



Österreichischer Städtebund

Rathaus
1082 Wien
Telefon ++43-1-4000
Auskunft: Dw. 89980
Telefax: ++43-1-4000-7135

Entwurf eines
Bundesbahnstrukturgesetzes 2003,
Entwurf eines
ÖBB-Dienstrechtsgesetzes;
Begutachtung

Wien, 28. Oktober 2003
Pilz/Tru
Klappe: 899 95
Zahl: 760/1550/03

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Abt. Sch 1 - Recht
Radetzkystraße 2
1031 Wien

per Fax: +43 (1) 711 62-2199

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem mit Schreiben vom 2. Oktober 2003, GZ. 210.813/3-II/Sch
1-2003 übermittelten Entwurf des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003
und des ÖBB-Dienstrechtsgesetzes gibt der Österreichische
Städtebund nach Prüfung folgende Stellungnahme ab:

I) Zum Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003:

1) Allgemeines, finanzielle Belastungen:

Der Gesetzesentwurf nimmt eine Trennung und Aufspaltung der
ÖBB vor, vorgeblich um das Gesamtsystem ÖBB nach den
Vorgaben der EU dem Wettbewerb zu unterwerfen. Dabei werden
folgende, fundamentale Überlegungen außer Acht gelassen:

Beim Schienenverkehr handelt es sich um ein **integriertes**,
nicht teilbares, sondern zusammengehöriges technisches
System mit hoher Organisationskomplexität, das eine
Trennung in „Markt“ (= Betrieb) und monopolistischer

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit
und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

System mit hoher Organisationskomplexität, das eine Trennung in „Markt“ (= Betrieb) und monopolistischer Infrastruktur nicht zulässt. Jede Trennung bringt erhöhte Sicherheitsrisiken, die unvorhersehbare Gefahrenpotenziale in sich bergen, sowie qualitative Nachteile für die Kunden (siehe Bsp. United Kingdom).

Wettbewerb kann sich nur dann entfalten, wenn entsprechende Marktstrukturen vorhanden sind. Der Schienenverkehrs-„Markt“ weist oligopol- bis monopolartige Strukturen auf. Die Schienen-Infrastruktur stellt ein Monopol dar (Monopole, Duopole und Oligopole tendieren zur Ausschaltung des „freien Wettbewerbes“. Polypole mit freier Marktpreisbildung sind ein eher theoretisches Konstrukt. Das Ziel von Oligopolen ist nicht der Wettbewerb, sondern dessen Ausschaltung.).

Zwischen Schiene und Schienenfahrzeug bestehen physikalisch-technische und damit auch wirtschaftliche Zusammenhänge, die bei einer Trennung verloren gingen. Die Trennung von Infrastruktur und Betrieb versucht den Wettbewerb künstlich zu stimulieren, führt aber letztlich dazu, dass ein im öffentlichen Interesse gelegenes und demokratisch kontrolliertes Monopol in ein privates Monopol übergeleitet wird.

Der Entwurf führt letztendlich dazu, dass das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) voraussichtlich laufend steigen und an das EU-Niveau herangeführt werden wird.

Dies bedeutet für jene Lokalbahnen, die sich im Gemeindebesitz befinden, eine zusätzliche finanzielle Belastung (zur Begründung im Einzelnen siehe unten).

2) Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 2:

Nicht nachvollziehbar ist die Streichung der „unbegrenzten Kostendeckungspflicht des § 2 Bundesbahngesetz 1992 (automatische Verlustabdeckung)“. § 2 (alt) und § 42 (neu) beziehen sich nämlich auf die Schieneninfrastruktur und limitieren den Bundeszuschuss mit dem jeweiligen Ansatz im Budget nach Maßgabe der verkehrspolitischen Grundsätze. Von einer „automatischen Verlustabdeckung“ ist keineswegs die Rede.

Zu den §§ 5 - 41:

Auffallend ist die „Zerschlagung“ der ÖBB und die **Aufteilung in eine Holding und 8 (!) Tochtergesellschaften**. Damit sind hohe Kosten der Rechtsform sowie laufend entstehende Transaktionskosten der Überwachung der strategischen Zielerreichung, der begleitenden Kontrolle (Controlling) und der nachgehenden Kontrolle des unübersichtlich gewordenen Konglomerates verbunden. Die Probleme mit der Änderung des ÖBB-Dienstrechtes sind derart gravierend, dass sogar eine eigene Personalmanagement und -service GmbH. gegründet werden muss. Jene Bereiche, die bisher Querschnittsfunktionen erfüllen, wie Controlling/Rechnungswesen, Einkaufsmanagement, Facility Management, Informatik, Finanzen/Beteiligungen, Kommunikation, Mitgliedschaften, Revision und Recht, müssen den neu errichteten Gesellschaften zugeordnet werden, wobei Mehrkosten und Mehrgleisigkeiten wohl nicht zu vermeiden sind.

Kostenverursachende Wirkung wird auch die mit der Überwachung der vertraglichen Verpflichtungen betraute Schieneninfrastrukturfinanzierungs-DienstleistungsgesmbH. entfalten. Diese Gesellschaft hat eigentlich behördliche

Aufgaben zu erfüllen und sollte in das Ministerium eingegliedert werden.

Die Trennung in Betrieb und Infrastruktur bzw. die weitere Aufspaltung in Tochter- und Enkelgesellschaften verursacht daher hohe Transaktionskosten.

Beide Bereiche müssen koordiniert werden, um der desintegrierenden Wirkung des Trennens von technisch und wirtschaftlich zusammengehörenden Betriebsteilen im Interesse der Sicherheit des Fahrgastes entgegenwirken zu können. Der Controlling- und Kontrollaufwand steigt dann nicht nur für die Behörden, sondern auch für die Politik und die Rechnungshöfe.

Zu § 35:

Die Aufspaltung der Infrastruktur in Betrieb-AG und Bau-AG verursacht zusätzlichen Koordinationsaufwand: Die Eigentümerin Bau-AG verpachtet gemäß § 35 die ÖBB-Infrastruktur an die Betrieb-AG, wobei sich Konfliktpotential bei der Bemessung der Höhe des Pachtzinses ergibt. Die Betrieb-AG vermietet ihrerseits an die Absatzgesellschaften gegen Zahlung des Infrastrukturbenützungsentgeltes (IBE), dessen Bestimmung ebenfalls umstritten ist (kurz- oder langfristige Grenzkosten, betriebswirtschaftliche oder soziale Grenzkosten, oder Durchschnittskosten, oder markt- und engpassabhängige Grenz- oder Durchschnittskosten usw. ...). Konflikte und Rechtsstreitigkeiten sind hier bereits vorprogrammiert.

Zu § 43:

Planung und Bau von Infrastrukturvorhaben stellen gemäß § 43 auf einen jeweils sechsjährigen Rahmenplan ab, der wiederum auf die Festlegungen im Generalverkehrsplan

Bedacht zu nehmen hat. Die mittelfristigen Investitionsprogramme für die Privatbahnen sollten sich ebenfalls auf eine sechsjährige Periode beziehen, um Planungssicherheit zu gewährleisten und um die Finanzierung sicherstellen zu können.

Das per Ende 2003 auslaufende Privatbahngesetz (PBG) muss daher unbedingt verlängert und auf die längere Periode von 6 Jahren ausgerichtet werden.

II) Zum Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes:

Allgemeines, finanzielle Belastungen:

Durch das ÖBB-Dienstrechtsgesetz soll das für Wirtschaftsunternehmen geltende Arbeitsrecht für den ÖBB-Bereich anwendbar gemacht werden. Dabei wird jedoch übersehen, dass ein großer Bereich der ÖBB, nämlich die Infrastruktur, nicht dem Wettbewerb unterliegt, sondern ein natürliches Monopol darstellt und ein Marktvergleich daher nicht möglich ist.

Sozial bedenklich ist jedenfalls die Frühpensionierungsmöglichkeit und Einführung eines Sonderkündigungsrechtes bei den unter 40-jährigen Arbeitnehmern.

Verfassungsrechtliche Bedenken bestehen ferner gegen den Eingriff in einzelvertragliche Ansprüche, die an die arbeitsrechtlichen und kollektivvertraglichen Regelungen der Privatwirtschaft herangeführt werden sollen. In unsensibler Weise wird hier ein Eingriff in erworbene Rechte und Gehaltsstrukturen vorgenommen, die historisch gewachsen sind und noch immer ihre jeweilige dienstliche Begründung und Berechtigung haben (niedriger Einstiegsgehalt, jedoch Biennialvorrückungen und Höherreihungen, auf die vertraut werden konnte).

Der Entfall des Sonder-Betriebsverfassungsgesetzes gilt auch für die Privatbahnen (auch im Gemeindebesitz) und wirkt sich insofern aus, als die Mitwirkungsrechte der Belegschaftsvertretung, die über das ArbVG hinausgehen, mit 31.12.2003 außer Kraft treten. Für eine kontinuierliche Vertretung ist bis längstens 31.12.2004 gesorgt, weil die bisherigen Organe bis zur Neuwahl weiter bestehen.

Unbeantwortet blieb im vorliegenden Entwurf die Frage, warum man freiwillig auf lange bestehende synergetische Effekte der bestehenden Strukturen verzichtet und statt dessen unter großem organisatorischen und wohl auch finanziellen Aufwand willkürlich schwer überschaubare Strukturen schafft, die sich bereits in anderen EU-Mitgliedsstaaten nicht bewährt haben, sondern zu einem massiven Qualitätsverlust für die Kunden führten und führen. Vielmehr hätte diese Gelegenheit genutzt werden sollen, den schienenengebundenen Güter- und Personenverkehr zum Wohle sowohl der in Österreich tätigen Kunden als auch der Anwohner von Verkehrswegen gegenüber dem motorisierten Transport- und Individualverkehr zu unterstützen und wettbewerbsfähig zu machen, anstatt ihn für eine Vermarktung in einem oligopolartigen europäischen Markt vorzubereiten. So werden wieder einmal nur bestehende Wettbewerbsvorteile, die sich durch das Vorhandensein einer guten infrastrukturellen Ausstattung unbestritten ergeben (hier noch dazu im Bereich des nachhaltigen und umweltschonenden Verkehrs!), leichtfertig aus der Hand gegeben.

Mit vorzüglicher Hochachtung



Dr. Friedrich Slovak

Obersenatsrat