

Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Innovation und Technologie

über den Beschluss des Nationalrates vom 4. Dezember 2003 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesbahngesetz 1992, das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, das Hochleistungstreckengesetz, das Bundesgesetz zur Errichtung einer "Brenner Eisenbahn GmbH", das Bundespflegegeldgesetz, das Kriegsgefangenenentschädigungsgesetz, das Arbeitsverfassungsgesetz und das Angestelltengesetz geändert werden und mit dem das Bahn-Betriebsverfassungsgesetz aufgehoben wird (Bundesbahnstrukturgesetz 2003)

Zur Stärkung des Wettbewerbes und zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zuganges Dritter im Bereich des Schienenverkehrs sind die einschlägigen Vorgaben der Europäischen Union umzusetzen. Des Weiteren ist der Finanzbedarf des Gesamtsystems ÖBB, der überwiegend durch den Bund getragen wird, durch Effizienzsteigerungen nachhaltig abzusenken. Dies erfordert - gepaart mit dem Reformdruck aus der Europäischen Union - nach dem ersten Reformschritt mit dem Bundesbahngesetz 1992 nunmehr weitere nachhaltige Schritte zur Umstrukturierung der ÖBB und zur Neustrukturierung der Finanzierung für die Schieneninfrastruktur.

Für das Personal der ÖBB ist ein „Sonderdienstrecht“ maßgeblich, das dadurch geprägt ist, dass die für andere Wirtschaftsunternehmen geltenden arbeitsrechtliche Vorschriften weitestgehend keine Anwendung auf Arbeitsverhältnisse zu den ÖBB finden, und an ihrer Stelle eine Vielfalt innerbetrieblicher Regelungen angewendet werden, deren Rechtswirkungen unklar ist. Diese Rechtssituation ist mit den aufgrund der Richtlinien des 1. Eisenbahninfrastrukturpaketes umzusetzenden Strukturmaßnahmen im Bereich der ÖBB und der schrittweisen Marktöffnung im Eisenbahnsektor nicht mehr kompatibel, belastet das Unternehmen, setzt die Arbeitnehmer der ÖBB regelmäßig Privilegiendiskussionen aus und stellt einen automatisch steigenden Kostenfaktor dar, dessen Legitimität zweifelhaft ist.

Ziel:

Den Vorgaben des Regierungsprogramms entsprechend sollen durch eine Umstrukturierung der ÖBB in eine Holding-Konstruktion folgende Ziele erreicht werden:

- Schaffung einer modernen, wettbewerbsfähigen, transparenten und diskriminierungsfreien Unternehmensstruktur der ÖBB durch Trennung des Infrastrukturbereiches sowie 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 Bundesbahngesetz 1992 (automatische Verlustabdeckung) und Umstellung auf Zuschüsse 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 Umsatzerlöse.
- Schaffung eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes zur Sicherstellung der Anwendung des für andere Wirtschaftsunternehmen, die im Wettbewerb stehen, geltenden Arbeitsrechts und der einschlägigen Kollektivverträge auf Arbeitsverhältnisse zu den ÖBB und den Rechtsnachfolge-Unternehmen der ÖBB, die nach dem 1.1.2004 neu abgeschlossen werden bzw. für Bedienstete der ÖBB, welche die Option, vom Sonderdienstrecht in den Geltungsbereich des Arbeitsvertragsrechts zu wechseln, ausüben
- Punktuelle Anpassungen des bestehenden ÖBB-Dienstrechts an das für andere Wirtschaftsunternehmen geltende Arbeitsrecht, um die Transparenz der Personalkosten im Vergleich mit anderen Wirtschaftsunternehmen zu heben und kurzfristig ein weiteres Anwachsen der Personalkosten zu verhindern, und die Personalkosten durch Modernisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen des Personaleinsatzes nachhaltig zu senken
- Ersetzung des Bahn-Betriebsverfassungsgesetzes durch das Arbeitsverfassungsgesetz und Überleitung bisher mit den Personalvertretungsorganen getroffener Vereinbarungen

Artikel I § 54 Abs. 10 des Bundesbahngesetzes 1992 sowie Artikel 2 § 11 Abs. 1 des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes unterliegen gemäß Artikel 42 Absatz 5 B-VG nicht dem Einspruchsrecht des Bundesrates.

Ein von den Bundesräten Boden und Kollegen eingebrachter begründeter Antrag, gegen den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates Einspruch zu erheben, erhielt nicht die erforderliche Mehrheit

Der Ausschuss für Verkehr, Innovation und Technologie stellt nach Beratung der Vorlage am 16. Dezember 2003 mit Stimmenmehrheit den Antrag, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates – soweit dieser dem Einspruchsrecht des Bundesrates unterliegt – keinen Einspruch zu erheben.

Wien, 2003 12 16

Ing. Franz Gruber

Berichterstatter

Elisabeth Kerschbaum

Vorsitzende