



B u n d e s  
rechnungshof ■ ■ ■

# **Bemerkungen 2005**

zur Haushalts- und Wirtschaftsführung  
des Bundes

Beim Bau der Schienenwege des Bundes entstehen Eingriffe in die Natur, die z. B. durch Aufforstungen auszugleichen sind. Der Bund übernimmt dabei Kosten für den Grunderwerb und die Herrichtung der Flächen, während die Unternehmen Maklergebühren und die laufenden Unterhaltungsaufwendungen zu tragen haben.

Der Bundesrechnungshof hat festgestellt, dass ein Unternehmen Grundstücke zu überhöhten Preisen erworben hatte. Zudem hatte es Bundesmittel unzulässig für Maklergebühren und den laufenden Unterhalt verwendet. Er hat dem zuständigen Bundesamt empfohlen, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen intensiver als bisher zu prüfen und unzulässig eingesetzte Bundesmittel zurückzufordern.

Das Bundesamt hat die Anregungen des Bundesrechnungshofes aufgenommen. Es deckte weitere Fälle unzulässig verwendeter Bundesmittel auf und wird insgesamt 3,6 Mio. Euro zurückfordern. Das Bundesamt hat zudem zugesagt, die Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zur Verbesserung der Kontrolle künftiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen.

#### **60 Unzulässig einbehaltene Hochwasserhilfen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zurückgefordert**

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Unternehmen) haben rund 70 Mio. Euro Bundesmittel für die Beseitigung von Hochwasserschäden unberechtigt in Anspruch genommen, da die betreffenden Schäden durch Versicherungsleistungen abgedeckt waren. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Bundesministerium) hat diese Mittel zurückgefordert.

Der Bund übernahm die Kosten für Hochwasserschäden, die im Jahre 2002 an der Eisenbahninfrastruktur entstanden waren. Ausgeschlossen waren versicherte Schäden. Ein Versicherer sagte einen Pauschalbetrag von 150 Mio. Euro zu. Das Eisenbahn-Bundesamt (Bundesamt) verlangte, den Betrag anteilig auf die vom Bund ersetzten Schäden anzurechnen und forderte einen Betrag von rund 70 Mio. Euro zurück. Die Muttergesellschaft der Unternehmen wandte ein, die Versicherungsleistungen würden nicht zum Ersatz von Infrastrukturschäden verwendet. Sie könne frei über die Aufteilung der Leistungen entscheiden, da sie Versicherungsnehmerin sei und nicht die Unternehmen. Damit sei sie nicht verpflichtet, dem Bund pauschale Versicherungsleistungen anteilig zugute zu bringen. Das Bundesministerium wollte wegen der angespannten Finanzlage der Eisenbahnen zunächst auf die Rückforderung verzichten und bat das Bundesministerium der Finanzen um Zustimmung.

Da die Einwendungen des Mutterunternehmens unbeachtlich waren und die gesetzlichen Voraussetzungen für einen Forderungsverzicht nicht vorlagen, hat der Bundesrechnungshof empfohlen, die Rückforderung durchzusetzen. Das Bundesministerium hat daraufhin von dem beabsichtigten Forderungsverzicht Abstand genommen. Es

hat das Bundesamt aufgefordert, den Betrag mit laufenden Zuwendungen des Bundes zu verrechnen.

Bei zukünftigen Schadensfällen sollte durch eindeutige Vereinbarungen sichergestellt werden, dass Versicherungsleistungen von den Unternehmen gemeldet und anteilig auf Hilfen des Bundes angerechnet werden.

#### **61 Fristgerechte Anwendung internationaler Rechnungslegungsvorschriften bei einem Bundesunternehmen sichergestellt**

Ein Unternehmen im Mehrheitsbesitz des Bundes hat sein Rechnungswesen umgestellt, damit es seinen Jahresabschluss zum 31. Dezember 2005 nach internationalen Standards aufstellen kann. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat es auf Empfehlung des Bundesrechnungshofes dazu aufgefordert. Die bislang vom Unternehmen erst für Ende des Jahres 2007 vorgesehene Umstellung der Rechnungslegung auf internationale Standards widerspricht einer Verordnung der Europäischen Gemeinschaft. Eine verspätete Umstellung hätte dem Ansehen des Unternehmens schaden und sich negativ auf seine Kreditwürdigkeit und sein Kreditrating auswirken können.

#### **62 Stilllegung eines Schiffshebewerkes spart dem Bund fast 9 Mio. Euro**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Bundesministerium) hat veranlasst, das Schiffshebewerk Rothensee still zu legen. Der Bundesrechnungshof hatte dies empfohlen, da der Weiterbetrieb nach der Fertigstellung der Schleuse Rothensee nicht notwendig ist. Dadurch können fast 9 Mio. Euro eingespart werden.

Das Schiffshebewerk Rothensee verbindet parallel zu der im Jahre 2001 eingeweihten gleichnamigen Schleuse die Elbe und die Magdeburger Häfen mit dem Mittellandkanal. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Verwaltung) plante die Grundinstandsetzung des Schiffshebewerkes Rothensee, um die Anlage noch 17 Jahre weiter zu betreiben. Sie ging aufgrund einer überholten Verkehrsprognose davon aus, dass die Leistungsfähigkeit der neuen Schleuse Rothensee überschritten werden könnte.

Der Bundesrechnungshof wies anhand einer aktuellen Verkehrsprognose nach, dass auch künftig die Kapazität der Schleuse allein ausreichen wird, um den anfallenden Verkehr zu bewältigen. Der Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes hätte Kosten in Höhe von fast 9 Mio. Euro verursacht.

Der Bundesrechnungshof hat die Planung der Verwaltung beanstandet und empfohlen, das Schiffshebewerk still zu legen. Das Bundesministerium hat die Empfehlung berücksichtigt und die Verwaltung entsprechend angewiesen.

für die künftige Finanzierung von Schadensfällen zu treffen, damit sichergestellt wird, dass Versicherungsleistungen von den Unternehmen gemeldet und anteilig auf Hilfen des Bundes angerechnet werden.

## **61 Fristgerechte Anwendung internationaler Rechnungslegungsvorschriften bei einem Bundesunternehmen sichergestellt**

### **61.0**

*Ein Unternehmen im Mehrheitsbesitz des Bundes hat sein Rechnungswesen umgestellt, damit es seinen Jahresabschluss zum 31. Dezember 2005 nach internationalen Standards aufstellen kann. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat es auf Empfehlung des Bundesrechnungshofes dazu aufgefordert. Die bislang vom Unternehmen erst für Ende des Jahres 2007 vorgesehene Umstellung der Rechnungslegung auf internationale Standards widerspricht einer Verordnung der Europäischen Gemeinschaft. Eine verspätete Umstellung hätte dem Ansehen des Unternehmens schaden und sich negativ auf seine Kreditwürdigkeit und sein Kreditrating auswirken können.*

### **61.1**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Bundesministerium) ist im Aufsichtsrat eines Unternehmens im Mehrheitsbesitz des Bundes (Unternehmen) vertreten. Der Bundesrechnungshof prüfte die Betätigung des Bundes bei dem Unternehmen. Er stellte fest, dass das Unternehmen sein Rechnungswesen nicht zum 1. Januar 2005 umgestellt hatte, um seinen Jahresabschluss zum 31. Dezember 2005 nach internationalen Standards aufstellen zu können. Dazu war das Unternehmen entsprechend einer Verordnung der Europäischen Gemeinschaft (EG-Verordnung) verpflichtet. Es ging vielmehr davon aus, dass der Jahresabschluss nach internationalen Standards erst zum 31. Dezember 2007 aufzustellen sei.

### **61.2**

Der Bundesrechnungshof hat darauf hingewiesen, dass das Unternehmen aufgrund der EG-Verordnung verpflichtet ist, die internationalen Standards schon für den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2005 anzuwenden. Ein fehlerhafter Jahresabschluss könnte dem Ansehen des Unternehmens schaden und sich negativ auf seine Kreditwürdigkeit und das Kreditrating auswirken.

Der Bundesrechnungshof hat dem Bundesministerium daher empfohlen, das Unternehmen aufzufordern, den Verpflichtungen fristgerecht zum 31. Dezember 2005 nachzukommen.

### **61.3**

Das Bundesministerium hat sich nach Prüfung der Rechtslage der Empfehlung des Bundesrechnungshofes angeschlossen und auf die Umsetzung hingewirkt. Das Unternehmen hat das Rechnungswesen inzwischen den rechtlichen Anforderungen entsprechend angepasst und will den Jahresabschluss 2005 nach internationalen Standards aufstellen.

## **62 Stilllegung eines Schiffshebewerkes spart dem Bund fast 9 Mio. Euro (Kapitel 1203 Titel 780 12)**

### **62.0**

*Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat veranlasst, das Schiffshebewerk Rothensee still zu legen. Der Bundesrechnungshof hatte dies empfohlen, da der Weiterbetrieb nach der Fertigstellung der Schleuse Rothensee nicht notwendig ist. Dadurch können insgesamt fast 9 Mio. Euro eingespart werden.*

### **62.1**

Das Schiffshebewerk Rothensee verbindet parallel zu der im Jahre 2001 eingeweihten gleichnamigen Schleuse die Elbe und die Magdeburger Häfen mit dem Mittellandkanal. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Verwaltung) plante die Grundinstandsetzung des Schiffshebewerkes Rothensee, um die Anlage noch 17 Jahre weiter zu betreiben. Sie stützte ihre Planung auf ein Gutachten aus dem Jahre 1992. Das für das Jahr 2010 prognostizierte Verkehrsaufkommen ließ befürchten, dass die Leistungsfähigkeit der neuen Schleuse Rothensee überschritten werden könnte.

Der Bundesrechnungshof wies mit Unterstützung des Prüfungsamtes des Bundes Berlin anhand einer aktuellen Verkehrsprognose nach, dass auch künftig die Kapazität der Schleuse Rothensee allein ausreichen wird, um den anfallenden Verkehr zu bewältigen. Der Weiterbetrieb des Schiffshebewerkes Rothensee hätte Kosten in Höhe von insgesamt fast 9 Mio. Euro verursacht.

### **62.2**

Der Bundesrechnungshof hat beanstandet, dass die Verwaltung eine Grundinstandsetzung des Schiffshebewerkes beabsichtigt, obwohl die Kapazität der neuen Schleuse ausreicht. Er hat empfohlen, das Schiffshebewerk still zu legen.

### **62.3**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im Jahre 2004 die Verwaltung angewiesen, das Schiffshebewerk Rothensee still zu legen.

Es hat die Empfehlung berücksichtigt und kann dadurch fast 9 Mio. Euro einsparen.