

652 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Ausgedruckt am 21. 9. 1992

Regierungsvorlage

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz 1992)

1. Teil

1. Hauptstück

Unternehmen, Aufgaben

§ 1. (1) Der als Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes gebildete Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ wird Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit. Insoweit dieses Bundesgesetz keine abweichenden Regelungen enthält, sind die Bestimmungen des Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBl. Nr. 58/1906, in der jeweils geltenden Fassung, sinngemäß anzuwenden. Die Verwaltung der Anteilsrechte namens des Bundes obliegt dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

(2) Die Gesellschaft führt die Firma „Österreichische Bundesbahnen“; die Bezeichnung kann als „ÖBB“ abgekürzt werden. Es finden die für Vollkaufleute geltenden Rechtsvorschriften Anwendung. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien.

(3) 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, insbesondere auch der Erwerb von Beteiligungen, welche das Unternehmen fördern. Betriebszweck der Österreichischen Bundesbahnen ist die Sicherstellung einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsbedienung, die den Anforderungen des Marktes und den Interessen der Verkehrspolitik entspricht, einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

(4) Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und

zu betreiben. Dies gilt auch für die Verpflichtungen im öffentlichen Interesse.

2. Hauptstück

Eisenbahninfrastruktur

§ 2. (1) Die Eisenbahninfrastruktur umfaßt den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierten Umfang.

(2) Der Bund trägt die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau jener Eisenbahninfrastruktur, die zur Erfüllung des Betriebszweckes gemäß § 1 Abs. 3 notwendig ist, soweit die Kosten nicht durch Dritte aufgebracht werden können. Die Bereitstellung und der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur hat nach den vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorzugebenden verkehrspolitischen Grundsätzen (Verkehrswegeplan) zu erfolgen.

(3) Die Bereitstellung oder der Ausbau von Eisenbahninfrastruktur im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, daß entsprechende Beiträge zu den Investitions- und Folgekosten geleistet werden.

(4) Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist ein Benützungsentgelt anzurechnen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die verkehrspolitischen Grundsätze nach Anhörung der Österreichischen Bundesbahnen die Kriterien für die Höhe des Entgeltes fest.

(5) Die Österreichischen Bundesbahnen haben den Unternehmensbereich Infrastruktur getrennt von Unternehmensbereichen für das Erbringen von Verkehrsleistungen zu organisieren und das Rechnungswesen jedenfalls so zu gestalten und zu führen, daß der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur

und die Erbringung von Verkehrsleistungen rechnerisch voneinander getrennt werden. Ein Transfer von Mitteln vom Bereich Eisenbahninfrastruktur zu einem anderen Bereich ist unzulässig.

(6) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes einen mehrjährigen Rahmen für Mittel für die Eisenbahninfrastruktur fest.

3. Hauptstück

Gemeinwirtschaftliche Leistungen

§ 3. (1) Für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen mehrjährigen Bestellrahmen festzulegen.

(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat alljährlich dem Nationalrat einen Bericht über die von ihm bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen vorzulegen.

4. Hauptstück

Organe

§ 4. Die Organe des Unternehmens Österreichische Bundesbahnen sind der Vorstand und der Aufsichtsrat.

1. Abschnitt

Vorstand

§ 5. (1) Der Vorstand besteht aus mindestens zwei und höchstens sechs Mitgliedern, von denen eines zum Vorsitzenden (Generaldirektor) und eines zum Stellvertreter des Vorsitzenden (Generaldirektorstellvertreter) zu ernennen sind.

(2) Vorstandsmitglieder bestellt der Aufsichtsrat auf höchstens fünf Jahre. Eine wiederholte Bestellung ist zulässig. Diese Vorschriften gelten auch für den Anstellungsvertrag.

(3) Die Funktionen sind öffentlich auszuschreiben. Hierbei finden die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1982 über die öffentliche Ausschreibung von Funktionen in Kapitalgesellschaften, an denen Bund, Länder oder Gemeinden beteiligt sind, BGBl. Nr. 521, in der jeweils geltenden Fassung, Anwendung.

Rechte und Pflichten des Vorstandes

§ 6. (1) Der Vorstand hat unter eigener Verantwortung die Österreichischen Bundesbahnen so zu leiten, wie das Wohl des Unternehmens unter Berücksichtigung der Interessen des Eigentümers und der Arbeitnehmer sowie des öffentlichen Interesses es erfordert.

(2) Die Mitglieder des Vorstandes haben die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden; über vertrauliche Angelegenheiten haben sie Stillschweigen zu bewahren. Mitglieder, die ihre Obliegenheiten verletzen, sind dem Unternehmen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens als Gesamtschuldner verpflichtet. Sie können sich von der Schadenersatzpflicht durch den Gegenbeweis befreien, daß sie die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters angewendet haben.

(3) Die Tätigkeit des Vorstandes einschließlich der Geschäftsverteilung regelt die ihm vom Aufsichtsrat gegebene Geschäftsordnung.

(4) Das Unternehmen wird jeweils durch zwei Mitglieder des Vorstandes gemeinsam oder durch ein Vorstandsmitglied gemeinsam mit einem Prokurranten gerichtlich und außergerichtlich vertreten. Ist eine empfangsbedürftige Willenserklärung gegenüber dem Unternehmen abzugeben, so genügt die Abgabe gegenüber einem Mitglied des Vorstandes oder einem Prokurranten.

(5) Eine gemäß Abs. 4 vorgenommene Vertretungshandlung ist einem Dritten gegenüber nur dann unwirksam, wenn diesem bewußt ist, daß dabei die Vertretungsbefugnis oder der gesetzliche Wirkungskreis des Unternehmens mißbraucht wurde. Die Bestimmung des § 26 Abs. 5 des Eisenbahngesetzes 1957 wird hierdurch nicht berührt.

(6) Die Zeichnung erfolgt in der Weise, daß die Zeichnenden zu der Firma oder zu der Benennung des Vorstandes ihre Namensunterschrift hinzufügen. Prokurranten haben in der Weise zu zeichnen, daß sie ihrem Namen einen die Prokura andeutenden Zusatz beifügen.

(7) Der Vorstand faßt seine Beschlüsse mit Stimmenmehrheit; bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. 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.

(8) Die Mitglieder des Vorstandes sind berechtigt, an den Sitzungen des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse teilzunehmen. Sie sind dazu verpflichtet, wenn es der Vorsitzende des Aufsichtsrates oder der Vorsitzende eines Ausschusses im Einzelfall verlangen.

(9) Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat regelmäßig, mindestens aber vierteljährlich, ferner bei wichtigem Anlaß, über die Lage des Unternehmens schriftlich zu berichten. Er ist verpflichtet, dem Aufsichtsrat auf Verlangen seines Vorsitzenden oder zweier Mitglieder Auskunft über die Geschäftsführung zu geben.

(10) Die Vorstandsmitglieder dürfen ohne Einwilligung des Aufsichtsrats weder ein Handelsgewerbe betreiben noch im Geschäftszweig des Unternehmens für eigene oder fremde Rechnung Geschäfte machen. Sie dürfen sich auch nicht an einer anderen Handelsgesellschaft als persönlich haftende Gesellschafter beteiligen.

2. Abschnitt

Aufsichtsrat

§ 7. (1) Der Aufsichtsrat besteht aus 18 Mitgliedern.

(2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bestellt zwölf Mitglieder, unter ihnen ein Mitglied als Vertreter des Bundesministers für Finanzen auf dessen Vorschlag. Sechs Mitglieder entsendet die betriebliche Arbeitnehmervertretung aus dem Kreise der Dienstnehmer der Österreichischen Bundesbahnen. Zu Mitgliedern sind Fachleute aus den Gebieten des Verkehrswesens, des Finanzwesens, des Fremdenverkehrswesens, des Rechtswesens, der Technik und der Volkswirtschaft zu bestellen; dies gilt nicht für von der Arbeitnehmervertretung der Österreichischen Bundesbahnen entsandte Mitglieder des Aufsichtsrates, wenn diese gewählte Arbeitnehmervertreter sind. Mitglieder des Vorstandes können nicht dem Aufsichtsrat angehören. Das gleiche gilt für Dienstnehmer des Unternehmens mit Ausnahme der von der Arbeitnehmervertretung entsandten Mitglieder.

(3) Die Mitglieder haben ihre Funktion zum Wohl des Unternehmens unter Berücksichtigung der diesem durch die Gesetze übertragenen Aufgaben auszuüben. Sie sind bei ihrer Tätigkeit selbstverantwortlich und an keine Aufträge oder Weisungen gebunden. Für die Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit der Mitglieder des Aufsichtsrates gelten die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 über die Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit der Vorstandsmitglieder sinngemäß.

(4) Die Bestellung erfolgt auf fünf Jahre. Wiederholte Bestellung sowie Entsendung ist zulässig.

(5) Die Mitglieder können jederzeit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gegenüber ihren Rücktritt erklären. Ein Rücktritt wird mit der schriftlichen Erklärung gegenüber dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wirksam. Die Mitglied-

schaft erlischt, wenn das Mitglied Bediensteter des Unternehmens oder Mitglied des Vorstandes wird. Die Mitgliedschaft der von der Arbeitnehmervertretung entsandten Mitglieder erlischt durch den Widerruf der Entsendung durch die Arbeitnehmervertretung und auch mit dem Ende ihres Dienstverhältnisses zu den Österreichischen Bundesbahnen.

(6) Die Bestellung bzw. die Entsendung, der Widerruf der Bestellung oder der Entsendung, der Rücktritt und das Erlöschen der Mitgliedschaft sind unverzüglich dem Handelsgericht Wien bekanntzugeben und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

(7) Scheidet ein Mitglied vor Ablauf der Zeit, für die es bestellt ist, aus, so hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für die restliche Zeit, wenn diese drei Monate übersteigt, ein Ersatzmitglied zu bestellen; gleiches gilt für die Entsendung eines Ersatzmitgliedes durch die Arbeitnehmervertretung.

(8) Den Aufsichtsratsmitgliedern gebührt für ihre Tätigkeit eine angemessene Vergütung, die vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr jährlich festgesetzt wird. Die Aufsichtsratsmitglieder haben Anspruch auf Ersatz ihrer Barauslagen und auf ein angemessenes Sitzungsgeld.

Vorsitzender des Aufsichtsrates

§ 8. (1) Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und zwei Stellvertreter. Die Wahl des Vorsitzenden und der Stellvertreter ist unverzüglich dem Handelsgericht Wien bekanntzugeben und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu verlautbaren.

(2) Die Funktion erlischt mit dem Ende der Mitgliedschaft. Wiederholte Wahl ist zulässig.

(3) Der Vorsitzende leitet die Sitzungen des Aufsichtsrates. Er vertritt den Aufsichtsrat nach außen und gegenüber den Vorstandsmitgliedern. Ein Stellvertreter vertritt den Vorsitzenden bei dessen Verhinderung.

Sitzungen des Aufsichtsrates

§ 9. (1) Der Aufsichtsrat tritt mindestens alle zwei Monate zu einer ordentlichen Sitzung zusammen.

(2) Der Vorsitzende des Aufsichtsrates kann jederzeit eine außerordentliche Sitzung einberufen. Er hat ohne Verzug eine außerordentliche Sitzung einzuberufen, wenn es der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr oder mindestens drei Mitglieder des Aufsichtsrates oder der Vorstand unter Angabe der Gründe verlangen. Die Sitzung muß diesfalls binnen zwei Wochen nach der Einberufung stattfinden. Wird diesem Verlangen

nicht ohne Verzug entsprochen, so können die Einschreiter den Aufsichtsrat unter Mitteilung des Sachverhaltes selbst einberufen.

(3) Der Aufsichtsrat ist beschlußfähig, wenn an der Sitzung mindestens neun Mitglieder, darunter der Vorsitzende des Aufsichtsrates oder ein Stellvertreter, teilnehmen. Die Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Dies gilt auch für Wahlen. Schriftliche Stimmabgabe ist ausgeschlossen.

(4) Der Aufsichtsrat kann zur Vorbereitung der Verhandlungen und der Beschlüsse sowie zur Überwachung der Ausführungen seiner Beschlüsse aus seiner Mitte Ausschüsse einsetzen. Die nähere Regelung, insbesondere über die Mitgliederzahl und die Beschußfordernisse, trifft die vom Aufsichtsrat aufzustellende Geschäftsordnung des Aufsichtsrates. Die von der Arbeitnehmervertretung entsandten Mitglieder haben Anspruch darauf, daß in jedem Ausschuß mindestens ein von ihnen namhaft gemachtes Mitglied Sitz und Stimme hat.

(5) Über die Verhandlungen und die Beschlüsse des Aufsichtsrates ist eine Niederschrift anzufertigen, die der Vorsitzende zu unterzeichnen hat. Der Vorsitzende hat eine Ausfertigung dieser Niederschrift binnen einer Woche dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu übermitteln.

Aufgaben des Aufsichtsrates

§ 10. (1) Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung des Vorstandes zu überwachen.

(2) Insbesondere folgende Geschäfte unterliegen der Genehmigung des Aufsichtsrates:

1. wesentliche Änderung der inneren Organisation
2. Aufnahme von Anleihen, Darlehen und Krediten, wenn ihr Wert im Einzelfall einen vom Aufsichtsrat in seiner Geschäftsordnung zu bestimmenden Höchstbetrag übersteigt
3. wichtige Verträge, insbesondere über die Gründung oder den Erwerb von anderen Unternehmen und die Beteiligung an anderen Unternehmen sowie Leasing und Mietverträge, die eine vom Aufsichtsrat zu bestimmende Höhe übersteigen
4. die Veräußerung von Sachen, die zum Anlagevermögen gehören, wenn ihr Wert im Einzelfall einen vom Aufsichtsrat in seiner Geschäftsordnung zu bestimmenden Höchstbetrag übersteigt
5. Investitionen, deren Anschaffungskosten im einzelnen und insgesamt in einem Geschäftsjahr eine vom Aufsichtsrat in seiner Geschäftsordnung festzusetzende Betragsgrenze übersteigen

6. eine Antragstellung gemäß § 29 Abs. 1 und 3 des Eisenbahngesetzes 1957
7. der Finanzplan sowie Unternehmenspläne und wesentliche Änderungen derselben
8. Vorlage des Jahresabschlusses einschließlich des Lageberichtes an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
9. die Bestellung von Prokuristen
10. die Vergabe von Lieferungen und Leistungen mit einem Geschäftswert, der eine vom Aufsichtsrat zu bestimmende Höhe übersteigt.

(3) Dem Aufsichtsrat obliegt ferner die Vertretung des Unternehmens Österreichische Bundesbahnen bei der Vornahme von Rechtsgeschäften mit den Mitgliedern des Vorstandes und in Rechtsstreitigkeiten mit diesen.

Unvereinbarkeit

§ 11. Mitglieder des Nationalrates, des Bundesrates, eines Landtages, der Bundesregierung, einer Landesregierung oder Angestellte einer politischen Partei dürfen nicht Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrates sein.

5. Hauptstück

Aufgaben des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

§ 12. (1) Dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr obliegt es, den Österreichischen Bundesbahnen im Interesse der Durchsetzung verkehrspolitischer Grundsätze allgemeine Weisungen zu erteilen.

(2) In Fällen höherer Gewalt kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den Organen der Österreichischen Bundesbahnen Anweisung im Einzelfall erteilen. Insoweit dadurch den Österreichischen Bundesbahnen betriebswirtschaftlich nicht zumutbare Belastungen erwachsen, sind ihnen diese unter Heranziehung der für gemeinwirtschaftliche Leistungen geltenden Kriterien abzugelten.

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr entscheidet über die Genehmigung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes sowie über die Entlastung der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates, wobei insbesondere auf die Einhaltung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes Bedacht zu nehmen ist.

(4) Dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sind vom Vorstand und Aufsichtsrat alle zur Ausübung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte auf Verlangen zu erteilen.

652 Beilagen

5

6. Hauptstück**Rechnungslegung und Jahresabschluß**

§ 13. (1) Für die Rechnungslegung und den Jahresabschluß gelten — mit Ausnahme der Regelung nach Abs. 2 — die Bestimmungen des Rechnungslegungsgesetzes, BGBl. Nr. 475/1990.

(2) Der Vorstand hat in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres für das vergangene Geschäftsjahr die Jahresbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung aufzustellen und dem Aufsichtsrat vorzulegen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann diese Frist über Antrag des Vorstandes um drei Monate verlängern.

7. Hauptstück**Finanz-, Investitions- und Rationalisierungspläne**

§ 14. (1) Der Vorstand hat für jedes Geschäftsjahr einen Finanzplan (einschließlich des Personalplanes) aufzustellen und dem Aufsichtsrat zu dem vom Aufsichtsrat in seiner Geschäftsordnung zu bestimmenden Zeitpunkt zur Beschußfassung vorzulegen. Dies hat getrennt auch für den Unternehmensbereich Infrastruktur zu erfolgen.

(2) Der Finanzplan hat alle voraussichtlichen Geld- und Kreditvorgänge des folgenden Geschäftsjahrs zu enthalten. Bei den Einnahmen ist eine Trennung in Verkehrseinnahmen und in sonstige Einnahmen vorzunehmen. Bei den Ausgaben ist eine Trennung in Personal- und Sachausgaben, für letztere insbesondere für die Instandhaltung, Investitionen und in sonstige Ausgaben vorzunehmen.

(3) Der Beschußfassung durch den Aufsichtsrat unterliegen auch wesentliche Änderungen des Finanzplanes während des Geschäftsjahres.

§ 15. (1) Der Vorstand hat längerfristige Pläne über die vorgesehenen Investitionen und Rationalisierungsmaßnahmen aufzustellen und dem Aufsichtsrat zur Beschußfassung vorzulegen.

(2) Der Beschußfassung durch den Aufsichtsrat unterliegen auch wesentliche Änderungen des jeweils geltenden Planes.

8. Hauptstück**Gewinn und Verlust**

§ 16. (1) Ein Gewinn ist wie folgt zu verwenden:

1. Zunächst ist ein etwaiger Verlustvortrag zu decken.
2. Ist kein Verlustvortrag zu decken oder übersteigt der Gewinn einen Verlustvortrag, so sind zehn vom Hundert des verbleibenden Gewinnes einer Ausgleichsrücklage zuzuführen, solange diese nicht 5% des Grundkapitals erreicht hat.

(2) Ein Verlust ist zunächst aus der Ausgleichsrücklage zu decken. Reicht die Ausgleichsrücklage zur Deckung des Verlustes nicht aus, so ist der verbleibende Verlust auf neue Rechnung vorzutragen.

9. Hauptstück**Vermögensübertragung, Abgabenbefreiung**

§ 17. (1) Das bisher im Eigentum des Bundes gestandene, dem Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ gewidmete Vermögen einschließlich der Forderungen und Verbindlichkeiten geht im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in das Eigentum der Gesellschaft „Österreichische Bundesbahnen“ über. Die Wertansätze für dieses Vermögen sind vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen. Zum Eigentumsübergang auf die Österreichischen Bundesbahnen ist vom Bundesminister für Finanzen eine Amtsbestätigung auszustellen. Eine solche Amtsbestätigung gilt als Urkunde im Sinne des § 33 des Allgemeinen Grundbuchgesetzes 1955, BGBl. Nr. 39.

(2) Der Bund hat für eine ausreichende Kapitalausstattung der Österreichischen Bundesbahnen zu sorgen, die eine Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis ermöglicht.

(3) Die Beteiligungen des Bundes an der Österreichischen Verkehrskreditbank Aktiengesellschaft; „KÖB“ Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen Gesellschaft mbH.; ÖKOMBI — Österreichische Gesellschaft für den kombinierten Verkehr Gesellschaft mbH.; ÖKOMBI — Österreichische Gesellschaft für den kombinierten Verkehr Gesellschaft mbH. & Co. KG; Rail-Tours-Touristik Gesellschaft mbH.; ARE-AUSTRIA RAIL ENGINEERING Beratungsgesellschaft mbH.; Ökombi-Waggonbetriebs-Gesellschaft mbH.; EUROFIMA — Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel; INTERCONTAINER — Internationale Gesellschaft für den Transcontainer-Verkehr, Brüssel; INTERFRIGO — Internationale Gesellschaft der Eisenbahnen für Kühltransporte, Brüssel; HIT RAIL B.V., Amsterdam; DACH Hotelzug AG, Gümligen (Schweiz); sind mit Inkrafttreten dieses Gesetzes der Gesellschaft Österreichische Bundesbahnen unentgeltlich zu übertragen.

(4) Für die in den vorstehenden Absätzen geregelten Vermögensübertragungen sind keine bundesgesetzlich geregelten Abgaben zu entrichten. Diese Vermögensübertragungen gelten nicht als

steuerbare Umsätze im Sinne des Umsatzsteuergesetzes 1972 und lösen keine Vorsteuerberichtigung gemäß § 12 Abs. 10 und 11 des Umsatzsteuergesetzes 1972 aus.

§ 18. Alle dem bisherigen Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ eingeräumten Abgabenbefreiungen gelten in gleicher Weise für die Gesellschaft „Österreichische Bundesbahnen“. Die Gesellschaft tritt für den Bereich der Umsatzsteuer unmittelbar in die Rechtsstellung des bisherigen Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ ein.

10. Hauptstück

Sonderbestimmungen

§ 19. (1) Auf das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen finden auch Anwendung:

1. die dem Bund auf Grund bundesgesetzlicher Bestimmungen eingeräumten abgaben- und gebührenrechtlichen Begünstigungen, ausgenommen die Begünstigungen nach dem Gebührengesetz 1957
2. die Bestimmungen der §§ 14 Abs. 2, 26 Abs. 2 und 29 Abs. 1 zweiter Satz des Eisenbahnge setzes 1957
3. die Bestimmungen des Katastrophenfondsgesetzes 1986.

(2) Es gelten nicht die haushaltrechtlichen Vorschriften des Bundes.

(3) Das Unternehmen ist vom Handelsgericht Wien unter Angabe der Firma, des Sitzes und des Gegenstandes in das Firmenbuch einzutragen. Die Vorstandsmitglieder, Prokuristen und deren Zeichnungsbefugnis sind vom Vorstand zur Eintragung anzumelden.

(4) Erwerbsvorgänge zwischen dem Unternehmen und dem Bund im Sinne des § 1 Grunderwerbsteuergesetz 1987 unterliegen, wenn sie auf Grund dieser Gesetzesstelle abgeschlossen werden, nicht der Grunderwerbsteuer.

(5) Die gemäß § 6 Abs. 4 und 6 gefertigten Urkunden gelten, wenn sie unter ausdrücklicher Anführung dieser Gesetzesstelle ausgestellt werden, als öffentliche.

2. Teil

1. Hauptstück

Übergangsbestimmungen

1. Abschnitt

Bildung der ersten Organe

§ 20. (1) Die Bestellung der Mitglieder des ersten Aufsichtsrates des Unternehmens Österreichische Bundesbahnen durch den Bundesminister für

öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat binnen einer Frist von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zu erfolgen.

(2) Die erste Sitzung des ersten Aufsichtsrates wird durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr anberaumt. In dieser Sitzung ist zunächst die Wahl des ersten Vorsitzenden und der Stellvertreter vorzunehmen. Bei der Wahl des ersten Vorsitzenden führt das an Lebensjahren älteste Mitglied des Aufsichtsrates den Vorsitz.

(3) Bis zur Bestellung des ersten Vorstandes führt der im Amt befindliche Vorstand die Geschäfte der Österreichischen Bundesbahnen.

(4) Anlässlich der Bestellung des ersten Vorstandes legt der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr in einer Weisung die wesentlichen Grundsätze für die dem Vorstand obliegenden Verhandlungen über die Neugestaltung der Arbeitsverhältnisse für neu eintretende Bedienstete fest.

2. Abschnitt

Übernahme der Bediensteten und der Ruhe- und Versorgungsgenußempfänger

§ 21. (1) Das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen setzt die Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber den aktiven Bediensteten und den Empfängern von Ruhe- und Versorgungsge nüssen fort.

(2) Der Bund trägt den Pensionsaufwand für die Ruhe- und Versorgungsgenußempfänger der Österreichischen Bundesbahnen.

(3) Die Österreichischen Bundesbahnen haben an den Bund monatlich einen Beitrag zur Deckung des Pensionsaufwandes zu leisten. Dieser Beitrag beträgt 26% des Aufwandes an Aktivbezügen für Bundesbahnbeamte. Die von den Bediensteten zu leistenden Pensionsbeiträge verbleiben beim Unternehmen Österreichische Bundesbahnen.

3. Abschnitt

Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrecht

§ 22. (1) Bis zu ihrer Neuregelung bleiben durch dieses Bundesgesetz die Bestimmungen über das Dienst-, Besoldungs- und Pensionsverhältnis unbe rührt.

(2) Der Vorstand hat die notwendigen Verhandlungen zur Erarbeitung neuer Rechtsgrundlagen für nach dem Inkrafttreten dieser neuen Rechtsgrundlagen in ein Arbeitsverhältnis zu den Österreichischen Bundesbahnen eintretende Bedienstete zu führen und längstens bis 31. Dezember 1994 abzuschließen. Das Arbeitsverhältnis für längstens ab 1. Jänner 1995 neu eintretende Bedienstete

652 Beilagen

7

beruht auf einem privatrechtlichen Vertrag unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Eisenbahnbetriebes.

(3) Kommt eine Vereinbarung über das Arbeitsverhältnis für neu eintretende Bedienstete (Dienst-, Besoldungs-, Pensions- und Personalvertretungsrecht) zwischen dem Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen und der betrieblichen Arbeitnehmervertretung bis zum 31. Dezember 1994 nicht zustande, ist auf verfassungsmäßigem Wege eine Regelung der Angelegenheit durch ein Bundesgesetz herbeizuführen.

(4) Die nach den im Abs. 1 genannten Bestimmungen in ein Dienstverhältnis zu den Österreichischen Bundesbahnen aufgenommenen Bediensteten haben, wenn sie innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten der in Abs. 2 genannten neuen Rechtsgrundlagen ihre Bereitschaft zum Ausscheiden aus dem Dienstverhältnis nach den im Abs. 1 genannten Rechtsgrundlagen erklären, Anspruch auf gleichzeitige Aufnahme in ein Arbeitsverhältnis zu den Österreichischen Bundesbahnen nach den Rechtsgrundlagen für neu eintretende Bedienstete.

(5) Der Anwendungsbereich von Rechtsvorschriften des Bundes, in ihrer jeweils geltenden Fassung, die auf Regelungsinhalte gemäß Abs. 1 und die diesen Regelungsinhalten bis zum 31. Dezember 1992 zugrunde liegenden Rechtsverhältnisse abstellen, bleibt unberührt.

2. Hauptstück

Aufhebung von Verordnungen

§ 23. Die auf Grund des § 2 Abs. 4 des Bundesbahngesetzes, BGBl. Nr. 137/1969, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 151/1984, erlassenen Verordnungen treten mit Ablauf des 31. Dezember 1993 außer Kraft, wobei

auch die Regelungen der Tarifverordnung 1992, BGBl. Nr. 671/1991, bis zu diesem Zeitpunkt weitergelten und die voraussichtlichen Einnahmenausfälle im Bundesvoranschlag für das Jahr 1993 enthalten sind.

3. Teil

Vollziehung

§ 24. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich § 1 Abs. 2 Satz 2 und § 19 Abs. 3 und 5 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz, hinsichtlich § 2 Abs. 4 und 6; § 3 Abs. 1 sowie § 17 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich § 18, § 19 Abs. 1 Z 1 und 3, § 19 Abs. 2 und 4 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich § 21 Abs. 2 der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Soziales, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

4. Teil

Inkrafttreten

§ 25. (1) Dieses Bundesgesetz tritt hinsichtlich der §§ 1, 4 bis 12, 14, 15, 18, 19 Abs. 1 und Abs. 3 bis 5, 20, 21 Abs. 1, 22 sowie 23 mit 1. Jänner 1993, hinsichtlich der §§ 2, 3, 13, 16, 17, 19 Abs. 2 sowie 21 Abs. 2 und 3 mit 1. Jänner 1994 in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes nach Maßgabe des Abs. 1 tritt das Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 137/1969, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 151/1984, außer Kraft.

VORBLATT**Problem:**

Angesichts der verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft kommt einer modernen und attraktiven Bahn größte Bedeutung zu. Diese Zielsetzungen sind jedoch nur dann verwirklichbar, wenn auch das Unternehmen „Österreichische Bundesbahnen“ derartigen verkehrspolitischen Anforderungen gewachsen ist.

Ziel:

Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen zu einem weitgehend selbständigen, vom Bundeshaushalt losgelösten Unternehmen nach Maßgabe bewährter Elemente des österreichischen Gesellschaftsrechtes; EWR/EG-Rechtsanpassung.

Inhalt:

- Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit mit Organen nach Elementen des Gesellschaftsrechtes
- Transparenz im kaufmännischen Bereich
- Loslösung vom Bundeshaushalt: Agieren nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen
- Trennung Infrastruktur — Betrieb
- gemeinwirtschaftliche Leistungen nach Vertragsgrundsätzen
- Bundesminister obliegt allgemeines verkehrspolitisches Weisungsrecht

Kosten:

Dem Vorstand obliegt die Erstellung einer Eröffnungsbilanz auf Grund betriebswirtschaftlicher Analysen. Danach Kapitalausstattung. Langfristig zielt das Vorhaben auf Rationalisierungserfolge und eine Entlastung des Bundeshaushaltes ab.

EG-Konformität:

Das Gesetzesvorhaben dient auch der Umsetzung der jüngsten EWR/EG-Richtlinie 391 L 0440 und ist im übrigen auf unmittelbar wirksames EWR/EG-Recht abgestellt.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Bis zum Inkrafttreten des derzeit geltenden Bundesbahngesetzes im Jahre 1969 wurden die ÖBB in Personalunion mit der Hoheitsverwaltung und damit in der extremsten wirtschaftlichen Erscheinungsform einer Staatsbahnverwaltung geführt. Ziel der damaligen Gesetzesinitiative war die Schaffung einer Organisationsform, die eine kaufmännische Geschäftsführung und eine Neuordnung des Verhältnisses der Bundesbahnen zum allgemeinen Haushalt ermöglichen sollte.

Die ÖBB bilden daher einen vom zuständigen Bundesminister als „Obersten Verwalter“ zu verwaltenden Teil des Bundesvermögens. Der Verwaltungsrat ist als Gutachterbeirat zur Unterstützung des Bundesministers und zur Beratung des Vorstandes eingerichtet. Die „normale tägliche“ Geschäftsführung liegt beim Vorstand.

Mit der Bundesbahngesetznovelle 1984 wurde eine Gliederung der von den ÖBB zu erbringenden Leistungen in einen kaufmännischen und einen gemeinwirtschaftlichen Bereich getroffen. Die im übergeordneten öffentlichen Interesse notwendigen Leistungen und damit verbundenen finanziellen Lasten sind transparent.

In den letzten Jahren wurde eine Straffung der Organisationsstruktur der ÖBB und insbesondere eine Vereinfachung der früher langwierigen komplexen Entscheidungsabläufe erzielt. Neben einer innerbetrieblichen Rationalisierung sind Fortschritte in Richtung einer der gesamtstaatlichen Verkehrspolitik entsprechenden Bundesbahn erreicht worden.

Der vorliegende Entwurf eines Bundesbahngesetzes soll einen weiteren Schritt zu einer Bundesbahnpolitik einleiten, die unter voller Mitverantwortung des Bundes als „wahrer Eigentümer“ in Zukunft eine strategische Führung der ÖBB als ein eigenes Unternehmen, unter Wahrung der Unternehmenseinheit und unter einer weitgehend unabhängig gestellten Geschäftsführung, mit einer zielgerichteten Investitionspolitik, mit einem vom allgemeinen Bundeshaushalt abgegrenzten Rechnungswesen und mit einer im kaufmännischen Bereich möglichst eigenständigen Tarif- und längerfristigen Personalpolitik gewährleisten soll.

Zur Verwirklichung dieser Ziele haben die Regierungsparteien vereinbart, unter Beachtung des Unternehmensgegenstandes der ÖBB — insbesondere hinsichtlich der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und der gesetzlichen Pflichten des Eisenbahnunternehmens — ein Unternehmen herzuführen, in dem ein Vorstand und ein Aufsichtsorgan eigenverantwortlich agieren.

Mit diesem Gesetzesvorhaben soll aber auch den neu entwickelten Regelungsgrundsätzen in der Eisenbahnpolitik der Europäischen Gemeinschaften entsprochen werden. Diese sind in der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 (91/440/EWG), die im Rahmen des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum auch in Österreich umzusetzen sein wird, wie folgt zusammengefaßt:

- Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen
- gesunde Finanzstruktur der Eisenbahnunternehmen
- Trennung der Eisenbahninfrastruktur von der Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Eisenbahnunternehmen (Trennung der Rechnungsführung dabei obligatorisch, organische oder institutionelle Trennung fakultativ)
- Regelung bestimmter Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur (gegen Benutzungsentgelt).

Die letzteren beiden Punkte gehen von einer allgemeinen Verantwortung des Staates für die Infrastruktur der Bahn — ähnlich wie dies bei anderen Verkehrsträgern der Fall ist — aus und verfolgen weitergehend das Ziel, gemeinsame Regeln für die Anlastung der Wegekosten der Bahn zu erreichen.

Im vorliegenden Gesetzentwurf ist in diesem Sinne eine grundsätzliche finanzielle Verantwortung des Bundes für die Infrastruktur enthalten, die von den ÖBB betrieben wird. Der Bund hat hierfür die Grundsatzkriterien vorzugeben. Auch die Unternehmensorganisation mit einem rechnerisch getrennten Unternehmensbereich Infrastruktur wird den ÖBB vorgegeben sowie die Grundlage für die Anlastung eines Streckenbenützungsentgeltes geschaffen.

Was die Kriterien für die Neugestaltung des Unternehmens Österreichische Bundesbahnen an-

langt, erhalten die ÖBB als Gesellschaft die rechtliche und wirtschaftliche Autonomie, die die Entwicklung zu einem nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführten Großunternehmen ermöglicht. Der Bund bietet die zum Gelingen des schwierigen Werkes unerlässliche Hilfestellung, indem er insbesondere für eine ausreichende Kapitalausstattung sorgen soll. Längerfristig führt die bessere Nutzung der qualitativen und kostenmäßigen Leistungsfähigkeit zu einer Verbesserung der Produktivität der ÖBB und damit zu einer Entlastung des Bundeshaushaltes.

Die Österreichischen Bundesbahnen sollen in die Verkehrspolitik des Bundes eingebunden bleiben. Durch die Hervorhebung der Verantwortung des Vorstandes für die Geschäftsführung und des Aufsichtsrates für deren Kontrolle sollen jedoch Einflüsse der Tagespolitik auf die ÖBB verhindert werden. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat lediglich das Recht, im Interesse der Durchsetzung verkehrspolitischer Grundsätze allgemeine Weisungen sowie in Fällen höherer Gewalt Anweisungen im Einzelfall zu erteilen.

Die Bildung dieses selbständigen Unternehmens hat den Effekt einer „Gesamtrechtsnachfolge“. Das Unternehmen setzt somit alle bisher von den ÖBB wahrgenommenen Rechte und Pflichten im eigenen Namen fort; und zwar auch mit Wirkung gegenüber Dritten. Somit werden auch die bestehenden Dienstverhältnisse der ÖBB-Bediensteten vom Unternehmen Österreichische Bundesbahnen unverändert fortgesetzt. Für neu eintretende Bedienstete wird eine Neuregelung angestrebt, wie dies im Arbeitsübereinkommen der Regierungsparteien festgelegt wurde.

Dem Vorstand werden die für die Erarbeitung neuer Rechtsgrundlagen notwendigen Verhandlungen aufgetragen, und dafür wird eine Frist bis 31. Dezember 1994 eingeräumt. Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes wird im übrigen der I. Teil des Arbeitsverfassungsgesetzes über die kollektive Rechtsgestaltung für die Gesellschaft „Österreichische Bundesbahnen“ anzuwenden sein.

Die dem Bund bei der Verwaltung des von der Absonderung erfaßten Teiles des Bundesvermögens zugekommene besondere Rechtsstellung für die steuerliche Behandlung soll vom Unternehmen im erforderlichen Umfang fortgesetzt werden.

Das Unternehmen ist eine juristische Person des privaten Rechts, unter Heranziehung von Regelungen des GesmbH-Gesetzes, aber auch des Aktiengesetzes, insbesondere für die Ausgestaltung der Organe des Unternehmens. Es handelt sich um eine juristische Person „sui generis“ insofern, als sich ihre Individualität als rechtsfähiges Rechtssubjekt nicht auf Privatautonomie, sondern auf einen Gesetzesbeschuß gründet und sich ihre Organisations-

form von jener anderer juristischer Personen des privaten Rechts unterscheidet. Bei den Rechten des Bundes an dem Unternehmen ÖBB handelt es sich um eine Herrschaftsbeziehung besonderer Art. Die Gestaltung dieser Rechtsbeziehung durch den Entwurf sichert dem Bund eine Einflußnahme auf das Unternehmen im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen Bestimmungen, wobei der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den Gesellschafter „Bund“ vertritt. Die für eine betriebswirtschaftlich begründete Führung des Unternehmens erforderliche Autonomie des Vorstandes und des Aufsichtsrates wird dabei nicht in Frage gestellt. Das Verhältnis des Bundes zu diesem „seinem“ Unternehmen weist dabei die Besonderheit auf, als es dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Gesellschafter in Einschränkung zum GesmbH-Recht lediglich zu steht, dem Unternehmen allgemeine Weisungen im Interesse der Durchsetzung verkehrspolitischer Grundsätze bzw. Anweisungen in Fällen höherer Gewalt zu erteilen.

EWR-Durchführung

Dieses Gesetzesvorhaben dient auch als Umsetzungsmaßnahme zu der vorhin bereits angesprochenen Richtlinie 391 L 0440:

Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG);
EWR-Umsetzungsfrist bis 1. Juli 1995.

Angemerkt wird in dem Zusammenhang, daß die im Anhang XIII des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum enthaltenen EWR/EG-Rechtsvorschriften mit unmittelbarer Wirksamkeit nach den legislativen Richtlinien zur EWR-Rechtsreform keiner innerstaatlichen Ausführungsregelung zugänglich sind; eine Ausführungsvorschrift im Bundesbahngesetz habe daher zu unterbleiben; eine Ausnahme besteht nur für eine innerstaatliche Zuständigkeitsregelung. Auf die im vorliegenden Zusammenhang besonders relevanten EWR/EG-Verordnungen wird in den nachfolgenden Erläuterungen zu den §§ 2 und 3 noch eingegangen.

II. Besonderer Teil

Zu § 1 Abs. 1:

Der Wirtschaftskörper ÖBB bildet eine mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattete, nach den Bestimmungen dieses Gesetzes organisierte Gesellschaft. Dadurch soll erreicht werden, daß die ÖBB flexibler auf die Marktsituation reagieren können.

652 Beilagen

11

Insoweit in diesem Gesetz selbst nicht ausdrückliche besondere Regelungen enthalten sind, ist (subsidiär) die sinngemäße Anwendung des GesmbH-Rechts vorgesehen.

Zu § 1 Abs. 2:

Das Unternehmen ist auf Grund des für die wesentlichen Teile seines Vermögens geltenden Widmungszwecks in Verbindung mit der Vorschreibung einer „Wirtschaftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen“ Vollkaufmann. Die Eintragung in das Handelsregister Wien (Sitz des Unternehmens) ist vorgesehen.

Zu § 1 Abs. 3:

Die von den ÖBB zu besorgenden und mit der Beförderung von Personen und Gütern sowie mit der Herstellung und Unterhaltung aller hiezu notwendigen Einrichtungen zusammenhängenden Geschäfte müssen alle Tätigkeiten umfassen, die im Rahmen der Umsetzung des Strategiekonzeptes notwendig werden, wobei auch solche Tätigkeiten beinhaltet sind, die nicht unmittelbar unter Verkehrsleistungen subsumiert werden können.

Tätigkeiten, die nicht unmittelbar der in Abs. 3 genannten Aufgabenstellung dienen, sind insofern erfaßt; als sie zumindest mittelbar zur Erfüllung dieser Aufgabe notwendig sind.

Zu § 1 Abs. 4:

Die kaufmännischen Grundsätze schließen das Gebot der höchstmöglichen Wirtschaftlichkeit ein, gehen jedoch, da sie auch den Begriff des Gewinnstrebens umfassen, darüber hinaus. Diese Grundsätze zielen also auf die kaufmännischen Leistungsbereiche, sollen aber — und dies wird im zweiten Satz ausgedrückt — dem Grunde nach auch für die Verpflichtungen im öffentlichen Interesse (wie sie in der im § 3 zitierten EG-Verordnung geregelt sind) anzuwenden sein.

Zu § 2 Abs. 1:

Der § 2 enthält die Regelungen über die Trennung Infrastruktur — Betrieb (vgl. Allgemeiner Teil der Erläuterungen).

Dazu ist im Abs. 1 eine definitorische Abgrenzung der Eisenbahninfrastruktur nötig. Es wird auf die im Rahmen des EWR übernommenen EG-Regelungen verwiesen.

Im EG-Recht wird in der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 (in ihrer geltenden Fassung) eine Regelung über eine harmonisierte Verbuchung der Ausgaben für die

Verkehrswege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs getroffen, wobei diese Regelung als Voraussetzung für die Einführung eines Abgeltungssystems für die Benutzung der Verkehrswege gesehen wurde. In der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 wird der Inhalt der Verbuchungsschemata für diese Verkehrswege festgelegt und dazu im Anhang 1 der Verkehrsweg abgegrenzt. Teil A enthält die Begriffsumschreibung des Verkehrsweges der Eisenbahn.

Diese Begriffsumschreibung hat insofern bereits Eingang in das geltende Bundesbahnenrecht gefunden, als die auf Grund des § 2 Abs. 4 idF der Bundesbahngesetznovelle BGBl. Nr. 151/1984 erlassende Schienenverkehrswegverordnung, BGBl. Nr. 273/1987, der Begriffsumschreibung der EG-Verordnung nachgebildet wurde. Die bisherige Regelung hatte allerdings (nur) die Funktion, für eine getrennte Darstellung der Ergebnisse des Schienenverkehrsweges als gemeinwirtschaftliche Leistung zu sorgen, wogegen die neue Regelung Basis für die organisatorisch-rechnerische Trennung ist.

Zu § 2 Abs. 2:

Die zitierte EWR/EG-Richtlinie ordnet den Staaten die allgemeine Verantwortung für die Entwicklung einer angemessenen Eisenbahninfrastruktur zu und überläßt die Ausgestaltung der Finanzierung im wesentlichen den Staaten.

In der vorliegenden Gesetzesbestimmung ist eine grundsätzliche Kostentragung für die Eisenbahninfrastruktur durch den Bund vorgesehen.

Verankert ist aber auch eine Drittfinanzierung. Dabei ist vor allem an die Herstellung bestimmter Hochleistungsstrecken zu denken. Es soll auch etwa die Finanzierung einer bestimmten Strecke durch ein Finanzkonsortium möglich sein.

Der grundsätzlichen finanziellen Verantwortung des Bundes für die Infrastruktur gegenüberstehen muß ein grundsätzliches Steuerungsinstrumentarium des Bundes, wie es im zweiten Satz enthalten ist. Der Bund, vertreten durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, wird in Vorgaben an die Österreichischen Bundesbahnen (als das die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur durchführendes Unternehmen) dafür zu sorgen haben, daß die verkehrspolitischen Grundsätze umgesetzt werden. Besonderes Gewicht kommt einer Einbindung in die Wegeplanungen, wie sie beispielsweise für Eisenbahn-Hochleistungsstrecken auf Grund des Hochleistungsstreckengesetzes bereits bestehen und weiterentwickelt werden, aber auch einer bedarfsgerechten Anbindung und Abstimmung im regionalen Bereich zu. Der § 2 Abs. 2 ist aber auch im Zusammenhang mit § 2 Abs. 6

12

652 der Beilagen

zu sehen. Das bedeutet, daß diese Vorgaben auch auf eine möglichste Effizienz bei Bereitstellung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel abgestellt sein sollen.

Zu § 2 Abs. 3:

Eisenbahninfrastruktur, die ein besonderes regionales Interesse erfüllt oder erfüllen soll, soll von den daran Interessierten auch gemeinsam finanziert werden. Dieser Grundsatz soll zu einem möglichst genau auf die Interessen der Bahnbenutzer in der Region abgestellten und möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel beitragen.

Bestehende Ansätze in dieser Richtung, wie etwa die Vereinbarungen zwischen den ÖBB und den Bundesländern über Nahverkehrsvorhaben (§ 2 Abs. 2 der Nahverkehrsverordnung, BGBl. Nr. 699/1986, in der geltenden Fassung oder auch § 4 Abs. 2 des Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988, BGBl. Nr. 606), und die damit verbundene Abstimmung der Verkehrskonzeptionen der Gebietskörperschaften unter gemeinsamer finanzieller Verantwortung, haben sich bewährt.

Zu § 2 Abs. 4:

Die Einhebung eines Streckenbenützungsentgeltes entspricht ebenfalls den Grundsätzen nach der zitierten EWR/EG-Richtlinie. Die Ausgestaltung und Höhe dieses Entgeltes ist dabei (noch) nicht geregelt, wobei besonders darauf hinzuweisen ist, daß eine Verwirklichung der Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern unter Einbeziehung der externen Kosten im EG-Bereich zwar angestrebt, aber noch nicht gelungen ist.

In der vorliegenden gesetzlichen Regelung wird die Ausgestaltung dieses Benützungsentgeltes nach verkehrspolitischen Grundsätzen und nach Anhörung der ÖBB einer Entscheidung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen übertragen.

Verrechnungstechnisch wird es zweckmäßig sein, daß das von den ÖBB für Verkehrsleistungen zu entrichtende Streckenbenützungsentgelt mit den vom Bund an die ÖBB, Unternehmensbereich Infrastruktur, fließenden Mitteln gegengerechnet wird.

Zu § 2 Abs. 5:

Hier wird das im Art. 6 der zitierten EWR/EG-Richtlinie vorgesehene Prinzip der Trennung des Unternehmensbereiches Infrastruktur vom Unternehmensbereich für das Erbringen von Verkehrsleistungen normiert, wobei die obligatorische Variante

der rechnerischen Trennung gewählt wurde (vgl. auch Allgemeiner Teil der Erläuterungen).

Zu § 2 Abs. 6:

Diese Bestimmung über einen mehrjährigen Finanzrahmen dient als Basis für eine Mittelfristplanung. Es wird in der Verantwortung der Organe der ÖBB für den Unternehmensbereich Infrastruktur liegen, die Grundsatzvorgaben innerhalb dieser Finanzrahmen bestmöglich umzusetzen.

Zu § 3 Abs. 1:

Die Schwerpunkte der österreichischen Verkehrspolitik zugunsten der Schiene verleihen der gemeinwirtschaftlichen Funktion der Bahn in Österreich ein besonderes Gewicht. Sozialpolitisch begründete Sonderkonditionen für bestimmte Bevölkerungsgruppen, ein qualifiziertes Schienenverkehrsangebot im Nahverkehr, die Versorgung von Regionen und die Rolle der Bahn zur Bewältigung des Transitverkehrs, wie sie nun auch im Abkommen zwischen der EWG und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße verankert ist, erfordern Leistungen der Bahn im öffentlichen Interesse und den Ausgleich finanzieller Lasten, soweit sie über die kaufmännischen Gesichtspunkte hinausgehen.

Nach dem geltenden Bundesbahngesetz sind gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge in Form einer Verordnung der Bundesregierung im Einvernehmen mit dem Hauptausschuß des Nationalrates vorgesehen. Für gemeinwirtschaftliche Tarifermäßigungen und Nebenbahnen ist eine kamerale Abgeltung der Einnahmenausfälle vorgesehen; die Belastungen im Nahverkehr und aus dem Schienenverkehrsweg werden (lediglich) getrennt dargestellt.

Die Regelung nach der EWR/EG-Verordnung Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 idF der Verordnung Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs soll nach dem EWR-Abkommen unmittelbar gelten. Die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs gehen zwar etwas über den bisherigen Begriff der gemeinwirtschaftlichen Leistungen nach dem Bundesbahngesetz hinaus; letztere sind aber damit dem Begriff nach erfaßt. Diese EWR/EG-Verordnungsregelung bedeutet im wesentlichen folgende Neuerungen:

Zunächst ging die EG vom Prinzip aus, den Bahnen auferlegte Verpflichtungen grundsätzlich aufzuheben — ein Prinzip, dem aber auch in der Praxis der EG-Staaten kaum entsprochen werden

652 Beilagen

13

kann. Die zitierte EWR/EG-Verordnungsregelung verlangt sodann — unter möglichen Ausnahmen für auferlegte Verpflichtungen im Nah- bzw. Regionalpersonenverkehr und bei im Interesse besonderer sozialer Gruppen festgelegten Tarifen —, daß grundsätzlich Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die weiterhin oder zusätzlich für notwendig erachtet werden, auf Vertragsbasis über Verkehrsdiene zwischen den zuständigen Stellen des Staates und einem Verkehrsunternehmen ausverhandelt und geregelt werden.

Dabei wird die im öffentlichen Interesse erforderliche Qualität der Verkehrsbedienung besonders zu prüfen und gegebenenfalls ein Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln anzustellen sein. In den Verträgen selbst sind die konkreten Anforderungen an den Verkehrsdiens und der Preis für die vertraglich vereinbarten Leistungen (in Ergänzung zu den Tarifeinnahmen), eine Klausel für Anpassungen, die Geltungsdauer sowie Sanktion bei Nichterfüllung zu regeln.

Für die Unternehmensorganisation sieht auch die dargelegte EWR/EG-Verordnungsregelung einen gesonderten Unternehmensbereich mit getrennter Rechnungsführung für jeden der Tätigkeitsbereiche (Verkehrsdiene auf Grund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes) vor.

Ergänzend zu dieser EWR/EG-Verordnung, die von einer möglichen Mehrzahl an Bestellern innerhalb des Staates ausgeht, wird im vorliegenden § 1 Abs. 1 eine Zuständigkeitsregelung für den Bund insofern getroffen, als der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr — wie bisher — die federführende Zuständigkeit für eine nach verkehrspolitischen Grundsätzen abgestimmte Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen hat und im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen mehrjährigen Bestellrahmen festlegen soll.

Damit soll eine periodisch optimierte und mittelfristig geplante Regelung gemeinwirtschaftlicher Leistungsaufträge innerhalb vorausschaubarer finanzieller Grenzen erreicht werden. Die Preisverhandlung wird sich zum Unterschied vom derzeitigen System nachträglicher Einnahmenausfallsrechnung nicht nur daran, sondern auch an leistungsgechten Kriterien — wie etwa Indizierungssätzen und Rationalisierungsabschlägen — zu orientieren haben.

Die Bestellerregelung nach dem EG-Recht einerseits und die Regelung nach § 2 Abs. 3 dieses Gesetzes andererseits gebieten auch gemeinsame Vertragsregelungen mit den anderen Gebietskörperschaften für Leistungen im besonderen regionalen Interesse.

Die Bereitstellung des Schienenverkehrsweges, die nach dem bisher geltenden Bundesbahngesetz auch als gemeinwirtschaftliche Leistung eingestuft ist, wird im § 2 dieses Gesetzes neu geregelt.

Zu § 3 Abs. 2:

Ein derartiger Bericht über die jährliche Entwicklung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen ist auch im § 2 Abs. 7 im derzeit geltenden Bundesbahngesetz normiert. Dieser Berichtspflicht an den Nationalrat wird aber zusätzliches Gewicht beizumessen sein, weil die derzeitige Mitwirkung des Hauptausschusses des Nationalrates bei gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträgen nach § 2 Abs. 4 des geltenden Bundesbahngesetzes infolge der Neugestaltung dieses Bereiches mit dem vorliegenden Gesetz entfallen wird.

Zu § 4:

Bei der Gestaltung der Verfassung des Unternehmens war zu berücksichtigen, daß seine Organe „fremdes“ Vermögen zu verwalten haben. Vorgesehen sind zwei nach dem Kollegialsystem eingerichtete Organe, der Vorstand und der Aufsichtsrat. „Durch“ und „über sie“ erfolgt die Einflußnahme des „wahren Eigentümers“ Bund.

Zu § 5 Abs. 1 bis 3:

Die Geschäftsführung liegt „zur gesamten Hand“ bei dem aus mindestens zwei, höchstens sechs Mitgliedern bestehenden Vorstand. Die Vorstandsmitglieder haben keine beamtenrechtliche Stellung, sie haben keine Vorgesetzten. Dies gilt auch im Verhältnis zum Aufsichtsrat bzw. zum Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Die Vorstandsmitglieder werden — analog zu § 75 des Aktiengesetzes — durch den Aufsichtsrat für höchstens fünf Jahre nach erfolgter öffentlicher Ausschreibung bestellt.

Zu § 6 Abs. 1 bis 10:

Die Pflichten des Vorstandes sind im Abs. 1 dieser Bestimmung dermaßen umschrieben, daß der Vorstand das Unternehmen „ÖBB“ eigenverantwortlich zu leiten hat. Diese Bestimmung entspricht der analogen Formulierung des § 70 Abs. 1 des Aktiengesetzes. Das Leitmotiv des Wohles des Unternehmens unter Berücksichtigung der Interessen des Eigentümers und der Arbeitnehmer ist dabei zu beachten.

Der Begriff des öffentlichen Interesses ist mit Bezug auf die Aufgabenstellung und den Betriebszweck der Österreichischen Bundesbahnen zu betrachten. Die Betreuung der Eisenbahninfrastruktur für und nach den Grundsatzvorgaben des Staates, die gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereiche und die Einbindung in die allgemeinen Grundsätze der Verkehrspolitik über das allgemeine Weisungsrecht qualifizieren dieses öffentliche Interesse und grenzen es auch ab.

Die in den übrigen Absätzen des § 6 determinierten Rechte und Pflichten des Vorstandes folgen bewährten Elementen des österreichischen Gesellschaftsrechtes. Der Abs. 10 entspricht dem Wettbewerbsverbot im § 79 des Aktiengesetzes.

Zu § 7 Abs. 1 bis 8:

Der aus 18 Mitgliedern bestehende Aufsichtsrat ist das Kontrollorgan des Unternehmens, auch er stellt eine Einheit dar. Seine Mitglieder tragen — wie der Vorstand — gemeinsam die Verantwortung für die von ihnen gefaßten Beschlüsse.

Zwölf Mitglieder, unter ihnen ein Vertreter des Bundesministers für Finanzen, werden vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bestellt. Sechs Mitglieder entsendet die betriebliche Arbeitnehmervertretung aus dem Kreise der Dienstnehmer der ÖBB.

Vom bisherigen Vorschlagsrecht der Gebietskörperschaften und Interessenvertretungen ist im Hinblick auf die neue Funktion dieses Organs (Aufsichtsrat statt Verwaltungsrat) und die neue Abgrenzung der Rechtsstellung der ÖBB überhaupt Abstand genommen worden, um Einflüsse der mit der Bundesbahnpolitik des Bundes nicht notwendigerweise übereinstimmenden Forderungen von Interessengruppen, die unmittelbar im Kontrollorgan des Unternehmens vertreten wären, auszuschalten.

Der Aufsichtsrat soll sich neben den Vertretern der ÖBB-Bediensteten aus den erforderlichen Fachleuten zusammensetzen. Für gewählte Personalvertreter der ÖBB muß diese Fachqualifikation nicht gelten: diese einschränkende Formulierung im Abs. 2 entspricht dem § 6. Abs. 4 des geltenden Bundesbahngesetzes.

Die Dauer der Bestellung der Aufsichtsratsmitglieder mit fünf Jahren korrespondiert mit der höchstzulässigen Bestelldauer für den Vorstand.

Zu § 8 Abs. 1 bis 3:

Diese Bestimmungen entsprechen im wesentlichen den ähnlich lautenden Normen des GesmbH-Gesetzes.

Zu § 9 Abs. 1 bis 5:

Diese Bestimmungen sind im wesentlichen Bestimmungen des GesmbH-Gesetzes. Hinsichtlich der schriftlichen Stimmabgabe im Abs. 3 läßt der § 92 Abs. 3 des Aktiengesetzes Beschußfassungen durch schriftliche Stimmabgaben nur zu, wenn kein Mitglied diesem Verfahren widerspricht. Der Aufsichtsrat kann zwar nach dieser Bestimmung des Aktiengesetzes auch ohne Zusammentritt der

Aufsichtsratsmitglieder durch unwidersprochene schriftliche Stimmabgabe wirksame Beschlüsse fassen, jedoch entfällt die schriftliche Stimmabgabe schon beim Widerspruch eines Organmitgliedes, sodaß nichts gegen eine Bestimmung spricht, welche diese Entscheidungsform allgemein ausschaltet.

Zu § 10 Abs. 1 bis 3:

Die hier angeführten Aufgaben entsprechen denen eines Aufsichtsrates einer Ges. m. b. H., jedoch mit den Modifikationen, wie sie für einen Aufsichtsrat der Österreichischen Bundesbahnen notwendig erscheinen.

Zu § 11:

Die „Politisierung“ ist für Vorstand und Aufsichtsrat durch eine Unvereinbarkeitsbestimmung ausgeschlossen; es gibt daher keine Einflußnahme auf die personelle Zusammensetzung durch die Organe der Gesetzgebung. Die Formulierung dieser Bestimmung entspricht dem geltenden Bundesbahngesetz, wobei der Adressatenkreis um die Angestellten politischer Parteien erweitert wurde.

Zu § 12 Abs. 1 bis 4:

Das Verhältnis des Bundes als Gesellschafter zum Unternehmen „ÖBB“ wird durch diese Bestimmung umschrieben. Dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr obliegt es, in Einschränkung zum GesmbH-Recht

- lediglich im Interesse der Durchsetzung verkehrspolitischer Grundsätze allgemeine Weisungen zu erteilen (Abs. 1)
- in Fällen höherer Gewalt Anweisungen im Einzelfall zu geben (Abs. 2)
- den Jahresabschluß und den Lagebericht zu genehmigen sowie Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates zu entlasten (Abs. 3)
- vom Vorstand und Aufsichtsrat Auskunft verlangen zu können (Abs. 4).

Zu § 13 Abs. 1 und 2:

Hiemit wird ausdrücklich dargestellt, daß für Rechnungslegung und Jahresabschluß das Rechnungslegungsgesetz gilt. Es ist lediglich eine Sonderregelung im Abs. 2 vorgesehen, welche die Vorlagefrist für den Jahresabschluß betrifft. Der Abs. 2 ist dem § 125 Abs. 1 Aktiengesetz 1965 nachgebildet.

Zu §§ 14, 15 und 16:

Die Bestimmungen über Finanz-, Investitions- und Rationalisierungspläne sowie über Gewinn und

Verlust lehnen sich an gesellschaftsrechtliche Normen von Kapitalgesellschaften an.

Zu § 17 Abs. 1 und 2:

Für die neue Gesellschaft Österreichische Bundesbahnen ist eine Gesamtrechtsnachfolge in das bisherige Vermögen des Wirtschaftskörpers des Bundes vorgesehen.

Zur Neugestaltung des Unternehmens auf Grund dieses Gesetzes obliegt es zunächst dem Vorstand, eine Eröffnungsbilanz auf Grund betriebswirtschaftlicher Analysen auszuarbeiten. Für die Vermögensbewertung ist eine einvernehmliche Festlegung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und den Bundesminister für Finanzen vorgesehen.

Auf Basis dieser Ergebnisse wird die nach Abs. 2 vorgesehene Kapitalausstattung im einzelnen festzulegen sein, um dem Unternehmen Startvoraussetzungen auf gesunder finanzieller Basis zu geben. Diese Bestimmung geht von folgenden hauptsächlichen Gesichtspunkten aus:

- Sicherstellung der Liquidität des neuen Unternehmens
- für einen Übergangszeitraum Sicherstellung des Leistungsniveaus im Hinblick darauf, daß bei der bisherigen jährlichen Budgetfinanzierung der ÖBB eine Rücklagenzuführung für notwendige Ersatzinvestitionen nicht möglich war
- planmäßige Weiterführung des Investitions- und Erneuerungsprogramms
- Vermeidung einer die künftige Liquidität des neuen Unternehmens gefährdenden Neuverschuldung.

Zu § 17 Abs. 3:

Im Sinne der Gesamtrechtsnachfolge ist auch vorgesehen, die bisher dem Bund im Interesse der Österreichischen Bundesbahnen zustehenden Beteiligungen, die zu einem großen Teil schon bisher von den ÖBB verwaltet wurden, unentgeltlich auf die neue Gesellschaft zu übertragen. Künftige Beteiligungen fallen in den Geschäftsbereich des Unternehmens unter der Verantwortung seiner Organe.

Zu § 18:

Diese Bestimmung soll verhindern, daß das neue Unternehmen „Österreichische Bundesbahnen“ eine abgabenrechtliche Schlechterstellung nur durch die Umgestaltung der Rechtsform erfährt. In diesem Sinne ist auch auf § 17 Abs. 4 und § 19 Abs. 1 Z 1 hinzuweisen.

Zu § 19 Abs. 1 bis 5:

Sonderbestimmungen, die sich aus der besonderen — im Allgemeinen Teil der Erläuterungen

dargelegten — Situation der Gesellschaft ergeben.

Die Formulierung im Abs. 2 bedeutet eine Herauslösung aus der Kameralistik des Bundeshaushaltes, wie sie auch die zitierte EWR/EG-Richtlinie verlangt. Aus der nach wie vor bestehenden Verknüpfung mit dem Bund heraus ist abzuleiten, daß die Grundsätze über eine Versicherung bzw. Nichtversicherung auch für das neugeschaffte Unternehmen heranziehbar sein werden, wenn auch das Bundeshaushaltsgesetz selbst nicht mehr anzuwenden ist.

Klarstellend wird bemerkt, daß die Gesellschaft Österreichische Bundesbahnen nicht mehr unter die Regelung nach § 2 des Prokuraturgesetzes (StGBL Nr. 172/1945, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 343/1989) fallen wird.

Zu § 20 Abs. 1 bis 4:

Diese Übergangsregelungen sehen die Vorbereitungen für einen lückenlosen organisatorischen Übergang vom alten zum neuen Unternehmen vor.

Im Zusammenhang mit der Bestimmung über das Inkrafttreten (mit 1. Jänner 1993) soll eine rasche Bildung der neuen Organe gewährleistet sein.

Aus diesem Anlaß sieht auch die Regelung nach Abs. 4 vor, daß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr dem Vorstand in einer besonderen Weisung die wesentlichen Grundsätze für die Verhandlungen über die Neugestaltung der Rechtsgrundlagen für neu eintretende Bedienstete, wobei diese Verhandlungen nach § 22 Abs. 2 bis 31. Dezember 1994 abzuschließen sein werden, vorgibt.

Zu § 21 Abs. 1 bis 3:

Auf Grund dieser Bestimmungen werden die bisherigen Dienstverhältnisse der ÖBB-Bediensteten zum Bund in Dienstverhältnisse zu dem mit Rechtspersönlichkeit ausgestatteten Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ umgewandelt. Mit dem Ausdruck „aktive Bedienstete“ werden alle Arten von Dienstverhältnissen, das sind Bundesbahnbeamte, Lohnbedienstete, Vertragsbedienstete gemäß VBG 1948, Teilbeschäftigte, Bahnbetriebsärzte, Lehrlinge und sonstige Beschäftigungsverhältnisse erfaßt.

Das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen soll ebenso wie alle anderen österreichischen Unternehmen von der Verpflichtung befreit werden, Pensionslasten zu tragen. Der Pensionsaufwand für die Ruhe- und Versorgungsgenußempfänger der Österreichischen Bundesbahnen soll, ebenso wie der für die Ruhe- und Versorgungsgenußempfänger des Bundes, vom Bund getragen werden.

16

652 der Beilagen

Zum Abs. 3 ist klarstellend hinzuzufügen, daß die im dritten Satz angeführten, beim Unternehmen ÖBB verbleibenden Pensionsbeiträge nicht die der nach dem Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz versicherten Bediensteten umfassen.

Zu § 22 Abs. 1:

Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, daß die geltenden Dienstvertragsnormen der Österreichischen Bundesbahnen in den Bereichen des Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrechts durch die Übernahme der Bediensteten in ein Dienstverhältnis zum neuen, mit Rechtspersönlichkeit ausgestatteten Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ unverändert weitergelten.

Zu § 22 Abs. 2 und 3:

Der Vorstand hat mit der betrieblichen Arbeitnehmervertretung Verhandlungen zur Erarbeitung neuer Rechtsgrundlagen zu führen, wobei eine Frist bis längstens 31. Dezember 1994 gesetzt ist. Diese neuen Rechtsgrundlagen sollen für neu eintretende Bedienstete gelten.

Für den Fall, daß eine Vereinbarung über solche neuen Rechtsgrundlagen für neu eintretende Bedienstete in diesem Zeitraum nicht gelingt, wird auf das Vorgehen nach § 22 letzter Absatz der geltenden Personalvertretungsvorschrift der ÖBB, Amtsblatt der Generaldirektion der Österr. Staatseisenbahnen vom 15. Februar 1946, 3. Stück/1946, verwiesen. Diese Bestimmung sieht vor, daß, wenn eine solche Vereinbarung nicht zustande kommt, auf dem verfassungsmäßigen Wege eine Regelung der Angelegenheit durch ein Bundesgesetz herbeizuführen ist.

In dem Zusammenhang ist auch festzuhalten, daß das im § 1 Z 4 dieser geltenden Personalvertretungsvorschrift der ÖBB zugunsten des Zentralausschusses enthaltene „Recht der allgemeinen Mitverwaltung der Österreichischen Bundesbahnen“ entfallen wird.

Zu § 22 Abs. 4:

Das den nach den bisher geltenden Rechtsgrundlagen aufgenommenen Bediensteten der ÖBB eingeräumte Optionsrecht, nach Inkrafttreten der neuen Rechtsgrundlagen binnen eines Jahres in ein Arbeitsverhältnis nach den Rechtsgrundlagen für neu eintretende Bedienstete aufgenommen zu werden, korrespondiert mit ähnlichen Regelungen in anderen Bundesgesetzen über Ausgliederungen.

Zu § 22 Abs. 5:

Weiters soll sichergestellt werden, daß die jeweils geltenden Rechtsvorschriften des Bundes, deren Anwendungsbereich sich für die Österreichischen Bundesbahnen ausdrücklich ergibt, unberührt bleiben sowie daß jene Rechtsvorschriften, die bisher auf die Dienstverhältnisse der ÖBB-Bediensteten auf Grund deren Qualifikation als Dienstverhältnisse zum Bund anzuwenden waren, weiterhin anzuwenden sind; weiters wird sichergestellt, daß jene Regelungen, die aus diesem Grund nicht anzuwenden waren, auch hinkünftig nicht anzuwenden sind.

Zu § 23:

Mit 1. Jänner 1993 ist das Wirksamwerden des organisatorischen Teiles dieses Bundesgesetzes und mit selbem Datum ist auch das Wirksamwerden der im § 3 Abs. 1 zitierten EWR/EG-Verordnungsregelung vorgesehen. Dies wird eine Neugestaltung des bisherigen gemeinwirtschaftlichen Bereiches bedingen. Dazu werden organisatorisch beträchtliche Vorarbeiten nötig sein, und auch die Erarbeitung des Bestellrahmens, der gleichzeitig ab dem Wirksamwerden der budgetrelevanten Teile dieses Gesetzes zur Anwendung kommen soll. Es ist daher eine Aufhebung der bisherigen Verordnungen über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen mit 31. Dezember 1993 vorgesehen. Die bisherigen gemeinwirtschaftlichen Bereiche der Tarifermäßigungen, der Nebenbahnen und des Nahverkehrs werden neu auszuhandeln sein; die Schienenverkehrswegverordnung wird durch die Neuregelung im Sinne des § 2 dieses Gesetzes und den zu erarbeitenden diesbezüglichen finanziellen Rahmen ersetzt.

Zu § 24:

Vollzugsklausel:

Zu § 25 Abs. 1 und 2:

Im Sinne einer raschen Umsetzung der Zielsetzungen des Regierungsprogramms sieht die Inkrafttretungsregelung eine Zweistufigkeit vor.

Die organisatorische Neuregelung des Unternehmens Österreichische Bundesbahnen soll bereits im Jahr 1993 erfolgen, und in diesem Zeitraum werden auch die Vorbereitungs- und Umstellungsmaßnahmen für die wirtschaftliche Unternehmensführung, die organisatorisch-rechnerische Trennung Eisenbahninfrastruktur — Verkehrsleistungen und die Neuordnung des gemeinwirtschaftlichen Leistungsbereiches zu treffen sein.

Im Hinblick darauf soll die Herauslösung aus dem Bundeshaushalt, und das volle Wirksamwerden dieses Gesetzes, dann mit 1. Jänner 1994 erfolgen.