



Der  
Rechnungshof

Reihe BUND  
2007/15

# Bericht des Rechnungshofes

Wasserverband  
Göttlesbrunnerbach;  
Aufsicht über Wasserverbände

Heeresbild- und Filmstelle;  
Follow-up-Überprüfung

Umsetzung des Bundesbahn-  
strukturgesetzes 2003

Ruhestandsversetzungen  
bei den Österreichischen  
Bundesbahnen;  
Follow-up-Überprüfung

**Bisher erschienen:**

- Reihe Bund 2007/1 Bericht des Rechnungshofes  
– Flüchtlingsbetreuung
- Reihe Bund 2007/2 Bericht des Rechnungshofes  
– Einkaufszentren  
– Lehrerpersonalplanung  
– Organisation und Wirksamkeit der Schulaufsicht  
– Universitäten für Musik und darstellende  
Kunst Wien und Graz, Universität Mozarteum Salzburg:  
Vorbereitungslehrgänge
- Reihe Bund 2007/3 Bericht des Rechnungshofes  
– Ausgewählte Supportprozesse (Präsidialreform)  
– Verkauf von Bundeswohnbaugesellschaften  
– Prozess der Umsetzung von EU-Recht  
– Entwicklung des ländlichen Raumes;  
Ausgleichszulage für benachteiligte Gebiete  
– Einheitliche Betriebspämie; Teilnahme an der Prüfung  
des Europäischen Rechnungshofes  
– Brenner Eisenbahn GmbH; Projekt Unterinntaltrasse  
– A 9 Pyhrnautobahn Inzersdorf – Schön
- Reihe Bund 2007/4 Bericht des Rechnungshofes  
– Wiedervorlage  
Band 1 Reihe Bund 2006/6, 2006/7 und 2006/8  
Band 2 Reihe Bund 2003/4  
Band 3 Reihe Bund 2005/13  
Band 4 Reihe Bund 2006/1, 2006/3 und 2006/5
- Reihe Bund 2007/5 Bericht des Rechnungshofes  
– Zulagen und Nebengebühren der Bundesbediensteten
- Reihe Bund 2007/6 Bericht des Rechnungshofes  
– GIS Gebühren Info Service GmbH  
– Ausgewählte Maßnahmen der indirekten Forschungsförderung  
– Bau- und Liegenschaftsverwaltung; Follow-up-Überprüfung  
– Arbeitnehmerveranlagung  
– Ausgewählte Themen der Abfallwirtschaft in Österreich  
– Kauf der EUROPASS LKW-Mautsystem GmbH

Fortsetzung auf den hinteren Bögen



# **Bericht des Rechnungshofes**

**Wasserverband Göttlesbrunnerbach;  
Aufsicht über Wasserverbände**

**Heeresbild- und Filmstelle;  
Follow-up-Überprüfung**

**Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003**

**Ruhestandsversetzungen bei den Österreichischen  
Bundesbahnen; Follow-up-Überprüfung**



<b>Vorbemerkungen</b>	<u>Vorlage an den Nationalrat</u>	<u>1</u>
	<u>Darstellung der Prüfungsergebnisse</u>	<u>1</u>
 <b>BMLFUW</b>	 Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft	
	<u>Wasserverband Göttlesbrunnerbach;</u>	
	<u>Aufsicht über Wasserverbände</u>	<u>3</u>
 <b>BMLV</b>	 Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Landesverteidigung	
	<u>Heeresbild- und Filmstelle; Follow-up-Überprüfung</u>	<u>7</u>
 <b>BMVIT</b>	 Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie	
	<u>Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003</u>	<u>25</u>
	<u>Ruhestandsversetzungen bei den Österreichischen Bundesbahnen;</u>	
	<u>Follow-up-Überprüfung</u>	<u>101</u>
 <b>ANHANG</b>	 Entscheidungsträger der überprüften Unternehmungen	<u>115</u>

# Abkürzungen

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
ASVG	Allgemeines Sozialversicherungsgesetz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BKA	Bundeskanzleramt
BM...	Bundesministerium...
BMF	für Finanzen
BMLFUW	für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMLV	für Landesverteidigung
BMSG	für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
d.s.	das sind
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
(f)f.	(fort)folgend
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
IFRS	International Financial Reporting Standards
IT	Informationstechnologie
KG	Kommanditgesellschaft
Mill.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OGH	Oberster Gerichtshof



# Abkürzungen

RH	Rechnungshof
S.	Seite
TZ	Textzahl(en)
u.a.(m.)	und andere(s) (mehr)
Z	Ziffer

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.



# Vorbemerkungen

## Vorbemerkungen

### Vorlage an den Nationalrat

Der RH erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 B-VG nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei mehreren Geba-rungsüberprüfungen getroffen hat.

### Darstellung der Prüfungsergebnisse

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den RH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des RH (Kennzeichnung mit 4) aneinander gereiht. Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechts-form gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

Der vorliegende Bericht des RH ist nach der Vorlage über die Website des RH „<http://www.rechnungshof.gv.at>“ verfügbar.



## **Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft**

### **Wasserverband Göttlesbrunnerbach; Aufsicht über Wasserverbände**

Die Gebarung des Wasserverbandes Göttlesbrunnerbach wurde – abgesehen von formalen Mängeln – ordnungsgemäß abgewickelt. Die Aufsicht über den Wasserverband entsprach den rechtlichen Vorgaben.

#### **Kurzfassung**

Schwerpunkte der Überprüfung waren die Abwicklung der Gebarung beim Wasserverband Göttlesbrunnerbach sowie die Wahrnehmung der Aufsicht über die Wasserverbände durch das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung anhand des konkreten Beispiels des Wasserverbandes Göttlesbrunnerbach. (TZ 1)

Die Überprüfung der Gebarung des Wasserverbandes Göttlesbrunnerbach der Jahre 2002 bis 2006 ergab formale Mängel. (TZ 3, 4)

Die Aufsicht über die Wasserverbände durch das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung gestaltete sich grundsätzlich wirksam und entsprach den rechtlichen Vorgaben. (TZ 5)

### Kenndaten zum Wasserverband Göttlesbrunnerbach

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
in EUR						
Einnahmen	-	17.938	8.525	8.534	213	186
Ausgaben	-	488	22.029	544	2.470	388
Saldo	-	17.450	- 13.504	7.990	- 2.257	- 202
Guthaben zum 31. Dezember <sup>1)</sup>	5.213	22.663	9.159	17.149	14.892	14.691

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen möglich

#### **Prüfungsablauf und -gegenstand**

**1** Der RH überprüfte im März 2007 die Gebarung des Wasserverbandes Göttlesbrunnerbach (Wasserverband) sowie die Ausübung des Aufsichtsrechts über die Wasserverbände. Die Auswahl erfolgte aufgrund einer Stichprobe nach dem Zufallsprinzip. Dieses Verfahren bezieht auch Rechtsträger ein, die nach dem ansonsten risikoorientierten Auswahlverfahren (z.B. wegen ihres geringen Gebarungsumfangs) nicht überprüft würden. Der RH wendet dieses Verfahren an, um seine präventive und beratende Wirkung zu verstärken.

Schwerpunkte der Überprüfung waren die Abwicklung der Gebarung beim Wasserverband Göttlesbrunnerbach sowie die Wahrnehmung der Aufsicht über die Wasserverbände durch das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung anhand des konkreten Beispiels des Wasserverbandes Göttlesbrunnerbach.

Zu dem im Mai 2007 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das BMLFUW als oberste Wasserrechtsbehörde im Juni 2007, die Niederösterreichische Landesregierung im Juli 2007 und der Wasserverband im August 2007 Stellung. Der RH übermittelte der Niederösterreichischen Landesregierung seine Gegenäußerung im Juli 2007.

**Grundlagen**

**2** Am Wasserverband Göttlesbrunnerbach sind die Gemeinde Göttlesbrunn – Arbesthal und die Stadtgemeinde Bruck an der Leitha beteiligt. Zweck des Wasserverbandes ist es, Räumungsarbeiten und Instandhaltungsmaßnahmen sowie allfällige wasserbauliche Maßnahmen im Bereich des ca. 8 km langen Göttlesbrunnerbaches durchzuführen.

Die Aufsicht über die Wasserverbände in Niederösterreich und somit auch über den Wasserverband Göttlesbrunnerbach nimmt das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung wahr.

**Wasserverband  
Göttlesbrunnerbach**

**3.1** Die Mitgliederversammlung, in der die beteiligten Gemeinden vertreten sind, hat unter anderem die Aufgabe, den Voranschlag und den Rechnungsabschluss zu beschließen sowie die weiteren Organe des Wasserverbandes zu wählen. Der Rechnungsabschluss war durch den Vorstand zu erstellen und vor Genehmigung durch die Mitgliederversammlung von den gewählten Rechnungsprüfern zu prüfen. Im Jahr 2003 erfolgte die Prüfung nicht durch die gewählten Rechnungsprüfer, sondern durch zwei Personen aus dem Kreis der Mitgliederversammlung.

**3.2** Der RH empfahl dem Wasserverband, die Prüfung des Rechnungsabschlusses ausschließlich durch die gewählten Rechnungsprüfer durchführen zu lassen.

**3.3** *Der Wasserverband sagte dies zu.*

**4.1** Der Wasserverband setzte in den Jahren 2002 bis 2006 zwei bauliche Maßnahmen um. Ein Projekt wurde durch die Wasserbauabteilung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung durchgeführt sowie mit Bundes- und Landesmitteln gefördert. Für eine Rate des durch den Wasserverband überwiesenen Interessentenbeitrags fehlte der Zahlungsbeleg. Die Dokumentation der Geburung war mit Ausnahme dieses Belegs vollständig und nachvollziehbar.

**4.2** Der RH empfahl dem Wasserverband, künftig jeden Buchungsfall in der Buchhaltung vollständig und nachvollziehbar zu belegen.

**4.3** *Der Wasserverband sagte dies zu.*

**Aufsicht über  
Wasserverbände**

**5.1** Die für die Ausübung des Aufsichtsrechts zuständigen Abteilungen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung genehmigten Satzungen sowie Satzungsänderungen der Wasserverbände und überprüften die übermittelten Protokolle und Rechnungsabschlüsse. Weiters nahmen sie an Mitgliederversammlungen der Verbände teil, erbrachten Beratungsleistungen und überprüften deren Gebarung.

Die Intervalle der Gebarungsüberprüfungen waren in schriftlicher Form festgelegt. Eine Überprüfung der Intervalle unter Berücksichtigung der Planung für die Jahre 2007 und 2008 ergab, dass bei acht der 76 Verbände ein längerer als der schriftlich festgelegte Zeitraum zwischen den einzelnen Überprüfungen lag.

**5.2** Generell stellte der RH fest, dass die Aufsicht des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung wirksam gestaltet war und den rechtlichen Vorgaben entsprach. Er bemängelte jedoch die Nichteinhaltung der schriftlich festgelegten Prüfungsintervalle.

**5.3** *Laut Stellungnahme der Niederösterreichischen Landesregierung werde die Einhaltung der Intervalle weiterhin verfolgt.*

**5.4** Der RH empfahl, die Einhaltung der festgelegten Intervalle in allen Fällen anzustreben.

**Schluss-  
bemerkungen**

**6** Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen an den Wasserverband Göttlesbrunnerbach hervor.

(1) Die jährliche Rechnungsprüfung sollte ausschließlich durch die gewählten zuständigen Organe erfolgen. (TZ 3)

(2) Jeder Buchungsfall wäre in der Buchhaltung vollständig und nachvollziehbar zu belegen. (TZ 4)

## Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Landesverteidigung

### Heeresbild- und Filmstelle; Follow-up-Überprüfung

Die Empfehlungen des RH aus dem Jahr 2002 wurden zum überwiegenden Teil nicht umgesetzt.

#### Kurzfassung

Die Heeresbild- und Filmstelle ist eine nachgeordnete Dienststelle des BMLV zur Unterstützung seiner Öffentlichkeitsarbeit in den Fachbereichen Foto, Video und Ton. (TZ 2) Prüfungsschwerpunkt war die Umsetzung der vom RH anlässlich einer Gebarungsüberprüfung aus dem Jahr 2002 abgegebenen Empfehlungen. (TZ 1)

Um die Empfehlungen des RH zu realisieren, richtete das BMLV im Jahr 2003 ein Reorganisationsprojekt ein. Das Projekt wurde seit dem Jahr 2004 vom BMLV nicht mehr weiter verfolgt. (TZ 3, 4)

Nahezu die Hälfte aller Aufträge wurde nicht für das BMLV, sondern für ressortfremde Dienststellen erbracht. Überdies waren nur bei 0,4 % aller Aufträge militärfachspezifische Kenntnisse erforderlich. (TZ 19)

Die Heeresbild- und Filmstelle verfügte weiterhin über keine geordnete Auftragsplanung und -verwaltung. Die Ressourcenerfassung war mangelhaft. (TZ 5)

Eine Kostenrechnung wurde zwar eingeführt, ließ sich aber wegen fehlender Daten nur bedingt als operatives Controllinginstrument nutzen. (TZ 6)

Die Lagerung und Archivierung von Produkten der Heeresbild- und Filmstelle wiesen Mängel auf; ein ordnungsgemäßes Archivierungssystem fehlte. (TZ 7)

Verwaltungsbereinkommen mit Bundesdienststellen wurden ohne nachvollziehbare Verrechnungsgrundlage abgeschlossen. (TZ 10)

## Kurzfassung

Obwohl die Personalabgänge weiterhin hoch waren, erfolgte keine Untersuchung über die Gründe der Fluktuation. (TZ 13)

Eine neue „Dienstanweisung für die Öffentlichkeitsarbeit“ wurde zwar in Kraft gesetzt, sie enthielt aber widersprüchliche Regelungen. (TZ 14)

Aufgrund der Empfehlungen des RH aus dem Jahr 2002 wurde der Heeresbild- und Filmstelle ab 2003 das Budget für Betriebsaufwendungen entzogen. (TZ 16)

Die Empfehlung des RH, Beschaffungsbestimmungen einzuhalten, wurde nur teilweise umgesetzt. (TZ 17)

### Kenndaten der Heeresbild- und Filmstelle

Rechtsgrundlage	Dienstanweisung für die Öffentlichkeitsarbeit vom 3. August 2005, BMLV GZ S90400/28-GrpKomm/2005				
Aufgabe	Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit des BMLV in den Fachbereichen Foto, Video und Ton				
Gebarung	2002	2003	2004	2005	2006
Personalaufwand	1,01	1,09	1,15	1,08	1,14
Sachaufwand	0,38	0,07	0,16	0,08	0,15
Summe	1,39	1,16	1,31	1,16	1,29
Anzahl					
Mitarbeiter in Vollbeschäftigungäquivalenten	36	37	39,5	37,5	38,5

### Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte im Oktober und Dezember 2006 die Umsetzung jener Empfehlungen, die er im Jahr 2002 anlässlich der Überprüfung der Heeresbild- und Filmstelle abgegeben hatte.

Zu den im April 2007 übermittelten Prüfungsergebnissen nahmen die Heeresbild- und Filmstelle im Mai 2007 und das BMLV im Juli 2007 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im September 2007.

Der in der Reihe Bund 2003/4 veröffentlichte Bericht wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.



**Heeresbild- und Filmstelle**

## Allgemeines

**2** Die Heeresbild- und Filmstelle ist eine nachgeordnete Dienststelle des BMLV, die eingerichtet wurde, um die Öffentlichkeitsarbeit des BMLV in den Fachbereichen Foto, Video und Ton zu unterstützen. Sie gliedert sich in die Bereiche „Leitung und Verwaltung“, „Redaktion Video und Film“, „Redaktion Nachbearbeitung und Ton“ sowie „Redaktion Foto“.

Die Dienst- und Fachaufsicht über die Heeresbild- und Filmstelle oblag seit Februar 2004 dem Leiter der Gruppe „Kommunikation“, der für das Kommunikationsmanagement des Ressorts zuständig war.

## Projekt „REORG HBF“

**3** In seinem Vorbericht hatte der RH dem BMLV zusammenfassend empfohlen,

(1) sämtliche an die Heeresbild- und Filmstelle gelangten Aufträge lückenlos zu erfassen, Produktionsstände zu dokumentieren und ein Projektmanagement einzuführen;

(2) die Dienst- und Fachaufsicht verstärkt wahrzunehmen;

(3) eine allgemeine Kostenrechnung in der Heeresbild- und Filmstelle als Pilotprojekt des BMLV einzuführen;

(4) die Beschaffungsbestimmungen des BMLV einzuhalten und

(5) ein Archivierungssystem einzurichten.

Das BMLV hatte dem RH in seiner Stellungnahme zum Vorbericht mitgeteilt, dass es im April 2003 einen Projektauftrag für eine Reorganisation der Heeresbild- und Filmstelle („REORG HBF“) erteilt habe, um die vom RH aufgezeigten organisatorischen Mängel zu beseitigen und die Empfehlungen des RH zu realisieren. Für die Umsetzung des Projektauftrages wären 16 Monate vorgesehen gewesen.

Auftraggeber des Projekts „REORG HBF“ war der damalige Kabinettschef des Bundesministers für Landesverteidigung, Projektleiter der Leiter der damaligen Abteilung für militärische Öffentlichkeitsarbeit.

## Projekt „REORG HBF“

Im Projektauftrag wurden folgende Projektziele festgelegt:

- Erarbeitung eindeutig definierter und auf Kernaufgaben des BMLV beschränkter Leistungskataloge, die spezifisches militärisches Know-how erfordern;
- lückenlose Auftragserfassung und Dokumentation einschließlich der auftragsbezogenen Erfassung aller personellen und materiellen Ressourcen;
- Einführung eines Projektcontrollings ab 10.000 EUR in Form von periodischen Soll-Ist-Vergleichen durch ein externes Organ und die Mitteilung der Ergebnisse an die zuständige Fachabteilung;
- Einrichtung einer aussagekräftigen Kostenrechnung, bei der alle Kosten der Heeresbild- und Filmstelle im Rahmen eines Betriebsabrechnungsbogens lückenlos erfasst werden.

**4.1** Aufgrund von organisatorischen Änderungen wechselten Auftraggeber und Projektleiter mehrmals, ohne dass der Projektauftrag angepasst wurde. Zudem lagen keine dokumentierten Projektübergaben vor. Eine dokumentierte Projektverfolgung durch den Auftraggeber fehlte.

Bis Mai 2004 wurden drei Projektbesprechungen abgehalten. Danach fanden keine weiteren Projektsitzungen mehr statt.

Im Zuge der Erhebungen teilte das Ministerbüro dem RH mit, dass der damalige Bundesminister für Landesverteidigung, Günther Platter, den betroffenen Dienststellen im Juli 2004 die Umsetzung der Empfehlungen und Vorgaben der Bundesheerreformkommission angeordnet habe; alle laufenden Planungen und Projekte waren seither auf diesen Reformprozess abzustimmen.

Der Projektleiter der „REORG HBF“ führte die mangelnde Weiterführung des Projekts darauf zurück, dass ab September 2004 Teilprojekte im Rahmen der Bundesheer-Reform liefen, die auch die Heeresbild- und Filmstelle betrafen. In den Reformprozess seien die betroffenen Dienststellen jedoch nicht eingebunden gewesen.



**4.2** Der RH stellte kritisch fest, dass das Projekt „REORG HBF“ nicht abgeschlossen wurde, obwohl die Umsetzung bereits vor Jahren erfolgen sollte. Von den vier Projektzielen wurde lediglich eines – die Einführung einer aussagekräftigen Kostenrechnung und dieses nur teilweise – verwirklicht. Es lagen weder Zwischenberichte vor, noch wurde das Projekt beendet.

Der RH beanstandete weiters die mangelhafte Abstimmung zwischen den verschiedenen Organisationsprojekten im BMLV.

**4.3** *Das BMLV nahm die aufgezeigten Mängel in Kommunikation bzw. Abstimmung zwischen dem für die Umsetzung der Bundesheer-Reform zuständigen „Management BH2010“ und dem Projektleiter der „REORG HBF“ zur Kenntnis. Auf kritische Situationen in Projekten (Änderungen in Projekten, Projektübergaben) werde es in Zukunft besonders achten.*

### Ressourceneinsatz und Auftragsverwaltung

**5.1** (1) Wegen fehlender bzw. unvollständiger Aufzeichnungen über die an die Heeresbild- und Filmstelle ergangenen Produktionsaufträge hatte der RH in seinem Vorbericht empfohlen,

- sämtliche Aufträge lückenlos zu erfassen,
- die einzelnen Produktionsebenen auftragsbezogen zu koordinieren,
- die jeweiligen Produktionsstände bei den Produktionseinheiten zu dokumentieren und
- ein Projektmanagement einzuführen.

Weiters hatte er angeregt, den Ressourceneinsatz der Heeresbild- und Filmstelle zu dokumentieren und eine Projektplanung sowie eine wirksame Projektüberwachung einzurichten.

Das BMLV hatte dazu in seiner damaligen Stellungnahme mitgeteilt, dass es die Anregungen des RH aufgreifen werde und beabsichtige, für die Heeresbild- und Filmstelle eine IT-unterstützte Auftragsverwaltung mit Festlegung eindeutiger Leistungs- und Sollkriterien zu implementieren.

## Ressourceneinsatz und Auftragsverwaltung

(2) Da keine geeigneten Leistungsdaten vorlagen, ersuchte der RH die Heeresbild- und Filmstelle, ihre Produktionen von 2002 bis 2005 zu erheben. Demnach erfüllte sie insgesamt 11.798 Aufträge. Davon waren dem Bereich Video/Film einschließlich Redaktion 1.480 (rd. 12,5 %), dem Bereich Ton/Nachbearbeitung 902 (rd. 7,6 %) und dem Bereich Foto 9.416 (rd. 79,8 %) Aufträge zuzuordnen.

**5.2** Der RH stellte nunmehr fest, dass die Heeresbild- und Filmstelle weiterhin über keine geordnete Auftragsplanung und -verwaltung verfügte. Das BMLV begann erst während der gegenständlichen Follow-up-Überprüfung, ein IT-System für die Auftragsverwaltung zu installieren.

Weiters erhab der RH, dass die Heeresbild- und Filmstelle den personellen Ressourceneinsatz lediglich bei jenen Aufträgen genauer erfasste, die für andere Bundesdienststellen aufgrund von Verwaltungsübereinkommen erbracht wurden. Durch die mangelhafte Ressourcen erfassung ließen sich keine aussagekräftigen Kennzahlen entwickeln.

Der RH bemängelte, dass die Heeresbild- und Filmstelle ihren Ressourceneinsatz mangelhaft erfasste und ihre Produktionsleistungen erst aufgrund seines Ersuchens erhab. Weiters beanstandete er, dass die Implementierung einer IT-gestützten Auftragsverwaltung verspätet erfolgte. Darüber hinaus lag für die Einführung dieses IT-Systems noch kein Projektmanagement vor, in dem Zeitabläufe, Verantwortungen und Schnittstellen – insbesondere zur SAP-Kostenrechnung im BMLV – definiert waren.

Der RH empfahl daher neuerlich, den Ressourceneinsatz und die Produktionsleistungen lückenlos zu erfassen und zu dokumentieren. Weiters regte er an, die Einführung einer elektronischen Auftragsverwaltung in der Heeresbild- und Filmstelle mit Nachdruck zu betreiben.

**5.3** *Die Heeresbild- und Filmstelle teilte dazu in ihrer Stellungnahme vom Mai 2007 mit, dass eine IT-gestützte Auftragsverwaltung bislang nicht installiert worden sei. Die Auftragsverwaltung werde in Form von so genannten Einsatzbefehlen dokumentiert, woraus die zu erbringenden Leistungen und der Ressourceneinsatz ersichtlich seien. Eine geeignete EDV-Ausrüstung mit entsprechender Software, welche die Heeresbild- und Filmstelle bei der Dokumentation ihres Ressourceneinsatzes unterstützen könnte, sei vom Dienstgeber nicht zur Verfügung gestellt worden.*



*Laut Mitteilung des BMLV vom Juli 2007 habe es die Einführung der IT-Anwendung „AVIS“ („Auftrags-Verwaltungs- und Informationssystem“) sowie eine Geschäftsprozessanalyse und -modellierung bei der Heeresbild- und Filmstelle angeordnet. Nach Abschluss der Vorbereitungsphase sei die IT-Anwendung im Juni 2007 in Betrieb genommen worden. Eine Schnittstelle zur Kosten- und Leistungsrechnung sei vorhanden und komme zum Einsatz.*

**5.4** Der RH machte darauf aufmerksam, dass der Ressourceneinsatz der Heeresbild- und Filmstelle bei Leistungen für das BMLV in den händisch geführten „Einsatzbefehlen“ mangelhaft dokumentiert war, weil z.B. Angaben über den Zeitaufwand fehlten. Dies wäre bei der IT-unterstützten Auftragsverwaltung zu berücksichtigen.

## Kostenrechnung

**6.1** In seinem Vorbericht hatte der RH angeregt, eine allgemeine Kostenrechnung in der Heeresbild- und Filmstelle als Pilotprojekt des BMLV einzuführen.

Das BMLV hatte dazu in seiner damaligen Stellungnahme mitgeteilt, die Anregungen des RH aufgreifen zu wollen. Mit der Einführung von „SAP CO“ im Jänner 2005 werde die Kosten- und Leistungsrechnung in der Heeresbild- und Filmstelle in Betrieb gehen.

**6.2** Tatsächlich wurde eine Kostenrechnung erst im Jänner 2006 in der Heeresbild- und Filmstelle eingeführt. Aufgrund fehlender Leistungsdaten waren keine Aussagen über die Auslastung der Heeresbild- und Filmstelle ableitbar.

Der RH empfahl daher, das Kostenrechnungssystem in Verbindung mit der – noch einzuführenden – elektronischen Auftragsverwaltung zu einer aussagekräftigen Kosten- und Leistungsrechnung weiterzuentwickeln sowie als Führungs- und Steuerungsinstrument einzusetzen.

**6.3** *Laut Stellungnahme der Heeresbild- und Filmstelle sei eine Kostenrechnung ohne genauere Auftragsverwaltung kaum möglich.*

*Das BMLV teilte mit, dass die Kosten- und Leistungsrechnung der Heeresbild- und Filmstelle nach den Grundsätzen der Bundes-Kosten- und Leistungsrechnung gestaltet sei. Es verwies neuerlich auf die Einführung einer elektronischen Auftragsverwaltung.*

**Archivierung von  
Video-, Ton- und  
Fotoprodukten**

**6.4** Der RH entgegnete, dass die Heeresbild- und Filmstelle nur über eine Kostenrechnung verfügte und auch diese mangels wesentlicher Daten ihre grundsätzliche Aufgabe als operatives Controllinginstrument lediglich bedingt erfüllen konnte.

**7.1** In seinem Vorbericht hatte der RH angeregt, ein Archivierungssystem für die Produkte der Heeresbild- und Filmstelle, das die rasche Auffindbarkeit von archiviertem Material erlaubt, einzurichten.

Das BMLV hatte hiezu keine Stellungnahme abgegeben.

**7.2** Der RH stellte nunmehr fest, dass die Lagerung und Archivierung der Produkte sowie die Dokumentation weiterhin Mängel aufwiesen. Er empfahl daher neuerlich, ein ordnungsgemäßes Archivierungssystem einzurichten.

**7.3** *Die Heeresbild- und Filmstelle hielt im Mai 2007 dazu fest, dass vom Dienstgeber bislang kein geeignetes Archivierungssystem zur Verfügung gestellt worden sei.*

*In seiner Stellungnahme vom Juli 2007 teilte das BMLV mit, dass es der Heeresbild- und Filmstelle eine CD-Regalanlage und ein Videoarchiv zur Lagerung und Archivierung zugewiesen habe. Auch sei der Aufbau eines digitalen Bildarchivs eingeleitet worden.*

**8.1** Ausbildungsfilme, die dem BMLV von ausländischen Streitkräften zur Verfügung gestellt wurden, legte die Heeresbild- und Filmstelle in ihrem Videoarchiv ab. Da die Filme weder inventarisiert wurden, noch im Intranet des BMLV als entlehnbare Ausbildungsfilme aufschienen, blieben sie jedoch ungenutzt.

**8.2** Der RH empfahl, die Filme zu inventarisieren sowie hinsichtlich eines allfälligen Ausbildungsnutzens zu analysieren und zu dokumentieren.

**8.3** *Laut Stellungnahme der Heeresbild- und Filmstelle habe die Archivierung und Aufnahme der Ausbildungsfilme ins Intranet aufgrund des Fehlens eines geeigneten Programms nicht umgesetzt werden können.*

**Verwaltungsüber-  
einkommen**

**9.1** Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die im Rahmen von Verwaltungsübereinkommen für andere Bundesministerien eingesetzten Personalressourcen zu erfassen und die Bestimmungen über Vergütungen zwischen Organen des Bundes zu beachten. Weiters hatte er angeregt, Verwaltungsübereinkommen inhaltlich einheitlich zu regeln und anhand der tatsächlichen Auslastung der Heeresbild- und Filmstelle ökonomisch über das Weiterbestehen bzw. die Auflösung von Verwaltungsübereinkommen zu entscheiden.

Das BMLV hatte in seiner damaligen Stellungnahme zugesagt, die abgeschlossenen Verwaltungsübereinkommen nach Vorliegen von Kennzahlen kritisch zu prüfen.

**9.2** Der RH er hob nunmehr, dass das BMLV die bestehenden Verwaltungsübereinkommen kündigte und bis Februar 2006 elf neue Übereinkommen mit Bundesdienststellen abschloss. Erhebungen über die Auslastung der Heeresbild- und Filmstelle sowie über die Zweckmäßigkeit von Verwaltungsübereinkommen lagen jedoch nicht vor.

**9.3** *Das BMLV gab hiezu keine Stellungnahme ab.*

**10.1** Zeitgleich mit den neuen Verwaltungsübereinkommen setzte das BMLV Stundensätze (so genannte Basiskostensätze) für die Verrechnung der Leistungen der Heeresbild- und Filmstelle mit den jeweiligen Bundesdienststellen fest. Eine Berechnungsgrundlage für die Basiskostensätze lag nicht vor.

In den Übereinkommen wurde festgelegt, dass dem BMLV die Leistungen der Heeresbild- und Filmstelle gemäß den Basiskostensätzen zu vergüten sind. Zusätzlich wurden den Bediensteten der Heeresbild- und Filmstelle die Überstundenvergütungen sowie Reisegebühren vergütet. Im Übereinkommen mit der Präsidentschaftskanzlei fehlte jedoch eine Festlegung über die Vergütung von Leistungen gegenüber dem BMLV. Diese Vorgangsweise wurde mit der staatspolitischen Funktion des Bundespräsidenten als Oberbefehlshaber des Bundesheeres begründet.

**10.2** Der RH regte an, für die Verrechnung von Leistungen im Rahmen von Verwaltungsübereinkommen nachvollziehbare Berechnungsgrundlagen zu entwickeln, die auf den Daten der Kosten- und Leistungsrechnung basieren. Er empfahl, sämtliche Übereinkommen entsprechend den haushaltrechtlichen Bestimmungen zu überarbeiten.

## Verwaltungsübereinkommen

**10.3** Das BMLV sagte zu, die Kostensätze für Leistungen der Heeresbild- und Filmstelle entsprechend der Empfehlung des RH zu überarbeiten. Es werde weiters um eine rechtskonforme Abwicklung der Abgeltung von Leistungen der Heeresbild- und Filmstelle für den Herrn Bundespräsidenten bemüht sein.

**11.1** Der RH verglich die halbjährlichen Abrechnungen der Heeresbild- und Filmstelle für Leistungen aufgrund von Verwaltungsübereinkommen mit den Überstundenabrechnungen der Bediensteten. Dabei stellte er fest, dass die Anzahl der von den Bediensteten verrechneten Überstunden höher war als die Anzahl der von der Heeresbild- und Filmstelle verrechneten Gesamtstunden (Leistungen während der Normaldienstzeit und Überstunden). Wegen der mangelhaften Leistungsabrechnung wurde den Bundesdienststellen im Jahr 2005 sowie im ersten Halbjahr 2006 ein Betrag in Höhe von zumindest 22.634 EUR nicht in Rechnung gestellt.

**11.2** Der RH empfahl, Leistungen im Rahmen von Verwaltungsübereinkommen in Hinkunft sorgfältiger abzurechnen und ausständige Beträge von den Bundesdienststellen nachzufordern.

**11.3** Die Heeresbild- und Filmstelle sagte dies zu.

## Abrechnung einer Leistung

**12.1** Im Zuge der Follow-up-Überprüfung informierte der Leiter der Heeresbild- und Filmstelle den RH vom Umstand, im November 2002 an seine damalige dienst- und fachvorgesetzte Stelle den Antrag gerichtet zu haben, bei einer politischen Partei eine Vergütung in Höhe von rd. 3.400 EUR für die Verwendung von Fotos der Heeresbild- und Filmstelle zu parteipolitischen Zwecken einzuheben. In den folgenden Monaten habe er dies mehrfach schriftlich bei seinem Vorgesetzten urgierter.

**12.2** Auf Anfrage teilte das BMLV dem RH mit, dass keine Schriftstücke zu diesem Geschäftsfall auffindbar seien. Im März 2007 forderte das BMLV die politische Partei jedoch auf, Administrationskosten für die Fotos in Höhe von rd. 90 EUR zu bezahlen. Die politische Partei kam dieser Forderung auch umgehend nach. Weiters informierte das BMLV den RH, dass die von der Heeresbild- und Filmstelle in Rechnung gestellte Abgeltung für Verwertungsrechte erst juristisch geprüft werde.

Der RH ersuchte das BMLV um Mitteilung, welche weiteren Veranlassungen in dieser Angelegenheit getroffen wurden.

**12.3** *Das BMLV teilte mit, dass der Aktenlauf der von der Heeresbild- und Filmstelle erstellten Geschäftsstücke sowie der Inhalt der damaligen Vereinbarung mit der politischen Partei wegen fehlender Registrierung und Dokumentation nicht nachvollzogen werden könnten. Daher sei eine abschließende Beurteilung des Vorganges aus rechtlicher Sicht nicht möglich. Urheberrechtliche Fragen würden sich nicht stellen. Von weiteren Maßnahmen sei Abstand genommen worden.*

#### Dienst- und Fachaufsicht

**13.1** In seinem Vorbericht hatte der RH auf die hohe Personalfluktuation der Jahre 1997 bis 2001 hingewiesen. Er hatte empfohlen, die Ursachen hiefür im Einzelfall zu ergründen und verstärkt Maßnahmen der Dienstaufsicht wie Mitarbeitergespräche sowie Teambesprechungen durchzuführen.

Das BMLV hatte dazu in seiner damaligen Stellungnahme mitgeteilt, dass es beabsichtigte, die innerbetriebliche Kommunikation zu verbessern und auf die Durchführung von Mitarbeitergesprächen besonders zu achten.

**13.2** Der RH stellte nunmehr fest, dass die Personalabgänge bei der Heeresbild- und Filmstelle weiterhin hoch waren. Von 2002 bis 2005 verließen insgesamt 13 Mitarbeiter bei durchschnittlich 37,5 vollbeschäftigte Bediensteten die Dienststelle.

Der RH beanstandete ferner die weiterhin mangelhafte Dienstaufsicht. Es lag weder eine Dokumentation über die Ursachen der Personalabgänge, noch lagen Nachweise über Mitarbeitergespräche durch den Leiter der Heeresbild- und Filmstelle bzw. durch die dienst- und fachvorgesetzte Stelle im BMLV vor. Erst nach Beendigung der Überprüfung an Ort und Stelle wurde dem RH eine Auflistung der Gründe für die Personalabgänge übermittelt.

Der RH empfahl daher, die Ursachen für die hohe Personalfluktuation auch in Hinkunft im Einzelfall zu erheben und entsprechende Maßnahmen zu setzen.

## Dienst- und Fachaufsicht

**13.3** *Laut Stellungnahme des BMLV seien die Ursachen und Gründe von Verwendungsänderungen, Versetzungen, Ressortwechseln sowie Karenzurlauben durch die zuständige Dienstbehörde nachvollziehbar. Auf die Durchführung von Mitarbeitergesprächen werde es besonders bei der Heeresbild- und Filmstelle achten.*

**13.4** Der RH hielt seine Beanstandung der mangelhaften Dienstaufsicht aufrecht.

**14.1** In seinem Vorbericht hatte der RH festgestellt, dass zahlreiche Dienststellen des BMLV die Heeresbild- und Filmstelle auch ohne Kenntnis der dienst- und fachvorgesetzten Stelle beauftragten. Er hatte daher eine exakte Regelung der Beauftragungsmöglichkeiten sowie die verstärkte Wahrnehmung der Dienst- und Fachaufsicht angeregt.

Laut damaliger Stellungnahme habe das BMLV beabsichtigt, die Einbeziehung der Heeresbild- und Filmstelle in die Öffentlichkeitsarbeit des österreichischen Bundesheeres durch einen eigenen Dienstbehelf zu regeln.

**14.2** Der RH er hob nunmehr, dass im Dezember 2002 eine Dienstanweisung in Kraft gesetzt wurde, die im Jahr 2005 überarbeitet bzw. neu gefasst wurde („Dienstanweisung für die Öffentlichkeitsarbeit“).

Er bemängelte, dass widersprüchliche Regelungen in der geltenden Dienstanweisung – insbesondere die Dienst- und Fachaufsicht betreffend – zu Unstimmigkeiten bzw. Doppelgleisigkeiten bei der Beauftragung der Heeresbild- und Filmstelle führten. Darüber hinaus wurden selbst eindeutige Bestimmungen der Dienstanweisung, insbesondere betreffend Planungen, nicht eingehalten.

Weiters stellte der RH fest, dass die Bundesdienststellen – entgegen dem Wortlaut der Verwaltungsübereinkommen – ihre Ersuchen nicht an die dienst- und fachvorgesetzte Stelle im BMLV richteten, sondern direkt an die Heeresbild- und Filmstelle. Obwohl die dienst- und fachvorgesetzte Stelle davon bei den halbjährlichen Abrechnungen über die bereits erbrachten Leistungen der Heeresbild- und Filmstelle Kenntnis erhielt, zeigte sie die vereinbarungswidrige Vorgangsweise nicht auf.

Der RH regte an, die Unstimmigkeiten in der Dienstanweisung zu beseitigen und verstärkt auf die Einhaltung ihrer Bestimmungen sowie die vereinbarungsgemäße Abwicklung der Verwaltungsübereinkommen zu achten.



**14.3** *Laut Stellungnahme der Heeresbild- und Filmstelle seien die in der Dienstanweisung geforderten Planungen aufgrund der kurzfristigen Aufträge an die Heeresbild- und Filmstelle nur schwer möglich. Eine Verbesserung der Situation werde jedoch angestrebt.*

*In Bezug auf die Verwaltungsübereinkommen teilte die Heeresbild- und Filmstelle mit, dass ihr die direkte Beauftragung durch Bundesdienststellen von der vorgesetzten Dienststelle mündlich angeordnet worden sei.*

*Laut Mitteilung des BMLV liege eine überarbeitete Dienstanweisung bereits im Konzept vor und werde ressortintern abgestimmt.*

*In Bezug auf die Verwaltungsübereinkommen stellte es fest, dass die direkte Kontaktaufnahme der beantragenden Stellen mit der Heeresbild- und Filmstelle von der dienst- und fachvorgesetzten Stelle zur Kenntnis genommen worden sei, weil kurzfristige Anforderungen sonst oftmals nicht erfüllt werden können.*

**14.4** Der RH wies darauf hin, dass die Beauftragungsmöglichkeiten in den Verwaltungsübereinkommen neu zu regeln wären, falls sich die direkte Kontaktaufnahme der anfordernden Dienststellen mit der Heeresbild- und Filmstelle als zweckmäßiger erweise. Dabei wäre auf die Wahrung der Dienst- und Fachaufsicht durch die vorgesetzte Dienststelle zu achten.

## Disziplinarangelegenheiten

**15.1** In seinem Vorbericht hatte der RH die oftmalige Vervielfältigung eines Videos unter Einsatz von Personal und Gerät der Heeresbild- und Filmstelle sowie die kostenlose Übergabe der hergestellten Kopien an einen privaten Verein zu dessen freier Verfügung kritisiert.

Das BMLV hatte dazu mitgeteilt, dass die Feststellungen Gegenstand einer umfassenden ressortinternen Untersuchung wären.

**15.2** Der RH er hob nunmehr, dass das BMLV in dieser Angelegenheit ein Disziplinarverfahren gegen den Leiter der Heeresbild- und Filmstelle eingeleitet sowie eine Strafanzeige bei der Staatsanwaltschaft Wien erstattet hatte. Nachdem die Staatsanwaltschaft die Strafanzeige gemäß § 90 der Strafprozeßordnung im Februar 2004 zurückgelegt hatte, stellte auch das BMLV das Disziplinarverfahren im November 2004 ein.

**Verwendung von Budgetmitteln**

**16.1** Der RH hatte in seinem Vorbericht beanstandet, dass die Heeresbild- und Filmstelle Budgetmittel für Betriebsaufwendungen unzulässigerweise für die Beschaffung von Geräten verwendete. Er hatte daher angeregt, auf eine klare Trennung zwischen Betriebsaufwendungen und Gerätebeschaffungen zu achten. Darüber hinaus hatte er die Beschaffung von Geräten ohne nachvollziehbare Bedarfsermittlung und ohne Zustimmung der dienst- und fachvorgesetzten Stelle sowie unter Umgehung der zuständigen Fachabteilungen des BMLV bemängelt.

Das BMLV hatte in seiner damaligen Stellungnahme die Umsetzung der Empfehlungen zugesagt und in weiterer Folge mitgeteilt, dass Gerätebeschaffungen der Heeresbild- und Filmstelle seit Dezember 2002 der schriftlichen Genehmigung der dienst- und fachvorgesetzten Stelle bedürften.

**16.2** Der RH stellte nunmehr fest, dass die in der Stellungnahme angekündigte neue Vorgangsweise eingehalten wurde. Auch entzog die dienst- und fachvorgesetzte Stelle der Heeresbild- und Filmstelle ab 2003 das Budget für Betriebsaufwendungen und verwaltete es selbst.

**17.1** In seinem Vorbericht hatte der RH bemängelt, dass vorgeschriebene Ausschreibungen bei Gerätebeschaffungen für die Heeresbild- und Filmstelle unterlassen wurden. Er hatte daher empfohlen, für die Einhaltung der Beschaffungsbestimmungen zu sorgen.

Das BMLV hatte die Umsetzung der Empfehlung zugesagt.

**17.2** Der RH stellte nunmehr anhand einer stichprobenweisen Überprüfung von 18 Gerätebeschaffungen der Jahre 2003 bis 2006 fest, dass seine Empfehlungen nur teilweise umgesetzt wurden. Zusammengehörige Geräte wurden getrennt beantragt bzw. beschafft, wodurch der Schwellenwert für die Zulässigkeit von Direktvergaben nach dem Bundesvergabegesetz unterschritten wurde. Weiters beanstandete der RH die fehlende Bezeichnung von Geräten in den Bestellschreiben. Auch stimmten die auf den Rechnungen ausgewiesenen Typenbezeichnungen nicht immer mit den gelieferten Geräten überein.



Die unterlassene Inanspruchnahme von Skonti führte zu einem verlorenen Aufwand in Höhe von rd. 3.400 EUR. Nach Beendigung der Überprüfung an Ort und Stelle teilte die Heeresbild- und Filmstelle dem RH mit, dass sie mit einem Lieferunternehmen eine deutliche Verlängerung der Skontofrist vereinbart habe, um Skontoverluste zu vermeiden.

Der RH empfahl, auf die Einhaltung der Beschaffungsbestimmungen zu achten und die Vergabe von zusammengehörigen Geräten nicht zu teilen, um den gebotenen Wettbewerb zu wahren. Weiters empfahl er, auf eindeutige und vollständige Gerätbezeichnungen in Bestellschreiben und Rechnungen zu achten.

**17.3** *Das BMLV sagte zu, im Rahmen der Dienstaufsicht vermehrt auf die Einhaltung der Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006, der Bundeshaushaltsverordnung 1989 sowie der ressortinternen Beschaffungsbestimmungen zu achten.*

#### Flexibilisierungsklausel

**18.1** Das Bundeshaushaltsgesetz sieht für ausgewählte Organisationseinheiten mittels Verordnung die Möglichkeit der Anwendung der so genannten Flexibilisierungsklausel vor, um ihnen mehr Spielraum und Verantwortung bei der Ressourcenverwaltung einzuräumen. Dabei können diese über einen bestimmten Projektzeitraum ihre Einnahmen und Ausgaben in Erfüllung vereinbarter Leistungsvorgaben eigenverantwortlich steuern. Durch erhöhtes Kostenbewusstsein und verstärkte Ergebnisorientierung sollen Effektivität und Effizienz der Mittelverwendung nachhaltig steigen.

**18.2** Der RH erhab, dass die Flexibilisierungsklausel im Jänner 2007 in der Heeresdruckerei eingeführt wurde; diese ist mit der Heeresbild- und Filmstelle hinsichtlich ihrer Mitarbeiterzahl vergleichbar und erbringt ebenfalls Aufträge für andere Bundesdienststellen im Rahmen von Verwaltungsübereinkommen.

Nach Ansicht des RH erschien die Anwendung der Flexibilisierungsklausel auch in der Heeresbild- und Filmstelle zweckmäßig. Er regte daher eine Prüfung der Anwendung der Flexibilisierungsklausel an, allerdings erst nach erfolgter Umsetzung seiner Empfehlungen.

**18.3** *Laut Stellungnahme des BMLV werde es die Empfehlung des RH hinsichtlich der Flexibilisierung der Heeresbild- und Filmstelle prüfen.*

**Organisationsform**

**19.1** In seinem Vorbericht hatte der RH festgehalten, dass fehlende Aufzeichnungen keine abschließende Beurteilung der Organisation und Leistungserbringung der Heeresbild- und Filmstelle ermöglichten. Er hatte empfohlen, vor einer Reorganisation der Heeresbild- und Filmstelle die Aufgabenerfüllung der einzelnen Dienstleistungs- und Produktionsbereiche auf ihre Effektivität und Effizienz hin zu überprüfen.

Das BMLV hatte dem RH in seiner damaligen Stellungnahme die Umsetzung der Empfehlung zugesagt und dazu auf das im Jahr 2003 eingerichtete Projekt für eine Reorganisation der Heeresbild- und Filmstelle („REORG HBF“) hingewiesen.

**19.2** Wie bereits erwähnt, stellte der RH nunmehr fest, dass das Reorganisationsprojekt seit dem Jahr 2004 nicht mehr weiterverfolgt wurde und das BMLV die dabei vorgegebenen Ziele kaum umsetzen konnte.

Im Dezember 2004 hielt das für die Umsetzung der Bundesheer-Reform zuständige „Management BH2010“ fest, dass die Heeresbild- und Filmstelle keine militärischen Kernaufgaben wahrnehme.

Erhebungen des RH ergaben, dass von 2002 bis 2005 lediglich 0,4 % aller Aufträge (50 von 11.798 Produktionen) auf jene Bereiche entfielen, in denen militärfachspezifische Kenntnisse erforderlich waren. Das letzte militärische Ausbildungsvideo wurde 2003 produziert. Rund 44 % aller Aufträge (5.192 Produktionen) wurden für ressortfremde Dienststellen erbracht. Die Feststellungen des „Management BH2010“ trafen somit zu.

Nach Ansicht des RH wäre daher zu überlegen, ob die Heeresbild- und Filmstelle in ihrer derzeitigen Organisationsform als nachgeordnete Dienststelle des BMLV aufrechterhalten werden soll.

**19.3** *Laut Stellungnahme des BMLV seien Ausbildungsvideos mit starkem Dokumentationscharakter von der Heeresbild- und Filmstelle nur mit erheblichem finanziellen und personellen Aufwand herstellbar. Deshalb sei von der Eigenproduktion Abstand genommen worden. Aufgrund militärspezifischer Kenntnisse erschienen die Kameraleute und Fotografen des österreichischen Bundesheeres für die Dokumentation von Einsätzen jedoch besser qualifiziert und somit besser geeignet als sonstige Dienstleister.*



Organisationsform

Heeresbild- und Filmstelle

*Zudem erbringe die Heeresbild- und Filmstelle zentrale Leistungen im Bereich der militärhistorischen Dokumentation. Eine allfällige Ausgliederung der Heeresbild- und Filmstelle hätte drastische Einschränkungen in der Ressortkommunikation zur Folge. Zahlreiche Produktionsanforderungen müssten zurückgewiesen werden; die kurzfristige Bearbeitung von einsatzbedingten Aufträgen (z.B. bei Katastropheneinsätzen) wäre mangels Verfügungsgewalt nicht mehr möglich.*

**19.4** Der RH wies neuerlich auf die Feststellung des „Management BH2010“ hin, wonach die Heeresbild- und Filmstelle keine militärischen Kernaufgaben wahrnehme; dies wurde durch Erhebungen des RH im Zuge der gegenständlichen Follow-up-Überprüfung bestätigt. Die in der Stellungnahme des BMLV genannte militärhistorische Dokumentationsfunktion war aus dem Aufgabenkatalog der Heeresbild- und Filmstelle nicht ableitbar. Auch sah der RH in einer Veränderung der Organisationsform der Heeresbild- und Filmstelle keinen Ausschlussgrund für die Bearbeitung kurzfristiger Aufträge.

#### **Zusammenfassende Beurteilung**

**20** Der RH hielt fest, dass das BMLV trotz Zusage die Empfehlungen aus dem Vorbericht des RH zum überwiegenden Teil nicht umgesetzt hatte.

#### **Schluss- bemerkungen**

**21** Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen an das BMLV hervor.

(1) Der Ressourceneinsatz und die Produktionsleistungen der Heeresbild- und Filmstelle wären lückenlos zu erfassen und zu dokumentieren sowie eine elektronische Auftragsverwaltung einzuführen. **(TZ 5)**

(2) Das Kostenrechnungssystem wäre in Verbindung mit der elektronischen Auftragsverwaltung zu einer aussagekräftigen Kosten- und Leistungsrechnung weiterzuentwickeln sowie als Führungs- und Steuerungsinstrument zu nutzen. **(TZ 6)**

(3) Für die Verrechnung von Leistungen im Rahmen von Verwaltungsübereinkommen wären nachvollziehbare Berechnungsgrundlagen zu entwickeln, die Leistungen sorgfältiger abzurechnen und ausständige Beträge nachzufordern. **(TZ 10, 11)**

(4) Auf die Einhaltung der Beschaffungsbestimmungen wäre zu achten. **(TZ 17)**

## Schlussbemerkungen

- (5) Ein ordnungsgemäßes Archivierungssystem wäre einzurichten. **(TZ 7)**
- (6) Unstimmigkeiten in der Dienstanweisung für die Öffentlichkeitsarbeit wären zu beseitigen und auf deren Einhaltung verstärkt zu achten. **(TZ 14)**
- (7) Nach Umsetzung der Empfehlungen des RH wäre die Zweckmäßigkeit der Anwendung der Flexibilisierungsklausel in der Heeresbild- und Filmstelle zu prüfen. **(TZ 18)**
- (8) Ausbildungsfilme, die von ausländischen Streitkräften zur Verfügung gestellt wurden, wären zu inventarisieren sowie hinsichtlich eines allfälligen Ausbildungsnutzens zu analysieren und zu dokumentieren. **(TZ 8)**
- (9) Die Ursachen für die hohe Personalfluktuation wären auch in Hinkunft im Einzelfall zu erheben und entsprechende Maßnahmen zu setzen. **(TZ 13)**
- (10) Es wäre zu überlegen, ob die Heeresbild- und Filmstelle in ihrer derzeitigen Organisationsform als nachgeordnete Dienststelle des BMLV aufrechterhalten werden soll. **(TZ 19)**

## Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

### Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

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

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

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

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

### Kurzfassung

#### Prüfungsschwerpunkt

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

## Kurzfassung

### Einsparungsziel

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

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

### Strategische Ausrichtung

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

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



Kurzfassung

## Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

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

### Zielerreichungsgrad

#### hinsichtlich Umstrukturierung

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

#### hinsichtlich Kostensenkung

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

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

## Kurzfassung

### hinsichtlich Finanzierungsverantwortung

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

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

### hinsichtlich Minderung der Haushaltsbelastung

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

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

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



Kurzfassung

BMVIT

Umsetzung des Bundes-  
bahnstrukturgesetzes 2003

## hinsichtlich der Umsetzung von EU-Recht

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

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

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

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

## hinsichtlich Personalwesens

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

## Kurzfassung

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

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

### hinsichtlich Verantwortungsentflechtung

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

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

### hinsichtlich einheitlicher strategischer Ausrichtung

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



Kurzfassung

**BMVIT****Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003**

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

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

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

beschritt. (TZ 14)

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

## Kurzfassung

hinsichtlich der Gesellschaften im Einzelnen

### ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft

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

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

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

Die Neuerstellung der Unternehmensorganisation der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft erfolgte schleppend; es wurden wiederholt Änderungen vorgenommen. [\(TZ 16\)](#)

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

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

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



Kurzfassung

**Umsetzung des Bundes-  
bahnstrukturgesetzes 2003**

### Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

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

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

### ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft

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

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

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

Eine Quantifizierung der angestrebten Unternehmensziele fehlte. [\(TZ 18\)](#)

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

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

## Kurzfassung

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

### ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

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

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

### Mehrjähriger Rahmenplan

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

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

Überdies vermisste er Regelungen hinsichtlich

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



Kurzfassung

**BMVIT****Umsetzung des Bundes-  
bahnstrukturgesetzes 2003**

### Regionalbahnkonzept

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

### Gebäudemanagement

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

## Kenndaten zu den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)<sup>1)</sup>

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

	2003		2004		2005	
	in Mill. EUR					
<b>Umsatz</b>	2.430	2.708	4.208	4.539	5.033	5.237
<i>davon umsatzwirksame Zahlungen des Bundes gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003<sup>3)</sup> für</i>						
- <i>gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen (§ 48)</i>	577	562	556	575	652	657
- <i>Betriebszuschuss (§ 42)</i>	-	-	1.006	1.006	1.006	1.006
- <i>Investitionszuschuss (§ 43)</i>	-	-	-	-	160	220
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	99	- 3	13	32	- 1	- 86
<b>Auflösung Restrukturierungsrückstellung<sup>4)</sup></b>	-	-	107	158	-	-
<b>Verbindlichkeiten<sup>5)</sup></b>	12.703	7.646	8.963	10.537	17.067	19.668
<i>davon Finanzverbindlichkeiten</i>	10.655	5.565	6.461	7.828	14.119	16.455
<b>Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Lehrlinge)</b>	49.759	49.458	46.283	43.280	40.783	39.598

<sup>1)</sup> 2003: ÖBB, konsolidiert

2004: ÖBB und Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, konsolidiert  
 ab 2005: ÖBB-Unternehmensgruppe gemäß BGBl. I Nr. 138/2003, konsolidiert

<sup>2)</sup> laut Mittelfristplanung 2008 bis 2012

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

<sup>4)</sup> siehe dazu TZ 3

<sup>5)</sup> 2003: ÖBB und Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH  
 2004: Stand 1. Jänner 2005 Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, konsolidiert  
 nach Teilentschuldung der ÖBB und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH von zusammen 6,1 Mrd. EUR zum 31. Dezember 2004

## Kenndaten zum Teilkonzern ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft

Eigentümer Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft

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

## Kenndaten zum Teilkonzern Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

Eigentümer Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft

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

### Kenndaten zum Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft

**Eigentümer** Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft

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

### Kenndaten zum Teilkonzern ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

**Eigentümer** Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft

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

## Prüfungsablauf und –gegenstand

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

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

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

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

## Prüfungsablauf und –gegenstand

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

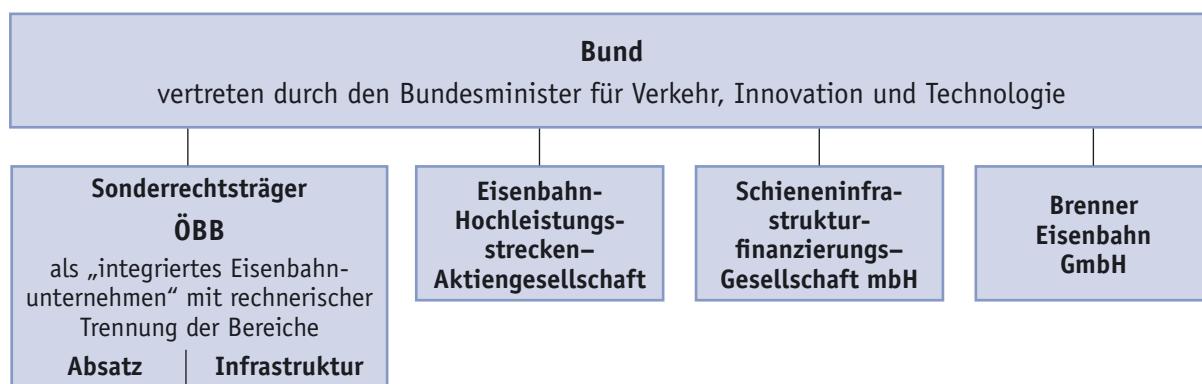
- 1.2 Der RH überprüfte nunmehr im Sinne einer Zwischenevaluierung, welche Zielsetzungen aufgrund der Umsetzung des BBSG (ÖBB-Holdingstruktur mit fünf Aktiengesellschaften und Umstellung der automatischen Kostentragungspflicht des Bundes für die Infrastruktur auf eine vertragliche Basis) bisher erreicht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

## Neue Bundesbahnstruktur

## Ausgangslage

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

## Bahnstruktur vor In-Kraft-Treten des BBSG



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

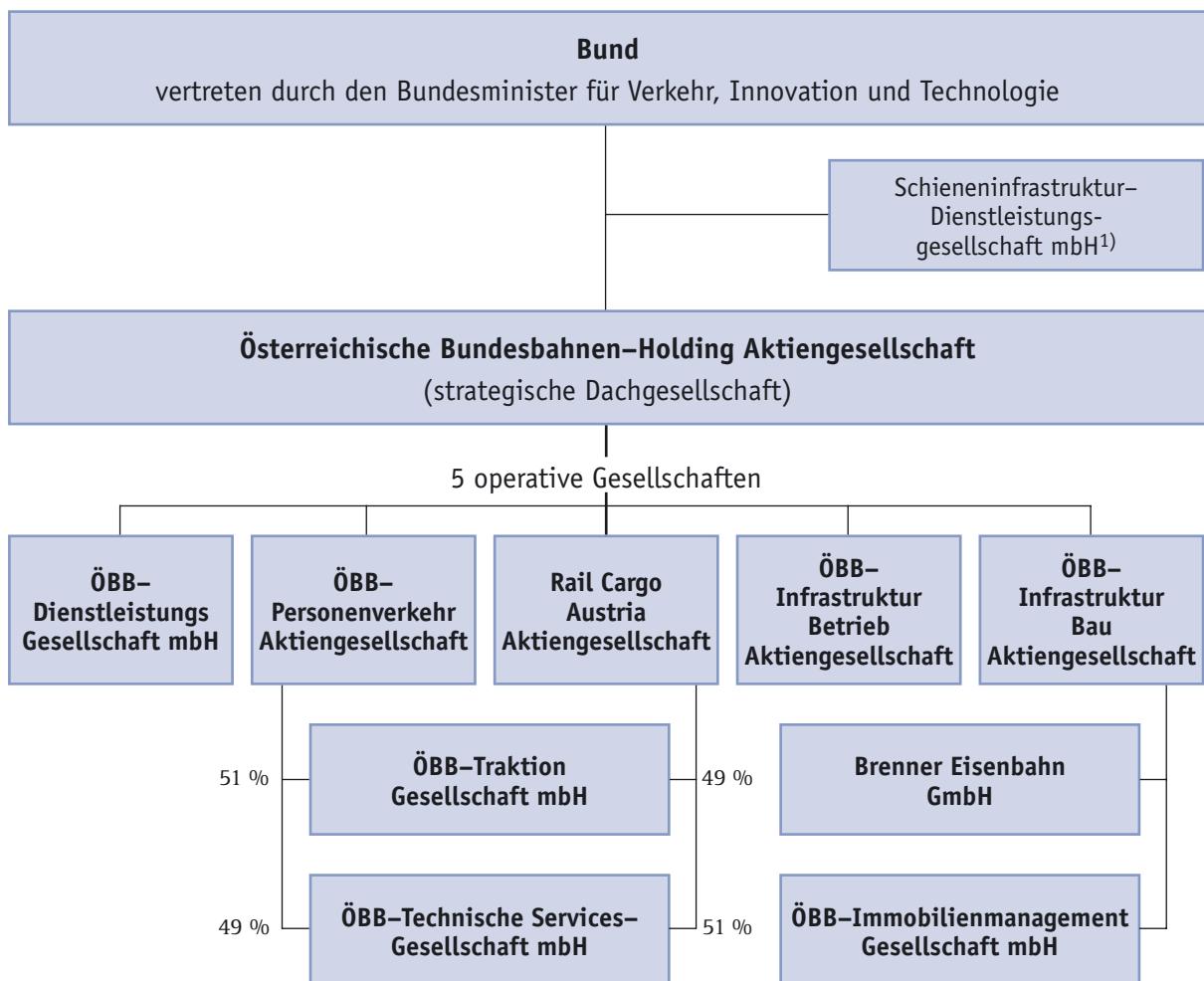
Die bei den ÖBB und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH außerbudgetär kumulierten Schulden des Bundes für die Kosten der Eisenbahninfrastruktur – diese stellten zugleich Bilanzforderungen der beiden Gesellschaften gegen den Bund dar – wuchsen im selben Zeitraum von rd. 0,7 Mrd. EUR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

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

## Ausgangslage

(2) Mit dem BBSG sollte – beginnend ab 2005 – vor allem der dynamisch steigende Finanzierungsbedarf des Gesamtsystems ÖBB kurzfristig zumindest stabilisiert und bis spätestens 2010 deutlich abgesenkt werden. Voraussetzung für die erforderliche nachhaltige Effizienzsteigerung durch Erhöhung des Selbstfinanzierungsgrades war die – maastrichtkonforme – Entflechtung der in der Vergangenheit komplizierten Finanzierungsströme sowie der undifferenzierten Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen. Zu diesem Zweck legte der Gesetzgeber die nachstehende Holdingstruktur fest:

### Bahnstruktur nach In-Kraft-Treten des BBSG



<sup>1)</sup> hervorgegangen aus ehemaliger Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (Abspaltung zur Neugründung)



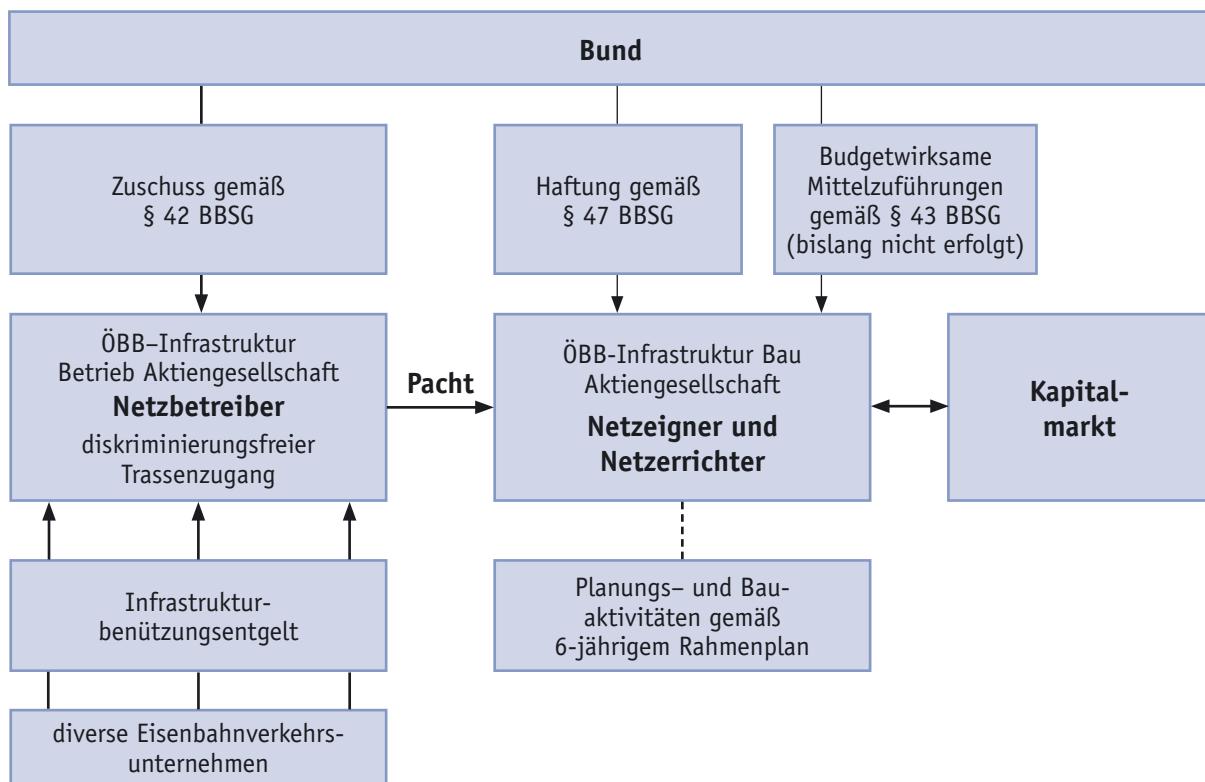
Zur Durchführung des rechtlich komplexen Umstrukturierungsvorganges waren die Errichtung der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft zum 31. März 2004 als strategische Dachgesellschaft, die Aufnahme der ÖBB (ÖBB-alt) in die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und eine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

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

## Ausgangslage

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

### Geldflüsse zur Schieneninfrastruktur gemäß BBSG



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

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

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

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

### Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

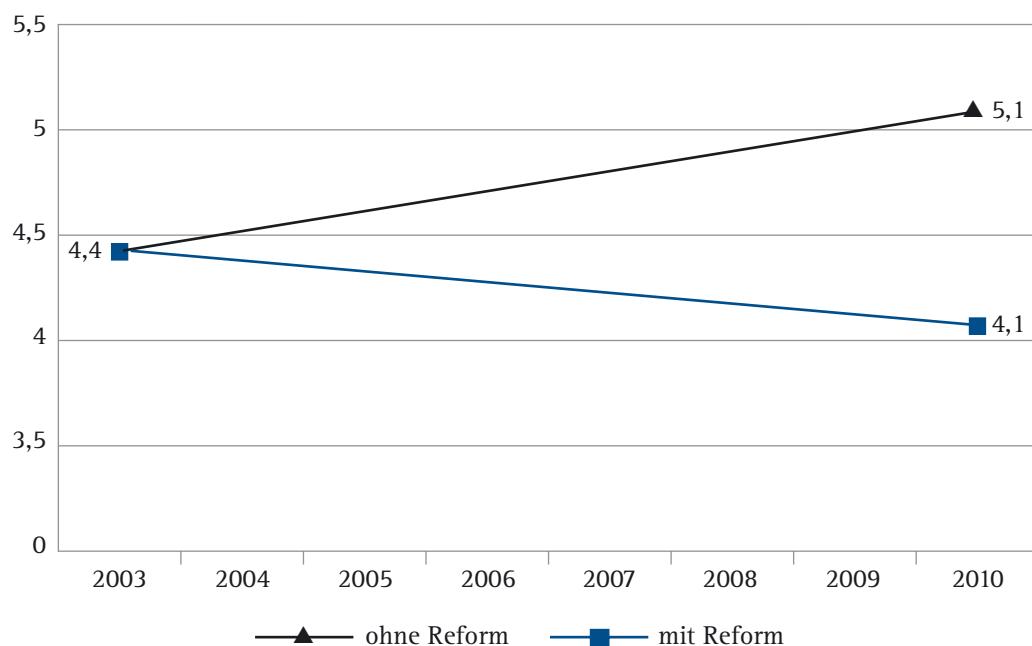
**3.1** (1) Das erklärte Hauptziel der Bahnreform, den Finanzierungsbedarf des Gesamtsystems ÖBB, der überwiegend durch den Bund getragen wurde, durch Effizienzsteigerungen nachhaltig abzusenken bzw. den Selbstfinanzierungsgrad nachhaltig zu erhöhen, stützte sich auf die Planungsrechnungen aus dem Jahr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

## Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

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

### Bahnkosten vor und nach der Reform

in Mrd. EUR



Quelle: BMVIT, ÖBB, BMF

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



Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

BMVIT

Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

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

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

Unter diesen Voraussetzungen könne

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

## Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

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

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

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

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

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

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

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



Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

BMVIT

Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

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

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

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

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

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

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

## Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

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

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

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

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

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

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



Einsparungsziel bis zum Jahr 2010

**BMVIT**

**Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003**

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

### **Haushaltsbelastung des Bundes**

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

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

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

Die Mittelfristplanung 2008–2012 des Konzerns ging

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

## Haushaltsbelastung des Bundes

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

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

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

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

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

## Kapitalzufuhr

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



**5.2** Der RH hielt fest, dass der Bundeshaushalt 2004 ohne diese Mittelzufuhr einen um 1,4 Mrd. EUR niedrigeren Abgang des allgemeinen Haushaltes ausgewiesen hätte.

**5.3** *Laut BMVIT seien im Jahr 2004 die Ziele des Bundeshaushaltes erreicht worden.*

**5.4** Der RH entgegnete dem BMVIT, dass der tatsächliche Abgang des allgemeinen Haushaltes im Jahr 2004 um 1 Mrd. EUR über dem veranschlagten Abgangsbetrag lag.

#### **Umsetzung von EU-Recht**

**6.1** Das Vorblatt zum BBSG führte aus, zur Stärkung des Wettbewerbs und zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs Dritter im Bereich des Schienenverkehrs die einschlägigen Vorgaben der EU umzusetzen. Aus Bestimmungen des EU-Rechts waren mehrere Rechtsbereiche für die umstrukturierten Gesellschaften anzuwenden.

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

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

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

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

## Umsetzung von EU-Recht

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

- 6.2 Nach Ansicht des RH erfüllte die Umsetzung des BBSG die EU-rechtlichen Vorgaben. Der Trassenzugang war Teil der Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft. Mit der rechtlich verankerten Unabhängigkeit des Vorstandes einer Aktiengesellschaft trug das BBSG der EU-Vorschrift Rechnung. Durch zwischenzeitlich getroffene organisatorische Maßnahmen (personelle Verschränkung, Konzernrichtlinien u.a.m., siehe TZ 14) wird der diskriminierungsfreie Trassenzugang gefährdet. Die Festlegung der Trassenentgelte durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entsprach ebenfalls dem EU-Recht. Die Auffassung im Kommissionsbericht 2006 zu Konzern-Konstruktionen entfaltete mangels darauf gerichteter EU-Beschlüsse vorerst keine rechtliche Wirkung.
- 6.3 *Das BMVIT schloss sich der Meinung des RH an. In Bezug auf die personelle Verschränkung zwischen Infrastruktur- und Absatzgesellschaften in Konzerngesellschaften sei ein diesbezüglicher Fragebogen der Europäischen Kommission derzeit beim BMVIT in Bearbeitung.*
- 6.4 Der RH ersuchte das BMVIT um Mitteilung des Ergebnisses zu diesem Gegenstand.

## Kriterien des Vertrages von Maastricht

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

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

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

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

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

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

## Kriterien des Vertrages von Maastricht

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

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

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

### Personalwesen

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

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

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

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

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

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

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

**8.3** Das BMVIT folgte den Feststellungen des RH.

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

## Personalkosten-reduktion

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

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

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

**9.2** *Der RH stellte fest, dass nach den derzeitigen Planungen das Ziel einer Personalkostensenkung im Ausmaß des BBSG nicht erreicht werden wird.*

**9.3** *Das BMVIT räumte in seiner Stellungnahme ein, dass die ursprünglich geplante Personalkostensenkung infolge der Änderungen im Pensionssystem und der durch den Struktureffekt verursachten jährlichen Steigerungen nur schwer erreicht werden könne.*

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



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

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

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

### Punktuelle Dienstrechtsänderungen

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

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

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

## Punktuelle Dienstrechtsänderungen

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

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

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

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

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

### Modell Golden Handshake

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

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



Modell Golden Handshake

BMVIT

Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

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

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

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

## Weitere gesellschaftsrechtliche Änderungen

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

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

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

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

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

## Weitere gesellschaftsrechtliche Änderungen

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

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

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

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

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

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

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

## Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft

### Unternehmens- gegenstand

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

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

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

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

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

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

## Unternehmensgegenstand

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

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

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

## Einheitliche strategische Ausrichtung

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

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

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



Einheitliche strategische Ausrichtung

BMVIT

Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

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

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

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

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

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

## Einheitliche strategische Ausrichtung

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

**Der RH empfahl**

**den ÖBB-Gesellschaften:**

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

**der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft:**

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

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

**den operativen Aktiengesellschaften:**

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

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



Einheitliche strategische Ausrichtung

BMVIT

Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

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

**14.3 In der Stellungnahme führte das BMVIT aus:**

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

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

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

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

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

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

## Einheitliche strategische Ausrichtung

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

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

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

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

### **14.4 Der RH entgegnete dazu den ÖBB-Gesellschaften:**

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

## Teilkonzerne

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

**ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft**

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

Aufgaben der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft sind insbesondere

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

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

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

## ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft

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

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

### 16.2 Der RH bemängelte insbesondere:

- (1) Die Neuerstellung der Unternehmensorganisation erfolgte schleppend; es wurden wiederholt Änderungen vorgenommen.
- (2) Im Jänner 2005 wurde ohne vorangegangenes Ausschreibungsverfahren ein neues Vorstandsmitglied in Nachfolge des nach nur viereinhalb Monaten Tätigkeit ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedes bestellt.
- (3) Im Februar 2006 erfolgte ohne vorangegangenes Ausschreibungsverfahren die Bestellung eines Vorstandsmitgliedes der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (und bisherigen Aufsichtsratsmitgliedes der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft) zum Finanzvorstand in der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft – wenngleich ohne gesondertes Entgelt. In der Folge war der Betroffene in insgesamt drei Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe als Vorstandsmitglied bzw. Aufsichtsratsmitglied tätig.
- (4) Ein als Billigst- bzw. Bestbieter ermitteltes Beratungsunternehmen wurde in einem nicht offenen Vergabeverfahren beauftragt. An dem beauftragten Beratungsunternehmen hatte der damalige Aufsichtsratsvorsitzende wirtschaftliches Interesse; gleichzeitig hatte er die Geschäfte der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft zu überwachen.
- (5) Die von der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft an die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH vergebenen Leistungen wurden nicht im Wettbewerb ausgeschrieben. Es konnte somit auch kein Vergleich über die Marktkonformität der vereinbarten Entgelte angestellt werden. Für das Jahr 2006 fehlten darüber hinaus schriftliche Verträge über die Leistungsvereinbarungen.



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

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

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

**Der RH empfahl der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft:**

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

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

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

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

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

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

## ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft

### **16.3 Die Empfehlungen des RH unterstützend verwies das BMVIT**

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

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

*Die ÖBB-Gesellschaften hielten in der gemeinsamen Stellungnahme fest, dass*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

### **17.2** Dazu hielt der RH insbesondere fest:

- (1) Die aus den Leistungsbeziehungen mit der ÖBB-Unternehmensgruppe resultierenden Aufwendungen und Erträge wurden nach Verrechnungssätzen, die von den am Markt erzielbaren Erlösen weitgehend abgekoppelt waren, angesetzt.
- (2) Die Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft war durch die Konzernrichtlinien in ihrer wirtschaftlichen Entscheidungsautonomie (z.B. bei der Auswahl von Anbietern am freien Markt) eingeschränkt.
- (3) Den bisherigen Erfolg der früheren Speditions Holding AG hatten deren Eigenständigkeit und enge Fokussierung auf Nischenmärkte sowie Kenntnisse regionaler Marktmechanismen geprägt. Konzernintern wurden nunmehr eine stärkere Verschränkung der Carrier-Funktionen und der Speditionstätigkeiten sowie eine straffere Führung der zahlreichen Auslandstöchter der nunmehrigen Speditions Holding GmbH angestrebt.

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

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

### **Der RH empfahl der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft:**

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



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

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

### 17.3 Das BMVIT schloss sich

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

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

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

*(zu 3) laufend Evaluierungen betreffend alternativer „Targetobjekte“ zur Umsetzung der beschlossenen CEE<sup>1)</sup>-Strategie durchföhre. Für bestimmte Märkte würden bereits Alternativszenarien, wie z.B. Selbst-eintritt, konzipiert und umgesetzt.*

<sup>1)</sup> Central and Eastern Europe Countries (mittel- und osteuropäische Länder)

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

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

## ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft

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

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

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

### 18.2 Der RH bemängelte insbesondere:

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

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

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

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



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

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

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

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

Hingegen setzt die Erhöhung wesentlicher Rationalisierungspotenziale unter anderem die Erschließung neuer Marktchancen durch ein aktives EU-Korridormanagement<sup>1)</sup> sowie eine wirtschaftlich optimierte Betriebsführung der im Wirkungsbereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft stehenden Regionalbahnen voraus.

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

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

**ÖBB-Infrastruktur Betrieb  
Aktiengesellschaft**

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

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

**Der RH empfahl**

**dem BMVIT,**

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

**der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft,**

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

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

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

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



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

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

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

### 18.3 Das BMVIT

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

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

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

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

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

## ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft

*Die ÖBB-Gesellschaften hielten in der gemeinsamen Stellungnahme fest, dass*

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

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

<sup>1)</sup> unrentable Investitionen

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

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

## ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

Gesellschaftsver-  
hältnisse, Aufgaben,  
Umsatz, Ergebnis

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

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

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

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

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

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

## ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Forderungsverzicht  
des Bundes

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

## ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

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

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

### Übernahme der Verbindlichkeiten des Bundes

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

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

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



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

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

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

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

#### Anmerkung des Wirtschaftsprüfers

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

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

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

## ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

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

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

In analoger Weise empfahl er, den Bilanzansatz für den bisherigen Erkundungsstollen Semmering-Basistunnel wertzuerichtigen.

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

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



*Die gemeinsame Stellungnahme der ÖBB-Gesellschaften wies erneut auf die Bestimmung des § 47 BBSG (Bundeshaftung) hin. Weiters könnten gemäß der Bilanzierungsregel IAS 20<sup>1)</sup> Zahlungen der öffentlichen Hand dann bilanziert werden, wenn die Zahlungen der Höhe und dem Zeitpunkt nach verbindlich zugesagt worden seien. Dies deckt sich mit der seit der Strukturreform bekannten Tatsache, dass die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft öffentliche Zuwendungen erhalten müsse (§ 43 Abs. 2 BBSG), um der ihr auferlegten Verpflichtung nachzukommen.*

<sup>1)</sup> IAS: International Accounting Standards

*Die bisher für den Bau des Semmeringtunnels aufgewendeten Planungskosten würden nach Vorliegen der weiteren Planungsergebnisse neuerlich bewertet werden. Allfällige Stranded Costs<sup>2)</sup> wären nach Vorliegen der neuerlichen Bewertung zu realisieren.*

<sup>2)</sup> verlorene Aufwendungen

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

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

Mehrjähriger Rahmenplan

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

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

## ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

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

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

### 23.2 Der RH bemängelte insbesondere

- (1) die verspätete bzw. unvollständige Vorlage der Rahmenpläne durch die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft; gemäß § 43 Abs. 1 BBSG hat der Rahmenplan alle für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen, soweit zweckmäßig und zutreffend, zu enthalten;
- (2) das Fehlen aussagekräftiger Rationalisierungs- und Einsparungspläne einschließlich einer halbjährlichen Vorschaurechnung, welche die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft den beiden Bundesministern vorzulegen hatte (§ 43 Abs. 2 BBSG);
- (3) die unterbliebene Vorlage von Berichten über die Rahmenplanerfüllung in zeitlicher und kostenmäßiger Sicht;
- (4) Verzögerungen bei der Konzeption einer nachvollziehbaren Priorisierungslogik mit Quantifizierung und Gewichtung der jeweiligen Nutzen-Komponenten (z.B. betriebswirtschaftlicher, verkehrs- und regionalpolitischer sowie volkswirtschaftlicher Nutzen) zur nachvollziehbaren (Um-)Reihung von Vorhaben;
- (5) das Fehlen von Kalkulationsgrundlagen sowie Richtlinien für die Bemessung der Beiträge Dritter zu den Investitions- und laufenden Bereitstellungskosten für Schieneninfrastrukturprojekte;
- (6) das Eingehen vertraglicher Verpflichtungen (auch auf verkehrspolitischer Ebene) ohne Berücksichtigung der daraus resultierenden Konsequenzen (zeitliche Streckung, Redimensionierung bzw. Eliminierung anderer Projekte);
- (7) unzureichende Vorsorgen für Elementarereignisse, wie Hochwasser, Hangrutschungen, extreme Schneelagen;



(8) das Treffen von Entscheidungen zur Geschäftsführung gemäß § 103 Abs. 2 Aktiengesetz 1965<sup>1)</sup> auf Basis unvollständiger Projektunterlagen im Sinne § 43 Abs 1 BBSG;

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

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

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

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

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

#### Der RH empfahl

dem BMVIT:

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

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

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

## ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

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

der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft:

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

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

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

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

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

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

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

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



**23.3 Das BMVIT nahm dazu wie folgt Stellung:**

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

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

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

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

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

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

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

## ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

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

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

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

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

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

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



#### 23.4 Der RH entgegnete dem BMVIT, dass

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

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

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

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

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

Regionalbahnkonzept

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

## ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

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

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

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

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

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

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

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



## Gebäudemanagement

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

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

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

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

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

## Schlussbemerkungen

**26** Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor.

BMVIT und Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft

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

BMVIT

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

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

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

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

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

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



## Schlussbemerkungen

# BMVIT

## Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

### ÖBB-Gesellschaften

(8) Die Konzernrichtlinien sollten unter dem Aspekt, darin ausschließlich Regelungsinhalte der einheitlichen strategischen Ausrichtung festzulegen, überarbeitet werden. **(TZ 14.2 (1))**

### Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft

(9) Die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft sollte sich auf die Rollen als Think Tank und strategische Klammer – mit entsprechender Definition und Überwachung der Schnittstellen zwischen den ÖBB-Gesellschaften – zurückziehen. **(TZ 14.2)**

### Operative Aktiengesellschaften

(10) Die internen Verträge der ÖBB-Unternehmensgruppe wären zu vervollständigen bzw. zu aktualisieren. **(TZ 14.2 (5))**

(11) In den Konzernvorstandssitzungen getroffene Übereinkünfte wären als Anregung zur einheitlichen strategischen Ausrichtung der ÖBB-Unternehmensgruppe zu verstehen; darüber wäre in den jeweils eigenen Gremien der operativen Aktiengesellschaften eigenverantwortlich zu entscheiden. Über das Ergebnis der Entscheidungen wäre die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft zu informieren. **(TZ 14.2 (4))**

### ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft

(12) Bei den Ablaufstrukturen innerhalb des Konzerns mit Bezug auf die ÖBB-Postbus GmbH wäre auf kurze Entscheidungswege zu achten. **(TZ 16.2 (zu 6))**

(13) Vorstandsbestellungen sollten sorgfältiger erfolgen und es sollte auf das Stellenbesetzungsgesetz geachtet werden. **(TZ 16.2 (zu 2, 3))**

(14) Interessenkonflikte von Organmitgliedern bei operativen Beauftragungen von ihnen wirtschaftlich nahestehenden Unternehmen sollten vermieden werden. **(TZ 16.2 (zu 4))**

(15) Leistungsverträge wären im Wettbewerb auszuschreiben und schriftlich abzuschließen. **(TZ 16.2 (zu 5))**

(16) Die unternehmensübergreifende Abstimmung beim Einsatz neuer Fahrbetriebsmittel sollte verbessert werden. **(TZ 16.2 (zu 7))**

(17) Bei Unterschreitung festgelegter Qualitätsziele sollten vertragliche Maßnahmen erwogen und durch ein begleitendes Monitoring überprüft werden. **(TZ 16.2 (zu 8))**

## Schlussbemerkungen

Rail Cargo Austria  
Aktiengesellschaft

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

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

ÖBB-Infrastruktur  
Betrieb Aktien-  
gesellschaft

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

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

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

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

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

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

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

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

ÖBB-Infrastruktur  
Bau Aktiengesellschaft

- (28) Den Empfehlungen des Wirtschaftsprüfers zur Bildung von Wertberichtigungen bzw. bilanzieller Vorsorgen für nicht gedeckte Kapitalkosten wäre umgehend zu folgen. **(TZ 22.2)**
- (29) Der Bilanzansatz für den bisherigen Erkundungsstollen Semmering–Basistunnel sollte wertberichtet werden. **(TZ 22.2)**
- (30) Eine Priorisierungslogik mit Quantifizierung und Gewichtung betriebswirtschaftlicher, verkehrs- und regionalpolitischer sowie volkswirtschaftlicher Komponenten wäre umgehend auszuarbeiten. Dies würde der nachvollziehbaren (Um-)Reihung von Vorhaben und als Kalkulationsgrundlage für Beiträge Dritter zu den Investitions- und laufenden Bereitstellungskosten dienen. Dabei wäre auch auf eine tunlichst rasche Verkehrswirksamkeit zu achten. **(TZ 23.2 (zu 4))**
- (31) Anhand der Nutzen–Komponenten von Infrastrukturvorhaben wären mit den am Projekt Interessierten entsprechende Kostenbeiträge zu vereinbaren. **(TZ 23.2 (zu 5))**
- (32) Es wären klare Regelungen hinsichtlich des Tragens von Wert- sicherung, Bestellerrisiken und Projektüberhänge zu treffen. **(TZ 23.2 (zu 10, 11))**
- (33) Die Gesellschaft sollte gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft darauf hinwirken, große Projekte – soweit möglich und sinnvoll – in Teilabschnitte und Module zu teilen, die rasch ihrer verkehrswirksamen Bestimmung übergeben werden können. **(TZ 23.2 (zu 9))**
- (34) Es sollte Vorsorge für Schäden nach Elementarereignissen getroffen werden. **(TZ 23.2 (zu 7))**
- (35) Das Regionalbahnkonzept wäre umgehend zu finalisieren und gemeinsam mit dem BMVIT, dem BMF und den betroffenen Bundesländern umzusetzen. **(TZ 24.2)**
- (36) Die Gesellschaft sollte unter Zugrundelegung einer Kosten– Nutzenbetrachtung für die Erlangung der erforderlichen Berechtigungen, Konzessionen, Bewilligungen und Nachweise (etwa in Form von pauschalen Neuanträgen) eintreten. **(TZ 25.2)**
- (37) Bei der jährlichen Neuverschuldung wäre auf die finanzielle Zielsetzung der Bundesbahnreform Bedacht zu nehmen. **(TZ 23.2 (zu 10))**

## Schlussbemerkungen

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

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

## Ruhestandsversetzungen bei den Österreichischen Bundesbahnen; Follow-up-Überprüfung

Die Empfehlungen des Berichtes Reihe Bund 2004/6 sind weitgehend noch nicht umgesetzt. Insbesondere besteht weiter Handlungsbedarf bei der Prüfung der drohenden Mehrkosten von rd. 1.200 Mill. EUR aus der Einbeziehung des allgemeinen Nebenbezugspauschales. Ebenso sieht der RH Handlungsbedarf hinsichtlich der angemessenen Höhe des Nebengebührendurchschnittssatzes.

### Kurzfassung

### Prüfungsgegenstand

Der RH überprüfte die Gebarung des BMVIT und der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH im Zuge einer Follow-up-Überprüfung hinsichtlich der Ruhestandsversetzungen der unkündbaren Angestellten der Unternehmensgruppe der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). [\(TZ 1\)](#)

### Pensionsantrittsalter

Das durchschnittliche Pensionsantrittsalter der unkündbaren Angestellten der ÖBB blieb in der Zeit von 2003 bis 2006 mit 52,45 Jahren – trotz einiger Änderungen des Pensionsrechts – gegenüber dem Vergleichswert der Periode 1998 bis 2002 nahezu unverändert. [\(TZ 3\)](#)

### Ruhestandsversetzungen

Der Großteil der Ruhestandsversetzungen erfolgte ab 2005 aufgrund der Umstrukturierung der ÖBB aus organisatorischen Gründen, weil die Dienstleistungen dieser Mitarbeiter entbehrlich wurden. [\(TZ 4\)](#)

## Kurzfassung

### Pensionslast

Die Pensionslast des Bundes für ÖBB-Pensionen (Saldo aus der Pensionsgebarung) stieg von 1.258 Mill. EUR (2003) um 168 Mill. EUR oder 13 % auf 1.426 Mill. EUR (2006) an. [\(TZ 5\)](#)

Allgemeines Nebenbezugspauschale, Nebengebührendurchschnittssatz, Controlling

Die ab Mai 2002 erfolgte Einbeziehung des allgemeinen Nebenbezugspauschales anstelle von Nebenbezügen in die Gehaltsansätze der unkündbaren Angestellten der ÖBB wird den Bund (bis 2056) mit voraussichtlichen Mehrkosten von insgesamt rd. 1.200 Mill. EUR belasten. [\(TZ 7\)](#)

Der Entfall eines Großteils der bisherigen Nebenbezüge führte zu einer Halbierung der bisher ausbezahlten Nebengebühren. Dennoch wurde

- entgegen der Empfehlung des RH im Bericht Reihe Bund 2004/6
- der Nebengebührendurchschnittssatz beibehalten bzw. ab 2003 stufenweise angehoben. [\(TZ 7\)](#)

Dem BMVIT und dem BMF standen keine Controllingdaten zur Verfügung, um die Pensionszahlungen des Bundes für die ÖBB nachzuvollziehen. [\(TZ 7\)](#)

Obwohl der RH diese Umstände im Bericht Reihe Bund 2004/6 aufgezeigt hatte, überprüfte das BMVIT die gesetzlich aufgetragene Nachvollziehbarkeit pensionsrelevanter Maßnahmen nicht. [\(TZ 7\)](#)

### Arbeitsplatzangebot

Die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH suchte sowohl vor krankheitsbedingten als auch vor organisatorisch bedingten Ruhestandsversetzungen nicht konzernweit, sondern nur in der jeweiligen ÖBB-Tochtergesellschaft nach einem geeigneten Arbeitsplatz für den betroffenen ÖBB-Angestellten. [\(TZ 9\)](#)

## Ruhestandsversetzungen bei den ÖBB

## Kenndaten der Österreichischen Bundesbahnen

**Rechtsgrundlagen** Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I Nr. 138/2003  
 Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997, BGBl. I Nr. 15/1998  
 Bundesbahngesetz 1992, BGBl. Nr. 825/1992 i.d.F. BGBl. I Nr. 24/2007  
 Bundesbahn-Pensionsgesetz, BGBl. I Nr. 86/2001 (Art. 12) i.d.F.  
 BGBl. I Nr. 53/2007  
 Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den ÖBB (AVB)

	2003	2004	2005	2006	2003 bis 2006
Ruhestandsversetzungen durch ÖBB	1.038 <sup>1)</sup>	2.037	2.140	2.979	8.194
Durchschnittliches Pensionsantrittsalter	52,30 <sup>1)</sup>	52,75	52,36	52,35	52,45 <sup>3)</sup>
Pensionsersatzrate <sup>2)</sup>	80,50	77,88	73,88	71,12	74,65 <sup>3)</sup>
Pensionslast des Bundes für ÖBB-Pensionen	1.258 <sup>1)</sup>	1.208	1.338	1.426	1.308 <sup>3)</sup>
Konsolidierter Umsatz <sup>4)</sup>	-	-	4.208	4.539	-
Konsolidiertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>4)</sup>	-	-	13	32	-
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt ohne Lehrlinge <sup>4)</sup>	-	-	46.238	43.280	-

<sup>1)</sup> wegen Überschneidung von zeitlich befristeten Ruhestandsversetzungen nicht vergleichbar mit Reihe Bund 2004/6

<sup>2)</sup> Verhältnis Bruttopenzion zu Brutto-Aktivbezug

<sup>3)</sup> Durchschnittswert

<sup>4)</sup> betrifft die Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft

Quelle: ÖBB

**Prüfungsablauf und -gegenstand**

1 Der RH überprüfte im April 2007 die Gebarung des BMVIT und der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH hinsichtlich der Ruhestandsversetzungen der unkündbaren Angestellten der Unternehmensgruppe der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Die Gebarungsüberprüfung war eine Follow-up-Überprüfung zu dem im November 2004 dem Nationalrat vorgelegten Bericht Reihe Bund 2004/6.

Zu dem im Juli 2007 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das BMVIT und die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH im August 2007 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung zur Stellungnahme des BMVIT im September 2007. Zur Stellungnahme der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH war keine Gegenäußerung erforderlich.

**Rahmen-  
bedingungen**

- 2.1** Zum Zeitpunkt der Vorlage des Berichtes Reihe Bund 2004/6 waren die Österreichischen Bundesbahnen ein Sonderrechtsträger nach den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes 1992, BGBl. 825/1992. Die Dienstverhältnisse der Angestellten bestanden seit der Ausgliederung aus dem Bundeshaushalt im Jahr 1993 direkt mit den Österreichischen Bundesbahnen.
- 2.2** Die Aufbauorganisation der Österreichischen Bundesbahnen erfuhr durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I Nr. 138/2003, eine tiefgreifende Änderung. Die Österreichischen Bundesbahnen wurden 2004 in die neu errichtete Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft eingebbracht und die Betriebe zum 31. Dezember 2004 in handelsrechtliche Gesellschaften innerhalb der Holdingstruktur eingebbracht bzw. umgewandelt.

Die Dienstverhältnisse gingen auf die neuen Gesellschaften über, welche nunmehr die Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber den aktiven Angestellten sowie den Empfängern von Ruhe- und Versorgungsgenüssen wahrnahmen. Das Personalwesen, darunter die Personaladministration und die administrative Durchführung der Pensionsangelegenheiten, wurde rückwirkend zum 31. Dezember 2003 der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH übertragen.

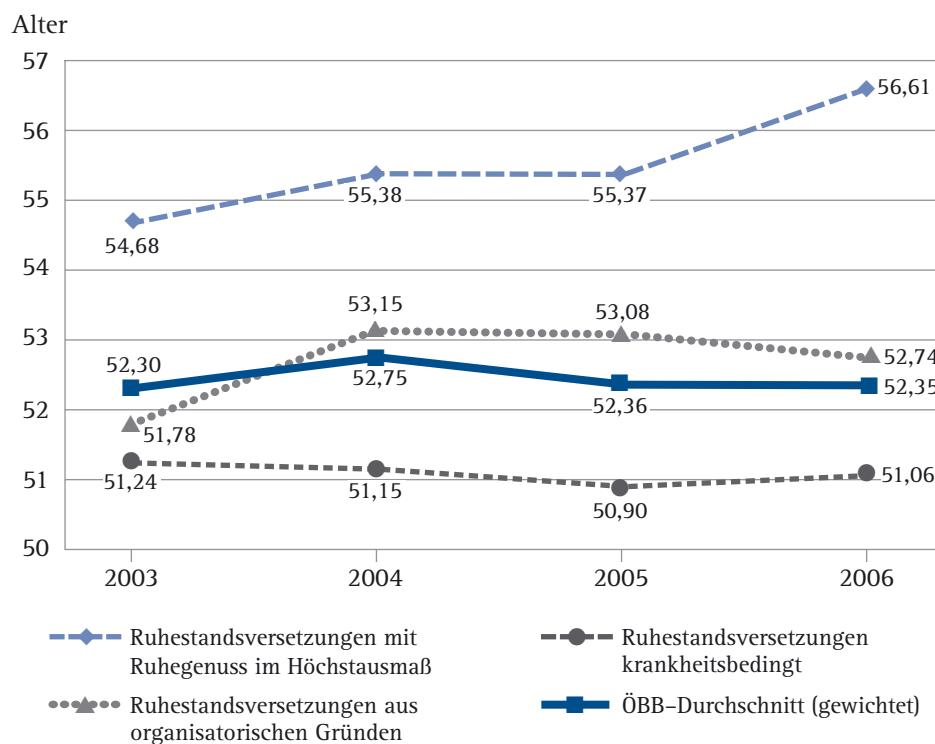
## Ruhestandsversetzungen bei den ÖBB

Pensions-  
antrittsalter

**3.1** Im Zeitraum 1998 bis 2002 (siehe Bericht Bund 2004/6) lag das jährliche, durchschnittliche Pensionsantrittsalter der unkündbaren ÖBB-Angestellten zwischen 52,6 Jahren (1998) und 52,2 Jahren (2002).

**3.2** Das durchschnittliche Pensionsantrittsalter der unkündbaren Angestellten der ÖBB blieb in der Zeit von 2003 bis 2006 mit 52,45 Jahren – trotz einiger Änderungen des Pensionsrechts – gegenüber dem Vergleichswert der Periode 1998 bis 2002 (52,32 Jahre) nahezu unverändert.

## Durchschnittliches Pensionsantrittsalter 2003 bis 2006



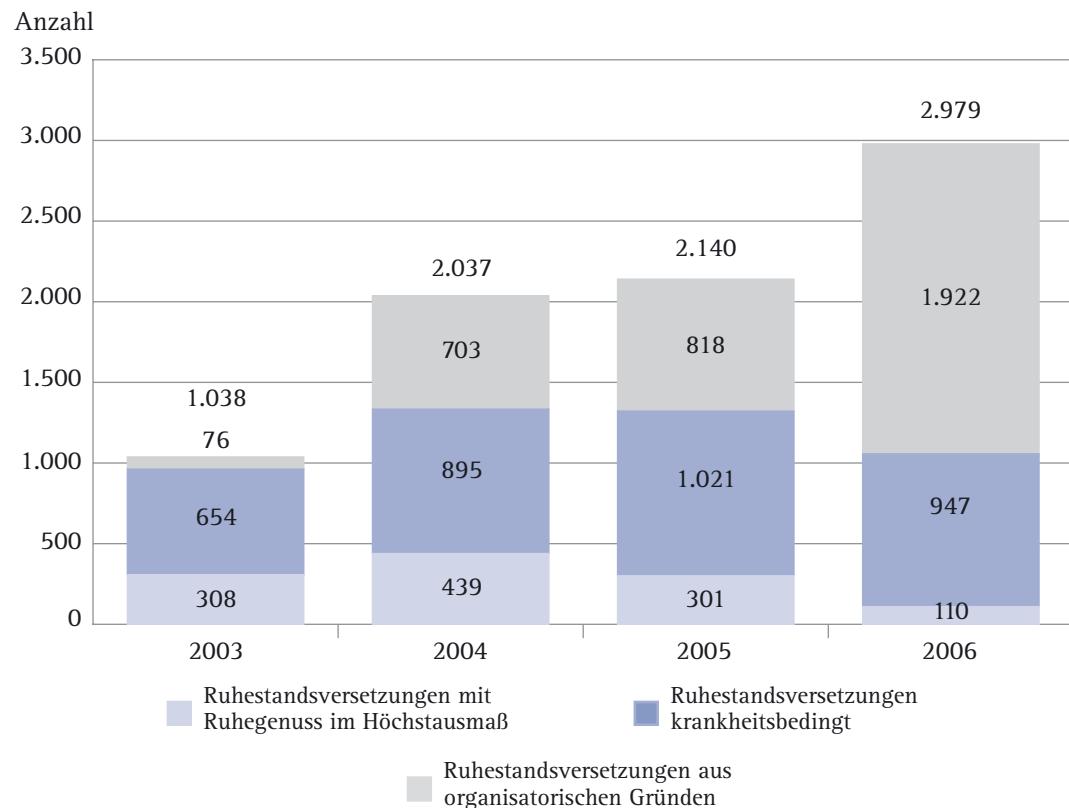
## Ruhestandsversetzungen aus organisatorischen Gründen

**4.1** Im Bericht Reihe Bund 2004/6 stellte der RH fest, dass insgesamt 4 % der Ruhestandsversetzungen durch die Österreichischen Bundesbahnen aus dienstlichem Interesse vorzeitig durchgeführt wurden. Von dieser Maßnahme waren von 1998 bis Ende 2002 rd. 300 Bundesbahnbeamte betroffen.

**4.2** Seit der Strukturreform 2003 führte der vom Gesetzgeber aufgetragene Reorganisationsprozess der ÖBB zu Änderungen bei Organisationsformen und Tätigkeitsfeldern. Die Ruhestandsversetzungen aus organisatorischen Gründen (insbesondere Rationalisierungen, weil „seine (Anmerkung: des Angestellten) Dienstleistung entbehrlich wird“ sowie aus sonstigen dienstlichen Gründen) wurden als Ersatz für die fehlende Kündigungsmöglichkeit in dem bei den ÖBB historisch entwickelten Arbeitsverhältnis mit Kündigungsverzicht des Dienstgebers angewandt.

Der Anteil der jährlichen Ruhestandsversetzungen aus organisatorischen Gründen an der Gesamtanzahl der jährlichen Ruhestandsversetzungen stieg im Zeitraum 2003 bis 2006 von 7 % auf 65 %.

### Gründe für Ruhestandsversetzungen 2003 bis 2006





## Ruhestandsversetzungen aus organisatorischen Gründen

# BMVIT

## Ruhestandsversetzungen bei den ÖBB

Durch die jährlichen Ruhestandsversetzungen und sonstige Ausscheidungsgründe, darunter der „Golden Handshake“, sank der Anteil der unkündbaren Angestellten im Verhältnis zu den ASVG-versicherten Angestellten der ÖBB von 88:12 (2002) auf 83:17 (2006). Das Durchschnittsalter der unkündbaren Angestellten stieg gegenüber den Jahren 1998 (37,9 Jahre) und 2002 (39,7 Jahre) bis 2006 weiter auf 42,2 Jahre an.

In der Mittelfristplanung 2008 bis 2012 ging die ÖBB von einer weiteren Senkung des Personalstandes aus.

## Finanzielle Verantwortung des Bundes

**5.1** Auch nach der Ausgliederung aus dem Bundeshaushalt im Jahr 1993 verblieb die finanzielle Verantwortung für die Pensionsgebarung der ÖBB beim Bund.

Es standen immer weniger Beitragszahler einer konstanten bzw. durch vermehrte Ruhestandsversetzungen steigenden Anzahl an Pensionsempfängern gegenüber.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Bahnpensionen bis 2056 (fiktiver Auslaufzeitpunkt basierend auf der durchschnittlichen Lebenserwartung).

**5.2** Der Saldo aus der Pensionsgebarung der ÖBB zu Lasten des Bundes, das ist die Differenz der Ausgaben und Einnahmen im Bundeshaushalt, Kapitel 55 „BMF; Pensionen“, Ansätze 1/55508 und 2/55506 „Österreichische Bundesbahnen“, stieg von 1.258 Mill. EUR (2003) um 168 Mill. EUR oder 13 % auf 1.426 Mill. EUR (2006) an. Davon entfielen rd. 100 Mill. EUR auf geringere Einnahmen infolge der ab 2005 gesetzlich vorgesehenen Reduktion der Dienstgeberbeiträge und der Abnahme der Anzahl der Pensionsbeitragszahler. Rund 70 Mill. EUR waren auf höhere Ausgaben für jährliche Anpassungen und auf die Zunahme der Anzahl der Ruhe- und Versorgungsgenussempfänger zurückzuführen.

**6.1** Mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 – das unter anderem das Bundesbahngesetz 1992 novellierte – legte der Gesetzgeber die stufenweise Anhebung des Pensionsbeitrags der ÖBB ab 2003 – jährlich um 0,13 Prozentpunkte (von 26 % auf 30 %) – fest. Zugleich wurde die finanzielle Verantwortung des Bundes für die Pensionsgebarung der ÖBB auf jenes Ausmaß begrenzt, das unter Verweis auf die im Dezember 1997 – zwischen dem Vorstand der ÖBB und der betrieblichen Interessensvertretung – vereinbarten Pensionsreformmaßnahmen nachvollziehbar war.

## Finanzielle Verantwortung des Bundes

Die Maßnahmen waren den in den Budgetbegleitgesetzen 1997 für andere Berufsgruppen getroffenen Pensionsreformen nachgebildet. Kontrollkreise des Bundes zur Begrenzung seiner Pensionslast, insbesondere durch Vorlage oder Einsichtnahme in pensionsrelevante Unterlagen der ÖBB, wurden dabei weder festgelegt noch eingerichtet.

**6.2** Zwei Maßnahmen der Vereinbarung vom Dezember 1997 sollten erst ab 2003 wirksam werden (Einführung des Durchrechnungszeitraumes, stufenweise Anhebung des Nebengebührendurchschnittssatzes<sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> Der Pensionsbeitrag der aktiven Bahnbeamten wird vom Gehalt und, hinsichtlich der Nebenbezüge ungeachtet ihrer tatsächlich ausbezahlten Höhe, mit einem Prozentsatz vom Gehalt (Nebengebührendurchschnittssatz) bemessen. Zum Pensionsanspruch aufgrund des Gehalts wird die Nebengebührenzulage (Gehalt mal Nebengebührendurchschnittssatz) hinzugerechnet.

Die wesentlichen Inhalte der Bundesbahn-Pensionsordnung und der Vereinbarung vom Dezember 1997 fanden Eingang in das Bundesbahn-Pensionsgesetz.

Im Frühjahr 2002, noch vor der ab 2003 wirksamen Einführung des Durchrechnungszeitraumes bzw. stufenweisen Anhebung des Nebengebührendurchschnittssatzes, führten die ÖBB eine Nebenbezugsreform durch.

### Allgemeines Nebenbezugspauschale, Nebengebührendurchschnittssatz und Controlling

**7.1** Der RH hatte im Bericht Reihe Bund 2004/6 im Zusammenhang mit der Nebenbezugsreform Folgendes empfohlen:

- (1) Die Nachvollziehbarkeit des von den ÖBB im Jahr 2002 in die Gehaltsansätze einbezogenen allgemeinen Nebenbezugspauschales wäre zu prüfen und gegebenenfalls wären die für den Bund drohenden Mehrkosten von insgesamt rd. 1.200 Mill. EUR abzuwehren.
- (2) Die finanziellen Auswirkungen des gesetzlich festgelegten Nebengebührendurchschnittssatzes wären zu prüfen und erforderlichenfalls wäre dafür zu sorgen, dass wie bei anderen Pensionssystemen anstelle eines Durchschnittssatzes auf tatsächlich pensionsrelevante Zahlungsflüsse abgestellt wird.
- (3) Ein Controlling für die Pensionsgebarung der ÖBB wäre einzurichten, soweit die Pensionsgebarung gemäß dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 in der finanziellen Verantwortung des Bundes liegt.

## Allgemeines Nebenbezugspauschale, Neben-gebührendurchschnittssatz und Controlling

## Ruhestandsversetzungen bei den ÖBB

Zu den vom RH abgegebenen Empfehlungen hatte das BMVIT unter anderem auf die beim BMF im Einvernehmen mit dem damaligen BMSG gelegene Vollzugskompetenz hingewiesen.

**7.2** Der RH bemängelte, dass seinen Empfehlungen bislang nicht entsprochen wurde.

- (1) Die ab Mai 2002 erfolgte Einbeziehung des allgemeinen Nebenbezugspauschales in die Gehaltsansätze der unkündbaren Angestellten der ÖBB wird den Bund (bis 2056) mit voraussichtlichen Mehrkosten von insgesamt rd. 1.200 Mill. EUR belasten.
- (2) Der Entfall eines Großteils der bisherigen Nebenbezüge führte zu einer Halbierung der bisher ausbezahlten Nebengebühren. Dennoch wurde der Nebengebührendurchschnittssatz beibehalten bzw. ab 2003 stufenweise angehoben.
- (3) Dem BMVIT und dem BMF standen keine Controllingdaten zur Verfügung, um die Pensionszahlungen des Bundes für die ÖBB nachzuvollziehen.

Der RH wies auf die einschlägigen Vollzugsklauseln in den relevanten Gesetzen hin und empfahl neuerlich,

- (1) die Nachvollziehbarkeit der Einbeziehung des allgemeinen Nebenbezugspauschales in das Gehalt zu prüfen und die drohenden Mehrkosten von rd. 1.200 Mill. EUR abzuwehren; (siehe dazu Anlage: ÖBB-Bezug)
- (2) die finanziellen Auswirkungen des gesetzlich festgelegten Nebengebührendurchschnittssatzes zu prüfen und auf tatsächlich pensionsrelevante Zahlungsflüsse abzustellen; bei Beibehaltung des Nebengebührendurchschnittssatzes sollte gegebenenfalls für eine Änderung der ab 2003 gesetzlich festgelegten stufenweisen Anhebung des Nebengebührendurchschnittssatzes gesorgt werden;
- (3) ein Controlling für die Pensionsgebarung der ÖBB einzurichten.

## Allgemeines Nebenbezugspauschale, Nebengebührendurchschnittssatz und Controlling

- 7.3** Das BMVIT verblieb bei seiner Ansicht, dass ihm für diese Vollziehung keine Zuständigkeit zukomme. Aufgrund der neuen Bundesbahnstruktur habe die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH den operativen Vollzug der Pensionsangelegenheiten durchzuführen (§ 20 des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003). Im Zusammenhang mit der Regelung über den vom Bund zu tragenden Pensionsaufwand sei bereits festgehalten worden, dass die Vollziehung beim BMF und dem damaligen BMSG (nunmehr: BKA) läge.
- 7.4** Der RH entgegnete, dass auch hinsichtlich der Bestimmung des § 20 des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit der Vollziehung allein betraut ist.

Weiters ergänzte der RH, dass der Gesetzgeber mit der Novelle BGBI. I Nr. 24/2007 (Budgetbegleitgesetz 2007) den rechtlichen Rahmen für eine ressortübergreifende Controlling-Verordnung (BKA, BMF, BMVIT) hinsichtlich der Pensionsgebarung des Bundes mit Bezug auf die ÖBB festgelegt hat. Zugleich sah der RH darin den gesetzlichen Auftrag, die seit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 gebotene Nachvollziehbarkeit sowohl hinsichtlich der vom RH aufgezeigten Maßnahmen als auch für die seit der Vereinbarung 1997 erfolgten strukturellen Änderungen im Bezugsschema der unkündbaren Angestellten der ÖBB sicherzustellen.

Schließlich sollte das BMVIT seine Vollzugskompetenz nach dem Bundesbahn-Pensionsgesetz wahrnehmen.

## Teilpensionsregelung

- 8.1** Bundesbahnbeamte, die seit 2001 vor dem 65. Lebensjahr in den Ruhestand versetzt wurden und zusätzlich zu ihrer Pension ein Erwerbseinkommen bezogen, hatten diesen Umstand binnen 14 Tagen der pensionsauszahlenden Stelle zu melden. In diesen Fällen kam die so genannte Teilpensionsregelung zur Anwendung.

Der RH hatte im Bericht Reihe Bund 2004/6 empfohlen, für die Nachvollziehbarkeit der Teilpensionsregelung zu sorgen.

**8.2** Eine lückenlose Erfassung aller meldepflichtigen Ruhegenussbezieher war laut ÖBB mangels Abgleich mit den Daten der Sozialversicherungsträger nicht möglich. Mit der Novelle BGBI. I Nr. 134/2004 zum Bundesbahn-Pensionsgesetz wurde die rechtliche Basis dafür geschaffen. Nach Kundmachung der Novelle, dem Abschluss langwieriger Verhandlungen und dem Ausräumen datenschutzrechtlicher Bedenken schuf die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH im Frühjahr 2007 eine Schnittstelle mit dem Hauptverband der Sozialversicherungsträger.

Der RH empfahl der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH, den Abgleich mit den Daten des Hauptverbandes der Sozialversicherungsträger ehestens vorzunehmen und auszuwerten.

**8.3** *Die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass ab Herbst 2007 der Abgleich regelmäßig erfolgen werde.*

## Arbeitsplatzangebot

**9.1** Seit August 2002 war vor einer krankheitsbedingten Ruhestandsversetzung ein Gutachten der Pensionsversicherungsanstalt sowie die Zustimmung des BMF einzuholen. Das Gutachten enthieilt ein Gesamtrestleistungskalkül, das es der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH – wenngleich ohne gesetzliche Verpflichtung – ermöglichte, bei Vorliegen der Dienstfähigkeit in jedem Einzelfall eine entsprechende Verwendungsmöglichkeit an einem anderen Arbeitsplatz zu ermitteln.

Der RH hatte den ÖBB im Bericht Reihe Bund 2004/6 daher empfohlen, auf der Grundlage des Gesamtrestleistungskalküls der Pensionsversicherungsanstalt in jedem Einzelfall eine entsprechende Verwendungsmöglichkeit zu suchen.

**9.2** Die Umstrukturierung der ÖBB ab 2005 führte zu mehreren Tochtergesellschaften. Die ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH suchte sowohl vor krankheitsbedingten als auch vor organisatorisch bedingten Ruhestandsversetzungen in der jeweiligen ÖBB-Tochtergesellschaft nach einem geeigneten Arbeitsplatz.

Der RH empfahl weiterhin in beiden Fällen, die Weiterverwendungsmöglichkeit von ÖBB-Angestellten konzernweit zu prüfen.

**9.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH würden seit Mai 2007 die Weiterverwendungsmöglichkeiten im ÖBB-Konzern geprüft.*

**Maßnahmen der  
ÖBB seit 2003**

- 10** Aufgrund der zusammenfassenden Empfehlungen des RH im Bericht Reihe Bund 2004/6 wurden zwischenzeitlich – soweit im gegenständlichen Bericht nicht bereits gesondert angeführt – nachfolgende Empfehlungen des RH umgesetzt bzw. den Feststellungen des RH entsprechende Maßnahmen getroffen.
- Arbeitsplatzbeschreibungen mit Arbeitsplatzprofil wurden ausgearbeitet.
  - Bei dienstfrei gestellten Betriebsräten erfolgte die Überprüfung der Dienstfähigkeit aufgrund der aktuellen Funktion. Bei Beendigung des Mandates erfolgte die Beurteilung auf Basis der wieder aufgenommenen Verwendung.
  - Jubiläumsbelohnungen für 40 Dienstjahre wurden nunmehr – der damaligen Empfehlung des RH folgend – frühestens nach 35 Dienstjahren zuerkannt.
  - Die ÖBB dokumentierten nachvollziehbar die dienstlichen Erfordernisse, die den Urlaubsantritt behinderten.
  - Das Krankenstandscontrolling wurde intensiviert.

## Ruhestandsversetzungen bei den ÖBB

Schluss-  
bemerkungen

**11** Zusammenfassend hob der RH die nachfolgenden Empfehlungen hervor.

(1) Die Nachvollziehbarkeit des von den ÖBB ab Mai 2002 in das Gehalt einbezogenen allgemeinen Nebenbezugspauschales wäre zu prüfen und die drohenden Mehrkosten von insgesamt rd. 1.200 Mill. EUR wären abzuwehren. **(TZ 7)**

(2) Die finanziellen Auswirkungen des gesetzlich festgelegten Nebengebührendurchschnittssatzes wären zu prüfen und es wäre auf tatsächlich pensionsrelevante Zahlungsflüsse abzustellen. Bei Beibehaltung des Nebengebührendurchschnittssatzes wäre gegebenenfalls für eine Änderung der ab 2003 gesetzlich festgelegten stufenweisen Anhebung des Nebengebührendurchschnittssatzes zu sorgen. **(TZ 7)**

(3) Es wäre ein Controlling für die Pensionsgebarung der ÖBB einzurichten. **(TZ 7)**

(4) Der Abgleich mit den Daten des Hauptverbandes der Sozialversicherungsträger wäre ehestens vorzunehmen und auszuwerten. **(TZ 8)**

(5) Die Weiterverwendungsmöglichkeit von ÖBB-Angestellten wäre sowohl vor krankheitsbedingten als auch vor organisatorisch bedingten Ruhestandsversetzungen konzernweit zu prüfen. **(TZ 9)**

Wien, im November 2007

Der Präsident:

Dr. Josef Moser

## ÖBB-Bezug

bis April 2002		ab Mai 2002
Gehalt		Gehalt
dafür 10,25 % Pensionsbeitrag + Pensionssicherungsbeitrag	dafür 10,25 % Pensionsbeitrag + Pensionssicherungsbeitrag + mehr als 50 Arten Nebengebühren, u.a.: Fahrgebühren/Triebfahrzeugpersonal Überstundenvergütung Erschweriszulagen Gefahrenzulagen	<p>Allgemeines Nebenbezugspauschale (Erhöhung um ca. 5 %)</p> <p>+ Katalog der verbliebenen Nebengebühren, u.a.: Fahrgebühren/Triebfahrzeugpersonal Überstundenvergütung Erschweriszulage Gefahrenzulagen</p> <p>Allgemeines Nebenbezugspauschale</p>
dafür 10,25 % Pensionsbeitrag + Pensionssicherungsbeitrag	dafür 10,25 % Pensionsbeitrag + Pensionssicherungsbeitrag + Nebengebührendurchschnittssatz (= 10 % des Gehalts, unabhängig von der tatsächlichen Höhe der ausbezahlten Nebengebühren)	<p>dafür 10,25 % Pensionsbeitrag + Pensionssicherungsbeitrag vom Nebengebührendurchschnittssatz (= 10 % des Gehalts, unabhängig von der tatsächlichen Höhe der ausbezahlten Nebengebühren)</p> <p>Nebengebührendurchschnittssatz wird ab 2003 bis 2020 stufenweise auf 15 % angehoben</p>

### Folgen:

Ausführender Dienst hat oft höhere Nebengebühren als 10 % des Gehalts → wird bei der Pension benachteiligt.  
Innendienst hat niedrigere Nebengebühren → erreicht höheren Pensionsanspruch.

### Folgen beider Maßnahmen:

- Allgemeines Nebenbezugspauschale wird Gehaltsbestandteil
  - Steigerung der Pensionsbemessungsgrundlage
  - künftig höhere Pensionen
  - höhere Bemessungsgrundlage für Nebengebührendurchschnittssatz
- Mehrkosten bis 2056 für den Bund: 1.200 Mill. EUR
- Steigerung des Nebengebührendurchschnittssatzes von 10 % auf 15 %
  - höhere Pensionsbeiträge für immer weniger Aktive
  - künftig höhere Pensionen für mehr Ruhestandsbezieher



**ANHANG**  
**Entscheidungsträger**

**ANHANG**

**Entscheidungsträger**

**(Aufsichtsratsvorsitzende und  
deren Stellvertreter  
sowie Vorstandsmitglieder)**

**der überprüften Unternehmungen**

Anmerkung:  
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Blaudruck**



**Österreichische Bundesbahnen<sup>1)</sup>****Aufsichtsrat**

Vorsitzender Franz R. ROTTMEYER  
(von 8. März 2001 bis 17. Mai 2004)

Dr. Wolfgang REITHOFER  
(von 17. Mai 2004 bis 9. Februar 2005)

Mag. Martin HUBER  
(von 9. Februar 2005 bis 16. März 2005)

Stellvertreter des Dr. Wolfgang REITHOFER  
Vorsitzenden (von 2. Mai 2002 bis 17. Mai 2004)

Franz RAUCH  
(von 17. Mai 2004 bis 9. Februar 2005)

Wilhelm HABERZETTL  
(von 17. Mai 2004 bis 9. Februar 2005)

Mag. Rudolf FISCHER  
(von 17. Mai 2004 bis 16. März 2005)

<sup>1)</sup> Umfirmierung: Österreichische Bundesbahnen in ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft am 16. März 2005

**Vorstand****Mitglieder**

Dipl.-Bw. Rüdiger VORM WALDE  
(von 1. August 2001 bis 31. Dezember 2004)

Ferdinand SCHMIDT  
(von 1. August 2001 bis 31. Dezember 2004)

Dipl.-Ing. Dr. Alfred ZIMMERMANN  
(von 1. Jänner 2003 bis 31. Dezember 2004)

Mag. Erich SÖLLINGER  
(von 1. Mai 2003 bis 16. März 2005)

Dipl.-Ing. Thomas TÜRINGER  
(von 1. Jänner 2005 bis 16. März 2005)

Dipl.-Ing. Dr. Georg-Michael VAVROVSKY  
(von 1. Jänner 2005 bis 16. März 2005)

Mag. Gilbert TRATTNER  
(von 1. Jänner 2005 bis 16. März 2005)

**Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft****Aufsichtsrat**

Vorsitzender Dr. Wolfgang REITHOFER  
(von 31. März 2004 bis 29. Mai 2007)

**Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER**  
(seit 26. Juni 2007)

Stellvertreter des Dr. Siegfried DILLERSBERGER  
Vorsitzenden (von 31. März 2004 bis 13. April 2007)

Dr. Johannes STROHMEYER  
(von 31. März 2004 bis 29. Mai 2007)

**Franz RAUCH**  
(seit 31. März 2004)

**Wilhelm HABERZETTL**  
(seit 31. März 2004)

**Dr. Eduard SAXINGER**  
(seit 26. Juni 2007)

**Vorstand**

Vorsitzender	Dipl.-Bw. Rüdiger VORM WALDE (von 27. April 2004 bis 31. Dezember 2004)
Mitglieder	Dr. Josef MOSER (von 27. April 2004 bis 30. Juni 2004)
	<b>Mag. Martin HUBER</b> (seit 1. November 2004)
Sprecher	<b>Mag. Martin HUBER</b> (seit 1. Jänner 2005)
Mitglied	<b>Mag. Erich SÖLLINGER</b> (seit 27. April 2004)

ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft

## Aufsichtsrat

Vorsitzender Dipl.-Bw. Rüdiger VORM WALDE  
(von 17. Mai 2004 bis 27. August 2004)

Prof. Dr. Fredmund MALIK  
(von 27. August 2004 bis 3. April 2007)

Dr. Brigitte EGGLER-BARGHER  
(von 9. Mai 2007 bis 29. Mai 2007)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER  
(seit 29. Mai 2007)

Stellvertreter des Dr. Wolfgang REITHOFER  
Vorsitzenden (von 27. August 2004 bis 25. August 2005)

Mag. Erich SÖLLINGER  
(von 25. August 2005 bis 10. Februar 2006)

Dr. Brigitte EGGLER-BARGHER  
(von 24. April 2006 bis 9. Mai 2007)

Dr. Johannes STROHAYER  
(von 9. Mai 2007 bis 29. Mai 2007)

Mag. Josef HALBMAYR  
(seit 29. Mai 2007)

**Vorstand**

Vorsitzender	Dipl.-Bw. Rüdiger VORM WALDE (von 27. August 2004 bis 18. Jänner 2005)
Mitglieder	Ferdinand SCHMIDT (von 29. Mai 2004 bis 21. Oktober 2004)
	Dkfm. Wilhelmine GOLDMANN (von 18. Jänner 2005 bis 25. Juni 2007)
	<b>Dipl.-Ing. Dr. Stefan WEHINGER</b> (seit 1. Oktober 2004)
	<b>Mag. Erich SÖLLINGER</b> (seit 10. Februar 2006)

**Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft****Aufsichtsrat**

Vorsitzender Dipl.-Bw. Rüdiger VORM WALDE  
(von 17. Mai 2004 bis 23. September 2004)

Dr. Kari KAPSCH  
(von 23. September 2004 bis 13. April 2007)

Franz RAUCH  
(von 9. Mai 2007 bis 26. Juni 2007)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER  
(seit 26. Juni 2007)

Stellvertreter des Mag. Erich SÖLLINGER  
Vorsitzenden (von 17. Mai 2004 bis 19. April 2006)

Franz RAUCH  
(von 19. April 2006 bis 13. April 2007)

Dr. Veronika KESSLER  
(von 9. Mai 2007 bis 29. Mai 2007)

**Franz RAUCH**  
(seit 26. Juni 2007)

**Vorstand**

Mitglieder Ferdinand SCHMIDT  
(seit 1. Oktober 2004)

Gustav POSCHALKO  
(seit 1. Oktober 2004)

Mag. Erich SÖLLINGER  
(seit 19. April 2006)



**ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft****Aufsichtsrat**

Vorsitzender	Dr. Josef MOSER (von 17. Mai 2004 bis 30. Juni 2004)
	Univ.-Doz. Dipl.-Ing. Dr. Hermann EGGER (von 27. August 2004 bis 28. Oktober 2004)
	<b>Mag. Martin HUBER</b> (seit 28. Oktober 2004)
Stellvertreter des Vorsitzenden	<b>Univ.-Doz. Dipl.-Ing. Dr. Hermann EGGER</b> (seit 17. Mai 2004 Unterbrechung für Vorsitz)

**Vorstand**

Mitglieder	Dipl.-Ing. Dr. Alfred ZIMMERMANN (von 1. Jänner 2003 bis 30. Juni 2006)
	Dipl.-Ing. Peter KLUGAR (seit 27. August 2004)
	<b>Mag. Arnold SCHIEFER</b> (seit 1. Juli 2006)



**BMVIT****ANHANG**  
**Entscheidungsträger****ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft<sup>1)</sup>****Aufsichtsrat**

Vorsitzender **Mag. Martin HUBER**  
(seit 16. März 2005)

Stellvertreter des **Ing. Mag. Rudolf FISCHER**  
Vorsitzenden (seit 16. März 2005)

**Vorstand**

Mitglieder **Dipl.-Ing. Thomas TÜRINGER**  
(von 16. März 2005 bis 18. Februar 2006)

**Dipl.-Ing. Dr. Alfred ZIMMERMANN**  
(von 16. Februar 2006 bis 6. Dezember 2006)

**Mag. Gilbert TRATTNER**  
(seit 16. März 2005)

**Dipl.-Ing. Dr. Georg-Michael VAVROVSKY**  
(seit 16. März 2005)

<sup>1)</sup> Umfirmierung: Österreichische Bundesbahnen in ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft am 16. März 2005



**ÖBB-Dienstleistungs Gesellschaft mbH****Aufsichtsrat**

Vorsitzender Mag. Martin HUBER  
(von 6. Dezember 2004 bis 7. März 2005)

**Mag. Erich SÖLLINGER**  
(seit 7. März 2005)

Stellvertreter des Dr. Wolfgang REITHOFER  
Vorsitzenden (von 6. Dezember 2004 bis 7. März 2005)

**Mag. Martin HUBER**  
(seit 7. März 2005)

**Geschäftsführung** Dr. Wolfgang MOLDASCHL  
(von 27. Mai 2004 bis 20. Juli 2004)

Mag. Erich SÖLLINGER  
(von 20. Juli 2004 bis 7. März 2005)

Ing. Franz NIGL  
(von 4. November 2004 bis 7. März 2005)

**Ing. Franz NIGL**  
(seit 7. März 2005)

- Reihe Bund 2007/7 Bericht des Rechnungshofes  
– EU-Finanzbericht 2007
- Reihe Bund 2007/8 Bericht des Rechnungshofes  
– Bundespolizeidirektion Schwechat; Follow-up-Überprüfung  
– Luftqualität in der Steiermark  
– Fusion der Pensionsversicherungsanstalten der Arbeiter und Angestellten  
– Technische Universität Graz – Großgeräte; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2007/9 Bericht des Rechnungshofes  
– Reform der Beamtenpensionssysteme des Bundes sowie der Länder Burgenland, Niederösterreich und Salzburg
- Reihe Bund 2007/10 Bericht des Rechnungshofes  
– Bundesanstalt Statistik Austria – Evaluierung der Ausgliederung  
– Finanzprokuratur  
– Finanzmarktaufsichtsbehörde und Aufsichtsagenden der Österreichischen Nationalbank und des BMF  
– Unfallchirurgische Versorgung der Landeshauptstadt Linz  
– Bundes-Blindenerziehungsinstitut  
– Zuerkennung von Stipendien; Follow-up-Überprüfung  
– Österreichisches Archäologisches Institut
- Reihe Bund 2007/11 Bericht des Rechnungshofes  
– Austrian Airlines  
– Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft  
– Justizanstalt Stein  
– Christian Doppler Forschungsgesellschaft  
– Fachhochschule Wiener Neustadt für Wirtschaft und Technik  
– Gesellschaft m.b.H.; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2007/12 Bericht des Rechnungshofes  
– Betriebsveranlagung  
– Österreichische Industrieholding Aktiengesellschaft: Privatisierungen  
– Sozialversicherungsanstalt der gewerblichen Wirtschaft; Vollzug des Bundespflegegeldgesetzes  
– Landesschulrat für Salzburg: Ausgewählte Bereiche der Verwaltung; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2007/13 Bericht des Rechnungshofes  
– VERBUND: Sicherheit der Stromversorgung in Österreich



Reihe Bund 2007/14

- Bericht des Rechnungshofes
- Einbringung von Abgabenzurückständen
  - Verfassungsschutz und Terrorismusbekämpfung
  - Einheitliche Betriebsprämie; Teilnahme an der Prüfung des Europäischen Rechnungshofes
  - Bau- und Sicherheitszustand der höheren Schulen des Bundes
  - Medizinische Universitäten Wien, Graz und Innsbruck sowie Veterinärmedizinische Universität Wien:  
Regelungen über den Hochschulzugang

#### Auskünfte

Rechnungshof  
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2  
Telefon (00 43 1) 711 71 - 8450  
Fax (00 43 1) 712 49 17  
E-Mail [presse@rechnungshof.gv.at](mailto:presse@rechnungshof.gv.at)

#### Impressum

Herausgeber: Rechnungshof  
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2  
<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik: Rechnungshof

Druck: Wiener Zeitung Digitale Publikationen GmbH

Herausgegeben: Wien, im November 2007