

Österreichische Bundesbahnen

9/SN-23/ME



Generaldirektion

Z1.A-280-6k-1983

Wien, am 28. Oktober 1983

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament
1010 W i e n

34 12/19 83

Datum: 2.11.83

Verf. 1983 -11- 03 J. J. J.

Dr. Klausgraber

Betr.: Stellungnahme der ÖBB zum Entwurf einer
Novelle zum Bundesbahngesetz

In der Beilage übermitteln wir 25 Abdrucke unserer an das Bundes-
ministerium für Verkehr, Sektion II, ergangenen Stellungnahme
über einer Novelle zum Bundesbahngesetz.

25 Beilagen

Für die Österreichischen Bundesbahnen
Der Generaldirektor-Stellvertreter:

(Hofrat Dr. Seidelmann)

Österreichische Bundesbahnen

Generaldirektion



Wien, am 28. Oktober 1983

Zl.: A-280-6i-1983

An das

Bundesministerium für Verkehr
Sektion IILiechtensteinstraße 3
1090 W i e nBetr.: Bundesbahngesetz;
2. Entwurf einer NovelleBezug: Z. EB 559/42-II/2-1983 vom 15.9.1983

Der nunmehr vorliegende 2. Entwurf einer dritten Novelle zum Bundesbahngesetz wird von den Österreichischen Bundesbahnen begrüßt, da er es ermöglicht, die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Unternehmens darzustellen und damit transparent zu machen. Durch diese Ersichtlichmachung der aus öffentlichen Rücksichten zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen wird nunmehr das Interesse der öffentlichen Hand am Unternehmen klar zum Ausdruck gebracht. Ebenso begrüßt wird, daß künftig Entscheidungen über die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen auf die politische Ebene verlagert werden, während die möglichst wirtschaftliche Erbringung dieser Leistungen weiterhin dem Unternehmen vorbehalten bleibt.

Ein wesentlicher Vorteil der Novelle liegt ferner darin, daß vom Gesetzgeber nunmehr auch die Vorhaltung des Schienenverkehrsweges ausdrücklich als gemeinwirtschaftliche Leistung anerkannt wird. Damit folgt Österreich dem europaweiten Beispiel, insbesondere in den EG-Ländern, das hinsichtlich der Finanzierung des Schienenweges eine Schlechterstellung der Eisenbahnen gegenüber den anderen Verkehrsträgern hintanhaltend soll. Die Vorgabe des Gesetzgebers, daß die Österreichischen Bundesbahnen im kaufmännischen

./.

- 2 -

Bereich die Hälfte der Ausgaben bzw. des Aufwandes für die Bereithaltung des Schienenverkehrsweges selbst zu erwirtschaften und damit gleichsam einen Beitrag für die Benützung der Infrastruktur zu leisten haben werden, stellt im Hinblick auf die gegebenen Verhältnisse eine durchaus vertretbare praktikable Lösung dar. Dieser pragmatisch festgesetzte Hälfteanteil entspricht den langjährigen Erfahrungswerten bei den Österreichischen Bundesbahnen. Den Aufteilungsschlüssel wird man in Zukunft zweifellos allseits unbestrittenen Berechnungen anpassen können, bei denen noch eine Reihe von Problemen von der Verkehrswissenschaft zu lösen sein wird.

Diese vom Gesetzgeber gewollte Regelung ist für die Zukunft der Österreichischen Bundesbahnen von einer derart maßgebenden Bedeutung, daß darauf auch im Falle von Einwendungen unter keinen Umständen verzichtet werden sollte.

Die Bestimmung der Novelle, daß jene Bundesländer, in deren Bereich die Österreichischen Bundesbahnen gemeinwirtschaftliche Leistungen erbringen, unter bestimmten Voraussetzungen zu Beitragsleistungen herangezogen werden können, ist im Hinblick auf die differenzierte Interessenlage zweifellos notwendig und entspricht der zum Teil bereits geübten Praxis. So werden von den Ländern bereits jetzt im Zuge der Realisierung der Nahverkehrskonzepte für die Einrichtung von attraktiven Schnellbahnverkehren Investitionsbeiträge in Höhe von 20 % der Ausbaukosten geleistet, wobei 80 % der Investitionskosten vom Bund übernommen werden. Anzumerken ist dazu, daß allerdings derzeit noch die Lasten der Betriebsführung die Österreichischen Bundesbahnen treffen und somit immer wieder Anlaß für eine öffentliche Kritik an den Österreichischen Bundesbahnen gegeben ist. Eine ähnliche Entwicklung scheint sich auf dem Nebenbahnensektor durch die Bereitschaftserklärung der Salzburger Landesregierung, sich mit 20 % an den Sanierungskosten der Pinzgauer Lokalbahn zu beteiligen, anzubahnen.

- 3 -

Zur neuen Zusammensetzung des Vorstandes kann begreiflicherweise keine Aussage gemacht werden, da der Vorstand selbst davon betroffen ist. Die Möglichkeit, Prokuristen zu bestellen, war schon bisher gegeben, doch bestand hiezu angesichts eines vierköpfigen Vorstandes keine Notwendigkeit. Im Hinblick auf die vorgesehene Verringerung der Anzahl der Vorstandsmitglieder wird jedoch nunmehr von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden müssen. Im Hinblick auf die Handlungsvollmacht der Fachdirektoren und der nachgeordneten Dienststellenleiter wird mit der Bestellung nur eines Prokuristen das Auslangen gefunden werden.

Was die Übergangsbestimmungen anlangt, so wird es selbstverständliche Aufgabe des Unternehmens sein, möglichst rasch große Teile des gemeinwirtschaftlichen Bereiches transparent zu machen und ehestens die notwendigen Maßnahmen zur Vorbereitung der vom Gesetzgeber in Aussicht genommenen Verordnungen zu treffen.

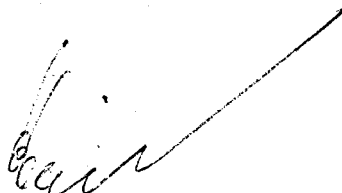
Schließlich sei noch festgehalten, daß der im Vorjahr in die Begutachtung gegangene erste Entwurf der Novelle mit der Möglichkeit der Teilung des Bundeshaushaltskapitels 79 "Österreichische Bundesbahnen" unmittelbare Auswirkungen für die Unternehmensrechnung gebracht hätte, sodaß es die Österreichischen Bundesbahnen bedauern, daß sich dieser Entwurf aus grundsätzlichen haushaltsrechtlichen Überlegungen als nicht durchführbar erwiesen hat.

Zu den konkreten Bestimmungen des Entwurfes ergibt sich lediglich eine Bemerkung zu § 5, Abs. 3, 3.Satz: Hier sollte das Wort "Stimmeneinhelligkeit" durch den Ausdruck "Einstimmigkeit" ersetzt werden, da dieser Ausdruck auch im 2.Satz verwendet wurde.

- 4 -

Wunschgemäß werden 25 Abdrucke dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

Für die Österreichischen Bundesbahnen
Der Generaldirektor-Stellvertreter:

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Seidelmann', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

(Hofrat Dr. Seidelmann)