

784/AB XXII. GP

Eingelangt am 17.10.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 862AJ-NR/2003 betreffend ÖBB Reform, die die Abgeordneten Donnerbauer, Kolleginnen und Kollegen am 1. Oktober 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

In welcher Form werden die Vorgaben seitens der Europäischen Union aufgrund der Richtlinien 2001/12 (Novelle der Richtlinie 91/440: "Entwicklung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft"), 2001/13 (Novelle Richtlinie 95/18: "Erteilung von Genehmigungen - Betreiberlizenzen, Konzessionen") und 2001/14 ("Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und Sicherheitsbescheinigung") im Rahmen der ÖBB-Reform verwirklicht?

Wie soll die künftige Struktur der ÖBB aussehen? Was sind die Beweggründe für die vorgesehene Gliederung der ÖBB in Holding und Tochtergesellschaften? Entsteht durch diese Neustrukturierung finanzieller Mehraufwand für die ÖBB?

Antwort:

Die Umsetzung der gegenständlichen Richtlinien in nationales Recht erfolgt mit der Gründung einer im Eigentum des Bundes stehenden ÖBB Holding AG, die folgende Tochtergesellschaften umfasst:

- ÖBB Infrastruktur Bau AG
- ÖBB Infrastruktur Betrieb AG
- Güterverkehr AG
- Personenverkehr AG
- Traktions-GesmbH & Technische Services-GmbH (als gemeinsame Tochter von Güter- und Personenverkehr)
- Personalmanagement & Service-GesmbH (als Tochter der ÖBB Holding AG)
- Immobilienmanagement-GesmbH (als Tochter der Infrastruktur AG)

Die Tochtergesellschaften der ÖBB Holding AG sollen dabei in der Rechtsform von Aktiengesellschaften (ausgenommen Personalmanagement & Service-GesmbH) gegründet werden und weitgehend selbstständig und eigenverantwortlich agieren. Die Holdinggesellschaft soll als schlanke, strategische Holding konzipiert werden und frei sein von operativen Aufgaben.

Die Infrastruktur Betrieb AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreibt das Schienennetz der ÖBB und erhält von den Absatzgesellschaften ein Infrastrukturbenützungsentgelt. Sie weist nicht-diskriminierend und unabhängig von PV-AG und GV-AG die Trassen zu und stellt die Sicherheitsbescheinigung aus.

Die Absatzgesellschaften betreiben den Güter- und Personenverkehr der ÖBB und sollen eigenverantwortlich ohne finanzielle Zuschüsse (ausgenommen gemeinwirtschaftliche Zahlungen) auskommen und Infrastrukturbenützungsentgelt an die ÖBB-Infrastruktur zahlen.

Jene Liegenschaften der Absatzgesellschaften und der Infrastruktur Bau AG, die nicht unmittelbar betrieblich notwendig sind bzw. nicht betrieblich genutzt werden, insbesondere alle Büros und Wohnungen sowie auch andere Vermögenswerte, sollen durch eine eigene Immobilienmanagement-GesmbH als Tochter der Infrastruktur AG professionell bewirtschaftet, genutzt und verwertet werden.

Das im Wettbewerbsvergleich nicht beschäftigbare Personal soll mittelfristig nach Vorbild einer Arbeitsstiftung in die Personalmanagement & Service GesmbH übertragen und in der Folge umgeschult, für den konzerninternen Personalausgleich, für Insourcing-Projekte und Joint Ventures der ÖBB herangezogen, im Wege von Arbeitskräfte-Überlassung beschäftigt, und - wenn durch diese Maßnahmen eine weitere Beschäftigung nicht mehr möglich sein sollte - sozialverträglich abgebaut werden.

Mit der vorgesehenen Gliederung der österreichischen Bundesbahnen in eine Holding und Tochtergesellschaften werden folgende Ziele verfolgt:

Schaffung einer modernen, wettbewerbsfähigen, transparenten und diskriminierungsfreien Unternehmensstruktur der ÖBB durch Trennung der Infrastrukturbereiche von den Absatzbereichen durch Aufspaltung des Absatzes in wettbewerbsfähige und eigenständige Branchengesellschaften (Personenverkehr und Güterverkehr) mit entsprechender Ergebnisverantwortung.

Sicherstellung eines ausreichenden Mobilitätsangebotes im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr für das ganze Land und damit verbunden mehr Kundenorientierung und bessere Leistungen für Bürger und Unternehmen.

Streichung der unbegrenzten Kostendeckungspflicht des § 2 BBG (automatische Verlustabdeckung) und Umstellung auf Rahmenverträge und Haftungszusagen des Bundes für Neuinvestitionen.

Senkung des Zuschussbedarfs durch Schaffung organisatorischer und rechtlicher Grundlagen für Rationalisierungen und nachhaltige Kostensenkungen sowie für ein weiteres Wachstum der Absatzbereiche und zur Erzielung nachhaltiger Erlöse.

Durch die Neustrukturierung der österreichischen Bundesbahnen soll der finanzielle Bedarf gesenkt werden.

Frage 3:

Wie soll künftig sichergestellt werden, dass die Zuschüsse des Bundes, die derzeit bei insgesamt rund 4,4 Mrd. Euro pro Jahr liegen, abgesenkt werden könnten?

Antwort:

Durch die aufgezeigten Maßnahmen sollen Kosteneinsparungen ermöglicht werden, die bis 2010 ein jährliches Volumen, bei gleichbleibenden bzw. erhöhten Infrastrukturinvestitionen in den Bahnausbau (1 Mrd € pro Jahr - bei Bedarf auch darüber), in der Größenordnung von bis zu 1 Mrd € erreichen.

Frage 4:

Die gesamte Verschuldung von ÖBB-Infrastruktur und SCHIG betrug per Ende 2002 rund 9 Mrd. Euro und wird gegen Ende 2003 auf 10 Mrd. Euro anwachsen. Wie sieht das Finanzszenario für den Abbau dieser Finanzschulden aus?

Antwort:

Der Abbau der Finanzschulden erfolgt dadurch, dass das Bundesministerium für Finanzen für den Betrag von 6,1 Mrd € als Schuldner eintritt.

Frage 5:

Hat das ÖBB-Reformprogramm Auswirkungen auf den weiteren Infrastrukturausbau? Ist die Umsetzung der im Generalverkehrsplan vorgesehenen Infrastruktur-Investitionen sichergestellt?

Antwort:

Die Infrastruktur Bau AG wird ihre Investitionen nach Auslaufen der SCHIG-Finanzierung per Ende 2004 auf der Grundlage eines von ihr zu erstellenden und vom Verkehrsressort zu genehmigenden sechsjährigen Investitionsplanes tätigen.

Die Finanzierung der Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur wird durch Budgetzuschüsse und durch Haftungszusagen seitens des Bundes gesichert. Durch diese Vorgangsweise soll eine zügige Umsetzung des Generalverkehrsplanes gesichert werden.

Fragen 6, 7 und 8:

Neben Veränderungen im Strukturbereich sind auch Anpassungen im Bereich des Dienstrechts vorgesehen. Welche Änderungen treten in diesem Bereich ein?

Werden durch das neue Dienstrecht Kritikpunkte des Rechnungshofes, beispielsweise wegen überdurchschnittlich hoher Krankenstände, berücksichtigt?

Das Bahn-Betriebsverfassungsgesetz sieht im Vergleich zum allgemeingültigen Arbeitsverfassungsgesetz zahlreiche Sonderrechte für die Personalvertretung vor. Wird es hier zu Änderungen kommen? Wenn ja, zu welchen?

Antwort:

Es sind folgende Änderungen beim Dienstrecht vorgesehen, deren Normierung in geltendes Recht jedoch vom Gesetzgeber abhängt:

Ein weiteres automatisches und dynamisches Anwachsen der Entgelte soll eingebremst werden, wobei Gehaltserhöhungen in Einzelfällen und die Schaffung moderner - auch leistungsbezogener - Abgeltungen usw. auch für alle ÖBB-Bedienstete nach wie vor möglich sein sollen.

Die Entgeltfortzahlungsregelungen, die zum Teil weit über das hinaus gehen, was anderen Arbeitnehmern zusteht, sollen angepasst werden:

- Den ÖBB-Bediensteten soll - unter Wahrung der Vordienstzeiten - jenes Maß an Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall zustehen, das anderen Arbeitnehmern laut Angestelltengesetz zusteht;
- Für ÖBB-Bedienstete soll in der Krankenversicherung ein Anspruch auf Krankengeld geschaffen werden, den sie bisher nicht hatten;
- Das Urlaubsrecht der derzeitigen ÖBB Bediensteten soll weitgehend an jenes des allgemeinen Arbeitsrechtes angeglichen werden;
- Für Arbeitnehmer, die persönlich gefährdende und wetterausgesetzte Tätigkeiten am Gleis verrichten, soll der einwöchige Zusatzurlaub bestehen bleiben;
- ÖBB-interne Zusatzurlaube für Behinderte bleiben unangetastet.

Im Rahmen ihrer Arbeitsvertragspflicht sollen Arbeitnehmer innerhalb des Konzerns sowie - wenn eine Beschäftigung innerhalb des Konzerns nicht möglich ist, auch im Wege von Arbeitskräfteüberlassung an Dritte - beschäftigt werden können. Nur wenn Arbeitnehmer sich gegen eine solche Weiterbeschäftigung stellen, soll das Unternehmen die Möglichkeit haben, sie mit fairen Abfertigungsansprüchen zu kündigen.

Bei Arbeitnehmern, für die im Unternehmen keine Beschäftigung mehr gefunden werden kann, und die das 40. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, soll es auch eine Möglichkeit zur Kündigung mit fairen Abfertigungsansprüchen geben.

Die Haftung des Bundes für ehemalige „ÖBB-Beamte“, die der Verfassungsgerichtshof im Zuge der Ausgliederung 1992 den ÖBB vorgeschrieben hat, bleibt unangetastet.

Zum Bahnbetriebsverfassungsgesetz darf ich feststellen, dass das Unternehmen ÖBB dadurch geprägt ist, dass die Personalvertretung eine Vielzahl von Mitwirkungsrechten historisch erworben hat. Diese Mitwirkungsrechte haben wohl einmal ihre Berechtigung gehabt, sind heute jedoch weitgehend überholt, behindern eine effiziente kaufmännische Führung des Unternehmens und führen zu nachhaltigen Wettbewerbsnachteilen.

Diese Situation ist für die Führung eines Großunternehmens, das wettbewerbsorientiert arbeiten muss, kaum zumutbar. In einem solchen Unternehmen muss der Vorstand in eigener Verantwortung effizient und rasch entscheiden können, wo Arbeitsplätze geschaffen oder aufgelassen werden, wie die Arbeitstätigkeiten auf die einzelnen Arbeitsplätze verteilt bzw. der Personaleinsatz optimiert werden kann und wo Teilzeitarbeitsplätze geschaffen werden sollen und wo nicht.

Ein Ziel der ÖBB-Reform ist daher auch - mit den notwendigen Übergangsregelungen - das Bahn-Betriebsverfassungsgesetz durch das Arbeitsverfassungsgesetz zu ersetzen, das auch für alle anderen österreichischen Unternehmen gilt und alle wichtigen Mitwirkungsrechte der Belegschaftsvertreter sicherstellt.