Prüfungsschwerpunkte abgewickelt:

- Bf-Offensive Floridsdorf, Linz, Graz u. Innsbruck – Errichtungskosten u. Trennungsrechnung
- Terminals (St. Michael, Wels und Hall) – Errichtungskosten u. Trennungsrechnung
- Grundstückseinlösen an der Westbahn – Einlösepreise, gutachterliche Tätigkeit, Wirtschaftlichkeit u. Sparsamkeit
- Lainzer Tunnel – Kostenprognosen, Errichtungskosten, Kostenrisiken, Einsparungspotentiale
- Reinvestitionen 1. – 9. ÖBB-Ü-VO – Ausnützungsgrade, Gründe für Abweichungen
- Wirtschaftlichkeitsberechnungen der ÖBB, Kosten-Nutzen-Analyse, Volkswirtschaftliche-Nutzen-Analyse
- Begleitende Kontrolle BEG – Qualität, Termine, Kosten
- Grundeinlösen beim Ausbau des Unterinntals – Einlösepreise, gutachterliche Tätigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit

- Begleitende Kontrolle bei Grundstückseinlösen an der Koralmbahn und der Südbahn – Einlösepreise, gutachterliche Tätigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit
- Statusbericht Koralmbahn – Etappierungsmöglichkeiten, Kostenschätzungen
- Kleinere Prüfungen von Investitionen im Rahmen des Förderwesens des BMVIT

Der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist es als Tochter des Bundes nicht möglich, in die operativen Geschäfte der Gesellschaften/ÖBB oder gar des Bundes einzugreifen. Alle Erkenntnisse der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH münden daher in Empfehlungen, deren Umsetzung von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nicht beeinflussbar ist. Vom BMVIT wurden Empfehlungen zur Einsparung beispielsweise bei den Projekten Lainzer Tunnel und Unterinntal (z.B.: Reduktion von Nischen in den Tunnels, Überarbeitung des Erhaltungskonzeptes) sowie neue Überlegungen bei der Bewertung und Begutachtung von Grundstückseinlösen gemeinsam mit den ÖBB umgesetzt, die nicht nur kostenmindernde Auswirkungen auf die untersuchten, sondern auch auf andere Projekte haben.

Fragen 8 und 9:

Wie hoch sind die vom BMVIT gem. BBG § 46 zu genehmigenden Benutzungsentgeltsätze? Welche Sätze mit welchen Beträgen wurden darüber hinaus für die „Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen“ gem. BBG § 46 genehmigt?

Wie hoch wird das Benutzungsentgelt und die Entgelte für die „Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen“ jeweils in den Jahren 2005 bis 2011 sein“ (anzugeben im sechsjährigen Geschäftsplan der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, Vorschau der Benutzungsentgelte und anderen Entgelte - dem BMVIT vorzulegen gem. BBG § 42 Abs. 3)?

Antwort:

Die Benutzungsentgeltsätze für das Fahrplanjahr 2006 wurden mit Schreiben des Vorstandes der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG vom 04. April 2005 beim BMVIT gemäß § 46 BBG 2003 beantragt. Diese Sätze beinhalten auch die Sätze für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen. Die Benutzungsentgeltsätze sowie die zugehörigen Benutzungsentgeltkategorien wurden vom BMVIT ohne Änderungen genehmigt.

Die vom BMVIT genehmigten Infrastrukturbenutzungsentgelte bzw. sonstigen Leistungen sind auf den Internetseiten der Österreichischen Bundesbahnen zu ersehen. Die entsprechenden Networkstatements 2005/06 ff samt Anhängen wie beispielsweise die jeweiligen Produktkataloge Netzzugang (für 2006 ff) sind unter <http://193.81.167.162/> bzw. http://193.81.167.162/Infra2006/Anhaenge/7_5_3_PK_2006.pdf abrufbar. Diese werden sich im Laufe der Zeit selbstverständlich ändern und müssen immer wieder neuen Bedingungen angepasst werden.

Die Infrastrukturbenutzungsentgelte betragen im Jahr 2005 voraussichtlich rund 359 Mio € (genauer Wert nach Vorliegen des Jahresabschlusses). Für die Jahre 2006 - 2010 werden folgende Entgelte gemäß Beilage 3 zum derzeit gültigen Zuschussvertrag zur Bereitstellung der Schieneninfrastruktur gemäß § 42 BBG 2003 für die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG geplant:

in Mio €	2006	2007	2008	2009	2010
Benützungsentgelt	387,1	414,3	439,8	465,6	494,2
andere Entgelte	im Geschäftsplan nicht detailliert				

Fragen 10, 32 und 33:

Gibt es in Ihrem Ministerium eigene oder fremde Studienvergleiche im letzten Jahr über die Auswirkungen

- a) zwischen der Schiene in Österreich (Güterverkehr) aufgrund der beabsichtigten Erhöhungen des Benutzungsentgeltes und der Straße in Österreich aufgrund der Straßenmaut für LKW bzw.
- b) zwischen der Schienen in Österreich (Personenverkehr) aufgrund der beabsichtigten Erhöhungen des Benutzungsentgeltes und den Busverkehr in Österreich aufgrund der Straßenmaut bzw. der Refundierung der Straßenmaut für Linienbusse bzw.
- c) zwischen der Schiene in Österreich (Personenverkehr) aufgrund der beabsichtigten Erhöhungen des Benutzungsentgeltes und dem PKW-Verkehr mit durchschnittlicher km-Leistung aufgrund einer Jahresvignette?

Gibt es Prognosen, wie sich die geplanten Entgelterhöhungen (Benutzungsentgelt, Pacht bzw. Miete für Grundstücke und Immobilien und Strompreis usw.) der ÖBB-Infrastruktur Gesellschaften auf den Marktanteil und auf den Modalsplit der Schienen auswirken?

Gibt es Prognosen, wie sich die geplanten Entgelterhöhungen auf die Marktpreise und auf das Aufkommen der Schienentransporte und der Straßentransporte auswirken?

Antwort:

Zu diesem Thema gibt es eine Studie, die im Frühjahr 2004 im Auftrag des BMVIT, der ÖBB und der SCHIG mbH erstellt wurde. Aufgabe war es, anhand einer Analyse der wichtigsten Verkehrskorridore Österreichs die Auswirkungen von unterschiedlichen Veränderungen des Infrastrukturbenutzungsentgeltes und der LKW-Maut auf das Verkehrswachstum abzuschätzen. Dabei wurde die vereinfachende Annahme getroffen, dass Kostenerhöhungen der Infrastrukturbenutzung sich zur Gänze in den Transportpreisen niederschlagen. Tatsächlich wird durch Rationalisierungseffekte im Betrieb zumindest ein Teil dieser Mehrkosten kompensiert. Ein großer Teil der Projekte - gerade im Schienenbereich - wird ja von den ÖBB mit diesem Ziel verfolgt.

Im Basisfall, dass alle Kosten real unverändert auf dem heutigen Niveau bleiben, zeigt sich eine durchschnittliche Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße von 2,4% pro Jahr, auf der Schiene von 2,0 % pro Jahr.

Trotz der vereinfachenden Vernachlässigung der zu erwartenden Rationalisierungseffekte ergeben sich in den Szenarien nur geringfügige Änderungen der Wachstumsraten im Bereich von Zehntelprozenten, nämlich 1,8 bzw. 1,9 %, je nach sonstigen Bedingungen. Nur im ungünstigsten Szenario, wenn sich das allgemeine Wirtschaftswachstum deutlich abschwächt und zugleich die Treibstoffpreise auf der Straße real zurückgehen, würde die Wachstumsrate im Schienengüterverkehr auf 1,3 - 1,4 % sinken.

Frage 11:

Gibt es internationale Vergleiche für das Benutzungsentgelt für bestimmte Zuggewichte und Entfernungen? Gibt es internationale Vergleiche für die Entgelte für die „Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen“?

Antwort:

Es existieren selbstverständlich Vergleiche der durchschnittlichen IBE-Sätze für die einzelnen EU-Staaten; d.h. für das Benutzungsentgelt für die Trassennutzung gibt es

internationale Vergleiche für definierte Musterzüge. Aus diesen Vergleichen ist ersichtlich, dass das österreichische IBE für den Nahverkehr im unteren Drittel und für den Güterverkehr im oberen Drittel der anderen europäischen Bahnen liegt.

Frage 12:

Welche Entgelte (Teilbeträge und Gesamtsummen)

- a) hat die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG für die Nutzung der Infrastruktur an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG zu leisten - gesondert für die Jahre 2005 bis 2011 (dies fällt in den Vollzugsbereich des BMVIT: 1. Genehmigung durch den BMVIT gem. BBG § 46 für „sonstige Leistungen“ und 2. Teil des „Rahmenplanes“, der gem. BBG § 43 „alle für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen“ zu enthalten hat und zu dem die Zustimmung des BMVIT gem. BBG § 43 einzuholen ist),
- b) hat die ÖBB-Infrastruktur Bau AG für jene Leistungen, welche sie von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb benötigt, zu leisten - gesondert für die Jahre 2005 bis 2011 (dies fällt in den Vollzugsbereich des BMVIT: 1. Genehmigung durch den BMVIT gem. BBG § 46 für „sonstige Leistungen“ und 2. Teil des „Rahmenplanes“, der gem. BBG § 43, „alle für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen....“ zu enthalten hat und zu dem die Zustimmung des BMVIT gem. BBG § 43 einzuholen ist)?

Antwort:

Entgegen Ihrer Ansicht betrifft Ihre Anfrage nicht den Vollzugsbereich des BMVIT, sondern liegt im Aufgabenbereich der selbstständigen Aktiengesellschaften. Gemäß § 46 BBG 2003 unterliegen nur die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur festzulegenden Benutzungsentgeltkategorien und Benutzungsentgeltsätze sowie die für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen festzulegenden Kategorien und Sätze der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, aber nicht die von der jeweiligen Benützung bzw. Inanspruchnahme von Leistungen bezahlten bzw. zu bezahlenden Entgelte. Alle anderen Leistungsbeziehungen (z.B. der Nutzungsvertrag) unterliegen nicht der Genehmigung nach § 46 BBG 2003.

Die Höhe der angefragten Entgelte ist daher Angelegenheit der gegenseitigen Vertragsbeziehungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und unterliegen nicht der Genehmigung des BMVIT.

Fragen 13 und 14:

Wie haben sich die Strompreise für den von den ÖBB-Kraftwerken erzeugten Traktionsstrom in den letzten Jahren entwickelt und wie hoch ist er jetzt (Genehmigungspflicht durch den BMVIT für die Zurverfügungstellung „sonstiger Leistungen“, gem. § 46)?

Welcher Strompreis wird von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG an die übrigen ÖBB-Konzernunternehmen 2005 verrechnet und wie hoch sind die Einnahmen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG aus dem Verkauf von Traktionsstrom jeweils in den Jahren 2005 bis 2011 (dies fällt in den Vollzugsbereich des BMVIT: 1. Genehmigung durch den BMVIT gem. BBG § 46 für „sonstige Leistungen“ und 2. Teil des „Rahmenplanes“, der gem. BBG § 43 „alle für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen“ zu enthalten hat und zu dem die Zustimmung des BMVIT gem. BBG § 43 einzuholen ist)

Antwort:

Informationen über die Bahnstromversorgung von Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. das dafür anzuwendende Preisblatt für das Jahr 2005 ist unter den Internetadressen <http://www.oebb.at/vip8/bau/de/Servicebox/Bahnstromlieferung/Bahnstromversorgung2005.pdf> bzw. <http://www.oebb.at/vip8/bau/de/Servicebox/Bahnstromlieferung/Bahnstromversorgung2005Preisblatt.pdf> abrufbar.

Für den Bahnstrompreis 2006 gilt analog

<http://www.oebb.at/vip8/bau/de/Servicebox/Bahnstromlieferung/Bahnstromversorgung2006.pdf> bzw. <http://www.oebb.at/vip8/bau/de/Servicebox/Bahnstromlieferung/Bahnstromversorgung2006Preisblatt.pdf>.

Die Strompreise und -erlöse der Infrastruktur Bau AG gegenüber anderen Gesellschaften sind operative Unternehmensdaten der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Netzbetreiber (im Falle der Stromlieferung), deren Weitergabe engen Grenzen unterliegt (Gewährleistung eines Vertraulichkeitsschutzes). Zudem unterliegen der Preis und die Modalitäten des von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG an die abnehmenden ÖBB-Konzernunternehmen gelieferten Stromes, welche in deren Stromlieferverträgen festgelegt werden, als solche nicht der Genehmigung des BMVIT.

Weiters unterliegen die Stromlieferungen – wie alle essentiellen Zugangsbedingungen zur Schieneninfrastruktur – dem Gebot der Nichtdiskriminierung und der Gleichheit für alle EVU's.

Fragen 15 und 16:

Wie hoch ist die Förderung, die der Bund seit Wirksamwerden des Bundesbahnstrukturgesetzes gem. BBG § 43 Abs. 2 für Schieneninfrastrukturinvestitionen gewährt hat? Wie viele Mittel davon sind bereits vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG geflossen?

Welche Förderungen gem. BBG § 43 Abs. 2 sind für 2006 und die Folgejahre geplant?

Antwort:

Der Bund fördert gemäß § 43 BBG 2003 die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben gemäß dem sechsjährigen Rahmenplan. In den Jahren 2006 - 2011 sind seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG Investitionen mit einer Gesamthöhe von rund 8,6 Mrd. € vorgesehen. Die Mittelbereitstellung für sämtliche Projekte des Rahmenplanes erfolgt derzeit im Sinne des § 47 BBG 2003 durch entsprechende Kreditoperationen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, wofür vom Bundesminister für Finanzen im Namen des Bundes die Haftung übernommen wird.

Fragen 17 bis 19:

In welcher Höhe haftet der Bund derzeit

- a) für noch von der SCHIG mbH bis Ende 2004 finanzierte Infrastrukturinvestitionen sowie
- b) für seit 1.1.2005 finanzierte Infrastrukturinvestitionen ?

Wie hoch wird infolge des vom BMVIT genehmigten Rahmenplanes die Höhe der Bundeshaftung jeweils in den einzelnen Jahren von 2006 bis 2011 sein?

Ab welcher Höhe an Schulden der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist eine Teilentscheidung durch den Bund notwendig und wann wird diese Höhe nach den derzeit dem BMVIT vorliegenden Rahmenplan erreicht sein?

Antwort:

Zur Übernahme von Haftungen gemäß § 66 Bundeshaushaltsgesetz, BGBl. Nr. 213/1986 i.d.g.F. zur Finanzierung von Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist ausschließlich der Bundesminister für Finanzen gesetzlich ermächtigt. Daher ersuche ich Sie, die im Zusammenhang mit Haftungen und allfälligen Entschuldungen („Teilentscheidungen“) stehenden Fragen an den dafür zuständigen Bundesminister zu stellen.

Frage 20:

Im Zuge der PPP-Projekte der seinerzeitigen SCHIG mbH wurden von dieser auch Investitionen für den Klima-Wind-Kanal und für den Terminal Werndorf getätigt. Beide Objekte befinden sich im Eigentum der SCHIG mbH bzw. der Rechtsnachfolgerin, der SCHIDL GmbH bzw. Töchtern dieser Gesellschaft. Sind im Zuge des Schuldenüberganges 2004/2005 von der SCHIG mbH an die ÖBB auch Schulden für diese beiden oder für eines dieser beiden PPP-Projekte an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG übergegangen?

- a) Wenn nein, können Sie garantieren, dass keine ÖBB-Zahlungen für diese PPP-Projekte verwendet wurden?
- b) Wenn ja, warum?
- c) Wenn nein, warum nicht?
- d) Welche Bundesbeiträge für diese beiden PPP-Projekte sind bis jetzt geflossen?
- e) Wie hoch ist der aushaftende Bundesanteil an der (Re)Finanzierung dieser beiden PPP-Projekte?

Antwort:

Die Investitionen in den Klima-Wind-Kanal und den Terminal Werndorf wurden ausschließlich über Kostenbeiträge bzw. Zuschüsse der EU und des Bundes, sowie über Kreditaufnahmen finanziert. Diese Kredite wurden im Zuge der Abspaltung von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH übernommen und sollen über die Projektlaufzeit aus den von den jeweiligen privaten Betreibern zu entrichtenden Pachtentgelten getilgt werden. Es sind daher keine Schulden aus diesen PPP-Projekten an die ÖBB Infrastruktur Bau AG übergegangen.

Für das Projekt Klima-Wind-Kanal wurde vom Bund eine Eigenkapitalausstattung der Projektgesellschaft in Höhe von 13,9 Mio EUR bereitgestellt. Für das Projekt Terminal Werndorf wurde vom Bund ein Kostenbeitrag in der Höhe von 29,9 Mio EUR (47% der Infrastruktur-Investitionskosten abzüglich der EU-Kostenbeiträge) und eine Eigenkapitalausstattung der Projektgesellschaft in Höhe von 5,9 Mio EUR bereitgestellt.

Frage 21:

Wie hoch ist der mehrjährige Bestellrahmen, den der BMVIT gem. BBG § 48 festzulegen hat? Auf wie viele Jahre erstreckt sich dieser derzeit gültige „mehrjährige“ Rahmen? Welche Jahrestanchen sind darin in den einzelnen Jahren festgelegt?

Antwort:

Der mehrjährige Bestellrahmen gemäß § 48 BBG 2003 gilt ab 1.1.2005 bis 31.12.2009. Darin wird ein Gesamtrahmen für 2005 - 2009 in der Gesamthöhe von 3,078 Mrd. € (inkl. Privatbahnen) festgelegt. Die einzelnen Jahrestanchen legt der Bundesgesetzgeber im jeweiligen Bundesfinanzgesetz fest.

Frage 22:

Welche verkehrspolitische Absicht verfolgen Sie mit einer Deckelung des Betrages dieses Bestellrahmens bis 2010?

Antwort:

Durch die monetäre Deckelung des von Ihnen angesprochenen Bestellrahmens verfolge ich die Absicht, dass das Unternehmen ÖBB die vorhandenen Mittel in besonderem Maß ökonomisch zweckmäßig einsetzt und damit Rationalisierungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Fragen 23 und 24:

Welche konkreten gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen wurden aufgrund dieses Bestellrahmens vom BMVIT bei den ÖBB durchgeführt?

Wann wurde für das Jahr 2005 die konkrete gemeinwirtschaftliche Bestellung aufgrund dieses Bestellrahmens vorgenommen? Wann wird für das beginnende Jahr 2006 die konkrete gemeinwirtschaftliche Bestellung vorgenommen? Wie hoch sind die konkreten Bestellbeträge für den Personenverkehr und für den Güterverkehr?

Antwort:

In den Jahren 2002, 2003 und 2004 wurden von den ÖBB gemeinwirtschaftliche Leistungen im folgenden Ausmaß erbracht (in Mio €):

	2002	2003	2004
Ökobonus	348,7	347,0	347,0
Verlagerungsbonus	112,6	110,0	110,0
Komb. Verkehr	52,6	45,9	34,03
Gefährliche Güter	58,2	64,7	65,0
Anschlussbahnen	8,1	14,0	18,86
Rückerst. RIV-Mieten	3,2	3,5	4,11
Rückerst. Strabag	4,9	5,9	0
Vpol. Weisung PV	4,8	4,3	2,05
Sonderrabatt RoLa	5,8	1,6	0

Die Abrechnung für das Jahr 2005 ist von den ÖBB noch nicht fertiggestellt, da der Jahresabschluss noch nicht vorliegt. Die Bestellung für das Jahr 2006 wird sich am bereits abgerechneten Jahr 2004 orientieren. Die Summe für den Kombinierten Verkehr wird wieder steigen.

Frage 25:

Falls in der bevorstehenden ÖPNRV-Gesetzesänderung des BMVIT vorgeschlagen, eine Verlängerung dieser Bestellmittel erfolgt, welche Auswirkungen hätte die Deckelung im Bestellrahmen auf die Länder, auf die Bereitstellung der Schienenfahrzeuge und vor allem auf die Reisenden?

Antwort:

Im Rahmen der ÖPNRV-Gesetzesänderung ist derzeit keine Verlängerung der genannten Tarifbestellungen für die ÖBB vorgesehen, nur eine bessere Transparenz. In Folge dessen sind auf die Bereitstellung der Finanzmittel keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Frage 26:

Wie hoch wären die jährlichen Mittelverschiebungen vom Bund auf die Länder in den einzelnen Jahren aufgrund des geplanten Gesetzes?

Antwort:

Die jährliche Mittelverschiebung vom Bund auf die Länder würde nach jetzigem Stand im Jahr 2003 65,41 Mio €, im Jahr 2004 63,6 Mio € und im Jahr 2005 64,31 Mio € (vorläufiger Wert) betragen und bezieht sich ausschließlich auf die Verbundabgeltungen und die Bestellerförderung.

Frage 27:

Wie viele Inhaber einer Eisenbahnkonzession gibt es in Österreich neben den im BBG genannten ÖBB-Konzernbetrieben?

Antwort:

Im Bereich der vernetzten Bahnen gibt es in Österreich 19 Inhaber einer Eisenbahnkonzession für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr bzw. im Güterverkehr. Im Bereich der nicht vernetzten Bahnen gibt es in Österreich 9 Inhaber einer Eisenbahnkonzession.

Frage 28:

Mit welchem Datum erfolgte

- a) die Festlegung des Bestellrahmens 2005?
- b) die konkrete Leistungsbestellung 2005 an die ÖBB?
- c) die konkrete Leistungsbestellung 2005 an die einzelnen Privatbahnen?

Antwort:

Die Festlegung des Bestellrahmens 2005 bis 2009 und die konkrete Leistungsbestellung 2005 an die ÖBB erfolgte zum 1.1.2005.

Den Privatbahnen wurde das Bestellanbot zu Beginn des Jahres 2005 vorgelegt. Der konkrete Abschluss des „Vertrages über die Bestellung und Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen“ war erst nach

- Vorlage der Ermäßigungstabellen durch die betroffenen Privatbahnen (sie sind Teil des Vertrages) und Überprüfung der Ermäßigungstabellen hinsichtlich Höhe und Vertragsmäßigkeit
- Einholung der Einvernehmensherstellung mit dem Bundesministerium für Finanzen
- Sicherung der budgetären Bedeckung

endgültig im Juni des Jahres 2005 möglich. Die Unterschrift des Fachverbandes der Schienenbahnen wurde am 1. Juni 2005 geleistet, die Gegenzeichnung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgte am 16. Juni 2005.

Frage 29:

Wie hoch waren die gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des BMVIT

a) bei den ÖBB und

b) bei den einzelnen Privatbahnen

gesondert für den Personenverkehr und den Güterverkehr in den einzelnen Jahren 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005?

Gibt es schon eine konkrete gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellung für 2006 und wenn nein, wann wird es diese geben?

Antwort:

Bezüglich ÖBB siehe die Beantwortung zu den Fragepunkten 23 und 24. Die gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des BMVIT bei den Privatbahnen für den Personenverkehr und den Güterverkehr betragen in den Jahren 2000 - 2005:

in €	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Personenverkehr	26.867.913	28.293.892	29.772.632	30.046.108	30.000.000	30.000.000
Güterverkehr	2.462.907	2.579.891	2.677.799	3.312.275	3.421.260	3.000.000

Die dargestellten Werte beruhen auf den Abrechnungen der Privatbahnunternehmen, wobei auf Grund von Differenzen zwischen den Verkehrsverbundgesellschaften und den Privatbahnunternehmen die Abrechnungen für 2003 und 2004 noch mit Vorbehalt an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weitergeleitet wurden. Die Abrechnungen für das Jahr 2005 sind bei den Privatbahnen derzeit im Rahmen der Jahresabschlussarbeiten im Laufen.

Der gemeinwirtschaftliche Leistungsvertrag für das Jahr 2006 ist derzeit in Ausarbeitung. Für einen Abschluss fehlen noch die Ermäßigungstabellen der Privatbahnunternehmen. Nachdem allerdings der Vertrag 2005 eine automatische Verlängerung um drei Monate vorsieht, besteht kein vertragsloser Zustand und es erleiden die Privatbahnen aus dieser Verzögerung keinen Schaden.

Die Einleitung des Vertragsabschlusses ist nach Vorlage und Prüfung der Ermäßigungstabellen vorgesehen. Dann ist der endgültige Vertragsabschluss nur mehr von der Unterzeichnung beim Fachverband der Schienenbahnen abhängig.

Frage 30:

Wie hoch waren die Förderungen des Bundes

a) für den Infrastrukturbetrieb

b) für Infrastrukturinvestitionen

für die ÖBB und für die einzelnen Privatbahnen in Österreich in den einzelnen Jahren seit 2000?

Antwort:

Die Förderungen für den Infrastrukturbetrieb der ÖBB lagen in der Höhe, wie im Bundesfinanzgesetz jeweils vorgesehen.

Bezüglich der ÖBB-Investitionen ergeben sich für die einzelnen Jahre seit 2000 folgende Werte (in Mio €), wofür vom BMF Haftungen gemäß §2 BBG 1992 bzw. §47 BBG 2003 übernommen wurden:¹⁾

2000	2001	2002	2003	2004	2005 *)
1.099,642	1.049,666	1.212,429	1.137,080	1.436,356	1.286,366

*) vorläufiger Wert – endgültiger Wert im testierten Jahresabschluss

¹⁾ Haftungsrahmen und Investitionen sind zwei verschiedene Werte, da die Investitionsausgaben stets höher sind als die durch den Haftungsrahmen gegebenen Auszahlungen für Investitionszwecke (z.B. durch Berücksichtigung aktivierbarer Eigenleistungen und Periodenreinheit der Ausgaben).

Hinsichtlich der Privatbahnen ist die Frage aus dem jährlichen Bundesrechnungsabschluss beantwortbar. Folgende Förderungen des Bundes für Infrastruktur wurden im genannten Zeitraum an die Privatbahnen vergeben:

in €	2000	2001	2002	2003	2004
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
Förderungen an Privatbahnen					
Transferleistungen Infrastruktur GKB	8.422.527	9.071.741	9.202.000	12.404.825	8.372.730
IFB Stmk. LB	872.074	872.074	916.962	1.263.224	1.017.420
Sonstige IFB Stmk. LB	1.308.111				56.625
GKB, Sonderanlagen (Vertrag)	1.235.438	1.453.457	2.120.000	731.281	1.216.000
GKB, Sonderanlagen	1.084.642				
GKB, Fahrzeuge	1.858.680	1.859.989	1.689.394	530.470	0
Untern. mit Bundesbeteiligung	283.424	283.424	505.440	362.997	647.883
Lärmschutz	181.682			130.000	0
AG der Wiener Lokalbahnen	835.738	835.738	1.053.756	1.053.756	1.053.756
Inv. Fördg. Beitr. an die Wirtschaft	2.554.010	2.528.151			
Achenseebahn	82.120	72.673	98.968	98.968	98.968
LB Gmunden-Vorchdorf	268.889	268.889	375.864	294.604	457.123
LB Lambach-Haag	436.037	334.295	344.295	299.064	115.738
LB Linzer Lokalbahn	944.747	1.220.904	1.490.243	1.633.277	1.637.927
Montafonerbahn	1.061.023	1.061.023	1.132.388	194.912	899.820
LB Neumarkt-Waizenkirchen...	276.157				
Raab-Oedenburg-Ebenfurter EB	103.235	872.074	872.074	872.074	872.074
Straßenbahnen u. Obuslinien	232.553	232.553	232.553	21.627	21.627
LB Salzburg	508.710	795.768	581.383	1.482.481	1.618.858
Stubaitalbahn	341.562	341.562	445.526	445.528	445.498
LB Vöcklamarkt-Attersee	290.691	290.691	290.691	254.355	254.355
Zillertaler VB	872.074	872.074	897.858	897.858	897.858
sonst. AG der Wiener Lokalbahnen	726.728	726.728	726.728	726.730	785.012
Südburgenländische RB	726.728	726.728	726.728	726.728	726.728
ROeEE AG	726.728	726.728	1.744.148	771.000	3.488.000
Summe EUR	26.234.312	25.447.265	25.447.000	25.195.761	24.684.000

Nachdem das Jahr 2005 derzeit technisch noch nicht abgeschlossen ist, sind die endgültigen Werte für das Jahr 2005 noch nicht vorhanden.

Frage 31:

Wie hoch werden die Förderungen des Bundes

a) für den Infrastrukturbetrieb

b) für Infrastrukturinvestitionen

für die ÖBB und für die einzelnen Privatbahnen in Österreich jeweils in den nächsten Jahren sein?

Antwort:

Die Förderungen des Bundes für den Infrastrukturbetrieb der ÖBB betragen in den nächsten Jahren jeweils maximal 1.006 Mio €, durch die vorgegebenen Einsparungsziele sollte dieser Betrag jedoch stetig fallen.

Die Infrastrukturinvestitionen für die ÖBB bewegen sich für die Jahre 2006-2011 in folgender Größenordnung (in Mio €), wofür gemäß §47 BBG 2003 der BMF entsprechende Haftungen zusichert:

2006	2007	2008	2009	2010	2011
1.551	1.341	1.433	1.512	1.371	1.405*

* Planungsstand 01.01.2006

Eine gesicherte Antwort auf diese Frage bezüglich der Privatbahnen in Österreich ist derzeit noch nicht möglich, da die Verträge zum 6. Mittelfristigen Investitionsprogramm mit den Privatbahnunternehmen noch nicht zur Gänze abgeschlossen werden konnten. In mehreren Bundesländern sind die Voraussetzungen für einen Vertragsabschluss noch nicht gegeben (darunter Burgenland, Salzburg, Wien, teilweise Tirol), obgleich die endgültigen Verträge im Juni 2005 durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie versendet wurden.

Auf Grundlage der 2005 vorgelegten Investitionsprogramme, der kritischen Bewertung derselben und der versendeten Förderungsangebote kann daher von einer annähernd gleichen Aufteilung wie 2004 ausgegangen werden.

Im Sinne der Privatbahnunternehmen hoffe ich, dass die noch fehlenden Bundesländer ihre Entscheidungen zur Mitfinanzierung an der Infrastruktur bald treffen.

Frage 34:

Die ÖBB- Reform wurde mit dem Politischen Ziel verbunden bis 2010 ein Einsparungspotential von 1 Milliarde Euro zu lukrieren. Kann nach einem Jahr davon ausgegangen werden, dass das erste Etappenziel erreicht wurde?

Antwort:

Ja.

Fragen 35 und 36:

Bei einem Vergleich aus Anlass während der ÖBB-Reform vorgelegten Dokumente müsste davon ausgegangen werden, dass per Ende 2005 dank der ÖBB-Reform der Gesamtkonzern bereits ein leicht positives Ergebnis aufweisen müsste. Den derzeit vorliegenden Zahlen aus der ÖBB hingegen ist zu entnehmen, dass 2006 erhebliche Verluste zu erwarten sind. Wie hoch sind die zu erwartenden Verluste und wie erklären Sie sich die Abweichung von dem Reformziel?

Den publizierten Jahresergebnissen des Unternehmens ist beispielsweise für das Jahr 2002 ein EGT von 125 Mio. Euro mit einem positiven cashflow von 270 Mio. Euro zu entnehmen. Ab 2004 ist dieser cashflow € 154 Millionen gewesen. Wie hoch wird der cashflow in den Jahren 2005 und 2006 sein, welche Bedeutung hat bei der Bilanzpolitik der ÖBB die Auflösung bzw. der Verbrauch von Rückstellungen und wie wird der Verbrauch bzw. die Auflösung von Rückstellungen in den Jahren 2005 bzw. 2006 sein? Wie hoch sind die 2005 aufgelösten Rückstellungen und Rücklagen zur Erzielung des Jahresergebnisses der Gesellschaften des ÖBB-Konzerns?

Antwort:

Die in den Fragestellungen angesprochenen Dokumente betreffen den Konzernabschluss der ÖBB-Gruppe für 2005. Dieser liegt derzeit noch nicht vor. Es ist mir daher nicht ersichtlich, woher Sie die in der Anfrage formulierten Vermutungen beziehen. Die Erstellung dieses Abschlusses (einschließlich der Festlegung damit zusammenhängender bilanzpolitischer Maßnahmen) fällt in den Zuständigkeitsbereich der ÖBB-Holding AG und, soweit es die zu konsolidierenden Einzelabschlüsse betrifft, ihrer Tochtergesellschaften.

Da der durch die Wirtschaftsprüfer der ÖBB testierte Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2005 noch nicht vorliegt, sind entsprechende Werte noch nicht verfügbar. Die diesbezüglichen Arbeiten sind meines Wissens jedoch gegenwärtig im Gang. Die entsprechenden Abschlüsse werden dann seitens der gesetzlich dafür vorgesehenen Organe zu den gesetzlich bzw. satzungsgemäßen Terminen festzustellen bzw. zu genehmigen und anschließend offen zu legen sein. Im gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine verantwortungsvolle Aussage dazu seitens des BMVIT nicht möglich, da ich die bestehenden Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten weder unterlaufen, noch in laufende Prozesse eingreifen will und kann. Sowohl für das Geschäftsjahr 2005, als auch für das Geschäftsjahr 2006 werden aller Voraussicht nach positive Ergebnisse erwartet, die dem Reformziel entsprechen. Die angefragten „Cash Flow“-Daten und die Auflösung bzw. der Verbrauch von Rückstellungen, werden aus den zu veröffentlichenden Jahresabschlüssen 2005 und 2006 zu entnehmen sein.

Fragen 37 bis 40:

Dem Vernehmen nach sollen in den letzten zwei Monaten Finanztransaktionen der ÖBB-Holding AG stattgefunden haben, welche ein Risikopotential von etwa 600 Mio. Euro aufweisen. Die Vorstände der Holding AG sollen aus gesicherten Veranlagungen von Vermögenswerten - entgegen der vorhersehbaren Zinsentwicklung am Zinsen- und Kapitalmarkt - aus stabilen Vermögenswerten variable Anlagen gemacht haben. Hat der Aufsichtsrat der Holding AG dieser Transaktion zugestimmt? Wie hoch ist der Schaden von der Holding AG aufgrund der nun zu erwartenden Zinserhöhungen? Welche Konsequenzen haben diese Schäden für die Konzerngesellschaften der ÖBB? Welche Schadensminderungen sind möglich?

Die ÖBB Bau AG hat vor wenigen Wochen eine Anleihe zwecks Finanzierung künftiger Investitionen in die Schieneninfrastruktur aufgenommen. Es soll nach Aufnahme der Anleihe hier - entgegen vorhersehbarer Marktentwicklung - Swaps vorgenommen worden sein, welche von fixen Zinssätzen korrigiert wurden. Nunmehr sind aufgrund der steigenden Zinsen Schäden in der Größenordnung von bis zu 30 Mio. Euro vorhersehbar. Hat der Aufsichtsrat der Holding AG diesen Transaktionen zugestimmt? Welche Schadensminderungen sind möglich?

Welche Konsequenzen für die verantwortlichen Aufsichtsräte und Organe der ÖBB Holding AG und allenfalls ihrer Konzerngesellschaften haben die beiden angeführten risikoreichen Transaktionen?

Welche generellen Vorkehrungen treffen Sie im Bereich der staatseigenen Unternehmen, um das Gambeln mit öffentlichen Mitteln durch ungeschickte Manager in Hinkunft zu mindern?

Antwort:

Die von mir mit der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage befasste ÖBB-Holding AG nahm dazu wie folgt Stellung:

„Grundsätzlich ist anzuführen, dass die ÖBB über eine Vielzahl von Darlehensfinanzierungen und Finanzpositionen aufgrund der der ÖBB übertragenen Aufgabenstellungen - inklusive Finanzierungsaufgaben - verfügt. Ein derart großes Portfolio an Finanzpositionen muss aktiv gemanagt werden, um auf Marktentwicklungen rasch reagieren zu können. Das Management derartiger Positionen beinhaltet in der Umsetzung einfache Zins- und Währungsswaps sowie diverse sonstige derivative Strukturen zur Optimierung des Finanzportfolios. Dies stets unter der Prämisse der Risikominimierung.

Die in den Vorjahren abgeschlossenen Leasingtransaktionen wurden zum damaligen Zeitpunkt vom Aufsichtsrat mit den jeweils ausgewählten Partnern genehmigt. In den Verträgen selbst wurde in der Regel mit dem Eigenkapitalinvestor vereinbart, dass die Mindestbonität der Depotbank AA betragen muss. Schon damals wurden jedoch Depotnehmer mit besserer Bonität ausgewählt, sodass in der Regel ein AAA geratetes Kontrahentenrisiko bestand. Allerdings wurden auch Einzelrisiken auf bestgeratete Schuldner akzeptiert.

Mit der abgeschlossenen Swapvereinbarung werden die Einzelrisiken in einen gemanagten Fond aus mehreren Einzeltiteln getauscht. Der Fond ist mit einem Rating von AAA ausgestattet. Aufgrund der unterschiedlichen Unternehmensspreads ist mit dem Tausch auch ein Margenzuwachs verbunden. Das Managementziel für den Fond ist, das AAA-Rating und damit das Risiko stabil zu halten, und damit eine Risikostreuung für die ÖBB, sowie als Nebeneffekt eine Margenverbesserung, zu erzielen.

Durch die zwischenzeitlich eingetretene Marktentwicklung wurden diese Swaps bereits mit Ertrag geschlossen.

Gemäß Geschäftsordnung des Aufsichtsrates war eine Mitbefassung des Aufsichtsrates der ÖBB- Holding AG nicht erforderlich. Es wurde in der Aufsichtsratsitzung im Dezember vom Vorstand über die Finanzgeschäfte berichtet. Bei den angeführten Transaktionen handelt es sich um marktübliche Geschäfte zum Management finanzieller Risiken.“

Darüber hinaus können Organe der ÖBB nur aufgrund der Gesetze, des Bundesbahnstrukturgesetzes im speziellen, der Satzungen der jeweiligen Gesellschaft sowie der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates bzw. der Geschäftsführung tätig werden.

Mit freundlichen Grüßen

