



An das
 Bundesministerium für Verkehr,
 Innovation und Technologie
 Gruppe Schiene
 Abt Sch1-Recht
 Radetzkystraße 2
 1031 Wien

Wien, am 3. November 2003

Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, mit dem das BundesbahnG 1992, das SCHIG-Gesetz, das HL-StreckenG und das Brenner-Eisenbahn-Gesetz geändert werden
GZ. 210.813/2-II/Sch1-2003

Die Industriellenvereinigung dankt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die Übermittlung des oben zitierten Gesetzesentwurfes und nimmt wie folgt zu diesem Stellung:

Allgemein

Eine stärkere Nutzung der Schiene kann nicht durch eine einseitige Belastung, Verteuerung oder Behinderung der Konkurrenz der Bahn erreicht werden. Nur ein effizienteres und kundenorientiertes Angebot für den Verkehrsträger Schiene würde einen wesentlich deutlicheren Anreiz zur Verkehrsverlagerung bieten. Aus diesem Grund unterstützt die Industriellenvereinigung die umfassende Neuorganisation der ÖBB im Rahmen des vorliegenden Entwurfes des Bundesbahnstrukturgesetzes.

Auch angesichts der Umsetzung des ersten EU-Richtlinienpaketes zur Schienenliberalisierung wird der massive Aufholbedarf im europäischen Vergleich in bezug auf die Neustrukturierung des österreichischen Eisenbahnsektors sichtlich. Die vorgeschlagenen Strukturmaßnahmen sind daher auch als wesentlicher Meilenstein zum Abbau der Markteintrittsbarrieren und zur Förderung eines effizienten Wettbewerbs zu beurteilen.

Zwar wäre die Organisationsform integrativer Unternehmen grundsätzlich noch mit den Vorgaben in den Richtlinien vereinbar, allerdings ist im Zuge einer konkreten Liberalisierung des Eisenbahnverkehrsmarktes eine Übertragung der bisherigen Aufgaben der ÖBB auf eigenständige und unabhängige Unternehmen ein wesentlich effizienterer Umsetzungsschritt.

✉ A-1031 Wien, Schwarzenbergplatz 4

☎ +43-1-711 35-0

✉ +43-1-711 35-2910

✉ iv.office@iv-net.at

✉ www.iv-net.at

A Member of the Union of Industrial and Employers Confederations of Europe © UNICE

Die IV unterstützt den Vorschlag, den Absatzbereich in zwei selbstständige Aktiengesellschaften für Personen- und Güterverkehr zu führen, um den Bedürfnissen der unterschiedlichen Märkte entsprechen zu können.

Ebenso begrüßt die IV den Vorschlag, unter einer Holding den Infrastrukturbereich in zwei selbstständigen Aktiengesellschaften für Betrieb des ÖBB-Schienenweges und für den Aus- und Neubau zu organisieren. Die zu erwartende höhere Transparenz zwischen den Kosten für den Betrieb und die Instandhaltung ist der Hauptvorteil einer klaren Trennung zwischen Bau und Betrieb. Allerdings sind die notwendigen Synergien durch klare Rechtsbeziehungen zu systematisieren. Die Vereinbarungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb und ÖBB-Infrastruktur-Bau müssen klar festgelegt werden, damit die durch die Trennung entstehenden Kosten- und Zeitaufwände die Vorteile nicht kompensieren.

Die IV befürwortet den Ersatz der Abschaffung der automatischen Verlustabdeckung (§2 des ÖBB-Gesetzes) durch vertraglich geregelte Zuschüsse des Bundes. Allerdings muss dazu eine ausreichende Bereitstellung öffentlicher Mittel für die Errichtung der Infrastruktur sichergestellt werden, vor allem für die aus verkehrspolitischer bzw. volkswirtschaftlicher Sicht oder „aus besonderem regionalen Interesse“ notwendigen Ausbaumaßnahmen (soweit sie immer betriebswirtschaftlich rentabel sind).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus Sicht der IV der Vorschlag zur Strukturreform ein wesentlicher Schritt ist, um wettbewerbsbeschränkende Verhaltensweisen gegenüber neuen, am Markt auftretenden Unternehmen zu vermeiden und aber gleichzeitig ein effizientes, transparentes und vor allem wettbewerbsfähiges Unternehmen aufzubauen.

Zu den einzelnen Bestimmungen

3. Teil – Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen

§ 14 – Aufgabe der ÖBB-Traktion GmbH und

§ 17 – Aufgabe der ÖBB-Technische Services-GmbH

Da der ÖBB-Traktion GmbH und der ÖBB-Technisches Services-GmbH bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zukommen, stellt sich die Frage, ob in diesem Zusammenhang nicht Voraussetzungen zur Erteilung von Verkehrsgenehmigungen bzw. zur Verleihung von Konzessionen geschaffen werden müssen.

§ 26 – Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

§ 31 – Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Die Rechtsbeziehungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau werden vertraglich - durch einen Pachtvertrag - geregelt.

Die Vereinbarungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb und ÖBB-Infrastruktur-Bau müssen klar festgelegt werden, damit die durch die Trennung entstehenden Kosten- und Zeitaufwände die Vorteile nicht kompensieren.

§ 31 – Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Bau AG - Umwandlung der Österreichischen Bundesbahnen

Laut Erläuterungen wird die bisherige Gesellschaft ÖBB zu einer Planungs- und Errichtungsgesellschaft für Schieneninfrastrukturvorhaben; in ihr verbleiben die Geschäftsbereiche Planung/Engineering, Kraftwerke und Liegenschaften.

Laut Gesetzestext ist Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die Planung und der Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen) von Schieneninfrastruktur [...] und die Zuverfügungstellung von Schieneninfrastruktur an Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Die Auflistung der Geschäftsbereiche sollte nicht nur in den Erläuterungen angeführt werden. Die genauere Abgrenzung der Ersatzinvestitionen sollte präzisiert werden.

Die Aufgabe ist die Planung und der Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten und Projektteilen, sofern „hiefür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist“. Die Formulierung „durch Dritte“ ist zu unbestimmt.

§ 34 – Einbringung der Anteilsrechte an der Brenner Eisenbahn GmbH

Bei Einbringung der Anteilsrechte der Brenner-Eisenbahn GmbH in die ÖBB-Infrastruktur Bau AG besteht die Befürchtung, dass durch zusätzliche Verwaltungsaufwände und mögliche Reibungsverluste sich Projektverzögerungen ergeben. Nur durch ausreichend Autonomie kann die BEG die derzeit laufenden Arbeit bestmöglich fortsetzen.

§ 35 - Rechtsbeziehungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Wie zu § 26 bereits angemerkt, ist dem Gesetzestext nicht der genaue Gegenstand des Pachtvertrages zu entnehmen.

§ 42 – Bereitstellung der Schieneninfrastruktur

Der Bund leistet der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG nur insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken. Andererseits bedürfen die festzulegenden Benützungskategorien und Benützungsentgeltsätze und die für die Zuverfügungstellung sonstiger Leistungen festzulegenden Kategorien und Sätze sonstiger Entgelte der Zustimmung des BMVIT. Der unternehmerische Handlungsspielraum ist dadurch in Frage gestellt.

§ 43 - Schieneninfrastrukturvorhaben

Im Zusammenhang mit der Einführung der Rahmenpläne muss geprüft werden, ob strategische Umweltverträglichkeitsprüfungen (SUP) notwendig sind. Bei einer jährlichen Fortschreibung des Rahmenplans würde dies einen enormen zusätzlichen Kosten- und Zeitaufwand bedeuten, der sich in Verzögerungen von Ausbauprojekte niederschlagen würde.

§ 43 Abs. 1, 4. Satz

Die Formulierungen "für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen und soweit zweckmäßig und zutreffend" geben Interpretationsspielraum, wodurch die Informationen letztlich willkürlich durch das Unternehmen bereitgestellt werden können.

§ 43 Abs. 2

Da die Höhe und Form der Mittelzuführung für Schieneninfrastrukturvorhaben jährlich entschieden werden soll, wird der Infrastruktur-Bau AG jegliche Planungssicherheit genommen und die verkehrspolitische Einflussnahme kann dadurch klar erhöht werden. Es

ist zu befürchten, dass kurzfristig auch bereits beschlossene Infrastrukturprojekte verzögert werden können.

§ 44 – Besonderes regionales Interesse

Die Formulierung „im besonderen regionale Interesse kann davon abhängig gemacht werden“ sollte ersetzt werden durch „soll davon abhängig gemacht werden“.

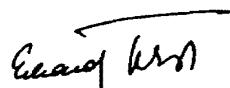
Artikel 2 - Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes

Die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleitungsgesellschaft mbH sollte in regelmäßigen Zeiträumen von den Ergebnissen der Kontrollen und der Mitwirkung ihrer Tätigkeiten (wie Vorbereitung und Durchführung von Zuschussverträgen) dem BMVIT berichten.

Aus Sicht der IV muss die ÖBB ein nachhaltiges Logistikunternehmen im Güterverkehr werden, wozu das Dienstrecht eines ganz normalen Unternehmens gehören. Neben der Neustrukturierung der ÖBB ist damit auch die Abschaffung von unhaltbaren Sonderregelungen notwendig.

Die IV dankt für die Möglichkeit, Stellung nehmen zu können und ersucht um entsprechende Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen
Industriellenvereinigung



Dr. Erhard Fürst