

19/SN-23/ME



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	34 GE/19 83
Datum:	14. NOV. 1983
Verteilt	1983 -11- 15 Fromer

Dr. Klaus Grabner

Ihre Zeichen

-

Unsere Zeichen

WpA/ZB/611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 357

Datum

1983-11-10

Betreff:

Bundesbahngesetz; Novellierung
Stellungnahme

Der Österreichische Arbeiterkammertag übersendet 25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Der Präsident:

[Handwritten signature]

Der Kammeramtsdirektor:

iV

[Handwritten signature]

Beilagen

**ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG**

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Bundesministerium für Verkehr
Sektion II

Liechtensteinstr 3
1090 Wien

Ihre Zeichen

EB 559/42-II/
2-1983

Unsere Zeichen

WpA/Dr Fu/611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 357

Datum

3.11.1983

Betreff:

Bundesbahngesetz; Novellierung
(S t e l l u n g n a h m e)

Der Österreichische Arbeiterkammertag nimmt zum oa Entwurf wie folgt Stellung:

Die am 15. September 1983 ausgesandte Fassung entspricht inhaltlich in weiten Teilen jenen vom 9. Juli 1982. Schon damals begrüßte der Kammertag die vorgesehene Trennung der Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen in kaufmännische und gemeinwirtschaftliche. Ebenso wurde die Möglichkeit der Finanzierung von Investitionen mit langer Nutzungsdauer durch eine Sondergesellschaft befürwortet. Im jetzigen Entwurf ist zusätzlich eine Änderung in der Zusammensetzung des Vorstandes vorgesehen und zwar in der Form, daß der Vorstand statt aus vier nur mehr aus zwei Mitgliedern besteht. Darüber hinaus soll in Zukunft der Vorstand nur einen Prokuristen bestellen dürfen.

Der Kammertag begrüßt grundsätzlich die vorliegende Fassung der Gesetzesnovelle, regt aber zu folgenden Bestimmungen Änderungen an:

- 2 -

Zu § 2

Bei der Aufschlüsselung der Leistungen in gemeinwirtschaftliche und kaufmännische sollte auch die Frage der Abgeltung von Ersatzdiensten des Kraftwagendienstes der Österreichischen Bundesbahnen für eingestellte gemeinwirtschaftliche Schienendienste in der Form berücksichtigt werden, daß dem Kraftwagendienst die Leistungen voll abgegolten werden und diese bei den Österreichischen Bundesbahnen unter den gemeinwirtschaftlichen Kosten aufscheinen.

In diesem Zusammenhang weist der Kammertag darauf hin, daß sich die Österreichischen Bundesbahnen in der Vergangenheit im Rahmen ihrer Investitionstätigkeit ihrer volkswirtschaftlichen Verantwortung insoferne bewußt waren, als sie bei der Auftragserteilung weitestgehend inländische Firmen bevorzugten.

Durch die Hintanstellung rein betriebswirtschaftlicher Aspekte sind den Österreichischen Bundesbahnen daraus erhebliche Mehraufwendungen entstanden, die das Betriebsergebnis negativ beeinflussten, aber im gesamtwirtschaftlichen Interesse lagen.

Nach Auffassung des Kammertages wäre diese Vorgangsweise beizubehalten, die negative Auswirkung auf das Betriebsergebnis sollte den Österreichischen Bundesbahnen jedoch nicht angelastet werden. Weiters müßte auf die durch die Auftragserteilungen begünstigten österreichischen Firmen eingewirkt werden, ihrerseits bei der Durchführung von Transporten die Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen in Anspruch zu nehmen.

Zu § 2 Abs 5

Es ist vorgesehen, daß bei Schienenverkehrswegen, die sowohl der Erbringung von kaufmännischen als auch gemeinwirtschaftlichen Leistungen dienen, jeweils die Hälfte der Ausgaben bzw des Aufwandes den beiden Bereichen zuzuordnen ist. Nach Meinung des Kammertages sollten die Ausgaben bzw die Aufwände in jenem Verhältnis auf die einzelnen Bereiche aufgeteilt werden, der ihrem Anteil entspricht.

- 3 -

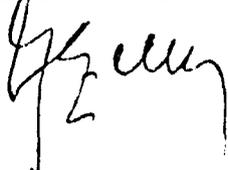
Zu § 5 Abs 3

Schon bisher bestand für den Vorstand die Möglichkeit Prokuristen zu bestellen. Eine Beschränkung des Vorstandes, in Zukunft nur mehr einen Prokuristen bestellen zu dürfen, brächte nach Auffassung des Kammertages eine zu starke Einschränkung, die unter Umständen den Notwendigkeiten einer optimalen innerbetrieblichen Organisationsstruktur nicht Rechnung trägt. Es sollte daher die bisherige Regelung aufrechterhalten bleiben. Der Kammertag stellt in diesem Zusammenhang klar, daß die vorgeschlagene Änderung keineswegs bedeuten darf, daß zusätzliche Dienstposten geschaffen werden. Vielmehr sollten den Direktoren oder anderen leitenden Beamten im Bedarfsfall die Prokura erteilt werden.

Zu § 22

In den Übergangsbestimmungen ist vorgesehen, daß bis spätestens 31.12.1988 entsprechende Verordnungen betreffend die gemeinwirtschaftlichen Leistungen dem Hauptausschuß des Nationalrates vorgeschlagen werden müssen. Wird innerhalb eines Jahres eine solche Verordnung nicht erlassen, haben die Österreichischen Bundesbahnen die Leistungen einzustellen. Der Österreichische Arbeiterkammertag ist der Meinung, daß Leistungsänderungen der Österreichischen Bundesbahnen jedenfalls eine eindeutige Entscheidung des Eigentümers zur Voraussetzung haben müssen und für die Einstellung von Leistungen die Untätigkeit des Hauptausschusses des Nationalrates keine Grundlage sein kann. In § 22 sollte daher festgehalten werden, daß der Eigentümer in der Frage der gemeinwirtschaftlichen Leistungen eine Entscheidung zu treffen hat, bei der er auch auf die Struktur des Betriebes und die regionalen Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen hat. Überdies wäre die Frist 31.12.1988 dahingehend zu überdenken, ob bis zu diesem Zeitpunkt wirklich alle gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch Verordnung festgelegt sein können.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor:

