

1038 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.

20. 11. 1968

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXXXX
1968 über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“
(Bundesbahngesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“

(1) Aus den Betrieben und den sonstigen Vermögenschaften des Bundes, die bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, verwaltet werden, wird der Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ gebildet. Der Wirtschaftskörper ist ein Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes.

(2) Der Bund betreibt die Geschäfte des Wirtschaftskörpers unter der Firma „Österreichische Bundesbahnen“ („OBB“); es finden auf ihn hiebei die für Kaufleute geltenden Rechtsvorschriften Anwendung. Die Österreichischen Bundesbahnen haben ihren Sitz in Wien.

§ 2. Aufgabe

(1) Aufgabe der Österreichischen Bundesbahnen ist nach Maßgabe der ihnen unmittelbar auf Grund der Gesetze oder auf Grund behördlicher Genehmigungen zustehenden Berechtigungen die Beförderung von Personen und Gütern sowie die Herstellung und die Unterhaltung aller hiezu notwendigen Einrichtungen und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlaßten Geschäfte.

(2) Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben. Betriebszweck ist die Bereitstellung von Verkehrsleistungen entsprechend der Nachfrage sowie die Erhaltung und Mehrung des eingesetzten Vermögens.

(3) Auf andere Interessen als solche der Österreichischen Bundesbahnen ist nach Maßgabe besonderer Bundesgesetze Rücksicht zu nehmen.

§ 3. Organe

Als Organe der Österreichischen Bundesbahnen werden der Vorstand und der Verwaltungsrat eingerichtet.

§ 4. Vorstand

(1) Der Vorstand besteht aus einem Vorsitzenden (Generaldirektor), dessen Stellvertreter (Generaldirektor-Stellvertreter) und zwei weiteren Mitgliedern (Vorstandsdirektoren).

(2) Die Mitglieder des Vorstandes in ihrer jeweiligen Funktion sind von der Bundesregierung auf höchstens fünf Jahre zu bestellen. Wiederholte Bestellung ist zulässig. Die Bestellung bedarf der Bestätigung durch den Bundespräsidenten.

(3) Zu bestellen sind Personen, die auf Grund ihrer Vorbildung und bisherigen Tätigkeit zur Ausübung dieser Organfunktion befähigt erscheinen.

(4) Die Bundesregierung hat die Bestellung zu widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Ein solcher Grund ist insbesondere grobe Pflichtverletzung oder Unfähigkeit zur ordnungsgemäßen Geschäftsführung. Der Widerruf ist endgültig. Dienstrechtliche Ansprüche werden hiervon nicht berührt.

(5) Der Vorstand hat jede Änderung seiner Zusammensetzung unverzüglich zur Eintragung in das Handelsregister anzumelden.

(6) Dienstverträge mit den Mitgliedern des Vorstandes sind auf Grund des § 36 des Vertragsbedienstetengesetzes 1948, BGBl. Nr. 86, in seiner jeweils geltenden Fassung abzuschließen. Die Gesamtbezüge sind hiebei derart festzusetzen, daß sie in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben des einzelnen Mitgliedes stehen.

(7) Die Mitglieder des Vorstandes müssen hauptberuflich für die Österreichischen Bundesbahnen tätig sein; sie können nicht dem Verwaltungsrat angehören.

§ 5. Rechte und Pflichten des Vorstandes

(1) Der Vorstand hat — unbeschadet des § 11 — die Geschäfte der Österreichischen Bundesbahnen zu führen. Er hat dabei das Wohl der Österreichischen Bundesbahnen unter Beachtung ihrer Rechtspflichten zu wahren.

(2) Die Mitglieder des Vorstandes haben die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden.

(3) Beschlüsse des Vorstandes bedürfen der Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Zur Erteilung von Vollmachten zum gesamten Geschäftsbetrieb ist Stimmeneinhelligkeit erforderlich.

(4) Der Vorstand hat dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen und dem Präsidenten des Verwaltungsrates monatlich, ferner bei wichtigem Anlaß, über die Lage der Österreichischen Bundesbahnen schriftlich zu berichten.

(5) Die Mitglieder des Vorstandes sind berechtigt, an den Sitzungen des Verwaltungsrates und seiner Ausschüsse teilzunehmen. Sie sind dazu verpflichtet, wenn es der Präsident des Verwaltungsrates oder der Vorsitzende eines Ausschusses verlangt.

(6) Die Österreichischen Bundesbahnen werden durch zwei Mitglieder des Vorstandes gemeinsam außergerichtlich und — unbeschadet der Vertretungsbefugnis der Finanzprokuratur — gerichtlich vertreten. Ist eine empfangsbedürftige Willenserklärung gegenüber den Österreichischen Bundesbahnen abzugeben, so genügt die Abgabe gegenüber einem Mitglied des Vorstandes.

(7) Die Vertretungsbefugnis des Vorstandes erstreckt sich auf alle Arten von Geschäften und Rechtshandlungen, die die Verwaltung und der Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen mit sich bringen. Beschränkungen dieser Vertretungsbefugnis des Vorstandes sind einem Dritten gegenüber nur wirksam, wenn diesem bewußt war, daß die Vertretungsbefugnis mißbräuchlich überschritten wurde.

(8) Die Zeichnung erfolgt in der Weise, daß die Zeichnenden zu der Firma oder zu der Benennung des Vorstandes ihre Namensunterschrift hinzufügen.

(9) Der Vorstand hat die Geschäftsordnung und Geschäftsverteilung der Österreichischen Bundesbahnen zu regeln.

§ 6. Verwaltungsrat

(1) Der Verwaltungsrat besteht aus einem Präsidenten, einem Vizepräsidenten und dreizehn weiteren Mitgliedern.

(2) Die Mitglieder sind von der Bundesregierung auf drei Geschäftsjahre zu bestellen. Die Bestellung erfolgt für je ein Mitglied auf Grund eines gemeinsamen Vorschlages der Bundesländer sowie von Vorschlägen der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern und des Arbeiterkammertages, für zwei Mitglieder auf Grund eines Vorschlages der Personalvertretung der Österreichischen Bundesbahnen. Das Vorschlagsrecht besteht nur innerhalb einer von der Bundesregierung im Einzelfall festzusetzenden Frist von mindestens zwei Monaten.

(3) Zu Mitgliedern sind Fachleute vor allem aus den Gebieten der Transport-Betriebswirtschaft, des Finanzwesens, des Fremdenverkehrs wesens, des Rechtswesens, der Technik und der Volkswirtschaft zu wählen. Aktive Bundesbahn bedienstete können nicht dem Verwaltungsrat angehören.

(4) Abs. 3 gilt nicht für von der Personalvertretung der Österreichischen Bundesbahnen vorgeschlagene Mitglieder des Verwaltungsrates, wenn diese gewählte Personalvertreter sind.

(5) Die Mitglieder haben ihre Funktion zum Wohle der Österreichischen Bundesbahnen auszu üben. Sie sind bei ihrer Tätigkeit selbstverantwortlich und an keine Aufträge und Weisungen gebunden.

(6) Verliert ein Mitglied die Eigenberechtigung oder die Fähigkeit zur Bekleidung eines öffentlichen Amtes, so erlischt seine Mitgliedschaft. Ein Rücktritt wird mit der schriftlichen Erklärung gegenüber dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen wirksam.

(7) Scheidet ein Mitglied vor Ablauf seiner Funktionsperiode aus, so hat die Bundesregierung für die restliche Zeit, wenn diese drei Monate übersteigt, unter Bedachtnahme auf Abs. 2, zweiter und dritter Satz, ein Ersatzmitglied zu bestellen.

(8) Die Mitglieder des Verwaltungsrates erhalten keine ständigen Bezüge. Sie haben Anspruch auf Ersatz ihrer Barauslagen und auf ein angemessenes Sitzungsgeld.

§ 7. Präsident des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat wählt aus seiner Mitte den Präsidenten des Verwaltungsrates und den Vizepräsidenten. Für die Wahl des Präsidenten ist eine Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen erforderlich. Kommt diese Mehrheit auch in einem zweiten Wahlgang nicht zustande, so findet zwischen den beiden Mitgliedern, die im zweiten Wahlgang die höchste Stimmenanzahl erreicht haben, eine Stichwahl statt, bei der die einfache Mehrheit entscheidet.

1038 der Beilagen

3

Ergibt sich auch dabei keine Mehrheit, so hat die Bundesregierung den Präsidenten zu bestimmen. Wiederholte Wahl (Bestimmung) des Präsidenten ist zulässig.

(2) Der Präsident leitet die Sitzungen des Verwaltungsrates. Er vertritt den Verwaltungsrat gegenüber dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen und gegenüber dem Vorstand. Der Vizepräsident vertritt den Präsidenten bei dessen Verhinderung. Ist auch der Vizepräsident verhindert, so vertritt das an Lebensjahren älteste Mitglied den Präsidenten.

§ 8. Aufgaben des Verwaltungsrates

(1) Dem Verwaltungsrat obliegt es, in allen wichtigen Angelegenheiten der Verwaltung und des Betriebes der Österreichischen Bundesbahnen über Aufforderung des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen eine Stellungnahme abzugeben.

(2) Bei der Vorbereitung der Beschlüsse der Bundesregierung gemäß § 4 Abs. 2 und 4, jeweils erster Satz, dieses Bundesgesetzes und in den Angelegenheiten des § 1 lit. a des Gesetzes vom 13. April 1920, StGBI. Nr. 180, sowie bei der Erstellung der allgemeinen Richtlinien gemäß § 11 Abs. 1 und in den Fällen des § 11 Abs. 2 dieses Bundesgesetzes hat der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen die Stellungnahme des Verwaltungsrates einzuholen.

(3) Der Verwaltungsrat kann von sich aus Vorschläge für Maßnahmen ausarbeiten, die geeignet sind, zur Verwirklichung der Zielsetzung dieses Bundesgesetzes, die wirtschaftliche Gesundung der Österreichischen Bundesbahnen in die Wege zu leiten, beizutragen. Diese Vorschläge sind an den Vorstand zu richten.

(4) Der Verwaltungsrat hat sich eine Geschäftsordnung zu geben. In der Geschäftsordnung sind insbesondere die Einberufungsfristen für die Sitzungen des Verwaltungsrates, die Form der Abstimmung und die Zusammensetzung und Beschlusserfordernisse der Ausschüsse zu regeln.

(5) Der Verwaltungsrat kann durch seinen Präsidenten oder durch den Vorsitzenden eines Ausschusses vom Vorstand alle zur Ausübung seiner Aufgaben notwendigen Auskünfte einholen.

§ 9. Sitzungen des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat tritt mindestens alle drei Monate zu einer ordentlichen Sitzung zusammen. Der Präsident des Verwaltungsrates kann jederzeit eine außerordentliche Sitzung einberufen. Er hat ohne Verzug eine außerordentliche Sitzung einzuberufen, wenn es der Bundes-

minister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen oder mindestens fünf Mitglieder des Verwaltungsrates oder der Vorstand unter Angabe der Gründe verlangen.

(2) Der Verwaltungsrat ist beschlußfähig, wenn an der Sitzung mindestens zehn Mitglieder teilnehmen und der Gegenstand der Beschußfassung den Mitgliedern mindestens zwei Tage vorher angekündigt wurde oder alle Mitglieder anwesend sind. Die Mitglieder des Verwaltungsrates können ihre Obliegenheiten nicht durch andere ausüben lassen. Die Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Dies gilt — unbeschadet des § 7 Abs. 1, zweiter Satz — auch für Wahlen. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag.

(3) Der Verwaltungsrat kann zur Vorbereitung der Verhandlungen und der Beschlüsse aus seiner Mitte Ausschüsse einsetzen. Je ein Ausschuß für Angelegenheiten der Investitions- und Rationalisierungspolitik, der Finanzpolitik und der Tarifpolitik der Österreichischen Bundesbahnen ist einzusetzen.

(4) Die von der Personalvertretung der Österreichischen Bundesbahnen vorgeschlagenen Mitglieder haben Anspruch darauf, in jedem Ausschuß durch ein Mitglied vertreten zu sein.

(5) Über die Verhandlungen und die Beschlüsse des Verwaltungsrates ist eine Niederschrift anzufertigen, die der Präsident zu unterzeichnen hat. Der Präsident hat eine Ausfertigung dieser Niederschrift binnen drei Tagen dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen zu übermitteln.

§ 10. Gemeinsame Bestimmungen für die Mitglieder der Organe

(1) Mitglieder der Organe der Österreichischen Bundesbahnen können nur österreichische Staatsbürger sein.

(2) Mitglieder eines allgemeinen Vertretungskörpers, der Bundesregierung und einer Landesregierung dürfen nicht Mitglieder des Vorstandes oder des Verwaltungsrates sein.

§ 11. Aufgaben des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen ist mit der obersten Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen betraut. Ihm obliegt vor allem die Erstellung der vom Vorstand bei der Geschäftsführung zu verfolgenden allgemeinen Richtlinien und die Aufsicht darüber, daß der Vorstand die Geschäfte gesetzmäßig, insbesondere nach kaufmännischen Grundsätzen führt.

(2) Dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen ist vorbehalten die Billigung.

- a) des Wirtschafts- und des Geldvoranschlages und wesentlicher Änderungen derselben;
- b) der Jahresrechnung;
- c) mehrjähriger Investitions- und Rationalisierungspläne;
- d) wichtiger Auftragsvergaben, insbesondere solcher, die künftige Geschäftsjahre belasten;
- e) der Geschäftsordnung und Geschäftsverteilung der Österreichischen Bundesbahnen und wesentlicher Änderungen derselben, insbesondere Änderungen in der Geschäftsverteilung zwischen der Generaldirektion und den Direktionen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen ist zuständig

- a) zur Vorbereitung und Durchführung der in diesem Bundesgesetz sowie im Gesetz vom 13. April 1920, StGBI. Nr. 180, in Angelegenheiten der Österreichischen Bundesbahnen vorgesehenen Beschlüsse der Bundesregierung;
- b) zum Abschluß privatrechtlicher Verträge mit auswärtigen Staaten oder Staatsbahnen;
- c) zur Wahrnehmung der ihm in Ordnungs- und Dienststrafangelegenheiten und in Personalvertretungsangelegenheiten zukommenden besonderen Befugnisse.

§ 12. Rechnungswesen

(1) Das Rechnungswesen der Österreichischen Bundesbahnen ist nach den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung so zu führen, daß sich der Stand des Anlagevermögens, des Umlaufvermögens, der Schulden sowie des Reinvermögens, ferner die Aufwendungen und Erträge und der Reingewinn oder Reinverlust zuverlässig und vollständig feststellen lassen.

(2) Darüber hinaus hat das Rechnungswesen die Verwirklichung der im Geldvoranschlag veranschlagten Einnahmen und Ausgaben zuverlässig und vollständig nachzuweisen.

(3) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 13. Wirtschafts- und Geldvoranschlag

(1) Der Vorstand hat für jedes Geschäftsjahr einen Wirtschaftsvoranschlag aufzustellen. Der Wirtschaftsvoranschlag hat zumindest eine Vorschau auf die Erträge und Aufwendungen des folgenden Geschäftsjahres zu enthalten. Er ist den Zwecken der Geschäftsführung entsprechend zu gliedern.

(2) Der Vorstand hat außerdem für jedes Geschäftsjahr einen Geldvoranschlag einschließlich des Dienstpostenplanes aufzustellen. Der Geldvoranschlag hat die voraussichtlichen Ein-

nahmen und Ausgaben des folgenden Geschäftsjahres zu enthalten. Er ist den Erfordernissen der Aufstellung des Bundesvoranschlagsentwurfes entsprechend zu gliedern.

(3) Der Vorstand hat die Voranschläge gemäß Abs. 1 und 2 so rechtzeitig dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vorzulegen, daß ihre Einbeziehung in den Bundesvoranschlagsentwurf gewährleistet ist.

§ 14. Jahresrechnung

(1) Der Vorstand hat nach Ablauf eines jeden Geschäftsjahres für das vergangene Geschäftsjahr den Jahresabschluß (Jahresbilanz und Gewinn- und Verlustrechnung) sowie den Rechnungsabschluß der für Rechnung des Geldvoranschlages vollzogenen Einnahmen und Ausgaben dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen so rechtzeitig vorzulegen, daß ihre Einbeziehung in den Bundesrechnungsabschluß gewährleistet ist.

(2) Der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Erfolg ist in ein bewegliches Kapitalkonto (Kapitalausgleich) zu übernehmen. Eine Pensionsrückstellung ist nicht zu bilden.

(3) Der Jahresabschluß ist unter Einbeziehung der Buchführung und des Geschäftsberichtes, soweit dieser den Jahresabschluß erläutert, durch einen oder mehrere sachverständige Prüfer (Abschlußprüfer) zu prüfen.

(4) Die Abschlußprüfer werden durch den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen bestellt. Als Abschlußprüfer dürfen nur fachkundige Bedienstete aus dem Dienststand der Bundesministerien für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen oder für Finanzen oder geeidete Wirtschaftsprüfer und Steuerberater oder Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaften bestellt werden.

(5) Der geprüfte Jahresabschluß ist vom Vorstand im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu veröffentlichen.

§ 15. Richtlinien für das Rechnungswesen

(1) Der Bundesminister für Finanzen kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen durch Verordnung nähtere Richtlinien für die Aufstellung des Wirtschafts- und des Geldvoranschlages und deren Darstellung im Bundesvoranschlagsentwurf sowie für die Organisation des Rechnungswesens und die Abwicklung des Kassen- und Zahlungsdienstes und die Aufstellung der Jahresrechnung erlassen. Inwieweit hiebei der Rechnungshof mitzuwirken hat, richtet sich nach den Bestimmungen des Rechnungshofgesetzes, BGBl. Nr. 144/1948, in seiner jeweils geltenden Fassung.

1038 der Beilagen

5

(2) Dabei ist auf die Erfordernisse, die sich aus der Aufgabenstellung der Österreichischen Bundesbahnen, ihrer Betriebsstruktur und ihrer Beteiligung am internationalen Verkehr ergeben, Bedacht zu nehmen.

(3) Soweit sich aus diesem Bundesgesetz, insbesondere aus den gemäß Abs. 1 erlassenen Richtlinien, nicht etwas anderes ergibt, finden auf die Österreichischen Bundesbahnen die für Bundesbetriebe allgemein geltenden bundesgesetzlichen Haushaltsvorschriften Anwendung.

§ 16. Investitionsfinanzierung

Über die Durchführung der mehrjährigen Investitionspläne der Österreichischen Bundesbahnen hat der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen herzustellen. Dieser hat dabei die auf Grund der mittel- und langfristigen Haushalts- und Kreditpolitik des Bundes gegebenen Finanzierungsmöglichkeiten zu beachten.

§ 17. Pensionsaufwand

(1) Vom Aufwand der Österreichischen Bundesbahnen an Ruhe- und Versorgungsbezügen ist in den Bundesvoranschlagsentwürfen für die Jahre 1969 bis 1973 jeweils ein Betrag von 1700 Millionen Schilling im Kapitel „Pensionen“ zu veranschlagen.

(2) Welcher Betrag vom Aufwand der Österreichischen Bundesbahnen an Ruhe- und Versorgungsbezügen ab dem Jahre 1974 in dieser Weise zu veranschlagen ist, wird vom Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen anlässlich der Erstellung der Bundesvoranschlagsentwürfe der Bundesregierung vorgeschlagen.

§ 18. Sozial- und Subventionstarife

(1) Zur Abgeltung von Einnahmeausfällen aus Tarifermäßigungen im Eisenbahnverkehr der Österreichischen Bundesbahnen, die nicht aus betriebswirtschaftlichen Rücksichten gewährt werden (Sozial- und Subventionstarife), ist in den Bundesvoranschlagsentwürfen für die Jahre 1970 bis 1974 jeweils ein Betrag von 350 Millionen Schilling im Kapitel „Verkehr“ zu veranschlagen.

(2) Welcher Betrag zur Abgeltung von Einnahmeausfällen aus Sozial- und Subventionstarifen ab dem Jahre 1975 in dieser Weise zu veranschlagen ist, wird vom Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen im

Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen anlässlich der Erstellung der Bundesvoranschlagsentwürfe der Bundesregierung vorgeschlagen.

§ 19. Leistungsverkehr mit der übrigen Bundesverwaltung

Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen für die anderen Zweige der Bundesverwaltung und deren Leistungen für die Österreichischen Bundesbahnen sind unter Anwendung der bundesgesetzlichen Haushaltsvorschriften abzugelten.

§ 20. Handelsregister und Grundbuch

(1) Der erste Vorstand hat unverzüglich die Österreichischen Bundesbahnen unter Angabe der Firma, des Sitzes und der Aufgabe gemäß § 2 Abs. 1 als Unternehmensgegenstand sowie die Namen der Mitglieder des Vorstandes unter Anschluß der Urkunden über die Bestellung zur Eintragung in das Handelsregister anzumelden. § 36 des Handelsgesetzbuches gilt nicht.

(2) Bei Grundbuchseintragungen über Rechte, die zu dem Wirtschaftskörper gehören (§ 1 Abs. 1), ist von Amts wegen die bisherige Bezeichnung des Berechtigten durch die Bezeichnung „Österreichische Bundesbahnen“ zu ersetzen; § 136 des Allgemeinen Grundbuchgesetzes 1955, BGBl. Nr. 39, ist sinngemäß anzuwenden.

§ 21. Vertretung vor den ordentlichen Gerichten und Arbeitsgerichten

In Fällen, in denen sich Parteien sonst nicht durch einen Rechtsanwalt vertreten lassen müssen, hat der Vorstand Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen im Einvernehmen mit der Finanzprokuratur zu bestimmen, die mit der Vertretung der Finanzprokuratur betraut werden. Die Betrauung ist durch Vorlage einer Legitimation auszuweisen.

§ 22. Übergangsbestimmungen

(1) Die Mitglieder des ersten Vorstandes sind innerhalb von einem Monat nach der Kundmachung und mit Wirksamkeit vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes zu bestellen. Die Mitglieder des ersten Verwaltungsrates sind innerhalb von drei Monaten nach der Kundmachung dieses Bundesgesetzes zu bestellen. § 8 Abs. 2 findet hiebei keine Anwendung.

(2) Die Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen ist in der Weise zu bereinigen, daß die Verbindlichkeiten an die Bundesfinanzverwaltung mit dem Stand am 31. Dezember 1968 in den Kapitalausgleich einzbezogen werden.

§ 23. Schlußbestimmungen

(1) Die erste Sitzung jedes Verwaltungsrates ist durch den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen anzuberaumen. In dieser Sitzung sind zunächst der Präsident und der Vizepräsident zu wählen. Bei der Wahl des Präsidenten führt das an Lebensjahren älteste Mitglied den Vorsitz.

(2) Die von den Österreichischen Bundesbahnen ausgestellten Urkunden sind öffentliche. Sie sollen mit einem Dienstsiegel versehen werden; die Gestaltung und die Verwendung des Dienstsiegels ist in der Geschäftsordnung zu regeln.

(3) Ist die Entscheidung eines Gerichtes oder einer Verwaltungsbehörde von der Klärung der Vorfrage abhängig, ob eine körperliche Sache, ein Recht oder eine Pflicht zu den Österreichischen Bundesbahnen oder zum übrigen Bundesvermögen gehört und bestehen hierüber Zweifel, so ist vorher die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen einzuholen. Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen hat seine Entscheidung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zu treffen.

(4) Die Rechtsverhältnisse der Bediensteten und der Versorgungsbezugsempfänger der Österreichischen Bundesbahnen sowie die für diese Rechtsverhältnisse und die für die Vertretung des Personals geltenden Regelungen werden durch dieses Bundesgesetz nicht berührt.

(5) Unberührt bleiben weiters die Zuständigkeiten des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen in den Angelegenheiten der Eisenbahnhoheitsverwaltung sowie die Zuständigkeiten der anderen Bundesminister und der Bundesregierung, dies insbesondere auch in Angelegenheiten der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen.

§ 24. Aufhebung von Rechtsvorschriften

§ 51 Abs. 1 und 2 des Behörden-Überleitungsge setzes, StGBI. Nr. 94/1945, und das Bundesbahnfunktionäre-Bestellungsgesetz, BGBI. Nr. 304/1966, treten außer Kraft.

§ 25. Inkrafttreten

Dieses Bundesgesetz tritt unbeschadet des § 22 Abs. 1 einen Monat nach seiner Kundmachung in Kraft.

§ 26. Vollziehung

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist unbeschadet der sich aus ihm ergebenden Wirkungsbereiche der Bundesregierung, des Bundesministers für Justiz und des Bundesministers für Finanzen der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen betraut.

Erläuternde Bemerkungen

I.

1. Die Entwicklung im Verkehrsbereich — insbesondere die anhaltende Expansion des Straßenverkehrs — stellt die Österreichischen Bundesbahnen vor Strukturierungs- und Rationalisierungsprobleme, mit deren Lösung im Interesse sowohl der Allgemeinheit als auch der Bundesbahnen selbst nicht länger zugewartet werden kann. In dieser Erkenntnis hat die Bundesregierung anlässlich ihrer am 20. April 1966 vor dem Nationalrat abgegebenen Erklärung die Inangriffnahme dieser schwierigen Aufgabe zugesagt. Als vorbereitenden Schritt hat der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen im Juni 1966 an eine Kommission, bestehend aus zehn namhaften Hochschulprofessoren, die Einladung gerichtet, jene Maßnahmen aufzuzeigen, die nach den betriebswissenschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Erkenntnissen zur Verwirklichung des Ziels einer wirtschaftlichen Gesundung der Bundesbahnen vordringlich erscheinen. Die von der Kommission im Frühjahr 1967 erstatteten „Vorschläge zur Rationalisierung der Österreichischen Bundesbahnen“ stellen ein Gesamtprogramm zur Lösung des Problems der Anpassung der Arbeits- und Funktionsweise der Bundesbahnen an die geänderten wirtschaftlichen Sachverhalte dar. Auf Grund dieser Vorschläge hat das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, der die Grundlagen für eine den Erfordernissen der wirtschaftlichen Wirklichkeit Rechnung tragende Reorganisation, Konzentration und Rationalisierung der Bundesbahnen bieten soll. Der Entwurf wurde in einer ersten Fassung im März dieses Jahres dem Begutachtungsverfahren zugeleitet. Die mit dieser Fassung vorgeschlagene Lösung hat — was bei den gerade im Verkehrssektor oft diametral gegenüberstehenden Interessen allerdings nachgerade selbstverständlich ist — sowohl Zustimmung als auch Kritik gefunden. Einwendungen wurden in einzelnen Gutachten insbesondere erhoben gegen die ursprünglich (und in Übereinstimmung mit den Vorschlägen der Professorenkommission) vorgesehene Ausstattung der Bundesbahnen mit partieller Rechtsfähigkeit. Wenngleich diese Ein-

wendungen nicht als unbedingt zwingend anzuerkennen waren, ist der Entwurf dennoch mit dem Ziel eines abgewogenen Interessenausgleiches überarbeitet und in einer zweiten Fassung im Oktober dieses Jahres der ergänzenden Begutachtung unterzogen worden.

2. Die Österreichischen Bundesbahnen werden gegenwärtig auf Grund des § 51 Abs. 1 des Behörden-Überleitungsgesetzes in der extremsten wirtschaftlichen Erscheinungsform einer Staatsbahnverwaltung, nämlich in Organisations- und Personalunion mit der Hoheitsgewalt, geführt. Damit sind die sich aus dem „wirtschaftlichen Charakter“ der Bundesbahnen ergebenden betrieblichen Zielsetzungen mit Funktionen der Hoheitsgewalt verbunden, wobei sich die Hoheitsgewalt naturgemäß als die dominierende Determinante erweist. Die Folge ist ein Vorrherrschen des hoheitlich-bürokratischen Verwaltungshandelns. Im besonderen kommt der Geschäftsführung bei der derzeitigen Form der Einordnung der Bundesbahnen in den staatlichen Verwaltungsapparat nur vollziehende Funktion zu, das heißt, sie ist nur Verwaltungsstelle für die ihr von den Autoritäten der Hoheitsgewalt zugeteilten Aufgaben und Mittel. Damit ist ihr eine in erster Linie am Interesse der Bundesbahnen orientierte Geschäftspolitik oft unmöglich.

Nur aus ihrer derzeitigen rechtlichen Stellung ist es zu erklären, daß die Bundesbahnen auch heute noch traditionellen Bindungen unterworfen sind, die durch die verkehrswirtschaftliche Realität längst überholt sind; daß sich ihr Tarifsystem weiterhin nicht an den Selbstkosten und an der jeweiligen Wettbewerbslage orientiert, sondern nach wie vor auf einen internen Kostenausgleich ausgerichtet ist, der mit dem Ende der relativen Monopolstellung der Eisenbahnen und dem dadurch ausgelösten Abwandern des hochtarifierten Transportgutes auf die Straße einfach nicht mehr zum Tragen kommen kann; und daß sie ein Funktionsprogramm zu erfüllen haben, das zu einem guten Teil auf für wahr behaupteten, als solche aber nicht bewiesenen Sachverhalten beruht.

Die derzeitige rein kameralistische Grundkonzeption des Rechnungswesens erschwert dazu die Anwendung moderner Verkaufs- und Investitionsmaximen. Insbesondere bietet sie den Bundesbahnen keinen Maßstab, um den betriebswirtschaftlichen Effekt ihrer Geschäftsführung und die Wirksamkeit ihrer Leistungen im Hinblick auf die echten Verkehrsbedürfnisse unseres Landes zu messen. Ein Umstand, der angesichts der schwierigen Haushaltssituation des Bundes und der Knappheit der Investitionsmittel nicht länger in Kauf genommen werden sollte.

An diesen für die derzeitige rechtliche Stellung der Bundesbahnen typischen, der betriebswissenschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Erkenntnis widersprechenden Sachverhalten liegt es, daß die angestrengten Bemühungen um einen den Leistungsmöglichkeiten der Bundesbahnen entsprechenden und damit um einen für die wirtschaftliche Nutzung ihrer Transportkapazität ausreichenden Anteil am Gesamtverkehr nicht immer den verdienten Erfolg aufweisen.

3. Diese Sachverhalte stehen aber auch im Gegensatz zu dem System des österreichischen Verkehrsrechtes. Das österreichische Recht sieht die Verkehrsleistungen im Lichte wirtschaftlicher Vorgänge; insbesondere wird auch die für den Eisenbahnsektor spezifische Bedachtnahme auf „öffentliche“ Interessen nur im Rahmen der Wirtschaftlichkeit verlangt, wobei die Eisenbahnen Anspruch auf eine der Kontrolle durch den Verwaltungsgerichtshof unterliegende operationale Definition des unbestimmten Begriffes des „öffentlichen Interesses“ durch die Behörde haben. Daß dies auch für die Verkehrsleistungen der Bundesbahnen gelten soll, kommt insbesondere zum Ausdruck

durch den Auftrag zur „kaufmännischen Betriebsführung“ (§ 51 Abs. 1 des Behörden-Überleitungsgesetzes);

durch das nur im Sinne einer Unterstützung des Gesichtspunktes der „kaufmännischen Betriebsführung“ zu verstehende Programm der „Überleitung der Bundesbahnen in einen selbständigen Wirtschaftskörper“ (§ 51 Abs. 3 leg. cit.);

durch die Qualifikation der Tarife der Bundesbahnen als „Leistungsentgelte“ (arg. „Selbstkosten“ im § 4 des Verfassungsgesetzes vom 13. April 1920, StGBI. Nr. 180);

durch die auch für die Bundesbahnen gedachten und der wirtschaftlichen Realität durchaus gerecht werdenden Bestimmungen des österreichischen Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, insbesondere über die Betriebspflicht (arg. „wirtschaftliche Zumutbarkeit“ im § 29 Abs. 1 leg. cit.) und über die Tarife (arg. „Wirtschaftlichkeit nicht wesentlich beeinträchtigt“ im § 22 Abs. 3 leg. cit.).

4. Eine wirksame Lösung der schwierigen Anpassungsprobleme und damit eine wirksame Begegnung der für den Bundeshaushalt bedenklichen wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesbahnen kann realistischerweise nur erwartet werden, wenn dieser größten ökonomischen Einheit unseres Landes die Möglichkeit geboten wird, die betriebswirtschaftlichen Grundsätze zur Geltung zu bringen. Daraus ergibt sich für eine rationale Bundesbahnpolitik die Aufgabe einer Neuordnung der Organisation und Führung der Bundesbahnen entsprechend den Grundsätzen einer kaufmännischen Betriebsführung und einer Neuordnung des Verhältnisses der Bundesbahnen zum allgemeinen Haushalt entsprechend der besonderen betrieblichen Aufgabenstellung.

Die Regierungsvorlage schlägt im Rahmen der durch die Verfassungslage gegebenen Gestaltungsmöglichkeit die Verwirklichung des folgenden Konzeptes vor:

Aus den bisher von der dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen eingegliederten Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen verwalteten (unter der Bezeichnung „Österreichische Bundesbahnen“ zusammengefaßten) Vermögenschaften des Bundes wird ein Wirtschaftskörper gebildet. Dieser Wirtschaftskörper ist ein Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes. Die Bundesbahnen stehen damit zwar weiterhin in rechtlicher Einheit mit der Hoheitsverwaltung, sie sind von dieser hinkünftig aber organisatorisch vollkommen getrennt.

Der Bund betreibt die mit dem Substrat des Wirtschaftskörpers (Verkehrseinrichtungen) verbundenen Geschäfte als Kaufmann und unter der Firma „Österreichische Bundesbahnen“.

Der Betriebsgegenstand wird in einer Weise umschrieben, die dem Geschäftsbereich der bisherigen Bundesbahnverwaltung entspricht und die Bundesbahnen als allgemeines Verkehrsunternehmen bzw. — im Hinblick auf den wesentlichen Teil ihres Substrates — als Eisenbahnunternehmen des Bundes qualifiziert.

Die Bundesbahnen sind nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben. Als Betriebszweck wird die Bereitstellung von Verkehrsleistungen entsprechend der Nachfrage sowie die Erhaltung und Mehrung des von ihnen repräsentierten Bundesvermögens normiert. Auf andere Interessen als solche der Bundesbahnen, insbesondere auf andere allgemeine Interessen, ist dabei nach Maßgabe besonderer Bundesgesetze Rücksicht zu nehmen.

Die normale tägliche Geschäftsführung liegt bei einem aus vier Mitgliedern bestehenden Vorstand. Die Mitglieder sind von der Bundesregierung zu bestellen und gegebenenfalls (bei

1038 der Beilagen

9

Vorliegen eines „wichtigen Grundes“) abzuberufen. Die Rechte und Pflichten des Vorstandes werden unter Anlehnung an die für die Führungseinrichtungen der großen wirtschaftlichen Unternehmen geltenden Bestimmungen geregelt.

Als zweites Organ wird der aus fünfzehn Mitgliedern bestehende Verwaltungsrat eingerichtet. Auch die Mitglieder des Verwaltungsrates sind von der Bundesregierung zu bestellen, wobei der Gesamtheit der Bundesländer, der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern und dem Arbeiterkammertag ein Vorschlagsrecht für je ein Mitglied, der Personalvertretung der Bundesbahnen ein Vorschlagsrecht für zwei Mitglieder zukommt. Neun Mitglieder werden somit von der Bundesregierung „frei“ bestellt. Der Verwaltungsrat hat zunächst die Funktion eines Gutachterbeirates zur Unterstützung des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen. Er soll aber auch den Vorstand in der Weise beraten, daß er von sich aus Vorschläge für konkrete Maßnahmen ausarbeitet, die geeignet erscheinen, das mit der gesetzlichen Maßnahme verfolgte Ziel einer wirtschaftlichen Gesundung der Bundesbahnen zu unterstützen.

Mit der „obersten Verwaltung“ der Bundesbahnen ist der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen betraut. Ihm obliegt vor allem die Erstellung der vom Vorstand bei der Geschäftsführung zu verfolgenden allgemeinen Richtlinien (als gleichzeitig wichtigster Fall seines Weisungsrechtes auf Grund des Art. 20 Abs. 1 B.-VG.) und die Aufsicht über diese Geschäftsführung. Für einzelne wichtige Angelegenheiten der Geschäftsführung ist diese Kontrolle durch das Erfordernis der ausdrücklichen Billigung der diesbezüglichen Entscheidungen des Vorstandes durch den Bundesminister besonders sichergestellt. Die Zuständigkeitsabgrenzung gegenüber dem Vorstand erfolgt in der Weise, daß die dem Bundesminister zugewiesenen Verwaltungsmaßnahmen taxativ aufgezählt sind. Zur Führung der Geschäfte (der Verwaltung und des Betriebes) ist also grundsätzlich der Vorstand zuständig.

Das Rechnungswesen der Bundesbahnen wird unbeschadet der Erfordernisse, die sich aus der Gebarung im allgemeinen Haushalt ergeben, nach kaufmännischen Grundsätzen eingerichtet. Im Wege einer (Verwaltungs-)Verordnung sollen die besondere Aufgabenstellung der Bundesbahnen, ihre Betriebsstruktur und ihre Beteiligung am internationalen Verkehr bei der näheren Gestaltung des Verhäl-

nisses zum allgemeinen Haushalt Berücksichtigung finden.

Der Bedeutung der Investitionsfinanzierung als Kardinalpunkt für eine Betriebsführung nach kaufmännischen Grundsätzen wird dadurch Rechnung getragen, daß für die Behandlung der Investitionspläne der Bundesbahnen eine ausdrückliche Regelung vorgesehen ist. Die besonderen Probleme der Pensionsbelastung sowie der Sozial- und Subventionstarife der Bundesbahnen finden in einer den gegebenen finanziellen Möglichkeiten entsprechenden Weise Berücksichtigung.

5. Da bei der Dynamik der modernen Wirtschaft die optimale Auslastung der Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen nur durch ein Anbot besonders wirkungsvoller Dienstleistungen erwartet werden kann, wird es Aufgabe der neuen Geschäftsführung sein, das Arbeits- und Funktionsprogramm der Bundesbahnen ganz auf dieses Ziel hin auszurichten. Die optimale Beteiligung der Österreichischen Bundesbahnen am Gesamtverkehr ist dabei nicht nur vom staatsfinanziellen Gesichtspunkt zu fordern; sie liegt auch im eminenten verkehrspolitischen Interesse, da sie gleichzeitig auch das entscheidende Instrument zur Begegnung des sich zunehmend verschärfenden Straßenverkehrsproblems darstellt.

Das gesteckte Ziel der wirtschaftlichen Gesundung der Bundesbahnen bedeutet eine Aufgabenstellung, der nur im Rahmen eines längerfristigen Perspektivprogrammes und nur unter der vollen Mitverantwortung des Bundes entsprochen werden kann. Der Bund wird daher, und zwar sowohl in seiner Eigenschaft als Eigentümer der Bundesbahnen als auch als Gesetzgeber, den angestrebten Erfolg noch durch eine Reihe ergänzender Maßnahmen sicherzustellen haben, wobei ihm die Vorschläge der Professorenkommission als wertvolle Orientierungshilfe zur Verfügung stehen. Eine besondere Bedeutung wird dabei der Überprüfung einzelner Bestimmungen des Eisenbahnverwaltungs- und Eisenbahnbeförderungsrechtes auf ihre Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des umfassenden verkehrspolitischen Konzeptes der Bundesregierung zu kommen.

II.

Zu den einzelnen Bestimmungen der Regierungsvorlage sei folgendes ausgeführt:

Zu § 1:

Abs. 1: Die Unterscheidung der Bereiche der Hoheitsverwaltung und der Betriebsverwaltung innerhalb der Bundesverwaltung geht auf das Wiederaufbaugesetz 1922 zurück. Nach diesem Gesetz sollten die Zweige der Betriebsverwaltung in „eigene Wirtschaftskörper“ umgewandelt

und getrennt von der Hoheitsverwaltung geführt werden. Dieses Programm wurde hinsichtlich der Österreichischen Bundesbahnen und der Österreichischen Bundesforste in der Ersten Republik auch tatsächlich — und zwar durch die Bundesgesetze vom 19. Juli 1923 über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ und vom 28. Juli 1925 über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesforste“ — durchgeführt und für diese beiden Betriebsverwaltungszweige anlässlich der Überleitung der staatlichen Behörden, Ämter und sonstigen Einrichtungen in die Rechtsordnung der wiedererrichteten Republik im Jahre 1945 ausdrücklich erneuert. Die vorgeschlagene bundesgesetzliche Regelung trägt somit auch einem Programm des Bundesgesetzgebers Rechnung. Wenn der Vorbehalt der Überleitung der Bundesbahnen in einen „selbständigen Wirtschaftskörper“ (§ 51 Abs. 3 Behörden-Überleitungsgesetz) aufrecht bleibt (§ 24 der Regierungsvorlage), so aus der Erwägung heraus, daß es sich hier insofern um einen allgemeingültigen Programmsatz handelt, als der Grad seiner Verwirklichung den jeweiligen wirtschaftlichen und finanztechnischen Gegebenheiten entsprechen soll.

An das erwähnte Wiederaufbaugesetz anknüpfend, läßt sich der Begriff „Wirtschaftskörper“ als eine in Führung und Organisation den Grundsätzen kaufmännischer Betriebsführung entsprechende und im Budget gegenüber der Hoheitsverwaltung gesondert behandelte ökonomische Einheit des Bundes definieren.

Als Betriebsverwaltungszweig des Bundes kommen dem Wirtschaftskörper insbesondere auch die dem Bund auf Grund bundesgesetzlicher Bestimmungen eingeräumten abgaben- und gebührenrechtlichen Begünstigungen zu; seine Dienststellen sind Dienststellen des Bundes (zum Beispiel im Sinne des § 53 des Vermessungsgesetzes, BGBI. Nr. 306/1968).

Abs. 2: Der Bund ist auf Grund des Wiederaufbauzweckes des Substrates des Wirtschaftskörpers (Verkehrseinrichtungen und Dienstleistungen) in Verbindung mit der Vorschreibung einer kaufmännischen Verwaltung und Betriebsführung (§ 2 Abs. 2) Kaufmann. Als solcher führt er die (Sach-) Firma „Österreichische Bundesbahnen“ („ÖBB“); dieser Ausdruck bezeichnet somit einerseits das Unternehmen, andererseits den „Rechtsträger Bund“ in seiner Eigenschaft als Unternehmer. Es finden auf den Bund daher insbesondere Anwendung die handelsrechtlichen Vorschriften über Buchführung, Bilanzierung, Handelsregister, Prokura und Handlungsvollmacht sowie über die Handelsgeschäfte; und zwar mit den sich aus diesem Bundesgesetz ergebenden Besonderheiten (siehe insbesondere § 5 Abs. 7) und unbeschadet sonstiger in Betracht kommen-

der Sondervorschriften, wie zum Beispiel die besonderen Regelungen über das Eisenbahntransportgeschäft.

Zu § 2:

Abs. 1: Aus der Zweckbestimmung der wesentlichen Teile des zu dem Wirtschaftskörper gehörenden Bundesvermögens ergibt sich, daß die Geschäftstätigkeit vorwiegend auf den Schienenverkehr auszurichten ist. Den Bundesbahnen sind aber auch die anderen Verkehrsformen unter Einhaltung der hiefür geltenden Rechtsvorschriften eröffnet. Eine Berechtigung, die den Bundesbahnen „unmittelbar auf Grund der Gesetze“ zusteht, normiert zum Beispiel § 14 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957; zu den Berechtigungen „auf Grund behördlicher Genehmigungen“ gehört zum Beispiel das Betriebsrecht auf Grund einer konkreten Kraftfahrlinienkonzession.

Abs. 2: Die kaufmännischen Grundsätze sind nicht nur beim Betrieb als der nach außen in Erscheinung tretenden Tätigkeit der Bundesbahnen zu beachten, sie gelten auch für den Tatbestand der „Verwaltung“ der Bundesbahnen innerhalb der Bundesverwaltung. Der zweite Satz umschreibt die betrieblichen Zielsetzungen.

Abs. 3: „Andere Interessen“ sind vor allem die bundesgesetzlich erklärten „anderen allgemeinen Interessen“; die Interessen der Bundesbahnen sind ja gleichfalls „allgemeine Interessen“.

Diesbezügliche Vorschriften finden sich zum Beispiel im Eisenbahnverwaltungs- und Eisenbahnbeförderungsrecht, im Binnenschiffahrtsverwaltungsrecht und im Kraftfahrlinienrecht.

Zu § 3:

Wie an allen ähnlichen Stellen im Gesetzentwurf bezeichnen die Worte „Österreichische Bundesbahnen“ kein selbständiges Rechtssubjekt, sondern den Bund unter seiner Firma (§ 1 Abs. 2), also als Einzelkaufmann (vgl. § 17 des Handelsgesetzbuches).

Aus § 1 Abs. 2 ergibt sich, daß die Organe der Österreichischen Bundesbahnen Bundesorgane sind. Zur Frage der Übereinstimmung des § 3 mit Art. 104 B.-VG. ist festzustellen, daß diese Verfassungsbestimmung die Zuständigkeit eines Bundesministers voraussetzt und nur unter dieser Voraussetzung die Möglichkeit eröffnet, die Verwaltung von Bundesvermögen dem Landeshauptmann — und nur dem Landeshauptmann — zu übertragen. Liegt diese sachverhaltsmäßige Voraussetzung nicht vor, so ist Art. 104 Abs. 2 B.-VG. unanwendbar.

Zu § 4:

Abs. 1: Der Entwurf geht von der Auffassung aus, daß dem außerordentlichen Umfang und der Vielgestaltigkeit der Aufgaben, die der Geschäftsleitung gestellt sind, nur durch einen mehr-

1038 der Beilagen

11

gliedrigen Vorstand Rechnung getragen werden kann. Das Kollegialsystem ermöglicht die Berufung hervorragender Spitzenkräfte aus den verschiedensten Gebieten (insbesondere des Finanz- und Tarifwesens, der Betriebswirtschaft und der Technik) in die Geschäftsleitung. Der Entwurf übernimmt damit die Führungseinrichtung der großen Wirtschaftsunternehmen. Der Vorsitzende ist lediglich „primus inter pares“. Er leitet die Geschäfte im Vorstand. Daneben wird ihm die Repräsentation des Unternehmens obliegen. Siehe aber auch § 5 Abs. 3, zweiter Satz.

Abs. 2: Das in Berücksichtigung der besonderen Bedeutung der Österreichischen Bundesbahnen vorgesehene Bestätigungsrecht des Bundespräsidenten gründet sich auf Art. 65 Abs. 3 B.-VG.

Abs. 3: Zu bestellen sind demnach Persönlichkeiten, von denen auf Grund ihrer fachlichen Vorbildung und ihrer Tätigkeit im bisherigen Berufsleben erwartet werden kann, daß sie den außerordentlich hohen Anforderungen dieser Funktion gewachsen sind.

Abs. 4: Die Sanktion für einen grundlosen Widerruf besteht in der rechtlichen und politischen Verantwortlichkeit der Mitglieder der Bundesregierung.

Abs. 6: Ob mit einem Vorstandsmitglied, das bereits in einem Dienstverhältnis zum Bund steht, in seiner Funktion als Vorstandsmitglied ein neuer Dienstvertrag abzuschließen ist, oder ob es diese Funktion im Rahmen des bereits bestehenden Dienstverhältnisses ausüben soll, kann nur im einzelnen Fall beurteilt werden. Bei Abschluß eines neuen Dienstvertrages wird aber das bestehende Dienstverhältnis entsprechend zu berücksichtigen bzw. zu ändern sein. Um sich seiner Tätigkeit als Vorstandsmitglied voll widmen zu können, werden etwa die Dienstpflichten des Betreffenden aus dem bestehenden Dienstverhältnis einzuschränken oder auch ganz aufzuheben sein; andererseits werden auch die ihm hieraus zustehenden Bezüge einzustellen oder anzurechnen sein. Solche Bestimmungen können allerdings in dem abzuschließenden Vertrag nur bezüglich eines bereits bestehenden privatrechtlichen Dienstverhältnisses zum Bund, nicht aber bezüglich öffentlich-rechtlicher Dienstverhältnisse aufgenommen werden.

Zu § 5:

Abs. 1: Hier ist auf die Ausführungen über das Verhältnis des Vorstandes zum Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen unter Abschnitt I Z. 4 und zu § 11 zu verweisen.

Gesetzliche Aufgabenstellungen ergeben sich vor allem aus dem Eisenbahnrecht, dem Binnenschifffahrtsrecht und dem gewerblichen Straßenverkehrsrecht. Die Bundesbahnen haben diesen Rechtspflichten grundsätzlich in der gleichen Weise zu entsprechen, wie die anderen diesen Vorschriften unterliegenden Verkehrsunternehmen.

Abs. 2: Vorstandsmitglieder, die diese Sorgfaltspflicht verletzen, sind den Bundesbahnen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens nach den allgemeinen Bestimmungen der §§ 1295 ff. ABGB. verpflichtet; dabei kann jedoch für die Ersatzpflicht auch das Dienstnehmerhaftpflichtgesetz, BGBL. Nr. 80/1965, eine Rolle spielen. Für die Beurteilung ihres Verschuldens gilt § 1299 ABGB. Die Beweislast für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht trifft gemäß § 1298 ABGB. das betreffende Vorstandsmitglied. Mehrere Vorstandsmitglieder werden gemäß § 1302 ABGB. in der Regel solidarisch haften. Angesichts dieser Rechtslage erübrigen sich besondere Schadenersatzbestimmungen.

Abs. 3: Die Erteilung von Vertretungsmachten zum gesamten Geschäftsbetrieb ist eine freie Vorstandentscheidung.

Abs. 6: Siehe hiezu die Bestimmung des § 21.

Der Vorstand verwaltet Bundesvermögen und vertritt den Bund. Seine Vertretungstätigkeit hat sich naturgemäß auf die zum Wirtschaftskörper (§ 1 Abs. 1) gehörenden Belange zu beschränken.

Abs. 7: Der Vorstand ist für den Bereich des Sondervermögens das vertretungsbefugte Organ des Bundes; seine Vertretungsmacht muß daher ähnlich wie die der Organe von Kapitalgesellschaften alle in Betracht kommenden Geschäfte umfassen, da nicht von seiner Vertretungsmacht erfaßte Geschäfte sonst unter Umständen überhaupt nicht abgeschlossen werden könnten. Die Besonderheit liegt hier jedoch darin, daß das vom Vorstand der Bundesbahnen vertretene Rechtssubjekt daneben auch eine „betriebsfremde“ Sphäre hat, anders als zum Beispiel die von ihrem Vorstand vertretene Aktiengesellschaft. Insofern ähnelt die Stellung des Vorstandes der eines Prokuristen eines Einzelkaufmannes.

Der erste Satz der Bestimmung gibt daher der Vertretungsmacht des Vorstandes eine an § 49 des Handelsgesetzbuches angelehnte positive Umschreibung (allerdings ohne die für den Prokuristen geltenden Beschränkungen). Überschreitet der Vorstand diese Grenzen insofern, als er nicht zur Verwaltung und zum Betrieb des Wirtschaftskörpers gehörende Rechtshandlungen setzt — besonders solche, die das übrige Bundesvermögen betreffen — so wird das Vertrauen

des Geschäftspartners nach den Regeln zu schützen sein, die für ähnliche Fälle beim Prokurstaten eines Einzelkaufmannes in Lehre und Rechtsprechung entwickelt wurden.

Der zweite Satz ordnet — entsprechend einer für die Organe von Handelsgesellschaften entwickelten Regel — an, daß innerhalb dieses Bereiches die Vertretungsmacht grundsätzlich nicht mit Wirkung gegenüber Dritten beschränkt werden kann (etwa durch bindende Vorstandsbeschlüsse oder Weisungen des Bundesministers).

Zu § 6:

Abs. 2: Das Vorschlagsrecht der Personalvertretung für zwei Mitglieder stellt eine Parallele zu der für Kapitalgesellschaften geltenden Regelung des Betriebsratgesetzes dar.

Die vorgesehene Zusammensetzung gewährleistet eine angemessene Repräsentation der vorrangigen Bundesinteressen einerseits und der regionalen bzw. sektoralen Belange andererseits.

Abs. 3: Diese Bestimmung soll sicherstellen, daß als Mitglieder nur unabhängige Fachleute herangezogen werden, die ihre Tätigkeit ausschließlich unter Wahrung der Interessen ausüben, deren Beachtung ihnen in Abs. 5 vorgeschrieben ist.

Abs. 4: Die vorgeschlagenen Mitglieder müssen nicht den vorschlagenden Stellen „angehören“. Das gilt auch für die von der Personalvertretung vorgeschlagenen Mitglieder; diese müssen also nicht Personalvertreter sein, sie brauchen auch nicht Bundesbahnbedienstete zu sein.

Abs. 6: Insbesondere haben auch die über Vorschlag der Bundesländer und der Kammern bestellten Mitglieder bei Kollision zwischen den Interessen der vorschlagberechtigten Stellen und denen der Bundesbahnen die Belange der letzteren zu wahren.

Zu § 8:

Abs. 1: Durch die auf Grund einer echten, unbeeinflußten Willensbildung zustande gekommenen sachverständigen Stellungnahmen des Verwaltungsrates in den wichtigen Angelegenheiten der Verwaltung und des Betriebes der Bundesbahnen soll der Bundesminister entlastet und seiner Entscheidung eine zusätzliche fachliche Fundierung geboten werden.

Abs. 2: Die Bedeutung der in dieser Bestimmung angeführten Angelegenheiten rechtfertigt eine obligatorische Befassung des Verwaltungsrates.

Abs. 3: Aus verfassungsrechtlichen Gründen (da die Mitglieder des Verwaltungsrates weisungsfrei sind, dies jedoch bei Bundesorganen mit bindender Entscheidungsbefugnis dem Art. 20 Abs. 1

B.-VG. widersprächen) können die Vorschläge des Verwaltungsrates nicht mit bindender Wirkung ausgestattet sein, doch ist anzunehmen, daß sie die Geschäftsführung kraft ihrer Autorität entsprechend beeinflussen werden. Der Vorstand darf die Vorschläge des Verwaltungsrates jedoch nicht ungeprüft befolgen; daß eine Geschäftsführungsmaßnahme einer Empfehlung des Verwaltungsrates folgt, befreit den Vorstand nicht von seiner Verantwortung.

Abs. 5: Um eine zu starke Belastung des Vorstandes zu vermeiden, ist er nicht allen Verwaltungsratsmitgliedern gegenüber auskunftspflichtig, sondern nur gegenüber dem Präsidenten (oder dem seine Geschäfte führenden Vizepräsidenten) und den Vorsitzenden der Ausschüsse.

Zu § 9:

Abs. 1: Die Vorschrift des ersten Satzes soll eine ständige Konfrontation des Verwaltungsrates mit der Lage und den Problemstellungen der Bundesbahnen sicherstellen.

Abs. 2: Die für die Beschußfassung erforderliche Anwesenheit von mindestens zehn Mitgliedern schließt Zufallsmehrheiten aus. Der Ausschuß der Vertretung soll sicherstellen, daß die Beschlüsse des Verwaltungsrates unter persönlicher Verantwortlichkeit seiner Mitglieder gefaßt werden. Eine größere Beweglichkeit der Tätigkeit des Verwaltungsrates wird durch die in Abs. 3 in Anlehnung an das Aktienrecht vorgesehene Möglichkeit der Bildung von Ausschüssen erzielt.

Zu § 10:

Abs. 2: Diese Bestimmung ergänzt einerseits den im § 4 Abs. 7 der Regierungsvorlage enthaltenen Gedanken, daß sich die Vorstandsmitglieder voll und ganz ihren Aufgaben zu widmen haben, andererseits trägt sie Überlegungen Rechnung, die auch dem Unvereinbarkeitsgesetz, BGBl. Nr. 294/1925, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 100/1931, zugrunde liegen. Wenn zum Unterschied von den Bestimmungen des Unvereinbarkeitsgesetzes Mitglieder eines allgemeinen Vertretungskörpers jedenfalls von der Ausübung einer Funktion als Vorstandsmitglied ausgeschlossen sein sollen, so entspricht dies dem Gedanken der Gewaltentrennung: die Aufgaben des Gesetzgebers und die Tätigkeit besonders exponierter Organe der Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes sind auseinanderzuhalten.

Was die Mitglieder des Verwaltungsrates anlangt, erscheint es im Hinblick auf die beratende Funktion des Verwaltungsrates erstrebenswert, daß dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen und dem Vorstand Stellungnahmen und Gutachten erstattet werden,

1038 der Beilagen

13

die nicht zur Gänze oder teilweise durch Auffassungen anderer Institutionen, vor allem des Nationalrates und der Bundesregierung, beeinflußt oder vorgegeben sind.

Der Umstand, daß derzeit für andere Bundesbetriebe keine dem § 10 entsprechende Regelung gilt, erscheint weder unter dem Gesichtswinkel des Gleichheitsgrundsatzes noch auch rechtspolitisch bedenklich. Abgesehen von der überraschenden Bedeutung der Bundesbahnen ist ein nur aus vier Mitgliedern bestehender Vorstand mit der Geschäftsführung betraut, ohne daß nach bürokratisch-hierarchischen Grundsätzen die Möglichkeit besteht, diese Aufgabe von untergeordneten Organen besorgen zu lassen. Auch auf Ersatzmitglieder wird bewußt verzichtet.

In den Vorentwürfen war überdies vorgesehen, daß hauptamtlich Angestellte einer politischen Partei weder dem Vorstand noch dem Verwaltungsrat angehören können. Auf diesen Tatbestand konnte aber deshalb verzichtet werden, weil nach dem § 4 Abs. 7 jede andere hauptberufliche oder hauptamtliche Tätigkeit mit der Ausübung der Funktion eines Vorstandsmitgliedes unvereinbar sein soll. Daß eine solche Tätigkeit mit der Ausübung der Funktion als Verwaltungsratsmitglied unvereinbar sei, muß hingegen nicht unbedingt gesetzlich vorgesehen werden.

Allgemeine Vertretungskörper sind der Nationalrat, der Bundesrat, die Landtage und Gemeindevertretungen.

Zu § 11:

Abs. 1: Hier kann auf die Ausführungen hinsichtlich der Stellung des Bundesministers unter Abschnitt I Z. 4 verwiesen werden.

Die Beachtung der kaufmännischen Grundsätze ist eine gesetzliche Pflicht der Bundesbahnen (§ 2 Abs. 2) und damit insbesondere des Vorstandes.

Abs. 2: Hier handelt es sich um besonders wichtige Verwaltungsaangelegenheiten, hinsichtlich der die Aufsicht des Bundesministers durch das Erfordernis ihrer ausdrücklichen Billigung zusätzlich gewährleistet werden soll.

Die etwaige Änderung der geltenden „Geschäftsordnung der österreichischen Bundesbahnen“ im Hinblick auf die Notwendigkeiten der innerbetrieblichen Rationalisierung ist bereits Sache des Vorstandes.

Abs. 3: Abweichend von § 5 Abs. 1, wonach zur Führung der Geschäfte grundsätzlich der Vorstand zuständig sein soll, ist zu den hier angeführten Agenden der Bundesminister zuständig. Die Zuständigkeit unter lit. a ergibt sich dabei bereits aus seiner Eigenschaft als Mitglied der Bundesregierung. Lit. c stellt sicher, daß die auf Grund dienstrechtlicher Bestimmun-

gen bestehenden besonderen Zuständigkeiten des Bundesministers als Berufungsinstanz im Ordnungsstrafverfahren, zur Ausübung des Gnadenrechtes im Dienststrafverfahren und zur Entscheidung von Meinungsverschiedenheiten zwischen der Generaldirektion und der Personalvertretung gewahrt bleiben.

Zu § 12:

Abs. 2: Die infolge der Gebarung im Bundeshaushalt notwendige Erstellung zweier Rechnungswerke (eines kaufmännischen und eines kameralistischen) bedeutet bei dem Stand der Datenverarbeitung bei den Bundesbahnen keine Mehrbelastung.

Zu § 14:

Abs. 2: Der Kapitalausgleich dient zur Aufnahme der durch die Geschäftstätigkeit auf das Eigenkapital wirkenden Veränderungen. Demnach werden in dieses Konto unter anderen die aus dem Bundeshaushalt finanzierten Liquiditätszuschüsse sowie die Jahreserfolge aus der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt.

Im Hinblick auf die gegebenen rechtlichen und betriebswirtschaftlichen Sachverhalte (Gebarung im Bundeshaushalt) ist eine Pensionsrückstellung nicht zu bilden.

Zu § 15:

Abs. 3: Diese Bestimmung ordnet die Subsidiarität der allgemeinen bundesgesetzlichen Haushaltsvorschriften nicht nur gegenüber diesem Gesetz, sondern auch gegenüber den gemäß Abs. 1 erlassenen Richtlinien an.

Zu § 16:

Diese Bestimmung stellt die bei der gegebenen Verfassungslage (Art. 51 B.-VG.) mögliche verfahrensmäßige Behandlung der Investitionspläne der Bundesbahnen dar.

Zu den §§ 17 und 18:

Nach diesen Bestimmungen soll ein — für die Jahre 1969 bis 1973 mit jeweils 1700 Millionen Schilling bezifferter — Teil der betriebsfremden Pensionslast sowie ein — für die Jahre 1970 bis 1974 mit jeweils 350 Millionen Schilling bezifferter — Teil des Einnahmenentgangs aus den Sozial- und Subventionstarifen haushaltsmäßig nicht mehr zu Lasten der Bundesbahnen verrechnet werden. Durch diese Umstellungen werden ab 1969 bzw. ab 1970 die entsprechenden Entlastungen der Bundesbahnen aus dem Bundeshaushalt nicht wie bisher unmittelbar beim Eigenkapital (Kapitalausgleich), sondern erfolgswirksam über die Gewinn- und Verlustrechnung zum Ausdruck kommen.

Im Zusammenhang mit diesen finanziellen Entlastungsmaßnahmen sei auch noch festgehalten, daß hinsichtlich der bisher im Bundeshaushalt gesondert veranschlagten Aufwendungen und Erträge für die „Generaldirektion“ (im Jahre 1969 per Saldo rund 106 Millionen Schilling) durch das Gesetz wohl eine haushaltsmäßige Umstellung eintritt, sich daraus aber keine Auswirkung für die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt. Diese Posten wurden nämlich bereits bisher — unter Abzug von 6 % für die von der Generaldirektion wahrgenommenen Hoheitsaufgaben — in die Erfolgsrechnung eingestellt.

Zu § 20:

Abs. 1: § 36 des Handelsgesetzbuches beseitigt für Gebietskörperschaften nicht die Registrierungsmöglichkeit, sondern nur die Pflicht zur Registrierung. Damit ist es der Entscheidung im Einzelfall überlassen, ob angesichts der Organisation und des wirtschaftlichen Charakters eines Betriebes die Registrierung zweckmäßig ist oder nicht. Unzweckmäßig wird sie vor allem für Betriebe sein, die keine eigene privatrechtliche Organisation aufweisen, sondern unmittelbar den Hoheitsorganen der Gebietskörperschaften eingeordnet sind und die überdies keinen nennenswerten rechtsgeschäftlichen Verkehr haben. Die Bundesbahnen sind jedoch nach der vorgesehenen Regelung privatrechtlich organisiert und haben außerdem einen bedeutenden rechtsgeschäftlichen Verkehr; dies macht ihre Registrierung zweckmäßig. Die durch die Registrierung gegebene erweiterte Publizität des gesetzlichen Aufgabenbereiches (§ 2) und der für den gesamten Geschäftsbetrieb vertretungsbefugten Organe der Bundesbahnen kommt im übrigen auch dem Bedürfnis nach Rechtssicherheit entgegen.

Abs. 2: Grundbuchseintragungen, in denen der Bund als Berechtigter aufscheint, werden zwar durch die Bildung des eigenen Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ nicht unrichtig; aus Gründen der Klarheit — besonders im Zusammenhang mit der Vertretungsmacht der Organe — soll jedoch schon aus dem Grundbuch ersichtlich sein, daß das betreffende Recht zu dem Wirtschaftskörper gehört.

Die Amtswegigkeit der Eintragung ist nur angeordnet, um dem Grundbuchsgericht die Möglichkeit zu geben, eine solche Änderung vorzunehmen, wenn es auf eine entsprechende Eintragung — insbesondere im Zusammenhang mit einer anderen Grundbuchsamtshandlung — stößt. Die Grundbuchsgerichte werden dadurch nicht verpflichtet, alle Eintragungen auf die Notwendigkeit einer Änderung zu überprüfen.

Zu § 22:

Abs. 1: Durch diese Bestimmung soll sichergestellt werden, daß der Vorstand noch vor dem Inkrafttreten der übrigen Bestimmungen des Gesetzes (§ 25) bestellt wird, daß aber andererseits seine Funktion mit dem Inkrafttreten des Gesetzes, nämlich einen Monat nach der Kundmachung, beginnt.

Abs. 2: Mit dieser Bestimmung wird — zur Bereinigung der Bilanzen der Bundesbahnen — der Eigenkapitalcharakter einer bisher als Verbindlichkeit an die Bundesfinanzverwaltung bilanzierten Position (letzter ausgewiesener Stand 1967: 505 Millionen Schilling) anerkannt.

Zu § 23:

Abs. 4: Zu den Bediensteten zählen auch die Beamten des Ruhestandes.

Zu § 24:

Das Bundesbahnfunktionäre-Bestellungsgesetz geht von der organisatorischen Einheit der Bundesbahnen und der Hoheitsverwaltung aus. Seine Aufhebung hat daher nur feststellenden Charakter.

Zu § 26:

Die verfassungsgesetzliche Kompetenz des Bundes zur Regelung und Vollziehung der im Entwurf vorgesehenen Maßnahmen ergibt sich aus Art. 17 B.-VG. (Organisationshöheit des Bundes rücksichtlich seines Eigentums), ferner aus Art. 10 Abs. 1 Z. 4 (Bundesfinanzen), Art. 10 Abs. 2 Z. 6 (Zivilrechtswesen) und Art. 10 Abs. 1 Z. 16 B.-VG.