

236 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (170 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesbahngesetz geändert wird

Der gegenständliche Gesetzentwurf trifft eine Gliederung der von den Österreichischen Bundesbahnen zu erbringenden Leistungen in einen kaufmännischen und einen gemeinwirtschaftlichen Bereich. Gemeinwirtschaftliche Leistungen sind im Rahmen der Aufgabenstellung der ÖBB solche, deren Bereitstellung oder weitere Erbringung im öffentlichen Interesse, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrs-, der Wirtschafts-, Agrar- und Forstpolitik, der Finanz- und Wehrpolitik, der Raumordnungs- und Bevölkerungspolitik, der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik sowie der Umweltschutzpolitik, geboten erscheint, die jedoch unter Bedachtnahme auf die Grundsätze einer kaufmännischen Betriebsführung nicht erbracht werden könnten. Dazu zählt auch die Bereithaltung des Schienenverkehrsweges. Die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen soll den ÖBB durch die Bundesregierung im Einvernehmen mit dem Hauptausschuß des Nationalrates durch Verordnung aufgetragen werden. Bei regional abgegrenzten gemeinwirtschaftlichen Leistungen kann die Bundesregierung die Erlassung einer solchen Verordnung davon abhängig machen, daß das betroffene Bundesland die Notwendigkeit dieser Leistung ausdrücklich festgestellt hat.

Hinsichtlich der Finanzierung von Investitionen sieht der Entwurf vor, daß bei Investitionen mit langer Nutzungsdauer die Finanzierung einer Sondergesellschaft übertragen werden kann. Ferner wird der bisher viergliedrige Vorstand auf zwei Mitglieder reduziert.

Der Verkehrsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 17. Jänner 1984 erstmalig in Verhandlung gezogen und einstimmig beschlossen, zur Vorbehandlung der Materie einen Unterausschuß einzusetzen, dem von der Sozialistischen

Partei Österreichs die Abgeordneten Ing. Nedwed, Prectl, Roppert, Helmuth Stocker und Helmut Wolf, von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Felix Bergsmann, Dkfm. Gorton, Dkfm. DDr. König, Landgraf und Schwarzenberger sowie von der Freiheitlichen Partei Österreichs der Abgeordnete Peter angehörten.

Zum Obmann des Unterausschusses wurde Abgeordneter Prectl, zum Obmann-Stellvertreter Abgeordneter Dkfm. Gorton sowie zum Schriftführer Abgeordneter Roppert gewählt.

Der erwähnte Unterausschuß hat die Vorlage in seinen Sitzungen am 31. Jänner, 15. Feber, 2. und 14. März 1984 der Vorbehandlung unterzogen, konnte jedoch über den gesamten Entwurf kein grundsätzliches Einvernehmen erzielen.

In seiner Sitzung am 14. März hat der Verkehrsausschuß die Regierungsvorlage neuerlich in Verhandlung genommen und nach Wortmeldungen der Abgeordneten Dkfm. DDr. König, Roppert, Dkfm. Gorton und Peter sowie des Bundesministers für Verkehr Lausecker diese unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Prectl und Peter in der diesem Bericht beigegebenen Fassung teils einstimmig, teils mit Mehrheit angenommen.

Ein Abänderungsantrag des Abgeordneten Dkfm. Gorton wurde abgelehnt.

Zu den im Ausschuß vorgenommenen Änderungen wird bemerkt:

Zu Z 1:

§ 2 Abs. 2 und 3:

Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen wurden auf Leistungen, die auf dem Schienenverkehrsweg erbracht werden, eingeschränkt. Dies bedeutet, daß die Verordnungen, mit denen die Beibehaltung

oder Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen anzuordnen sind, sich ausschließlich auf Leistungen des Schienenverkehrsweges beschränken werden. Andererseits hat dies zur Folge, daß alle Leistungen, die außerhalb des Schienenverkehrsweges erbracht werden, an den in § 2 Abs. 2 genannten „kaufmännischen Grundsätzen“ zu messen sind. Sollten diese „kaufmännischen Grundsätze“ uneingeschränkt gelten, würde die Erbringung von Leistungen, die mit einem Abgang verbunden sind, nahezu ausgeschlossen werden. Da dies etwa bei der Führung von Kraftfahrlinien in schwach besiedelten Regionen zu Schwierigkeiten führen würde, wurde die Anwendung der „kaufmännischen Grundsätze“ mit der „Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse“ verbunden (Ergänzung bei § 2 Abs. 2).

§ 2 Abs. 5:

Soweit der Schienenverkehrsweg der Erbringung kaufmännischer Leistungen dient, ist in die Darstellung der gemeinwirtschaftlichen Ausgaben bzw. des Aufwandes nicht — wie ursprünglich vorgesehen — ein Pauschalsatz, sondern ein konkret ermittelter Anteil aufzunehmen.

Zu Z 4:

§ 5 Abs. 3:

Es soll zwar die Möglichkeit bestehen, die Prokura mehreren Bediensteten der ÖBB zu erteilen, jedoch stets zusätzlich zu deren sonstigen dienstlichen Obliegenheiten.

Zu Z 5:

§ 5 Abs. 6:

Diese Änderung ist eine rein sprachliche; sie ergab sich aus dem Umstand, daß nunmehr die Bestellung mehrerer Prokuristen möglich ist.

Zu Z 11:

§ 22 Abs. 1:

Durch die Änderung wird die ursprünglich vorgesehene Verpflichtung des Bundesministers für Verkehr, fristgerecht einen Vorschlag für eine Verordnung gemäß § 2 Abs. 4 der Bundesregierung vorzulegen, durch die Verpflichtung der Bundesregierung ersetzt, diese Verordnung spätestens zum festgelegten Termin — 31. Dezember 1986 — dem Hauptausschuß des Nationalrates zu unterbreiten.

Die Frist wurde vom 31. Dezember 1988 auf 31. Dezember 1986 verkürzt. Von der Verpflichtung der Österreichischen Bundesbahnen, die Erbringung einer gemeinwirtschaftlichen Leistung einzustellen, sofern eine solche Verordnung nicht fristgerecht erlassen wird, wurde Abstand genommen.

Der Ausschuß traf folgende Feststellungen:

Zu Z 1:

§ 2:

Gegen die in den Absätzen 7 und 8 des § 2 der Regierungsvorlage vorgesehenen Regelungen, daß eine Beitragsleistung des an der gemeinwirtschaftlichen Leistung besonders interessierten Bundeslandes angestrebt werden könne, haben die Bundesländer nachhaltige Bedenken geltend gemacht, weil nach ihrer Auffassung eine derartige Regelung dazu führen könnte, daß eine Mitfinanzierung von Aufwendungen des Bundes, an denen Länder Interesse haben, nicht mehr als Ausnahme, sondern als Regel angesehen werden könnte.

Auf die Aufnahme derartiger Regelungen in die Novelle wurde letztlich verzichtet. Dafür war ua. auch maßgebend, daß allein durch den gesetzlichen Hinweis auf diese Möglichkeit bereits eine gewisse Zwangsläufigkeit vorgegeben wird — eine Entwicklung, die nicht beabsichtigt ist. In diesem Zusammenhang ist jedoch ausdrücklich festzustellen:

Der Umstand, daß die Angelegenheiten des Verkehrswesens (insbesondere betreffend ÖBB) in den Aufgabenbereich des Bundes fallen, steht dem Abschluß privatwirtschaftlicher Vereinbarungen des Bundes mit anderen Gebietskörperschaften über Beitragsleistungen der letztgenannten nicht entgegen. Solche Vereinbarungen werden vor allem dann anzustreben sein, wenn Interessen anderer Gebietskörperschaften in besonderem Maße berührt erscheinen (zB Nahverkehr, Nebenbahnen).

Da es sich bei der Novelle zum Bundesbahngesetz um eine nur für den Bund verbindliche Regelung handelt, könnte es dem Bundesgesetzgeber an sich nicht verwehrt sein, Beitragsleistungen der jeweils interessierten Gebietskörperschaften anzustreben. Andererseits bleibt es dem Bund bei Nichtzustandekommen einer Vereinbarung ohnehin unbenommen, die in Rede stehende Maßnahme zur Gänze aus eigenen Mitteln vorzunehmen oder sie überhaupt nicht durchzuführen.

Aus der Nichtaufnahme einer derartigen Regelung in das Bundesbahngesetz kann keinesfalls geschlossen werden, daß derartige privatwirtschaftliche Vereinbarungen mit anderen Gebietskörperschaften nicht mehr abgeschlossen werden dürften bzw. bereits abgeschlossene einer Rechtsgrundlage entbehren würden. Durch die Nichtübernahme einer derartigen Regelung in das Gesetz werden jeweiligen Bemühungen des Bundes um den Abschluß einer privatwirtschaftlichen Vereinbarung keine Begrenzungen gezogen.

Zu Z 11:

§ 22:

Bei Erörterung der Frage, ob eine Ergänzung des Bundesbahngesetzes vorgenommen werden soll,

damit im Zusammenhang mit einer dauernden Einstellung des Verkehrs auf einer ÖBB-Strecke allenfalls ein Ausgleich für die dadurch entstehenden Erschwernisse geleistet werden könne, kam der Verkehrsausschuß zu folgender Auffassung:

Eine Verkehrseinstellung wird nur bei jenen Eisenbahnstrecken überhaupt in Erwägung gezogen werden, bei denen wegen des Betriebsabganges eine Weiterführung auf Dauer wirtschaftlich unzumutbar ist. Im Rahmen des kaufmännischen Handelns ist es ganz allgemein gelegen, Leistungen zu vermeiden, die zwangsläufig mit einem Defizit verbunden sind. Wenn die Entbindung von der Verpflichtung zur Erbringung einer defizitären Leistung vorteilhafterweise dadurch erreicht werden kann, daß mit der Einstellung des Schienenverkehrs ein Erschwernisausgleich übernommen wird, dann kann ein derartiger Ausgleich auch mit dem „kaufmännischen Handeln“ vereinbar sein. Voraussetzung hierfür ist allerdings, daß die Höhe des Erschwernisausgleiches in einem angemessenen Verhältnis zur Höhe der Einsparung steht, die durch die Einstellung des Schienenverkehrs möglich wird.

Dr. Lenzi
Berichterstatter

Ein solcher Erschwernisausgleich kann in der Führung eines Nachfolgeverkehrs zu angemessenen Bedingungen, in der Überlassung von Trassengrundstücken der aufzulassenden Bahnstrecke zu näher festzulegenden Bedingungen und allenfalls in sonstigen durch den Einzelfall hervorgerufenen Ausgleichsmaßnahmen bestehen.

Die Relation zwischen Erschwernisausgleich und den Belastungen der ÖBB, die durch die Einstellung des Schienenverkehrs wegfallen, kann jeweils nur nach den konkreten Umständen des Einzelfalls beurteilt werden.

Eine allgemeine gesetzliche Regelung erscheint daher weder erforderlich noch zweckmäßig.

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

Wien, 1984 03 14

Prechtl
Obmann

/.

Bundesgesetz vom Xxxxxx, mit dem das Bundesbahngesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 137/1969, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 392/1973 und 401/1975 wird wie folgt geändert:

1. § 2 hat zu lauten:

„§ 2. A u f g a b e

(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. Betriebszweck der Österreichischen Bundesbahnen ist die Sicherstellung einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsbedienung einschließlich der Erbringung der ihnen ausdrücklich übertragenen gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

(2) Die Österreichischen Bundesbahnen sind unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und zu betreiben. Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Sinne des Abs. 3 haben sie unter Bedachtnahme auf höchstmögliche Wirtschaftlichkeit zu erbringen.

(3) Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind solche, die der Aufgabenstellung des Abs. 1 entsprechen, deren Bereitstellung oder weitere Erbringung auf dem Schienenverkehrswege im öffentlichen Interesse, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrs-, der Wirtschafts-, Agrar- und Forstpolitik, der Finanz- und Wehrpolitik, der Raumordnungs- und Bevölkerungspolitik, der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik sowie der Umweltschutzpolitik, geboten erscheint, die jedoch von den Österreichischen Bundesbahnen unter Bedachtnahme auf die Grundsätze einer kaufmännischen Betriebsführung nicht erbracht werden könnten. Dazu zählt auch die Bereithaltung des Schienenverkehrsweges.

(4) Die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist den Österreichischen Bundesbahnen mit Verordnung der Bundesregierung im Einvernehmen mit dem Hauptausschuß des Nationalrates zu übertragen. In der Verordnung sind Art, Umfang und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Leistung festzulegen.

(5) Die Belastungen, die den Österreichischen Bundesbahnen aus der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen erwachsen, sind in einer Beilage des Teilheftes zum jeweiligen Bundesvoranschlag für das Kapitel „Österreichische Bundesbahnen“ gesondert darzustellen. Soweit der Schienenverkehrsweg der Erbringung kaufmännischer Leistungen dient, ist in diese Darstellung jedoch nur jener Anteil der Ausgaben bzw. des Aufwandes für dessen Bereithaltung aufzunehmen, der der kaufmännischen Leistung nicht zuzurechnen ist. Die Darstellung über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen ist sowohl für die Einnahmen und Ausgaben entsprechend der Gliederung des Geldvoranschlages als auch für die Erträge und Aufwendungen entsprechend der Gliederung des Wirtschaftsvoranschlages vorzunehmen.

(6) Soll den Österreichischen Bundesbahnen die Beibehaltung oder Erbringung einer regional abgegrenzten gemeinwirtschaftlichen Leistung aufgetragen werden, so kann die Bundesregierung die Erlassung der Verordnung nach Abs. 4 davon abhängig machen, daß jenes Bundesland, in dessen Bereich diese Leistung erbracht werden soll, die Notwendigkeit dieser Leistung ausdrücklich feststellt hat. Hiezu ist dem Bundesland der voraussichtliche Aufwand für die Beibehaltung oder Erbringung dieser Leistung bekanntzugeben.

(7) Der Bundesminister für Verkehr hat alljährlich dem Nationalrat einen Bericht über die im Berichtszeitraum bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen eingetretenen Veränderungen vorzulegen.

2. § 4 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden (Generaldirektor) und einem weiteren Mitglied (Generaldirektor-Stellvertreter).“

3. § 4 Abs. 4 hat zu lauten:

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

4. § 5 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Der Vorstand faßt seine Beschlüsse nach Möglichkeit einstimmig; kommt Einstimmigkeit nicht zustande, gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Zur Erteilung einer Vollmacht für den gesamten Geschäftsbetrieb (Prokura) ist jedenfalls Einstimmigkeit erforderlich. Der Vorstand kann in dem für die Vertretung des Unternehmens gebotenen Umfang an Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen zusätzlich zu deren sonstigen dienstlichen Obliegenheiten Prokura erteilen.“

5. § 5 Abs. 6 hat zu lauten:

„(6) Die Österreichischen Bundesbahnen werden durch die Mitglieder des Vorstandes gemeinsam oder durch ein Vorstandsmitglied gemeinsam mit einem Prokuristen außergerichtlich und — unbeschadet der Vertretungsbefugnis der Finanzprokurator — gerichtlich vertreten. Ist eine empfangsbefürtigte Willenserklärung gegenüber den Österreichischen Bundesbahnen abzugeben, so genügt die Abgabe gegenüber einem Mitglied des Vorstandes oder einem Prokuristen.“

6. § 5 Abs. 8 hat zu lauten:

„(8) Die Zeichnung erfolgt in der Weise, daß die Zeichnenden zu der Firma oder zu der Benennung des Vorstandes ihre Namensunterschrift hinzufügen; der Prokurist hat einen die Prokura andeutenden Zusatz beizufügen.“

7. Im § 13 Abs. 2 ist das Wort „Dienstpostenplanes“ durch das Wort „Stellenplanes“ zu ersetzen.

8. § 14 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Zu Abschlußprüfern sind vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen beeedete Wirtschaftsprüfer und Steuerberater oder Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaften zu bestellen.“

9. § 16 hat zu lauten:

„§ 16. Investitionsfinanzierung

(1) Über die Durchführung der mehrjährigen Investitionspläne der Österreichischen Bundesbahnen hat der Bundesminister für Verkehr das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen her-

zustellen. Dieser hat dabei die auf Grund der mittel- und langfristigen Haushalts- und Kreditpolitik des Bundes gegebenen Finanzierungsmöglichkeiten zu beachten.

(2) Die Finanzierung von Investitionen mit langer Nutzungsdauer kann einer Sondergesellschaft nach Maßgabe eines besonderen Bundesgesetzes übertragen werden.“

10. § 18 hat zu lauten:

„§ 18. Abgeltung

Wenn die Österreichischen Bundesbahnen als gemeinwirtschaftliche Leistung

- a) einen Antrag auf Änderung betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigter Tarifgrundlagen für den Schienenverkehr ganz oder teilweise zurückzustellen haben oder
- b) aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigte Tarifiermäßigungen im Schienenverkehr einzuräumen oder beizubehalten haben oder
- c) auf Strecken oder Streckenteilen einen betriebswirtschaftlich nicht mehr zumutbaren Schienenverkehr ganz oder teilweise weiterzuführen haben,

sind ihnen die daraus entstehenden Einnahmehausfälle oder Aufwendungen abzugelten. Die Höhe des Abgeltungsbetrages ist über begründeten Antrag der Österreichischen Bundesbahnen vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf allfällige Beitragsleistungen anderer Gebietskörperschaften (§ 2 Abs. 7 und 8) festzulegen. In den von der Bundesregierung dem Nationalrat vorzulegenden Entwurf des jeweiligen Bundesvoranschlages ist ein angemessener Betrag zur Bevorschussung des im nächsten Jahr voraussichtlich anfallenden Abgeltungsbetrages sowie der zur endgültigen Abgeltung aus vergangenen Jahren noch aushaftende Restbetrag im Vergleich zur budgetmäßigen Vorsorge im Kapitel „Verkehr“ aufzunehmen.“

11. § 22 hat zu lauten:

„§ 22. Übergangsbestimmungen

(1) Die bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes im Leistungsumfang enthaltenen gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen gelten vorerst als übertragene im Sinne des § 2 Abs. 1 und 4. Die weitere Erbringung derartiger gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist durch entsprechende Verordnungen gemäß § 2 Abs. 4 zu regeln. Die Bundesregierung hat die entsprechende Vorlage bis spätestens 31. Dezember 1986 dem Hauptausschuß des Nationalrates zuzuleiten.

(2) Bis zur Erlassung der Verordnung gemäß Abs. 1 bleibt die Möglichkeit der Einstellung von Leistungen, die im Sinne des Abs. 1 als vorerst übertragene gemeinwirtschaftliche Leistungen gelten, nach den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes die Einstellung von Leistungen regelnden Vorschriften unberührt.“

Artikel II

(1) Die §§ 4 Abs. 1 und 5 Abs. 3 des Bundesbahngesetzes in der Fassung dieses Bundesgesetzes tre-

ten mit 14. Juni 1984, die sonstigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes treten mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft. Maßnahmen zur Bestellung des Vorstandes gemäß § 4 Abs. 1 dürfen bereits ab dem der Kundmachung folgenden Tag getroffen werden.

(2) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist — unbeschadet der sich aus ihm ergebenden Wirkungsbereiche der Bundesregierung und des Bundesministers für Finanzen — der Bundesminister für Verkehr betraut.