

Beilage zu GZ. BMVIT-210.559/0008-IV/SCH1/2009

Vorblatt

Problem:

Nachdem die mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 angeordnete Umstrukturierung der ÖBB im Rahmen einer Holding-Konstruktion und mit einer Aufspaltung der Gesellschaften umgesetzt wurde, zeigte es sich im weiteren Verlauf, dass eine Weiterentwicklung in der Konzernstruktur insbesondere im Bereich der Infrastruktur, aber auch bei der Zuordnung von Hilfsbereichen wie Traktion und Verschub zweckmäßig ist. Im Regierungsprogramm wurde festgehalten, dass eine Fortsetzung der Bahnrestrukturierung (ÖBB-Reform) unerlässlich ist, um die Wettbewerbsfähigkeit und das Leistungsvermögen des Verkehrsträgers Schiene weiter zu stärken.

Ziel:

Weiterentwicklung der Bundesbahnstruktur in Richtung einer moderneren und flexibleren Struktur, um die Produktivität des ÖBB-Konzerns zu erhöhen.

Inhalt/Problemlösung:

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und die Brenner Eisenbahn GmbH sollen mit dem Ziel der Schaffung eines integrierten Anlagenmanagements in einen gemeinsamen Verantwortungsbereich zusammengelegt werden, womit gesamtheitliche Streckenbetrachtungen mit klaren Prozessen erfolgen sollen. Gleichzeitig ist durch strukturelle Vorkehrungen die Transparenz des Einsatzes öffentlicher Mittel im Infrastrukturbereich sicherzustellen. Die gesetzlich vorgegebene und damit eher starre Organisation und Zuordnung der Bereiche Traktion, Verschub, technische Services und Dienstleistungen sollen insgesamt flexibler gestaltet werden können, um sich den wechselnden Verhältnissen rascher innerhalb des Konzerns anzupassen zu können.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

– Finanzielle Auswirkungen:

Die vorgesehenen gesetzlichen Änderungen haben keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Die gesetzlichen Änderungen sollen es aber ermöglichen und begünstigen, dass die Gesamtwirtschaftlichkeit des ÖBB-Konzerns durch die flexiblere Konzernstruktur gesteigert wird. Die Betriebsführung soll rationeller werden und die diesbezüglichen öffentlichen Zuschüsse kontinuierlich sinken.

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

– – Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Es sind keine Informationsverpflichtungen vorgesehen.

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant. Ein leistungsfähiger und zeitgemäßer Verkehrsträger Schiene bietet die Voraussetzung für klimafreundlicheren Verkehr.

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Durch klarere und transparente Abläufe sowie verbesserter Bahninfrastruktur soll das Mobilitätsangebot für alle Personengruppen deutlich verbessert werden.

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Änderungen werden nicht von Vorgaben aus den Rechtsvorschriften der Europäischen Union verlangt. Die zu adaptierenden Regelungen des Bundesbahngesetzes bleiben aber mit den bereits umgesetzten gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben weiterhin kompatibel.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

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 hiezu 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 legistischen Auftrages nach dem Deregulierungsgesetz 2001 sollen bereits konsumierte und obsolet gewordene Regelungen im Bundesbahngesetz aufgehoben werden.

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und im Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen).

Besonderer Teil

Zu Art. 1 (Änderung des Bundesbahngesetzes)

Zu Z 1 (§ 4):

Im Abs. 1 sind die bisherigen Z 1 und 2 obsolet und können daher entfallen.

Im Abs. 2 wird zunächst in Z. 1 die Aufgabenstellung zur Gesamtkoordination neu ausgeführt. In Z. 2 wird auf die Sicherstellung der Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel (sowohl im Infrastrukturbereich als auch im Absatzbereich) Bezug genommen, wobei dies sowohl die Mittel von Bundesseite als auch die von anderen Gebietskörperschaften erfasst.

Zu Z 2 (§ 6):

Die Regelung der Aufgaben der ÖBB-Personenverkehr AG wird ergänzt, um die Besonderheiten des Personenfernverkehrs einerseits und des Personennahverkehrs andererseits innerhalb der AG strukturell zu berücksichtigen. Hierzu sollen jeweils getrennte Rechnungskreise geschaffen werden, um insbesondere die Mittel für gemeinwirtschaftliche Leistungen für den Nahverkehr genau verfolgen zu können.

Zu Z 3 und 4 (Entfall der §§ 7 und 11 samt Überschriften):

Diese Bestimmungen sind bereits konsumiert und können entfallen.

Zu Z 5 und 6 (Überschrift 3. Hauptstück und § 13):

Die Firmenbezeichnung der ÖBB-Traktion GmbH soll im Hinblick auf die vorgesehene erweiterte Aufgabenstellung in ÖBB-Produktion GmbH geändert werden und diese Änderung ins Firmenbuch eingetragen werden.

Im Abs. 3 wird überdies geregelt, dass und inwieweit eine Weiterentwicklung der Struktur durch die Gesellschaftsorgane für die ÖBB-Produktion GmbH zulässig ist, und dies innerhalb der Bundesbahnstruktur. Die Gesellschaften Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Personenverkehr AG haben als derzeitige Anteilsinhaber an der ÖBB-Produktion GmbH über eine kostenoptimale Zuordnung zu entscheiden.

Zu Z 7 (§ 14):

In der Regelung über die Aufgabenstellung der bisherigen ÖBB-Traktion GmbH bzw. neu bezeichneten ÖBB-Produktion GmbH wird die neue, noch durch die Gesellschaftsorgane genau zu regelnde Zuordnung von Verschubaufgaben berücksichtigt.

Zu Z 8 (Entfall der §§ 15 und 18):

Diese Bestimmungen sind bereits konsumiert und können entfallen.

Zu Z 9 (§ 16):

Im Abs. 2 wird geregelt, dass und inwieweit eine Weiterentwicklung der Struktur durch die Gesellschaftsorgane, für die ÖBB-Technische Services GmbH zulässig ist, und dies innerhalb der Bundesbahnstruktur. Die Gesellschaften Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Personenverkehr AG haben als derzeitige Anteilsinhaber an der ÖBB-Technische Services GmbH über eine kostenoptimale Zuordnung zu entscheiden.

Zu Z 10 (Entfall der §§ 19 bis 22):

Die bisherigen Aufgaben der ÖBB-Dienstleistungs GmbH sollen zweckmäßig gebündelt und auf die einzelnen Gesellschaften aufgeteilt werden. In dem Zusammenhang ist auch auf die neue Bestimmung im § 52a betreffend die administrative Durchführung der Pensionsangelegenheiten zu verweisen.

Zu Z 11 (Entfall der §§ 26 bis 28):

Infolge der Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmende Gesellschaft (siehe § 29a) sind die Bestimmungen über die Aufgaben und den Aktionär der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (§§ 26 und 28) obsolet. Die Bestimmung des § 27 ist bereits konsumiert und kann entfallen.

Zu Z 12 (§ 29a):

§ 29a Abs. 1 regelt die Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmende Gesellschaft. Der Verschmelzungsstichtag ist – in Übereinstimmung mit § 220 Abs. 2 Z 5 Aktiengesetz, wonach ab dem Verschmelzungsstichtag die Handlungen der übertragenden Gesellschaft als für Rechnung der übernehmenden Gesellschaft vorgenommen gelten – mit 1.1.2009 vorgesehen. Im Abs. 2 ist der Entfall des Verschmelzungsberichtes und der Prüfungen des Verschmelzungsvertrages durch Verschmelzungsprüfer vorgesehen, um die Verschmelzung möglichst sparsam und zügig abzuwickeln.

Zu Z 13 und 14 (§§ 30 und 31):

Die Aktien der ÖBB-Infrastruktur AG bleiben gemäß § 30 der ÖBB-Holding AG zu 100 vH vorbehalten.

Die Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur AG, die sich durch eine Zusammenführung der bisherigen Aufgaben der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ergeben, werden im Abs. 1 des § 31 nicht einzeln aufgelistet, sondern im Sinne einer flexibleren Zuordnung allgemein umschrieben. Der Verschub, der bisher der in die ÖBB-Infrastruktur AG zu verschmelzenden ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zugeordnet wurde und dies bis auf Weiteres bleibt, soll ganz oder in Teilen neu zugeordnet werden und kann bei der ÖBB-Produktion GmbH wahrgenommen werden. Gemäß § 34a soll der Verschub als ganzer Teilbetrieb oder in Teilen desselben zur ÖBB-Produktion GmbH abgespalten werden.

Die Aufgabenregelung der neuen ÖBB-Infrastruktur AG wird im Abs. 2 des § 31 um eine Bestimmung zur Neuorganisation eines integrierten Anlagenmanagements in dieser für die Infrastruktur gesamthaft verantwortlichen neuen Infrastrukturgesellschaft ergänzt. Dieses integrierte Anlagenmanagement soll die technische Infrastruktur gesamthaft nach Kosten und Verfügbarkeit optimal steuern und somit eine leistungsfähige und qualitativ hochwertige Bahninfrastruktur zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene insgesamt gewährleisten.

In Z 1 ist die Gründung einer GmbH für die Baudienstleistungen im fortlaufenden Restrukturierungsprozess vorgesehen. Aufgabe dieser GmbH sollte die Erbringung von Baudienstleistungen für die ÖBB Infrastruktur AG, insbesondere Baudienstleistungen im Zusammenhang mit der technischen Betriebsführung, Eisenbahntelematik, Wartung, Inspektion, Entstörung, Strecken-Trassenfreihaltung, Instandsetzung, Erneuerung und Ausbau sein. Der Zeitpunkt der Gründung und der konkrete Umfang der Gesellschaft wird von den Gesellschaftsorganen der ÖBB-Infrastruktur AG im Sinne einer effizienten Dienstleistung unter Berücksichtigung der unabdingbaren Kernaufgaben eines Schieneninfrastrukturunternehmens vorgegeben werden.

In Z 2 ist angedacht, eine Kapitalgesellschaft für den Neu- und Ausbau genau definierter Rahmenplanprojekte einzurichten. Diese Gesellschaft hat insbesondere die Aufgabe von der Genehmigungsplanung bis zur Bauübergabe an den Betreiber Bauprojekte jedweder Art und Größe im österreichischen Streckennetz gesamtverantwortlich in Ausübung ihrer Bauherrenfunktion auf eigenen Namen und auf eigene Rechnung durch ein gesamtheitliches Projektmanagement vorzunehmen. Die tatsächliche Zweckmäßigkeit sowie der Zeitpunkt einer allfälligen Gründung ist von den Gesellschaftsorganen der ÖBB-Infrastruktur AG zu entscheiden.

Zu Z 15 (Entfall der §§ 32 und 33):

Diese Bestimmungen sind bereits konsumiert und können entfallen.

Zu Z 16 (§ 34):

§ 34 regelt die Verschmelzung der Brenner Eisenbahn GmbH mit der ÖBB-Infrastruktur AG als übernehmende Gesellschaft. Der Verschmelzungsstichtag ist wie in § 29a mit 1.1.2009 vorgesehen. Der Abs. 2 ordnet den Entfall des Verschmelzungsberichtes und der Prüfungen des Verschmelzungsvertrages durch Verschmelzungsprüfer an, um die Verschmelzung möglichst sparsam und zügig abzuwickeln.

Zu Z 17 (§ 34a):

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Bundesbahnstruktur ist die Abspaltung des Verschubes vorgesehen, der bisher bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG angesiedelt ist, die in die neue ÖBB-Infrastruktur AG verschmolzen wird. Der Verschub soll als ganzer Teilbetrieb oder in Teilen desselben zur bisherigen ÖBB-Traktion GmbH, neu bezeichnet als ÖBB-Produktion GmbH, abgespalten werden. Die konkrete Durchführung inklusive Zeitplan und Umfang soll im Rahmen der fortlaufenden Restrukturierung nach den Konzepten und Beschlüssen der Gesellschaftsorgane zeitnahe zum Gesetzesbeschluss erfolgen.

Zu Z 18 (Entfall des § 35):

Infolge der im § 29a vorgesehenen Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmende Gesellschaft wird die Bestimmung über die Rechtsbeziehungen zwischen diesen Gesellschaften obsolet und kann entfallen.

Zu Z 19 (Entfall des 9. und 10. Hauptstückes des 3. Teiles):

Diese Bestimmungen sind bereits konsumiert und können entfallen.

Zu Z 20 und 21 (§ 42 und Entfall des § 43):

Die Regelungsinhalte der bisherigen § 42 und 43 werden im neugefassten § 42 konzentriert, sodass § 43 ersatzlos entfallen kann.

Nunmehr ist vorgesehen, dass künftig zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen über die Zuschüsse des Bundes einerseits für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und andererseits für die Instandhaltung, die Planung und den Bau von Schieneninfrastruktur zwei gesonderte Verträge mit jeweils sechsjähriger Laufzeit abzuschließen sind. Die Zuschüsse für den Betrieb und deren Bereitstellung einerseits und für die Förderung von Instandhaltung, Planung und Bau von Schieneninfrastruktur andererseits sind in getrennten Verträgen zu vereinbaren, um die beiden Aufgabenbereiche in finanzieller Hinsicht klar zu trennen und damit transparent darzustellen.

Grundlage der Verträge ist insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur AG zu erstellende und jeweils um ein Jahr zu ergänzende sechsjährige Geschäftsplan. Bestandteil des Geschäftsplanes ist ein sechsjähriger Rahmenplan, der jahresweise die Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) sowie für Erweiterungsinvestitionen (Neu- und Ausbau) zu enthalten hat.

Zu Z 22 (§ 44):

Die Regelung über die Beteiligung bei Vorhaben im regionalen Interesse wird verdeutlicht und es wird auf die Beispiele eines nahverkehrsgerechten Ausbaues, von z.B. Bahnhöfen oder Betriebsausweichen oder einer Verbesserung an Eisenbahnkreuzungen mit Straßen hingewiesen. Gerade bei Eisenbahnkreuzungen dienen Verbesserungen sowohl den Interessen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, aber auch sehr stark den Vorstellungen und Interessen des Trägers der Straßenbaulast. Hier ist z.B. an neue Wohn- oder Industrieflächen im Zuge von Umwidmungen innerhalb einer Gemeinde und deren verbesserte Zufahrt über Eisenbahninfrastruktur, zu denken.

Zu Z 23 und 24 (§§ 45 und 47):

Die im § 29a vorgesehene Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG löst den Anpassungsbedarf in den §§ 45 und 47 aus.

Zu Z 25 und 26 (§ 48 und Entfall § 49):

Im § 48 bleibt die Grundlage für die bundesseitige Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen erhalten, wobei das Zitat der gemeinschaftsrechtlichen Verordnung an die Neufassung der Verordnung angepasst wird. Die Abgrenzung der Bestellaufgaben auf Bundesseite von denen anderer Gebietskörperschaften für den Bereich des Nah- und Regionalverkehrs richtet sich im Übrigen weiterhin nach dem ÖPNRV-G 1999.

Die bisherige gesetzliche Vorgabe im Bundesbahngesetz, dass über die Bestellung und die diesbezüglichen Verträge hinaus ein mehrjähriger Rahmen festzulegen ist, erscheint hingegen entbehrlich, womit auch der diesbezügliche Bericht entfällt.

Zu Z 27 (§ 50):

Die Abgabenbefreiung gemäß Abs. 2 soll auch für die Vertragspartner der ÖBB-Infrastruktur AG gelten. Bei einem Grundstückserwerb durch die ÖBB-Infrastruktur AG von einem nicht abgabenbefreiten Verkäufer wäre ansonsten die Abgabe vom Verkäufer zu leisten und würde daher entsprechend auf den Grundpreis umgelegt werden. Mit Rücksicht darauf, dass ein solcher Kauf im öffentlichen Interesse zur Errichtung einer Schieneninfrastruktur erfolgt (z.B. Straßenunterführung statt Eisenbahnkreuzung zur Hebung der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs), ist diese spezielle Abgabenbefreiung gerechtfertigt.

Zu Z 28 und 29 (§§ 51, 51a und 51b):

§§ 51 und 51b wurden im Hinblick auf die im § 29a vorgesehene Verschmelzung der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG angepasst.

Die Vergabe der Leistungen, welche die ÖBB-Infrastruktur AG zur Erfüllung ihrer eigenen Aufgaben von ihren 100 %igen Tochtergesellschaften benötigt, soll weiterhin nicht den bundesvergabegesetzlichen Regelungen unterliegen.

Zu Z 30 (§ 52 Abs. 1):

Die Bestimmung bleibt inhaltlich gleich und wird nur redaktionell angepasst.

Zu Z 31 (§ 52a):

Aufgrund des Entfalles des 5. Hauptstückes im 3. Teil über die ÖBB-Dienstleistungs GmbH wird die Regelung der bislang im § 20 Abs. 1 Z 3 normierten administrativen Durchführung der Pensionsangelegenheiten der ehemaligen Mitarbeiter der Österreichischen Bundesbahnen neu geregelt.

Zu Z 32 (§ 54):

Die bisherigen Abs. 1 bis 5, 8 sowie 10 bis 13 der Übergangsbestimmungen des Bundesbahngesetzes in der Fassung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 sind obsolet und können entfallen. Die bisher im Abs. 6 enthaltene Übergangsregelung ist zwar bei der Umstrukturierung konsumiert worden, wird aber im neuen Abs. 1 zur Nachvollziehbarkeit des Übergangs der Verkehrsgenehmigungen der Österreichischen Bundesbahnen nicht aufgehoben; der Übergang erfolgte auf die ÖBB-Personenverkehr AG, die Rail Cargo Austria AG und die ÖBB-Traktion GmbH, die neu als ÖBB-Produktion GmbH bezeichnet wird.

Neue Übergangsregelungen für die mit der vorliegenden Änderung des Bundesbahngesetzes vorgesehene Weiterentwicklung der Bundesbahnstruktur sind in den Abs. 3 und 4 vorgesehen.

Die Übergangsbestimmung im Abs. 3 soll vermeiden, dass eine zweimalige Betriebsratswahl in kurzen Abständen nach der im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Gesetzesänderung ausgelöst wird. Nach dem Außer-Kraft-Treten des Bahn-Betriebsverfassungsgesetzes im Juni 2005 wurden nämlich die Organe der Arbeitnehmerschaft nach den Bestimmungen des Arbeitsverfassungsgesetzes neu gewählt, und die nächste Neuwahl stünde turnusgemäß im Juni 2009 an. Zu diesem Zeitpunkt wäre die Neuordnung nach dem im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Bundesgesetz noch nicht abgeschlossen. Es müsste also nach der derzeit bestehenden Struktur und nach der Neustrukturierung ein halbes bis ein Jahr später erneut eine Betriebsratswahl durchgeführt werden.

zu Z 33 (§ 55):

Die Bestimmungen über die Vollziehung werden an die vorliegend vorgesehenen Änderungen des Bundesbahngesetzes und des Bundesministeriengesetzes 1986 angepasst.

Zu Art. 2 (Änderung des Privatbahngesetzes 2004)

Die Anpassung im § 3 durch einen Entfall deren Abs. 2 und 3 folgt dem gleichgerichteten Entfall der Bestimmungen über einen mehrjährigen Bestellrahmen in den bisherigen §§ 48 und 49 des Bundesbahngesetzes. Der über die Bestellverträge hinaus vorgesehene mehrjährige Rahmen für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen erscheint auch hier entbehrlich.

Zu Art. 3 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957)**Zu Z 1 (§ 58 Abs. 3)**

Diese Anpassung im Eisenbahngesetz steht im Zusammenhang mit der vorgesehenen Änderung zu einer neuen Zuordnung des Verschubes nach dem Bundesbahngesetz. Der Verschub soll demnach als ganzer Teilbetrieb oder in Teilen desselben vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen - bisher ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, nach der Verschmelzung ÖBB-Infrastruktur AG - in ein Eisenbahnverkehrsunternehmen - bisher ÖBB-Traktion GmbH, neu bezeichnet als ÖBB-Produktion GmbH - abgespalten werden. Der bisher schon den zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG eingeräumte Anspruch auf die angebotenen Zusatzleistungen wie die Durchführung von Verschubbetrieb soll auch nach der Weiterentwicklung der Bundesbahnstruktur weiterbestehen, diesfalls gegenüber einem Eisenbahnverkehrsunternehmen wie der neuen ÖBB-Produktion GmbH.

Zu Z 2 (§§ 58 Abs. 5, 59a Abs. 1, 70 Abs. 3, 71 Abs. 3 dritter Satz, 73 Abs. 1, 5 und 6, 73a Abs. 2, 74 Abs. 1 Z 2 und 126 Abs. 7 Z 3):

Im Hinblick auf die Ergänzung im § 58 Abs. 3 werden die Zitate in den weiteren Bestimmung der Regulierung angepasst, um die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen angebotenen Zusatzleistungen mit einzubeziehen.