



Der  
Rechnungshof

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Dampfschiffstraße 2  
A-1033 Wien  
Postfach 240

Tel. +43 (1) 711 71 - 0  
Fax +43 (1) 712 94 25  
office@rechnungshof.gv.at

## **RECHNUNGSHOFBERICHT REIHE BUND 2010/7**

**Vorlage vom 7. Juni 2010**

<b>Finanztransaktionen der Österreichische Bundesbahnen– Holding Aktiengesellschaft und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG .....</b>	<b>2</b>
<b>Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen; Follow–up–Überprüfung .....</b>	<b>15</b>
<b>Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung .....</b>	<b>17</b>
<b>Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien, Universität Mozarteum Salzburg: Vorbereitungslehrgänge; Follow–up–Überprüfung .....</b>	<b>21</b>

## **FINANZTRANSAKTIONEN DER ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN-HOLDING AKTIENGESELLSCHAFT UND EINZELNER KONZERNGESELLSCHAFTEN MIT DER DEUTSCHE BANK AG**

**Den ÖBB-Gesellschaften drohten aus dem derivativen Finanzinstrument (Hybrid-CDO<sub>2</sub>) mit Stand Ende 2008 Verluste von 578,16 Mill. EUR. Es war von der Organisationseinheit Corporate Treasury der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft eigenmächtig und unter Verstoß gegen bestehende Regelungen abgeschlossen worden. Aufgrund der Auflösung der Hybrid-CDO<sub>2</sub>-Verträge im Jänner 2010 wurden davon letztlich 295 Mill. EUR schlagend und als Verlust realisiert.**

**Ab Mitte 2006 kam es rund zwei Jahre lang im Vorstand und Aufsichtsrat der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft zu keinen zielgerichteten Entscheidungen bezüglich einer Sanierung bzw. eines Verkaufs des Hybrid-CDO<sub>2</sub>. Dadurch entging den ÖBB-Gesellschaften vor dem Hintergrund einer sich seit Anfang des Jahres 2007 kontinuierlich verschärfenden Finanzkrise die Chance, bereits Ende Februar 2008 mit rd. 292 Mill. EUR geringeren Verlusten aus dem Vertrag auszusteiigen, als dies im Dezember 2008 möglich gewesen wäre.**

**Der wirtschaftlich und risikotechnisch nicht gerechtfertigte Abschluss von Absicherungsvereinbarungen verursachte einen Schaden von rd. 1,88 Mill. EUR.**

**Die Aufsichtsräte der betroffenen Gesellschaften unterließen es, allfällige, für die drohenden bzw. schon eingetretenen finanziellen Nachteile maßgeblichen Sorgfaltspflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern und daraus resultierende Haftungsansprüche umfassend zu untersuchen.**

**Die Cross Border Leasing-Verträge beschränkten die ÖBB-Gesellschaften in der freien rechtlichen Verfügung über ihre Anlagen, insbesondere hinsichtlich deren Veräußerung oder Belastung, und erhöhten dadurch das Risiko unwirtschaftlichen Handelns. Die komplexen Vertragswerke enthielten zahlreiche Risiken, die geeignet waren, den ursprünglich zugeflossenen Liquiditätsvorteil von 272,4 Mill. EUR zu reduzieren bzw. im Extremfall einen**

**Verlust zu verursachen. Bis Ende 2008 hatten die ÖBB-Gesellschaften Besicherungskosten und Bewertungsverluste von insgesamt 56,81 Mill. EUR zu tragen.**

Prüfungsziel

Gem. § 99 Abs. 2 Bundesgesetz über die Geschäftsordnung des Nationalrates überprüfte der RH auf Verlangen der Abgeordneten Moser, Kogler, Freundinnen und Freunde die von der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG) sowie ihren Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG abgeschlossenen Finanztransaktionen. Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der finanziellen Risiken der Cross Border Leasing-Geschäfte sowie der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des mit der Deutsche Bank AG abgeschlossenen derivativen Finanzinstruments Hybrid-CDO<sup>2</sup>. Weiters sollten die Verantwortlichkeiten der Gesellschaftsorgane sowie die Auswirkungen der Finanztransaktion auf die Verschuldung des ÖBB-Konzerns und auf die Haftungen des Bundes beurteilt werden. (TZ 1)

Vorbereitung des Erwerbs eines derivativen Finanzinstruments

Die Vorstandsbeschlüsse der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (ÖBB-Infrastruktur Bau AG), nunmehr ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft (ÖBB-Personenverkehr AG) und der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (Rail Cargo Austria AG) hatten den Erwerb eines im Zusammenhang mit Cross Border Leasing (CBL)-Geschäften stehenden, nicht näher beschriebenen, derivativen Finanzinstruments zum Gegenstand. Es fehlten konkrete Vertragsentwürfe dazu, aus denen sich vor allem Angaben über den Ertrag und das Risiko der geplanten Finanztransaktion ableiten ließen. Diese Beschlüsse waren damit als konkrete Handlungsanweisungen für das organisatorisch dem Finanzvorstand unterstehende Corporate Treasury der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG) nicht geeignet. (TZ 17)

Die jeweiligen Vorstände legten die Anträge dem Aufsichtsrat der betroffenen Gesellschaften nicht zur Genehmigung vor. Sie führten auch keine weitergehenden Untersuchungen über die der Transaktion zugrundeliegende Geschäftsart im Hinblick auf den Katalog der aufsichtsratspflichtigen Geschäfte durch. Die Finanztransaktion wäre auf Grundlage der Vorstandsbeschlüsse als ein neues Geschäft im Rahmen der Geschäftsart „Cross Border Leasing-Geschäfte“ vom Aufsichtsrat der jeweiligen Gesellschaft zu genehmigen gewesen. (TZ 18)

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bevollmächtigte vier Mitarbeiter des Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG ohne betragliche Beschränkung und entgegen dem Vier-Augen-Prinzip sowie ohne vorherige Bewilligung der — von den Einzelvollmachten umfassten weitreichenden — Finanzinstrumente durch den Vorstand der ÖBB-Holding AG zum Abschluss von derivativen Finanztransaktionen. (TZ 19)

Mitte September 2005 schloss die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Deutsche Bank AG eine Mandatsvereinbarung ab, um Kontrahentenrisiken aus bestehenden CBL-Transaktionen in Form einer synthetischen „CDO of ABS“-Transaktion abzusichern. Allerdings handelte es sich beim geplanten Finanzgeschäft um eine eigenständige vertragliche Vereinbarung (Kreditderivat), die keinen Zusammenhang zu CBL-Transaktionen aufwies. (TZ 20)

#### Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

Der Erwerb eines für die involvierten ÖBB-Gesellschaften neuartigen, derivativen Finanzinstruments, einer Tranche eines so genannten Hybrid-CDO<sup>2</sup> mit einem Volumen von 612,9 Mill. EUR durch das Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG, hätte nicht abgewickelt werden dürfen. Zuvor wären die Genehmigungen aller betroffenen Vorstände und Aufsichtsräte einzuholen gewesen. Als Gegenleistung für die Übernahme des mit dem Erwerb der Hybrid-CDO<sup>2</sup>-Tranche bester Bonität verbundenen maximalen Ausfallrisikos von 612,9 Mill. EUR hätten die ÖBB-Gesellschaften bis zum Jahr 2015 36,9 Mill. EUR an Prämieinnahmen lukriert. (TZ 21, 24)

Der über die Absicht und die vorbereitenden Maßnahmen des geplanten Geschäfts mit der Deutsche Bank AG informierte Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG traf im Rahmen seiner aktienrechtlichen Verantwortlichkeit keine Veranlassungen, um die Angelegenheit kompetenzmäßig an den Vorstand der ÖBB-Holding AG zu binden und dem Verantwortungsbereich des Corporate Treasury zu entziehen. (TZ 21)

Das erworbene derivative Finanzinstrument wurde über vier Portfolio Credit Default Swaps in unterschiedlicher Höhe — analog zur Aufteilung der CBL-Transaktionen — auf die operativen ÖBB-Gesellschaften aufgeteilt. (TZ 23)

Die jeweiligen Aufsichtsräte der betroffenen ÖBB-Gesellschaften setzten keine ausreichenden Initiativen, um zu prüfen, ob im Zusammenhang mit der Vorbereitung oder dem Erwerb des Hybrid-CDO<sup>2</sup> haftungsbegründende Handlungen von Vorstandsmitgliedern vorlagen. (TZ 21)

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG traf trotz der zutage getretenen Verfehlungen von mit dem Erwerb des Hybrid-CDO<sup>2</sup> befassten Mitarbeitern — bis auf die Ablöse eines leitenden Mitarbeiters — keine besonderen dienstrechtlichen Maßnahmen und führte keine weitreichenden Untersuchungen zur Klärung der Schuldfrage durch. (TZ 22)

#### Risikogehalt des Hybrid-CDO<sup>2</sup>

Die erworbene Tranche war mit inneren und äußeren Sicherheitspuffern dermaßen ausgestattet, dass sie erst bei einem Totalausfall von acht bis 16 von insgesamt 205 dem Forderungspool des Hybrid-CDO<sup>2</sup> zugrundeliegenden Credit Default Swaps zu

ersten Verlusten für die ÖBB-Gesellschaften geführt hätte. Durch Lage und Dicke der Tranche und die sich dadurch ergebende Hebelwirkung war allerdings bereits nach elf bis 22 Totalausfällen der insgesamt 205 Credit Default Swaps mit der vollständigen Auslöschung der Tranche zu rechnen. (TZ 24)

Von den insgesamt 205 Unternehmens- und Staatsanleihen waren bis Ende Dezember 2008 bereits vier Teilausfälle zu verzeichnen. (TZ 24)

Die von der ÖBB-Holding AG erworbene Tranche eines Hybrid-CDO<sup>2</sup> in der Höhe von 612,9 Mill. EUR war risikotechnisch daher nicht — wie von der ÖBB-Holding AG wiederholt dargestellt — als Diversifizierung von Risiken, sondern als „Risikomagnet“ zu werten. Auch lag die von der ÖBB-Holding AG vielfach behauptete Absicherungswirkung auf CBL-Geschäfte nicht vor. Die teilweise verwirrenden und unrichtigen Darstellungen des Corporate Treasury zu diesem Themenkomplex zeigten, dass zum Zeitpunkt des Kaufes der Tranche des Hybrid-CDO<sup>2</sup> beim Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG kein ausreichendes Produktverständnis gegeben war. (TZ 24)

Nach Einholung von Informationen waren dem erst nach Abschluss des Geschäfts im Detail informierten Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG spätestens Ende Oktober 2005 und dem Vorstandsvorsitzenden spätestens Anfang November 2005 die rechtliche und wirtschaftliche Bedeutung sowie die spezifischen Risiken und die Komplexität der Finanztransaktion Hybrid-CDO<sup>2</sup> bekannt. Dennoch verfolgte der Vorstand der ÖBB-Holding AG den Ausstieg aus dem Finanzgeschäft nicht weiter. (TZ 25, 26)

Im Konzernabschluss 2008 betrug die im Zusammenhang mit der Hybrid-CDO<sup>2</sup> zu bilanzierenden Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen zusammen 578,16 Mill. EUR, womit der maximal mögliche Verlust beinahe zur Gänze abgedeckt war. (TZ 29)

Im Jänner 2010 wurden die Hybrid-CDO<sup>2</sup>-Verträge vorzeitig aufgelöst und 295 Mill. EUR als Verlust realisiert. (TZ 36)

#### Absicherungsvereinbarungen

Den ÖBB-Gesellschaften gelang es mit Abschluss der Abänderungsvereinbarung Ende November 2005, einige wesentliche Verbesserungen zu erreichen. Grundsätzlich wären durch ein aktives Management eines CDO-Portfolios günstigere Bedingungen, d.h. geringere Ausfallswahrscheinlichkeiten der dem Hybrid-CDO<sup>2</sup> zugrundeliegenden Credit Default Swaps auf Unternehmens- und Staatsanleihen, für die ÖBB-Gesellschaften zu erwarten. Durch das im Vergleich zu dem sehr schwierigen Marktumfeld sehr gering dotierte Handelskonto waren jedoch die Möglichkeiten des Asset Managers mit September 2008 faktisch erschöpft. (TZ 30)

Da der Hybrid-CDO<sup>2</sup> in keinem Zusammenhang zu CBL-Geschäften stand, sah die Abänderungsvereinbarung hinsichtlich der CDO-Transaktion die „Wiederherstellung der Koppelung an das Grundgeschäft“ in einem separaten Vertrag vor. Die Umsetzung erfolgte mit dem Abschluss von 17 Absicherungsvereinbarungen durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Deutsche Bank AG im Juli 2006. Darin verpflichtete sich die Deutsche Bank AG, das Ausfallsrisiko der Vertragspartner aus den CBL-Transaktionen in der Höhe von 612,9 Mill. EUR zugunsten der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zu übernehmen. Die Absicherungsvereinbarungen wurden entgegen den betreffenden Geschäftsordnungen des Aufsichtsrats ohne Genehmigung der jeweiligen Aufsichtsräte abgeschlossen. (TZ 30, 31)

Der Versuch, mit dem Abschluss der Absicherungsvereinbarungen nachträglich für den Hybrid-CDO<sup>2</sup> die Koppelung an ein Grundgeschäft (CBL-Transaktion) herzustellen, schlug fehl: Es lagen keine sachlich begründeten Anhaltspunkte für einen Zusammenhang zwischen dem Hybrid-CDO<sup>2</sup> und den Absicherungsvereinbarungen vor. (TZ 32)

Die Absicherungsvereinbarungen, die Risiken der ÖBB-Gesellschaften insbesondere gegen einen Ausfall der Gemeinde Wien, der Republik Österreich, der USA und der kanadischen Provinz Ontario absichern sollten, bewirkten keinen Sicherungszugewinn und waren daher weder wirtschaftlich noch risikotechnisch gerechtfertigt. (TZ 32)

Im März 2009 fasste der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG einen Beschluss zur Kündigung der Absicherungsvereinbarungen. Durch die zeitanteilige Verrechnung der Absicherungsprovisionen entstand den ÖBB-Gesellschaften ein Schaden von rd. 1,88 Mill. EUR. (TZ 34)

#### Ausstiegs- bzw. Sanierungsmaßnahmen

Da von der Deutsche Bank AG die Auflösungskosten in Höhe eines „deutlich zweistelligen Millionenbetrags“ angegeben wurden, entschied der Vorstand der ÖBB-Holding AG im November 2005, von einem sofortigen Verkauf des erworbenen Finanzinstruments Abstand zu nehmen und eine Optimierungsstrategie zu verfolgen. (TZ 25, 30)

Ab Mitte 2006 kam es rund zwei Jahre lang ÖBB-intern zu keinen zielgerichteten Entscheidungen bezüglich einer Sanierung bzw. eines Verkaufs des Hybrid-CDO<sup>2</sup>. Dadurch entging der ÖBB-Holding AG und den drei ÖBB-Gesellschaften vor dem Hintergrund einer sich seit Anfang des Jahres 2007 kontinuierlich verschärfenden, internationalen Finanzkrise die Chance, mit geringeren Verlusten zu einem früheren Zeitpunkt aus dem Vertrag auszusteigen. Besonders schwer wog in diesem Zusammenhang die Untätigkeit im Jahr 2008, in dem die internationale Finanzkrise bereits in voller Ausbreitung begriffen war und der noch nicht realisierte Verlust aus der

Hybrid-CDO<sup>2</sup>-Tranche von 231 Mill. EUR im Februar 2008 auf 523,4 Mill. EUR Ende Dezember 2008 anwuchs. Diesem potenziellen Verlust standen bis Ende 2008 vereinnahmte Prämien von 25,7 Mill. EUR sowie der Trading account von 3,3 Mill. EUR gegenüber. (TZ 33)

Ende 2008 war eine Sanierung des Hybrid-CDO<sup>2</sup>, auch aufgrund der mittlerweile sehr ungünstigen Marktbedingungen, wenig erfolgversprechend. Die einzigen, realistischerweise verbliebenen Optionen für die ÖBB-Gesellschaften waren das Halten der Position bzw. das Realisieren des aufgelaufenen Verlusts. (TZ 35)

#### Sonderbericht an den Aufsichtsratsvorsitzenden

Nach der Beschlussfassung in der Vorstandssitzung der ÖBB-Holding AG informierte der Vorstand am 11. November 2005 mündlich den damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG über das Zustandekommen des derivativen Finanzinstruments. Die Berichterstattung an den Aufsichtsratsvorsitzenden war in keiner Weise dokumentiert und erfolgte somit in Anbetracht der – zum damaligen Zeitpunkt dem Vorstand bereits bekannten – Produktrisiken dem Anlassfall nicht adäquat. Der Vorstand der ÖBB-Holding AG hielt nämlich fest, dass das derivative Geschäft aufgrund des „enorm hohen Drohpotenzials“ nicht hätte abgeschlossen werden dürfen. (TZ 26)

Da aufgrund der Berichterstattung durch den Vorstand kein Ausfallrisiko aus der Finanztransaktion erwartet wurde, sah der Aufsichtsratsvorsitzende zu diesem Zeitpunkt keine Veranlassung, den Gesamtaufsichtsrat mit der Angelegenheit gesondert zu befassen. Er empfahl dem Vorstand, in der nächsten Aufsichtsratssitzung über den Geschäftsfall in Form einer Kurzversion zu berichten. Dieses Verhalten des Aufsichtsratsvorsitzenden stand mit den von ihm anlassbezogen ergriffenen Maßnahmen – Schreiben an die Aufsichtsratsvorsitzenden der drei ÖBB-Gesellschaften bezüglich der Zulässigkeit und der Genehmigungspflicht von Finanzgeschäften sowie Empfehlung zu Verhandlungen über einen Ausstieg aus dem Finanzgeschäft – nicht im Einklang. Diese Umstände erschwerten eine effektive Überwachung der Vorstandsaktivitäten durch den Aufsichtsrat in Bezug auf die Finanztransaktion und eine eingehende Befassung mit der Materie noch vor weiteren Entscheidungen des Vorstands. (TZ 26)

#### Berichterstattung an den Aufsichtsrat

In der Sitzung des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG vom 15. Dezember 2005 berichtete der Finanzvorstand der Holding anhand eines schriftlichen Berichts des Vorstands über ein derivatives Geschäft im Zusammenhang mit CBL-Wertpapieren, bei dem unterschiedliche Ausfallrisiken getauscht und Risiken aus einigen CBL-Titeln zu einem Portfolio aus Risiken diversifiziert wurden. (TZ 27)

Der Bericht des Vorstands enthielt keine Informationen über das eigentliche Zustandekommen des derivativen Finanzinstruments, seine Ausgestaltung und spezifischen Risiken. Dies, obwohl zu diesem Zeitpunkt bereits diverse Analysen über den Risikogehalt der Finanztransaktion durchgeführt worden waren und dem Vorstand bekannt war, dass das derivative Finanzinstrument als bahnfremdes Geschäft nicht hätte abgeschlossen werden dürfen. Dadurch gab der Vorstand in seinem Bericht an den Aufsichtsrat erhebliche Umstände der Gesellschaft unvollständig und unrichtig wieder, so dass die Gefahr von Fehlbeurteilungen durch den Aufsichtsrat gegeben war. Damit war der Tatbestand des § 255 Abs. 1 Z 5 Aktiengesetz erfüllt. (TZ 27)

Weiters wäre aus dem Gesamtgefüge der Darstellung und der gesonderten Berichterstattung an den Aufsichtsratsvorsitzenden zu erwarten gewesen, dass bei den Aufsichtsratsmitgliedern zumindest Zweifel über den Wahrheits- und Vollständigkeitsgehalt des Vorstandsberichts aufgekommen wären, die ausreichenden Anlass für gezielte Nachfragen und eine vertiefte Prüfung des Geschäftsfalles durch den Aufsichtsrat geboten hätten. (TZ 27)

Laut den Aufsichtsratsprotokollen wurde der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG erst ab Dezember 2007 ausführlich mit der rechtsgeschäftlichen Ausgestaltung und dem Risikogehalt der Finanzgeschäfte samt seinen negativen Auswirkungen befasst. (TZ 28)

#### Haftungen des Bundes

Eine direkte Haftung des Bundes als Alleineigentümer der ÖBB-Holding AG für einen Schadensfall aus dem derivativen Finanzinstrument im ÖBB-Konzern war weder nach aktienrechtlichen noch nach sondergesetzlichen Bestimmungen ableitbar. Im Falle eines Schadenseintrittes werden jedoch — bei einer voraussichtlich steigenden Neuverschuldung der Konzerngesellschaften — in letzter Konsequenz die wirtschaftlichen Auswirkungen vom Eigentümer mitzutragen sein. (TZ 38)

#### Cross Border Leasing

Beim Cross Border Leasing (CBL) werden einem ausländischen Investor Anlagegüter zur Verfügung gestellt (verkauft oder vermietet), von diesem steuerlich verwertet sowie vom Eigentümer zurückgeleast und weiter betrieben. CBL-Transaktionen sollen durch die Nutzung unterschiedlicher Steuersysteme finanzielle Vorteile für die daran beteiligten Vertragsparteien generieren. (TZ 3)

Von 1995 bis 2006 schlossen verschiedene Gesellschaften des ÖBB-Konzerns insgesamt 22 CBL-Transaktionen in den Ausprägungsformen Sale-in/Lease-out und Lease-in/Lease-out ab. Nach österreichischem Recht verblieb das wirtschaftliche bzw. zivilrechtliche Eigentum an den veräußerten bzw. verleasten und zurückgeleasten Sachanlagen (hauptsächlich Lokomotiven, Personen- und Güterwaggons, Busse,

Streckensteuerungssysteme sowie Verschiebebahnhöfe) bei den ÖBB-Gesellschaften. (TZ 4, 5)

Das Transaktionsvolumen in Form von Kaufpreisen und Mietvorauszahlungen betrug ursprünglich rd. 4,4 Mrd. EUR. Die von den ÖBB-Gesellschaften aufgrund der CBL-Transaktionen erzielten Nettobarwertvorteile betragen 272,4 Mill. EUR. Allerdings werden die Nettobarwertvorteile durch schlagend gewordene Risiken reduziert. Die am Beginn der Vertragslaufzeit lukrierten Nettobarwertvorteile von 272,4 Mill. EUR wurden passiviert und über die Vertragslaufzeit hinweg erfolgswirksam aufgelöst. Insgesamt verbuchte die ÖBB-Holding AG bis Ende 2008 rd. 115,6 Mill. EUR an Zinserträgen. (TZ 5, 8, 15)

Die ÖBB-Gesellschaften unterließen es u.a. infolge fehlender Angebotseinholungen, beim Abschluss der CBL-Geschäfte die Angemessenheit der Bepreisung zu prüfen und die je nach Transaktion prozentuell schwankenden Nettobarwertvorteile sowie die Risiken kritisch zu beurteilen. (TZ 5)

#### Doppelzahlungsrisiko

Die in die CBL-Transaktionen involvierten ÖBB-Gesellschaften veranlagten die als Einmalzahlungen erhaltenen Kaufpreis- und Mietvorauszahlungen in speziell strukturierten Produkten (Tilgungsträger). Die Tilgungsträger (Vorauszahlungsinstrumente sowie Wertpapiere und Gelddepots) sollten sowohl die laufenden Leasingraten der ÖBB-Gesellschaften für die im Rahmen der CBL-Transaktionen zurückgeleaste Vermögensgegenstände abdecken als auch die Bedienung der Kaufoption durch die ÖBB-Gesellschaften am Ende der Leasinglaufzeit ermöglichen. Zum 31. Oktober 2008 betrug der Rechenwert (seit Vertragsabschluss verzinsten Einmalzahlungen abzüglich bereits geleisteter Leasingraten und Kaufpreiszahlungen) der Tilgungsträger rd. 2,82 Mrd. EUR. (TZ 6)

Dabei trugen die ÖBB-Gesellschaften das so genannte Doppelzahlungsrisiko. Sie waren nämlich bei Ausfall ihrer Vertragspartner der Vorauszahlungsinstrumente verpflichtet, für die fristgerechte Begleichung der vereinbarten Leasingraten und Kaufpreiszahlungen zu sorgen. Im Falle der Ratingverschlechterung eines Vertragspartners mussten sie zusätzliche Sicherheiten beibringen oder zu einem Vertragspartner mit besserem Rating wechseln. Die bis Ende 2008 aus diesen Titeln verbuchten Bewertungsverluste und angefallenen Besicherungskosten betragen insgesamt 30,63 Mill. EUR. (TZ 7)

Das Verlustrisiko der als Tilgungsträger verwendeten Wertpapiere lag im Zahlungsausfall des Emittenten des Wertpapiers bzw. im Verkauf des Wertpapiers zu einem unter dem Rechenwert liegenden Marktwert. Die ÖBB-Gesellschaften erlitten beim Kauf von Wertpapieren, bei denen sie zur Erzielung eines höheren Nettobarwertvorteils ein höheres Risiko eingingen, buchhalterische Verluste von 26,18 Mill. EUR,

wovon bereits 10,60 Mill. EUR ausgebucht wurden. Dies führte bei der ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH zu einem den Nettobarwertvorteil übersteigenden Verlust von 4,31 Mill. EUR aus der CBL-Transaktion. Auch der ÖBB-Postbus GmbH drohen aus diesem Titel Verluste von 4,92 Mill. EUR. (TZ 8)

Die zivilrechtlichen Verpflichtungen der ÖBB-Gesellschaften aus den Leasingverhältnissen wurden für den Fall, dass die Finanzinstitute ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Investoren nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten erfasst; diese betragen Ende 2008 1,632 Mrd. EUR. (TZ 15)

#### Ökonomische und weitere Abwicklungsrisiken

Die lange Vertragsdauer der CBL-Transaktionen, verbunden mit den sich allfällig ändernden Anforderungen an die schienengebundene Transportwirtschaft, barg erhebliche Risiken im Hinblick auf die ökonomische Einsetzbarkeit des Rollmaterials: Die CBL-Verträge verpflichteten die ÖBB-Gesellschaften, das Leasinggut über die gesamte Laufzeit hindurch betriebsbereit zu halten, selbst wenn dies ökonomisch nicht zweckmäßig war. Die ÖBB-Gesellschaften erstellten vor Abschluss der CBL-Transaktionen keine eingehenden Studien über die Eignung des eingebundenen Transaktionsmaterials. Durch die Einbringung von zum Teil gebrauchtem Transaktionsmaterial erhöhte sich das ökonomische Verlustrisiko noch zusätzlich. (TZ 9)

Die bis zum Jahr 2005 durchgeführten Umgründungsvorgänge im ÖBB-Konzern beschränkten die Disposition über das Rollmaterial. Dadurch konnte nicht mehr benötigtes bzw. nicht mehr geeignetes Transaktionsmaterial nicht weiterverleaset werden. Im Falle einer (teilweisen) Privatisierung von Gesellschaften des ÖBB-Konzerns könnten die CBL-bedingten Beschränkungen des Transaktionsmaterials zur Minderung eines allfälligen Verkaufserlöses führen und bei negativen Auswirkungen auf das Rating die Beibringung zusätzlicher Sicherheiten erfordern. (TZ 10)

Aus der Anwendung mehrerer unterschiedlicher staatlicher Rechtsnormen und der Vereinbarung internationaler Gerichtsstände ergaben sich weitere, schwer bewertbare Prozess- und Rechtsrisiken. (TZ 11)

Die ÖBB-Gesellschaften verfügten über keine gesammelten Aufzeichnungen der im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen angefallenen Kosten. In der ÖBB-Holding AG wies im Wesentlichen nur ein Mitarbeiter transaktionsspezifische Detailkenntnisse auf. Dadurch entstand eine personelle Abhängigkeit bzw. fehlte eine zuverlässige Vertretungsregelung. (TZ 12)

Das Risikobewusstsein der ÖBB-Gesellschaften im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen wurde den damit verbundenen Risiken nicht gerecht. Dieses dokumentierte sich in fehlenden bzw. unzureichenden Risikoanalysen sowie auch im

wenig ausgereiften Berichtswesen der ÖBB-Gesellschaften in Bezug auf Risikogesichtspunkte. (TZ 13)

#### Möglichkeiten einer vorzeitigen Transaktionsbeendigung

Die vorzeitige Kündigung aller CBL-Transaktionen würde einmalige Kosten von rd. 627 Mill. EUR verursachen. Damit würden die Auflösungskosten die lukrierten Nettobarwertvorteile in Höhe von insgesamt 272,4 Mill. EUR um 354,6 Mill. EUR übersteigen. Allenfalls könnten unter den geänderten Rahmenbedingungen — angespannte Liquiditätssituation bei den CBL-Vertragspartnern und geänderte steuerliche Verhältnisse in den USA — im Verhandlungswege günstigere als die vertraglich vereinbarten Ausstiegskonditionen erzielt werden. Dadurch könnten sich damit in Einzelfällen wirtschaftlich vertretbare Möglichkeiten eines Ausstiegs aus den bestehenden CBL-Geschäften ergeben. (TZ 14)

#### Vorstandsverträge

Die ÖBB-Holding AG gewährte ihrem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden bei der Vertragsauflösung eine überaus großzügige Abgeltung. Die Höhe der laut Auflösungsvereinbarung und Konsulentenvertrag samt Sideletters festgelegten Ansprüche aus der einvernehmlichen Auflösung des Anstellungsvertrags des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden betrug rd. 1,29 Mill. EUR. Darin enthalten war auch ein Erfolgshonorar von rd. 357.000 EUR für den Fall, dass sich der im Jahr 2005 erworbene Hybrid-CDO2 nach Ende der Laufzeit positiv entwickelt. (TZ 39)

Obwohl der Beratungsinhalt des Konsulentenvertrags nicht definiert war und die Gesellschaft keine Beratungsleistung in Anspruch nahm, hatte die Gesellschaft nach einem gerichtlichen Vergleich Honorarkosten von 306.000 EUR (ohne USt) zu tragen. Der ehemalige Vorstandsvorsitzende trat die Rechte und Pflichten aus dem Konsulentenvertrag an eine ihm gehörende Gesellschaft ab, wodurch sich ihm steuerliche Optimierungsmöglichkeiten eröffneten. (TZ 40)

Auch das zweite Vorstandsmitglied erhielt beim Ausscheiden aus der ÖBB-Holding AG nach einvernehmlicher Auflösung seines Anstellungsvertrags eine überaus großzügige Abfindung von insgesamt rd. 882.000 EUR. Diese umfasste die Abgeltung aller aus dem Anstellungsvertrag resultierenden Ansprüche, wie die Abfertigungen und die ohne Zielvereinbarung gewährte Bonifikation für das Jahr 2008. Weiters wurde auch die Gewährung einer Zielerreichungsprämie für das Geschäftsjahr 2007 von rd. 229.000 EUR (ohne USt) für den Fall vereinbart, dass der im Jahr 2005 im Volumen von 612,9 Mill. EUR erworbene Hybrid-CDO2 nach Ablauf der Laufzeit ein positives Ergebnis aufweist. (TZ 42)

Das Präsidium des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding A unterließ es, das allfällige Vorliegen von groben Pflichtverletzungen bei den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und damit eines Abberufungsgrundes eingehend zu untersuchen, obwohl im eigens beauftragten Gutachten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bzw. eines Universitätsprofessors hinreichend Gründe dafür enthalten waren. Dadurch begab sich die Gesellschaft auch der Möglichkeit, die Anstellungsverträge der ehemaligen Vorstandsmitglieder aus wichtigem Grund zu widerrufen bzw. unter Einhaltung einer halbjährlichen Kündigungsfrist zu kündigen. (TZ 34, 41, 42)

Die Mitglieder des Aufsichtsratspräsidiums verletzen daher ihre aktienrechtliche Verpflichtung, keine unangemessenen Abfindungen bei der Beendigung des Anstellungsvertrags zu leisten und handelten diesbezüglich sorgfaltswidrig. (TZ 41, 42)

**Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:**

**Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft**

*(1) In Hinkunft sollten die ÖBB-Gesellschaften Finanzgeschäfte nur in Verbindung mit einem Grundgeschäft aus dem operativen Bahngeschäft abschließen und komplexe bzw. intransparente Finanzprodukte ablehnen. Weiters sollten sie Finanzgeschäfte, die spezielle Kenntnisse voraussetzen, nur abschließen, wenn dafür das nötige Know-how ÖBB-intern vorhanden ist. (TZ 24)*

*(2) Bei einem Verkauf der Hybrid-CDO<sup>2</sup>-Tranche wären die Spesen des Verkaufsprozesses in der Größenordnung von etwa 8 % der Transaktionskosten sowie die Finanzierungskosten des Verkaufs von ebenfalls rd. 8 % zu berücksichtigen. Dadurch dürfte ein Verkauf die ÖBB-Gesellschaften maximal rd. 530 Mill. EUR kosten, um wirtschaftlich dem Halten der Position gleichwertig zu sein. (TZ 35)*

*(3) Aufgrund des begründeten Verdachts von Sorgfaltspflichtverletzungen durch Vorstandsmitglieder der involvierten ÖBB-Gesellschaften im Zusammenhang mit der Vorbereitung oder dem Erwerb des Hybrid-CDO<sup>2</sup> und des maximal möglichen Verlustes von 612,9 Mill. EUR bzw. des inzwischen eingetretenen Verlustes von 295 Mill. EUR aus dem Hybrid-CDO<sup>2</sup> sollten die Aufsichtsräte der betroffenen ÖBB-Gesellschaften eingehende Untersuchungen zur Klärung einer Organhaftung und allfälliger Schadenersatzpflichten einleiten und gegebenenfalls Haftungsklagen gegen die verantwortlichen Vorstandsmitglieder einbringen. (TZ 21)*

*(4) Die Aufsichtsräte der betroffenen ÖBB-Gesellschaften sollten im Zusammenhang mit dem Abschluss der Absicherungsvereinbarungen die rechtlichen Voraussetzungen für die*

*Haftung der beteiligten Vorstandsmitglieder umfassend prüfen und gegebenenfalls Schadenersatzansprüche geltend machen. (TZ 34)*

*(5) Im Zusammenhang mit der Gewährung von Abfindungen bei der Auflösung der Anstellungsverträge mit den beiden ehemaligen Vorstandsmitgliedern sollten die Voraussetzungen für eine Organhaftung der Mitglieder des Aufsichtsratspräsidiums der ÖBB-Holding AG geprüft werden. (TZ 41, 42)*

*(6) Konsulentenverträge, die persönliche, auf Erfahrungen und Geschäftskontakten beruhende Beratungsleistungen ehemaliger Vorstandsmitglieder zum Inhalt haben, sollten nicht auf juristische Personen als Vertragspartner ausgedehnt werden. (TZ 40)*

*(7) Angesichts der Dichte der bislang zutage getretenen Verfehlungen von Mitarbeitern, die mit dem Erwerb des Hybrid-CDO<sup>2</sup> befasst waren, sollten die involvierten Gesellschaften Untersuchungen zur Klärung und dienstrechtlichen Bewertung der Schuldfrage einleiten. In der Folge wären allenfalls geeignete dienstrechtliche Maßnahmen zu ergreifen, um die unternehmerische Verantwortung innerhalb des ÖBB-Konzerns wahrzunehmen. (TZ 22)*

*(8) Spezialvollmachten für Mitarbeiter wären erst nach abschließender Beurteilung eines Geschäftsfalles, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Organe, unter Anführung von betraglichen Beschränkungen und nach dem Vier-Augen-Prinzip auszustellen. (TZ 19)*

*(9) Die ÖBB-Gesellschaften sollten eine Strategie in Bezug auf mögliche Ausstiegsszenarien aus den bestehenden Cross Border Leasing-Geschäften entwickeln. Insbesondere wäre angesichts der bei vorzeitiger Vertragsbeendigung von den ÖBB-Gesellschaften zu leistenden, hohen Kündigungszahlungen zu prüfen, ob im Falle einer vorzeitigen Vertragsbeendigung im Verhandlungswege günstigere als die vertraglich vereinbarten Ausstiegskonditionen erzielt werden könnten. Gegebenenfalls sollten wirtschaftlich vertretbare Möglichkeiten eines Ausstiegs aus den Cross Border Leasing-Geschäften in Abstimmung mit der Strategie genutzt werden. (TZ 14)*

*(10) Bei Vorauszahlungsinstrumenten sollten Ratingverschlechterungen von Purchase Undertaking Agreements-Vertragspartnern besonders beachtet werden. Gegebenenfalls sollten bei einer erhöhten Ratingverschlechterung — zusätzlich zu den auf Ausfallswahrscheinlichkeiten beruhenden Bewertungen — die Auflösungswerte ermittelt werden, um die finanziellen Folgen eines Vertragspartnerwechsels besser abschätzen zu können. (TZ 7)*

*(11) Es sollten zumindest zwei Mitarbeiter der ÖBB-Holding AG über transaktionsspezifische Detailkenntnisse verfügen, um personelle Abhängigkeiten zu*

*mindern, eine zuverlässige Vertretungsregelung zu schaffen und ein funktionstüchtiges Vertragscontrolling zu gewährleisten. (TZ 12)*

*(12) Es wären ein aussagekräftiges Berichtswesen zum Themenkomplex CBL aufzubauen und darin Stressszenarien für wirtschaftliche Krisenszenarien zu berücksichtigen. (TZ 13)*

*(13) Es wären alle im Zusammenhang mit Cross Border Leasing-Transaktionen intern und extern anfallenden Kosten gesammelt zu erfassen, um zumindest ex post deren finanzielle Effekte beurteilen zu können. (TZ 12)*

## **INFRASTRUKTURBEITRÄGE FÜR DIE PRIVATBAHNEN; FOLLOW-UP-ÜBERPRÜFUNG**

**Das BMVIT kam dem überwiegenden Teil der Empfehlungen des RH, die er im Jahr 2006 veröffentlicht hatte, nicht oder nur in geringem Ausmaß nach. Das Ressort erstellte das mittelfristige Investitions- und Erhaltungsprogramm 2005 bis 2009 ohne Bezugnahme auf verkehrspolitisch übergeordnete Zielsetzungen und ohne Festlegung von Verteilungsprioritäten. Förderungsmittel wurden teilweise vor Abschluss der Verträge ausbezahlt und auch für nicht ausführungsfähige Projekte zugesagt. Die Prüfung der widmungsgemäßen Verwendung der Förderungsmittel erfolgte nicht systematisch.**

Ziel der Follow-up-Überprüfung der Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen war es, die Umsetzung von Empfehlungen zu beurteilen, die der RH bei einer vorangegangenen Gebarungsprüfung abgegeben und deren Verwirklichung das BMVIT zugesagt hatte. (TZ 1)

Die Empfehlung des RH, die Aufteilung der Förderungsmittel auf Basis einer Festlegung verkehrspolitisch übergeordneter Verteilungsprioritäten vorzunehmen, setzte das BMVIT mit einem ersten konzeptionellen Ansatz zur Prioritätenreihung von Förderungsprojekten (Entwurf eines Förderungskatalogs mit verkehrspolitischen Bewertungen) erst teilweise um. (TZ 2)

Das BMVIT kam der Empfehlung des RH zur Überprüfung der widmungsgemäßen Verwendung der Förderungsmittel erst teilweise nach. Es erließ Förderungsrichtlinien und beauftragte die Erstellung eines Prüfkonzpts zur Unterstützung der Kontrolle der Mittelverwendung. (TZ 5)

Den Empfehlungen des RH, die Förderungsübereinkommen rechtzeitig und erst nach Vorliegen vollständiger Projektunterlagen sowie eisenbahnbehördlicher Genehmigungen abzuschließen, kam das BMVIT bisher nicht nach. (TZ 3, 4)

Die Empfehlung des RH, nicht zweckentsprechend verwendete Förderungsmittel von den Privatbahnen zurückzufordern, wurde noch nicht umgesetzt. (TZ 6)

**Der RH stellte fest, dass von fünf überprüften Empfehlungen des Vorberichts zwei teilweise und drei nicht umgesetzt wurden. Er hob die folgenden Empfehlungen hervor.**

*(1) Für die Bemessung und Verteilung der Förderungsmittel wären verkehrspolitisch übergeordnete Verteilungsprioritäten festzulegen. (TZ 2)*

*(2) Die widmungsgemäße Verwendung der Förderungsmittel wäre zu überprüfen. (TZ 5)*

*(3) Die Förderungsverträge wären bereits vor Beginn ihrer Laufzeit abzuschließen.  
(TZ 3)*

*(4) Investitionen wären erst dann zu fördern, wenn für das Projekt vollständige  
Projektunterlagen und behördliche Genehmigungen vorliegen. (TZ 4)*

*(5) Nicht widmungsgemäß verwendete Förderungsmittel wären von den Privatbahnen  
zurückzufordern. (TZ 6)*

## **VERWENDUNG DER MEHREINNAHMEN AUS DER MINERAL- ÖLSTEUERERHÖHUNG**

**Der Bund nahm aus der MÖSt-Erhöhung 2007 und 2008 zusätzlich 391 Mill. EUR ein. Die Umsetzung des Ziels, diese Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer ab 1. Juli 2007 für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte zu verwenden, war nicht ausreichend konkretisiert. Intern oder nach außen hin transparente Vorgaben, welche konkreten Maßnahmen oder Programme aus den Mehreinnahmen finanziert werden sollten, fehlten. Konkrete Projekte konnten nicht vorgelegt werden. Eine Evaluierung der tatsächlichen Mehreinnahmen fehlte ebenso wie die Festlegung konkreter Wirkungsziele und Steuerungsmaßnahmen zur Evaluierung der Zielerreichung.**

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war es festzustellen, ob die Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer (MÖSt) entsprechend den politischen Willenserklärungen für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte verwendet wurden. Die Gebarungsüberprüfung war Teil des Prüfungsschwerpunkts „Wirkungsorientierung“. (TZ 1)

Vorgaben bzw. Ziele zur Mittelverwendung

Die im März 2007 beschlossene Klimastrategie 2007 sah zusätzlich zur im Regierungsübereinkommen vorgesehenen Erhöhung der MÖSt um 1 Cent je Liter Benzin und 3 Cent je Liter Diesel eine weitere Erhöhung um 2 Cent je Liter vor. Entsprechend dieser Zielvorgaben der Klimastrategie 2007 wurden die Steuersätze für Benzin und Diesel mit dem Budgetbegleitgesetz 2007 ab 1. Juli 2007 um 3 bzw. 5 Cent je Liter erhöht. (TZ 3)

Das BMF stellte für die Erhöhung der MÖSt keine vertiefenden Betrachtungen zu Auswirkung auf die Treibstoffnachfrage oder zu erwarteten bzw. angestrebten Lenkungseffekten an. Bei der Erhöhung standen vor allem die gesteigerten Einnahmen und weniger die Lenkungseffekte im Vordergrund. (TZ 3)

Gemäß Regierungsübereinkommen und Ministerratsbeschluss sollten mit den Mehreinnahmen eine Infrastrukturoffensive und klimarelevante Projekte finanziert werden. Weder ressortübergreifend noch ressortintern fanden sich konkrete quantifizierte Ziele, die mit den eingesetzten Mitteln erreicht werden sollten. Es fehlten konkrete Struktur-, Ergebnis- oder Wirkungsziele, die mit dem Mitteleinsatz erreicht werden sollten. Die Ziele waren nicht auf einzelne Politikfelder herunter gebrochen und

Indikatoren zur Messung waren nicht vorgesehen. Die Zielsetzung war damit zu abstrakt, um eine Zielerreichung evaluieren zu können. (TZ 4)

Eine politische Vereinbarung von Bund, Ländern und Gemeinden aus dem Jahr 2007 regelte die Verwendung der Länder- und Gemeindeanteile an den Mehreinnahmen aus der MÖSt. Auf Wunsch der Länder wurde unter anderem die Art der Mittelverwendung weniger konkret festgelegt, die Berichtspflichten entfielen und die Gültigkeit der Vereinbarung war bis zur nächsten Steuerreform befristet. Sie endete somit mit Inkrafttreten der Steuerreform 2009 nach nur eineinhalb Jahren Laufzeit. Danach konnten die Länder völlig frei über die Mehreinnahmen verfügen. (TZ 5)

#### Einnahmen aus der MÖSt

Das BMF prognostizierte Mehreinnahmen aus der Erhöhung der MÖSt in Höhe von 140 Mill. EUR für das Jahr 2007 und 440 Mill. EUR für das Jahr 2008. Die prognostizierten Mehreinnahmen sollten im Verhältnis 73 : 15 : 12 auf Bund, Länder und Gemeinden aufgeteilt werden. Der Bund sollte 418,39 Mill. EUR dieser Mehreinnahmen erhalten. (TZ 6)

Die tatsächlichen Mehreinnahmen beliefen sich 2007 und 2008 auf insgesamt 542,71 Mill. EUR. Sie erreichten im Jahr 2007 annähernd den prognostizierten Wert (- 4,32 Mill. EUR), im Jahr 2008 lagen sie um 32,97 Mill. EUR darunter. Das BMF führte keinen Soll/Ist-Vergleich der prognostizierten mit den tatsächlichen Mehreinnahmen durch. (TZ 7)

#### Tatsächliche Mittelverwendung – Berechnung des RH

Für die Verwendung der prognostizierten Mehreinnahmen in Höhe von 418,39 Mill. EUR auf Bundesebene hatte der Gesetzgeber im Zuge der Erhöhung die grundsätzliche Zielrichtung vorgegeben. Intern oder nach außen hin transparente Vorgaben, welche konkreten Maßnahmen oder Programme in den Bereichen Infrastruktur und Klimaschutz aus den Mehreinnahmen finanziert werden sollten, fehlten. Auch im Rahmen der Gebarungsüberprüfung konnten die überprüften Ressorts keine konkreten Projekte nennen. Außerdem war es dem BMF durch das fehlende Einnahmen-Controlling nicht möglich, den Einnahmefall gegenüber der Prognose zu beziffern. Damit fehlte auch die Möglichkeit zu evaluieren, ob die Maßnahmen, die mit den prognostizierten Mehreinnahmen der MÖSt-Erhöhung finanziert werden sollten, finanzierbar bleiben. (TZ 8, 17)

Mangels konkreter Vorgaben bzw. mangelnder Controllingdaten des BMF untersuchte der RH die tatsächliche Verwendung des Bundesanteils. Er stellte Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte des Bundes zusammen, untersuchte sie auf inhaltliche Zusammenhänge mit der MÖSt-Erhöhung und betrachtete die Entwicklung der Mittelverwendung in diesen Bereichen. (TZ 8)

Tabelle 1: Mittelverwendung der Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung für Infrastruktur und klimarelevante Projekte in den Jahren 2007 und 2008 auf Bundesebene

	2007	2008
	in Mill. EUR	
Eisenbahninfrastruktur	60,00	110,70
Klima- und Energiefonds	47,40	99,29
JI/CDM-Programm	10,00	20,00
Umweltförderung im In- und Ausland	10,00	10,00
<b>Summe</b>	<b>127,40</b>	<b>239,99</b>

Der RH konnte so von den prognostizierten Mehreinnahmen in Höhe von 418,39 Mill. EUR 367,39 Mill. EUR Infrastrukturprojekten bzw. klimarelevanten Projekten zuordnen. 2007 und 2008 wurden 170,7 Mill. EUR zusätzlich für Schieneninfrastrukturmaßnahmen und 146,69 Mill. EUR für den Klima- und Energiefonds verwendet. Bei der Erhöhung von Mitteln für das JI/CDM-Programm (Projekte mit anderen Staaten zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen) um 30 Mill. EUR bestand ein sachlicher Zusammenhang mit der MÖSt-Erhöhung. Bei der Erhöhung des Zusagerahmens für die Umweltförderung im In- und Ausland von 20 Mill. EUR bestand zwar kein zeitlicher, aber zumindest ein sachlicher Zusammenhang. (TZ 8 bis 17)

Tatsächlich nahm der Bund aus der MÖSt-Erhöhung 2007, 2008 zusätzlich 391 Mill. EUR ein. (TZ 17)

#### **Zusammenfassend empfahl der RH dem BMF:**

*(1) Die Erhöhung von Abgaben wäre auf Lenkungswirkungen zu untersuchen und vor dem Hintergrund der erwarteten Wirkungen wäre die Entwicklung des Abgabenaufkommens abzuschätzen. (TZ 3)*

*(2) Bei politischen Vorgaben wären die Ziele gemeinsam mit der Verwaltung so weit zu konkretisieren, dass die Zielerreichung nachverfolgt werden kann. Konkrete,*

*quantifizierbare Ziele und Umsetzungsverantwortliche wären zu definieren. Für eine Evaluierung der Zielerreichung wäre die Implementierung entsprechender Steuerungsmechanismen unabdingbar. (TZ 4)*

*(3) Bei Befristungen von Vereinbarungen sollte eine Option für eine Verlängerung vorgesehen werden. (TZ 5)*

*(4) Die Auswirkungen steuerlicher Maßnahmen wären im Sinne einer Wirkungsorientierung nicht nur zu prognostizieren, sondern auch im Nachhinein zu evaluieren. (TZ 7)*

*(5) Die Mittel, die im Jahr 2008 noch nicht zugunsten der Infrastruktur und des Klimaschutzes geflossen sind, sondern besonderen Rücklagen zugeführt wurden, wären jedenfalls für die beabsichtigten Zwecke zu verwenden. (TZ 17)*

## **UNIVERSITÄTEN FÜR MUSIK UND DARSTELLEND KUNST GRAZ UND WIEN, UNIVERSITÄT MOZARTEUM SALZBURG: VORBEREITUNGSLEHRGÄNGE; FOLLOW-UP- ÜBERPRÜFUNG**

**Die Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien, die Universität Mozarteum Salzburg sowie das BMWF kamen Empfehlungen des RH, die er im Jahr 2007 veröffentlicht hatte, weitgehend nach. Die Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien hatten Vorbereitungslehrgänge bereits neu strukturiert; die Universität Mozarteum Salzburg sah eine tief greifende Umgestaltung erst vor.**

### Prüfungsziel

Ziel der Follow-up-Überprüfung der Vorbereitungslehrgänge an den Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien sowie der Universität Mozarteum Salzburg war es, die Umsetzung von Empfehlungen zu beurteilen, die der RH bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung abgegeben hatte und für deren Verwirklichung die überprüften Stellen Maßnahmen zugesagt hatten. (TZ 1)

### Leistungsvereinbarungen

Die Leistungsvereinbarungen 2007 bis 2009 bzw. 2010 bis 2012 des Wissenschaftsressorts mit den drei Universitäten sahen Umstrukturierungsmaßnahmen der bestehenden Vorbereitungslehrgänge unter Bedachtnahme auf die Empfehlungen des RH vor; das BMWF setzte die entsprechende Empfehlung damit vollständig um. (TZ 2)

### Entwicklungs- und Studienpläne

Die Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien legten in ihren Entwicklungs- und Studienplänen sowohl für die Vorbereitungslehrgänge als auch für den Hochbegabtenlehrgang bzw. Hochbegabtenkurs Aufgaben, Rahmenbedingungen und Qualitätsstandards fest; sie setzten damit die Empfehlung des RH vollständig um. (TZ 3, 4)

### Studiendauer

An den Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz bzw. Wien war in den Studienplänen die Studiendauer für Vorbereitungslehrgänge im Instrumentalbereich — entsprechend der Empfehlung des RH — nunmehr grundsätzlich auf drei bzw. zwei Jahre begrenzt; an der Universität für Musik und darstellende Kunst Wien bestand noch

Präzisierungsbedarf hinsichtlich der ausnahmsweise vorgesehenen Verlängerungsmöglichkeiten. (TZ 4)

#### Kooperationen zur Frühförderung

An der Universität für Musik und darstellende Kunst Graz bestanden hinsichtlich der Begabtenförderung laufende Kooperationen mit dem Johann-Joseph-Fux-Konservatorium und einzelnen steirischen Musikschulen. Sie setzte somit die Empfehlung des RH, Kooperationen zu suchen bzw. bestehende zu vertiefen, vollständig um. (TZ 7)

#### Leistungsüberprüfungen

An der Universität für Musik und darstellende Kunst Wien waren im Hochbegabtenkurs, der seit dem Studienjahr 2007/2008 eingerichtet war, regelmäßige (kommissionelle) Leistungsfeststellungen bzw. -überprüfungen vorgesehen, jedoch bisher nicht durchgängig erfolgt. Sie setzte die Empfehlung des RH nach einer regelmäßigen Leistungskontrolle der Studierenden damit weitgehend um. Die Universität Mozarteum Salzburg setzte diese Empfehlung um, auch wenn die Dokumentation der Leistungsüberprüfungen noch nicht vollständig war. (TZ 4, 6)

#### Aufzeichnungen über Lehrtätigkeit

Die Lehrenden der Universität für Musik und darstellende Kunst Graz waren zwar angewiesen, die von ihnen abgehaltenen Lehreinheiten aufzuzeichnen; eine Überprüfung durch das Rektorat erfolgte jedoch nur im konkreten Anlassfall. Damit setzte diese Universität die Empfehlung des RH nach einer Aufzeichnungsverpflichtung über abgehaltene Lehreinheiten und einer stichprobenweisen Überprüfung durch die Universitätsleitung teilweise um; dies unterblieb an der Universität für Musik und darstellende Kunst Wien. (TZ 5)

**Aus dem Vorbericht Reihe Bund 2007/2 wurden jeweils vier Empfehlungen überprüft, die an die Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien ergingen sowie jeweils eine Empfehlung an die Universität Mozarteum Salzburg und das damalige BMBWK. Der RH stellte fest, dass die Universität für Musik und darstellende Kunst Graz drei vollständig und eine teilweise, die Universität für Musik und darstellende Kunst Wien zwei Empfehlungen vollständig, eine teilweise und eine weitere nicht sowie die Universität Mozarteum Salzburg bzw. das BMBWK die jeweils überprüfte Empfehlung vollständig umgesetzt hatten. Er hob die nachfolgenden Empfehlungen hervor.**

***Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien***

*(1) Um die Wirksamkeit der Neugestaltung der Nachwuchsförderung sicherzustellen, sollten die nächsten Entwicklungspläne der Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien (ab 2013) entsprechende Evaluierungen vorsehen. (TZ 4)*

***Universität für Musik und darstellende Kunst Graz***

*(2) Hinsichtlich der Aufzeichnungen von abgehaltenen Lehreinheiten durch die Lehrenden sollte die Universitätsleitung künftig stichprobenweise die Plausibilität der Aufzeichnungen überprüfen, um die Wirksamkeit der diesbezüglichen Dienstanweisungen sicherzustellen. (TZ 5)*

***Universität für Musik und darstellende Kunst Wien***

*(3) Die Lehrenden sollten zur Führung schriftlicher Aufzeichnungen über die abgehaltenen Lehreinheiten verpflichtet werden; ihre Plausibilität wäre stichprobenweise durch die Universitätsleitung zu überprüfen. (TZ 5)*

*(4) Die Fortsetzung des Hochbegabtenkurses wäre an die Durchführung der studienplanmäßigen Leistungsfeststellungen bzw. -überprüfungen und die rechtzeitige Beitragszahlung zu knüpfen. (TZ 6)*

*(5) Da im Studienplan für den Instrumentalbereich nicht zweifelsfrei definiert war, ob die Ausnahmeregelung für die Lehrgangsdauer und/oder das Höchstalter galt, wären die Vorschriften entsprechend zu präzisieren. (TZ 4)*

***Universität Mozarteum Salzburg***

*(6) Aus Gründen der Transparenz und Nachvollziehbarkeit sollte künftig im Rahmen des Studienverwaltungssystems die Fortsetzung des Vorbereitungslehrgangs ausnahmslos an eine standardisierte Dokumentation der kommissionellen Leistungsüberprüfung gebunden werden. (TZ 6)*