

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (227 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004 und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden

Im Regierungsprogramm ist die grundsätzliche Aussage festgehalten, dass Österreich eine leistungsfähige, moderne Schieneninfrastruktur und leistungsstarke Schienenverkehrsunternehmen braucht, damit der Verkehrsträger Schiene seine wichtige Funktion in einer integrierten Verkehrspolitik erfüllen kann. Leistungsvermögen und Qualität der Schiene sind daher weiter zu stärken. Um diesen Vorgaben gerecht zu werden, sollen die ÖBB-Konzernstrukturen in Richtung mehr Modernität und Flexibilität weiterentwickelt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit vor allem gegenüber anderen Verkehrsträgern zu steigern und damit den aktuellen Erfordernissen des Verkehrsmarktes entsprechen zu können. Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit unter Beachtung der EU-rechtlichen Vorschriften stehen bei der Ausrichtung der Struktur an oberster Stelle.

Folgende Maßnahmen sind im Regierungsprogramm konkret angeführt:

- Die Beseitigung der Schnittstellenproblematik zwischen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG erfolgt durch eine Zusammenlegung der beiden Gesellschaften und Schaffung eines zentralen Anlagenmanagements bei gleichzeitiger Zusammenfassung der Baudienstleistungen in einer eigenen Organisationseinheit. Die Transparenz des Einsatzes von öffentlichen Mitteln muss gewährleistet werden. Die dafür erforderlichen gesetzlichen Rahmenbedingungen sollen noch im 1. Halbjahr 2009 geschaffen werden.
- Bis Ende 2009 wird im Rahmen der strategischen Ausrichtung der Teilkonzerne auch die Zuordnung der Bereiche Traktion, Verschub und Technische Services kostenoptimal und wettbewerbsneutral gelöst.
- Die 2009 vorgesehene Auflösung der ÖBB-Dienstleistungs GmbH soll durch eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Aufteilung auf die jeweiligen Bereiche umgesetzt werden.
- Die ÖBB-Holding AG konzentriert sich auf die strategische Führung und die dazu erforderlichen Kernkompetenzen.

Die Umsetzung des Regierungsprogramms erfordert eine Änderung des Bundesbahngesetzes. Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht hierzu im Einzelnen folgende Schwerpunkte vor:

- Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG und die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sowie die Brenner Eisenbahn GmbH sollen zu einer Infrastrukturgesellschaft zusammengelegt und damit ein zentrales Anlagenmanagement eingerichtet werden. Dadurch werden die Schnittstellenproblematik im Infrastrukturbereich gelöst und die Verantwortung für Planung, Errichtung, Instandhaltung, Betrieb und Bereitstellung der Schieneninfrastruktur gebündelt, Synergien gehoben und damit Kosten gesenkt sowie die Nachhaltigkeit von Investitionen über die gesamte Betriebsdauer gewährleistet (Life-Cycle-Cost-Orientierung). Zur Transparenz des Einsatzes öffentlicher Mittel ist die Errichtung eigener mit der Abwicklung und Verrechnung der Bauaktivitäten beauftragter Kapitalgesellschaften vorgesehen.
- Mit der Verschmelzung der Brenner Eisenbahn GmbH mit der ÖBB-Infrastruktur AG als aufnehmende Gesellschaft wird das Anlagevermögen mit der Brenner Eisenbahn GmbH in die ÖBB-

Infrastruktur AG übergeführt und die – im BEG-Gesetz nicht geregelte – Betreiberfunktion festgelegt.

- Die gesetzliche Regelung über die ÖBB-Dienstleistungs GmbH, der im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 operative unterstützende Service- und Dienstleistungsfunktionen - zum Teil mit zeitlicher Befristung – zugeordnet wurden, kann entfallen. Damit werden die operativen Gesellschaften in ihrer Eigenständigkeit insbesondere in Personalangelegenheiten weiter gestärkt. Unterstützende Service- und Dienstleistungen können auch ohne gesetzliche Vorgabe nach konzerninterner Zweckmäßigkeit durch ein marktorientiertes sogenanntes Shared Service Center erbracht werden.
- Die gesetzliche Grundlage sieht eine neue Zuordnung von Verschubaufgaben zu der als ÖBB-Produktion GmbH neu bezeichneten ÖBB-Traktion GmbH vor. Die gesetzlichen Regelungen für die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services-GmbH sollen auch eine höhere Flexibilität in der organisatorischen Zuordnung innerhalb des Konzerns ermöglichen.

Darüber hinaus wird der Unternehmensgegenstand der ÖBB-Holding AG im Hinblick auf den Abschluss der im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 zur Umstrukturierung der ÖBB angeordneten gesellschaftsrechtlichen Maßnahmen angepasst, und die Aufgaben der Holding zur Gesamtkoordination und zur Sicherstellung der Transparenz eingesetzter öffentlicher Mittel werden neu und verdeutlichend festgehalten.

Im Sinne des legislativen Auftrages nach dem Deregulierungsgesetz 2001 sollen bereits konsumierte und obsolet gewordene Regelungen im Bundesbahngesetz aufgehoben werden.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 01. Juli 2009 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Dietmar **Keck** die Abgeordneten Mag. Josef **Auer**, Dr. Ferdinand **Maier**, Dr. Gabriela **Moser**, Christoph **Hagen**, DDr. Werner **Königshofer**, Bernhard **Vock**, Sigisbert **Dolinschek**, Wilhelm **Haberzettl**, Mario **Kunasek** und Mag. Werner **Kogler** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Heinzl** und Dr. Ferdinand **Maier** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu Z 2 (§ 52 Abs. 1a Bundesbahngesetz):

Die im § 52 Abs. 1a Bundesbahngesetz normierte Haftung des Bundes als Ausfallsbürge (Abs. 1a) bezieht sich derzeit auf Dienstverhältnisse zu solchen Unternehmen, die im Wege einer gesellschaftsrechtlichen Maßnahme hervorgehen oder hervorgegangen sind. Nunmehr sollen auch Dienstverhältnisse zu solchen Unternehmen erfasst sein, auf die diese Dienstverhältnisse mittels Vertragsübernahme übergehen bzw. übergegangen sind.

Zu Z 3 (§ 52a Bundesbahngesetz):

Die Zuständigkeit für die administrative Durchführung der Pensionsangelegenheiten aller Pensionsbezieher nach dem Bundesbahn-Pensionsgesetz soll aus Rechtssicherheits- und Finanzierungsgründen bei der ÖBB-Holding AG oder einer von dieser beauftragten Gesellschaft oder Einrichtung angesiedelt sein.

Bis zu einer Novellierung des Bundespflegegeldgesetzes und des Kriegsgefangenenentschädigungsgesetzes, in denen die ÖBB-Dienstleistungs GmbH derzeit als Entscheidungsträger vorgesehen ist, soll der Entscheidungsträger für die Angelegenheiten des Bundespflegegeldgesetzes und des Kriegsgefangenenentschädigungsgesetzes interimistisch im § 52a Bundesbahngesetz geregelt werden.

Zu Z 1 und 4 (§ 49 Bundesbahngesetz; § 3 PrivbG):

Die Vorlage eines Berichtes an den Nationalrat über bestellte gemeinwirtschaftliche Leistungen und die eingetretenen Änderungen wird weiterhin für erforderlich erachtet.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Anton **Heinzl** und Dr. Ferdinand **Maier** mit Stimmenmehrheit angenommen.

Ein von den Abgeordneten Dr. Gabriela **Moser**, Kolleginnen und Kollegen eingebrachter Entschließungsantrag betreffend Aufrechterhaltung des Personenverkehrs durch das Gesäuse fand nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit.

Ferner beschloss der Verkehrsausschuss mit Stimmenmehrheit folgende Feststellungen:

„Zu § 4 Abs. 3:

Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass es sich bei den Maßnahmen des § 4 Abs. 3 nur um Maßnahmen im Rahmen der strategischen Ausrichtung handelt.

Zu § 14 sowie § 34a:

Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass von den zuständigen Stellen die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass allen Marktteilnehmern, insbesondere den Privat- und Anschlussbahnen der diskriminierungsfreie Zugang zu und eine wettbewerbskonforme Abwicklung von Vershubdienstleistungen im Personen- und Güterverkehr trotz der gänzlichen oder teilweisen Auslagerung des Teilbetriebes Vershub von der ÖBB-Infrastruktur AG an die ÖBB-Produktion GmbH weiterhin gewährleistet ist.

Zu § 31:

Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass für die Baudienstleistungen jedenfalls ein eigener Rechnungskreis eingerichtet wird.

Zu § 45:

Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass die Tätigkeitsberichte der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft an das BMVIT gemäß § 45 zum Infrastrukturbereich auch den zuständigen ÖBB-Aufsichtsräten zur Verfügung gestellt werden.“

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Dietmar **Keck** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2009 07 01

Dietmar Keck

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann