

An das VEREINIGUNG ÖSTERREICHISCHER INDUSTRIELLER  
Präsidium des Nationalrates

Parlament  
A-1010 Wien

9/SN - 67/ME

Betrifft GESETZENTWURF	
Zi. 67	05/19
Datum: 1 3. AUG. 1991	
Verteilt ..... 1.6. Aug. 1991	

Wien, 1991 08 08  
F/947

*H. Klausgruber*

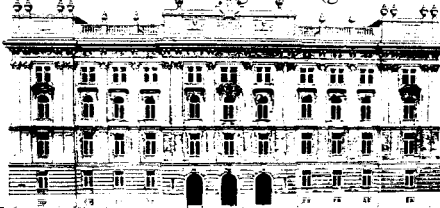
**Betrifft:** Entwurf eines Bundesgesetzes zur  
Neuordnung der Rechtsverhältnisse  
der Österreichischen Bundesbahnen  
(Bundesbahngesetz 1991)

Anbei erlauben wir uns, Ihnen 25 Kopien unserer an das  
Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
gerichteten Stellungnahme zu dem oben genannten Gesetz-  
entwurf zu übermitteln.

VEREINIGUNG ÖSTERREICHISCHER INDUSTRIELLER

*Kapral*  
(Dr. Peter KAPRAL)

*Dr. Gerhard Pschor*  
(Dr. Gerhard PSCHOR)



## VEREINIGUNG ÖSTERREICHISCHER INDUSTRIELLER

An das  
Bundesministerium für  
öffentl. Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2  
A-1031 Wien

Wien, 1991 08 08  
Dr.Ka/F/946

**Betrifft:** Entwurf eines Bundesgesetzes zur  
Neuordnung der Rechtsverhältnisse  
der Österreichischen Bundesbahnen  
(Bundesbahngesetz 1991)  
GZ: 210.559/4-II/1-1991

Die Vereinigung Österreichischer Industrieller dankt für die Übermittlung des Entwurfes eines Bundesgesetzes zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen und nimmt wunschgemäß dazu Stellung:

Die Vereinigung Österreichischer Industrieller begrüßt die Bemühungen des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, eine umfassende Konzeption zur Modernisierung der Eisenbahn und der Rechtsstellung der Österreichischen Bundesbahnen in Angriff zu nehmen. Im Begleitschreiben wird davon gesprochen, daß die beiden Regierungsparteien in dem als Basis für ihre Arbeit in der laufenden Legislaturperiode vereinbarten Arbeitsübereinkommen übereingekommen sind, auch das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen einer grundlegenden Reform zu unterziehen. Es wird Aufgabe dieser Stellungnahme sein zu prüfen und darauf einzugehen, wie weit dieser Gesetzentwurf dieser Zielsetzung und dem Geist der einschlägigen Abschnitte des Arbeitsübereinkommens entspricht.



- 2 -

In weiterer Folge werden in dem erwähnten Begleitschreiben auch die Ziele, die mit diesem Gesetzentwurf verfolgt werden, umschrieben. Demnach soll der Entwurf die Voraussetzungen für die Schaffung eines Wirtschaftskörpers mit eigener Rechtspersönlichkeit (selbständiges Unternehmen), die Gestaltung der Unternehmensführung nach bewährten Elementen des österreichischen Gesellschaftsrechts und die Loslösung vom Bundeshaushalt und damit die Führung des Unternehmens nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und der Transparenz im kaufmännischen Ergebnis sowie der Transparenz der Kosten der gemeinwirtschaftlichen Leistungen schaffen. Auch diese Kriterien werden dazu herangezogen werden müssen, den vorliegenden Gesetzentwurf auf die Erreichung dieser Ziele hin zu prüfen und die einschlägigen Vorschriften dahingehend zu analysieren, wie weit sie diesen Zielen auch entsprechen.

Bevor wir im ersten Teil der Stellungnahme auf die generellen Überlegungen eingehen, sehen wir uns gezwungen, noch auf den unserer Meinung nach ungerechtfertigten und unnotwendigen zeitlichen Druck hinzuweisen, unter dem die Reform der ÖBB begonnen wird und der sich insbesondere auch in der sehr kurz bemessenen Frist, die den zur Stellungnahme eingeladenen Institutionen eingeräumt wird, zeigt. Wie noch auszuführen sein wird, sind eine Reihe von wichtigen und für den Erfolg der angestrebten Reform essentiellen Probleme nicht oder nur in Ansätzen behandelt. Es wird sich daher sehr bald zeigen, das noch weitere legislative Maßnahmen - abgesehen von der erwähnten Neuregelung der Bestimmungen über das Dienst-Besoldungs- und Pensionsrecht - notwendig sein werden. Trotzdem muß davon ausgegangen werden, daß ein solches Gesetzeswerk nicht sehr bald nach Beschlußfassung wieder novelliert werden wird. Es ist auch die Frage auf-

- 3 -

zuwerfen, ob und inwieweit tatsächlich alle Bereiche, die für die angestrebte Schaffung des Wirtschaftskörpers ÖBB Voraussetzung sind, im vorliegenden Entwurf umfassend und zweckentsprechend geregelt sind. Darüber sollte noch eine eingehende Diskussion stattfinden, bevor die parlamentarischen Beratungen des Gesetzentwurfes beginnen.

Nunmehr zu den allgemeinen Bemerkungen:

Zweifel über die Richtigkeit des bei der Reform der Bundesbahn und der Schaffung eines eigenen Wirtschaftskörpers ÖBB einzuschlagenden Weges entstehen schon einmal aus dem Umstand, daß für die gesellschaftsrechtliche Konstruktion eine Mischform zwischen Gesellschaft mit beschränkter Haftung und Aktiengesellschaft gewählt wurde. Das Arbeitsübereinkommen spricht bereits etwas unbestimmt davon, daß "ausgehend von den bewährten Elementen des Ges.m.b.H.-Gesetzes ein Unternehmen herbeigeführt werden soll, in dem der Vorstand und das Aufsichtsorgan soweit als möglich eigenverantwortlich sind, insbesondere im Bereich der Tarife, der Finanzen, des Personals und des Beschaffungswesens". Es gibt gute Gründe, warum ein Hinweis auf die Rechtsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung gemacht wurde. Vor allem gilt dies für die Möglichkeit des Durchgreifens der Gesellschafter einer Ges.m.b.H. auf die Geschäftsführung. Man kann aber nicht davon sprechen, daß gewisse notwendige Aufgabenstellungen, die die ÖBB zu besorgen hat, wie gemeinwirtschaftliche Leistungen, Betriebs- und Beförderungspflicht des Unternehmens und das Recht des Verkehrsministers auf Durchsetzung verkehrspolitischer Grundsätze, dem Aktienrecht fremd sind; das sind sie auch dem Ges.m.b.H.-Recht. Das Ges.m.b.H.-Recht erlaubt aber dem Eigentümer bzw. den Gesellschaftern einen direkten Einfluß auf die Gestion der Gesellschaft auszuüben. Der Widerspruch liegt vor allem darin begründet, daß - und

- 4 -

zwar im Arbeitsübereinkommen - gleichzeitig mit anderen Forderungen die Eigenverantwortung der Organe, zwar mit der Einschränkung "soweit als möglich", verlangt wird. Der vorliegende Gesetzentwurf konnte diesen, unserer Meinung nach unlösbaren, Widerspruch nicht beseitigen. Dies zeigt sich vor allem auch in einer zu weit gehenden Verquickung der Stellung des Verkehrsministers als Träger hoheitsrechtlicher Aufgaben - nicht nur gegenüber der Bahn sondern auch gegenüber anderen Verkehrsträgern - und seiner im Gesetz vorgesehenen Einbindung in Entscheidungen der Unternehmensführung und der Organbestellung. In dieser zweifellos sehr schwierigen Aufgabenstellung sind wir der Meinung, daß eindeutig den Regelungen des Aktiengesetzes, auf die ja der Gesetzentwurf in diesen Fällen Bezug nimmt bzw. generell auch solche Vorschriften berücksichtigt, der Vorzug zu geben ist, und daß darüber zwischen den Koalitionspartnern vor der Ausarbeitung des Entwurfes das Einvernehmen gesucht hätte werden sollen.

Wie gesagt, übernimmt der Entwurf zwar zahlreiche, aber vor allem nebensächliche Bestimmungen des Aktiengesetzes. In wesentlichen Fragen, vor allem was den Einfluß des Eigentümers auf die Geschäftsführung anbelangt, wird auf das Ges.m.b.H.-Gesetz zurückgegriffen. Es wird dem Minister das Recht zur Zustimmung bei der Vorstandsbestellung ebenso eingeräumt, wie die Möglichkeit, den Widerruf der Bestellung des Vorstandes durch den Verwaltungsrat dadurch zu erzwingen, daß er dem Vorstand das Vertrauen entzieht.

Diese Regelung kann auch unter Berücksichtigung der Worte des Arbeitsübereinkommens "soweit als möglich" nicht mit der Forderung nach eigenverantwortlich agierenden Organen in Einklang gebracht werden. Die vorgesehene Regelung dehnt

- 5 -

vielmehr die heute bestehenden Möglichkeiten des Eingriffes durch den Minister noch weiter aus.

Bei den Vorschriften über die Rechnungslegung wird eine von den sonstigen für Kaufleute geltenden, völlig abweichende Regelung getroffen, ohne daß diese auch in den erläuternden Bemerkungen irgendwie begründet wird.

Ein weiterer offensichtlicher Mangel dieses Entwurfes ist es, daß es nicht gelungen ist, eine befriedigende Definition der von den ÖBB in Hinkunft zu besorgenden öffentlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben zu formulieren.

Darüber hinaus räumt das Gesetz (der Entwurf) dem Bundesminister für öffentliche Verwaltung und Verkehr ein allgemeines Weisungsrecht ein, das in der vorliegenden Form nicht akzeptiert werden kann. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit der kritisierten unzulänglichen Definition der gemeinwirtschaftlichen Aufgabenstellung der ÖBB. Auch in diesem Zusammenhang sei auf das Arbeitsübereinkommen der beiden Regierungsparteien verwiesen. Hier heißt es, daß es dem zuständigen Bundesminister obliege, Richtlinien im Interesse der Durchsetzung verkehrspolitischer Grundsätze vorzugeben. In der Formulierung des § 12 Abs.1 und 2 kann aber auch bei Berücksichtigung des Verweises auf die §§ 1 und 2 des Entwurfes nicht von der Umsetzung der im Arbeitsübereinkommen formulierten Richtlinienkompetenz gesprochen werden. Ein allgemeines Weisungsrecht ist aus verschiedenen Gründen, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die vom Bundesminister gegenüber anderen Verkehrsträgern wahrzunehmenden hoheitsrechtlichen Aufgaben nicht akzeptierbar. Ein Weisungsrecht des Ministers kann sich unserer Meinung nach nur auf die Durchsetzung grundsätzlicher verkehrspolitischer Vorgaben, wie sie sich z.B. aus einem Gesamtverkehrskonzept

- 6 -

ableiten lassen, erstrecken. Ein solches Gesamtverkehrskonzept ist zwar noch nicht vorhanden. Aus mehrmaligen Äußerungen des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann aber geschlossen werden, daß ein solches Konzept demnächst fertiggestellt sein und sicherlich in geeigneter Form auch einer parlamentarischen Diskussion zugeführt werden wird. Wir brauchen nicht zu betonen, daß ein Weisungsrecht des Ministers sich nur auf jene Aussagen des Gesamtverkehrskonzept erstrecken sollte, die eine breite Zustimmung im Parlament gefunden haben.

Im Zusammenhang mit der angestrebten Reform des Unternehmens ÖBB bedürfen noch eine Reihe anderer wichtiger Fragen einer Klärung, ohne daß darauf im vorliegenden Entwurf Bezug genommen wird. So ist z.B. die Kapitalausstattung des neu zu bildenden Unternehmens ÖBB eine sehr wichtige Frage, die ebenfalls einer Regelung zugeführt werden muß, bevor es zu der angestrebten gesellschaftsrechtlichen Neuordnung kommt. Damit im direkten Zusammenhang steht auch die Abdeckung des Abganges der neuen Firma. Beide Fragen werden im vorliegenden Entwurf nicht behandelt, obwohl sie unserer Meinung nach eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Verselbständigung darstellen; das gleiche gilt auch für das Dienst- und Personalrecht, von dem im Entwurf lediglich davon gesprochen wird, daß die bestehenden Bestimmungen so lange gültig bleiben, bis eine Neuregelung erfolgt. Es überrascht daher weiter nicht, daß die vom Minister für neueintretende Mitarbeiter angestrebte Anstellung nach den für die Privatwirtschaft geltenden Rechtsvorschriften (einschließlich der Pensionsregelung nach den Bestimmungen des ASVG) ebenfalls im vorliegenden Entwurf nicht geregelt wird. Es erfolgt lediglich ein Hinweis in den erläuternden Bemerkungen zu § 14 Abs.1, wo eine solche angestrebte Neuregelung erwähnt wird.

- 7 -

Auffallend ist, daß die Frage der Tarifgestaltung und der Festsetzung der Höhe der Tarife ebenfalls nicht angeschnitten wird. Aus der vom Entwurf verfolgten Absicht, eigenverantwortliche Organe (jedenfalls geht der Entwurf davon aus, daß diese Eigenverantwortung auch tatsächlich realisierbar ist, wobei aber im Zuge der Begutachtung, wie erwähnt, erhebliche Zweifel über die Verwirklichung dieses Vorsatzes entstanden sind) zu bilden, kann geschlossen werden, daß diese Tätigkeit in den Aufgabenbereich des Vorstandes fällt. Ist es doch eine der wichtigsten Aufgaben des Vorstandes oder der Geschäftsführung eines Wirtschaftsunternehmens die Preise, für die von ihm gelieferten Produkte oder angebotenen Dienstleistungen festzusetzen. Dem stehen aber die Bestimmungen des Bundesverfassungsgesetzes (Art.54) über die Mitwirkung des Nationalrates u.a. an der Festsetzung von Eisenbahntarifen und die darauf beruhenden Ausführungsbestimmung (Ges.v.13.4.1920) STGBI.180, im Verfassungsrang) entgegen. Im Hinblick darauf, daß im Gesetzentwurf aber weder Übergangs- noch Schlußbestimmungen vorgesehen sind und damit nicht feststeht, wieweit bestehende andere Rechtsvorschriften aufrecht bleiben oder durch das vorliegende Gesetz, sobald es beschlossen ist, aufgehoben werden - ganz abgesehen davon, daß hiezu eine Verfassungsänderung notwendig wäre - läßt sich diese Frage nicht klären. Wir sind jedenfalls der Ansicht, daß darüber eine breite Diskussion notwendig ist und daß über die Kompetenzen des Vorstandes in Tarifangelegenheiten gleichzeitig mit der Beschlußfassung über die Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Bundesbahn klare und eindeutige Aussagen getroffen werden müssen. Dies gilt im übrigen auch für die Mitwirkung des Nationalrates an der Regelung von Bezügen der in staatlichen Betrieben Beschäftigten.



- 8 -

Bei näherer Betrachtung zeigt sich demnach, daß der vorliegende Entwurf ein Torso, sowohl was die organisatorische als auch was die personalrechtliche Seite und die Kapitalseite anbelangt, ist, der als Lösungsansatz für die zweifellos sehr schwierige Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen nicht befriedigen kann.

Es ist auch noch die Frage zu prüfen, wie weit die Feststellung im Vorblatt zu den Erläuterungen über die gegebene EG-Konformität des Entwurfes den Tatsachen entspricht. Unter Hinweis auf die vorstehenden generellen Ausführungen, insbesondere hinsichtlich der Eigenverantwortung der Organe und der damit verbundenen Möglichkeit eines Agierens des Unternehmens nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen, haben wir erhebliche Zweifel, ob dieser Entwurf tatsächlich die ihm zugeschriebene EG-Konformität aufweist.

Zuletzt ist auch noch die Frage der Wettbewerbsgleichheit und des Verhältnisses der ÖBB zu anderen Verkehrsträgern zu erwähnen. Die vorstehenden Ausführungen haben diesen Bereich schon angerissen. Die Frage der Stellung der Bahn im Wettbewerb kann von der Frage der Konstruktion des Unternehmens nicht getrennt werden, insbesondere was die Stellung des Ministers anbelangt. Die unbefriedigende Form der Definition der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben läßt befürchten, daß auch in Hinkunft die Wettbewerbsgleichheit nur sehr eingeschränkt gegeben sein wird. Im Hinblick auf die Eingangsbestimmungen des § 1 Abs.3 ist das aber eine Frage von besonderer Wichtigkeit. Diese Bestimmung könnte zu dem Schluß verleiten, die Bahn kann für sich die Stellung eines Generalverkehrsunternehmens in Anspruch nehmen. Wir möchten in diesem Zusammenhang auf ein Urteil des OGH hinweisen, das

- 9 -

sich mit der Frage des Verhältnisses eines Wettbewerbers, dessen Finanzierung letztlich auch aus Steuergeldern erfolgt, zu seinen Konkurrenten auseinandersetzt, und in dem der OGH zu einer sehr richtungweisenden Schlußfolgerung kommt. Dieser könnte am ehesten dadurch Rechnung getragen werden, daß die Verbindung ÖBB und Minister auf die dem Ministerium zukommenden Hoheitsrechte beschränkt bleibt und die "Nabelschnur" Ministerium und ÖBB ein für allemal durchtrennt wird. Die Diskussion über die Neuordnung der Rechtsstellung und die Rechtsform der ÖBB gibt an sich Gelegenheit, die Stellung der ÖBB in der österreichischen Wirtschaft und gegenüber anderen Verkehrsträgern, aber insbesondere gegenüber der verladenden Wirtschaft, einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen, ohne daß damit auch unbedingt die Konsequenz einer Regelung in Gesetzesform verbunden sein muß. Zeitmangel und die Tatsache, daß es sich bei den vorliegenden Ausführungen um die Stellungnahme zum ÖBB-Gesetzesentwurf handelt, erlauben es aber nicht, auf diese Frage näher einzugehen. In diesem Zusammenhang sei lediglich nur noch ein Hinweis gegeben. Auch in Österreich sollte man sich ernsthaft mit der Frage auseinandersetzen, ob nicht die Bildung eines Sondervermögens und die Einsetzung eines Treuhänders hiefür ein möglicher Weg der Trennung zwischen hoheitsrechtlichen Aufgaben und privatwirtschaftlicher Führung des Unternehmens ÖBB wäre. Die in Schweden getroffene Lösung könnte hiebei durchaus als Vorbild dienen.

Zu den einzelnen Bestimmungen erlauben wir uns folgendes auszuführen:

**§ 1 Abs.2:**

Da vor allem hinsichtlich der Rechnungslegung für den Wirtschaftskörper ÖBB abweichende Vorschriften gelten

- 10 -

sollen, sollte die Formulierung lauten "soweit im Gesetz nichts anderes bestimmt ist, finden hiebei die für Kaufleute geltenden Rechtsvorschriften Anwendung".

§ 1 Abs.3:

Im Hinblick auf die unklare und unbefriedigende Definition der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die die Bahn zu erbringen hat, kann dem in diesen Bestimmung vorgesehenen uneingeschränkten Erwerb von Beteiligungen nicht zugestimmt werden (siehe hiezu die Ausführungen im allgemeinen Teil, insbesondere hinsichtlich der Wettbewerbssituation zu anderen Verkehrsträgern).

§ 2:

Die notwendige klare Trennung zwischen kaufmännischer Geschäftsführung, öffentlichem Interesse und gemeinwirtschaftlichen Leistungen fehlt. Der § 1 Abs.3 definiert die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen so, daß darunter alle Leistungen der ÖBB verstanden werden könnten, die kaufmännisch nicht kostendeckend erbracht werden können. Wenn dies tatsächlich beabsichtigt sein sollte, so könnte der Grundsatz der kaufmännischen Geschäftsführung überhaupt aus dem Gesetzentwurf gestrichen werden.

Der zweite Abschnitt des Gesetzentwurfes über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen bedarf daher einer grundlegenden Neuformulierung, wobei zwischen kaufmännischer Geschäftsführung gemeinwirtschaftlicher Leistung und deren Abgeltung klar differenziert werden muß. Auch unter Berücksichtigung der unter § 1 Abs. 4 festgelegten Bestimmungen, daß gemeinwirtschaftliche Leistungen im Sinne des § 2 unter Bedachtnahme auf höchstmögliche Wirtschaftlichkeit zu erbringen sind - eine Bestimmung die unserer Meinung nach in den § 2

- 11 -

aufzunehmen ist - sollte nochmals geprüft werden, ob diese Bestimmungen ausreichen. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Bestimmungen des § 4, wonach bei der Bemessung der Entgelte, insbesondere die Grundsätze der Einfachheit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit zu berücksichtigen sind.

In diesem Zusammenhang sei auf die Definition im Schweizer Bundesbahn-Gesetz bzw. im SBB-Leistungsauftrag 1987 verwiesen, die sowohl Umfang und Bereich, in dem gemeinwirtschaftliche Leistungen erbracht werden, genau festlegen, als auch eine klare und genaue Kontrolle dieses Bereichs durch den Bundesrat vorsehen.

§ 3 Abs.2 und 4:

In der vorgesehenen Verordnung über die Übertragung gemeinwirtschaftlicher Leistungen an die Bundesbahn sind nicht nur Art, Umfang und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, sondern auch die Kosten, die der ÖBB dafür von der öffentlichen Hand zu ersetzen sind, festzulegen, wobei die Höhe der tatsächlichen Abgeltung durchaus jährlichen Verhandlungen zwischen ÖBB und öffentlicher Hand vorbehalten bleiben kann. Um eine entsprechende Transparenz zu erreichen, soll das Ergebnis in Verordnungsform festgelegt werden.

§ 3 Abs. 5:

Hier wird erstmals vorgesehen, daß die Länder in die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für Nebenbahnen und zwar für die Betriebs- und Investitionskosten miteinbezogen werden. Bisher war eine Mitfinanzierung der Länder nur bei Infrastrukturerrichtungskosten im Nahverkehr im Verhältnis 80 : 20 vorgesehen. Den Ländern wird allerdings keinerlei Mitspracherecht zugestanden. Ein solches Mitwirkungs- und Zustimmungsrecht der Länder ist unserer

- 12 -

Meinung nach aber Voraussetzung dafür, daß die Länder auch tatsächlich eine solche Kostenübernahme in Erwägung ziehen können. Eine entsprechende Ergänzung dieser Bestimmung ist vorzusehen.

§ 4 Abs. 3 und 5:

Die Bestimmung, wonach zu Wirksamkeit der Bestellung zu Vorstandsmitgliedern die vorherige Zustimmung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft notwendig ist, wird abgelehnt. Sie widerspricht dem Grundsatz der Eigenverantwortung der Organe, die ein wichtiges Prinzip der Reform ist. Die Eingriffsrechte des Verkehrsminister haben sich auf das unumgänglich notwendige Ausmaß zu beschränken und sollten sich auf die Durchsetzung verkehrspolitischer Grundsätze konzentrieren (siehe hiezu auch die Ausführungen im allgemeinen Teil der Stellungnahme).

Dasselbe gilt auch für die Bestimmung, daß der Verwaltungsrat den Vorstand abzurufen hat, wenn der Minister dem Vorstand das Vertrauen entzieht. Der Widerruf der Bestellung ist auf wichtige, d.h. sachliche Gründe zu beschränken. Der bloße Entzug des Vertrauens durch den Minister ist in diesem Sinn allein kein wichtiger Grund.

Im § 4 ist weiters eine den Bestimmungen des § 110 Abs.3 Arbeitsverfassungsgesetz entsprechende Bestimmung aufzunehmen, wonach die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern einer doppelten Mehrheit in den zuständigen Organen bedarf.

§ 5 Abs. 1:

Im Hinblick auf die vorstehend kritisierte Möglichkeit der Abberufung eines Vorstandsmitgliedes bei Verlust des

- 13 -

Vertrauens durch den Bundesminister ist die Bezugnahme auf Eigenverantwortung, unter der der Vorstand das Unternehmen ÖBB zu führen hat, doch sehr weitgehend eingeschränkt. Es stellt sich die Frage, wie weit die Verantwortung reicht, wenn der Minister die Möglichkeit hat, jederzeit, ohne Angabe von Gründen, dem Vorstand das Vertrauen zu entziehen und damit seine Abberufung erreichen kann. Die letzte Verantwortung für die Führung des Wirtschaftskörpers ÖBB liegt demnach doch wieder beim Minister.

Der im Entwurf enthaltene Verweis auf die übertragenen Aufgaben ist in dieser Form untragbar, weil jede exakte Definition der öffentlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben, die das Unternehmen zu erbringen hat, fehlt; ebenso wenig ist das Weisungsrecht des Ministers ausreichend definiert.

§ 6 Abs. 6 und 7:

Nach diesen Bestimmungen kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Bestellung von Mitgliedern des Verwaltungsrates jederzeit und mit sofortiger Wirkung widerrufen. Im Sinne der Eigenständigkeit mit Eigenverantwortung der Organe sollte ein solcher Widerruf nur bei Vorliegen wichtiger, d.h. sachlicher Gründe, die im Gesetz selbst definiert sein müssen, möglich sein (siehe hiezu auch die Bestimmung des § 6 Abs. 7).

§ 8 Abs. 3:

Das Dirimierungsrecht des Verwaltungsratsvorsitzenden sollte bei Wahlen ausgeschlossen sein. Grundsätzlich sollte hier die einfache Mehrheit der Stimmen entscheiden.

- 14 -

§ 12 Abs 1 und 2:

Nach diesen Bestimmungen steht dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ein allgemeines Weisungsrecht gegenüber den Österreichischen Bundesbahnen zu. Abgesehen davon, daß ein solches Weisungsrecht nur gegenüber den Organen festgelegt werden kann, kann ein solches allgemeines Weisungsrecht überhaupt nicht akzeptiert werden. Diese Formulierung steht auch nicht im Einklang mit den Vereinbarungen, wie sie im Arbeitsübereinkommen getroffen wurden. Das Weisungsrecht des Bundesministers gegenüber Organen der ÖBB ist vielmehr auf "Richtlinien im Interesse der Durchsetzung verkehrspolitischer Grundsätze" zu begrenzen und exakt zu definieren. Ein Weisungsrecht zur Durchsetzung verkehrspolitischer Grundsätze schließt selbstverständlich Eingriffe des Ministers auf Einzelmaßnahmen der Organe des Unternehmens ÖBB aus. Es ist vielmehr nur als Möglichkeit zur Durchsetzung grundsätzlicher verkehrspolitischer Vorgaben, wie sie sich z.B. aus einem Gesamtverkehrskonzept ableiten lassen, zu verstehen.

§§ 13 und 14:

Nach diesen Bestimmungen übernimmt das neugeschaffene Unternehmen ÖBB alle Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber den aktiven Beschäftigten und Pensionisten. Nach § 14 bleiben bis zur Neuregelung der derzeitigen Bestimmungen über das Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrecht und anscheinend, ohne daß dies besonders erwähnt wird, auch die Bestimmungen über die Vertretung des Personals aufrecht.

Die angestrebte Neuordnung der Rechtsverhältnisse im Bereich ÖBB und die Schaffung eines eigenen Wirtschaftskörpers ÖBB setzen aber zwingend eine Neuregelung dieser Rechtsmaterie voraus. Wie schon in den allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, müssen daher die einschlägigen Rechtsvorschriften gleich-

- 15 -

zeitig mit der Beschlußfassung über das Bundesbahn-Gesetz geändert werden.

Hiebei müssen folgende Grundsätze berücksichtigt werden:

Für neueintretende Mitarbeiter muß in Hinkunft der Status eines Angestellten bzw. der Status nach dem Nachtschicht-Schwerarbeiter-Gesetz gelten.

Die bisherigen Bestimmungen des Personalvertretungsrechtes über die Mitwirkungsrechte der Personalvertretung sind analog den Mitwirkungsrechten der Belegschaftsvertreter im Arbeitsverfssungsrecht zu formulieren.

Im Pensionsrecht haben für neueintretende Mitarbeiter der ÖBB die Bestimmungen des ASVG zur Anwendung zu kommen, wobei das Unternehmen ÖBB die dort vorgesehenen Leistungen zu erbringen hat. Der Bund erbringt in Hinkunft, außer im Rahmen der Bundesleistungen nach dem ASVG, keine Beitrags- oder Pensionsleistungen für Mitarbeiter der ÖBB.

#### §§ 15 und 16:

Das vom Nationalrat vor kurzem beschlossene Rechnungslegungs-Gesetz novelliert auch die Bestimmungen des § 259 Aktiengesetz. Demnach ist auch für Eisenbahn-Aktiengesellschaften das Rechnungslegungs-Gesetz anzuwenden. Insbesondere gilt dies für die Bindung an die Bewertungsvorschriften dieses Gesetzes. Die im vorliegenden Gesetzentwurf enthaltenen Bestimmungen über die Rechnungslegung und die Aufstellung des Jahresabschlusses enthalten dagegen nur einige rudimentäre Vorschriften dazu. Diese Bestimmungen sind nicht mit dem ab 1.1.1992 für alle Kaufleute geltenden Vorschriften des Rechnungslegungs-Gesetzes abgestimmt. Die



- 16 -

Vereinigung Österreichischer Industrieller ist der Ansicht, daß die Vorschriften des Rechnungslegungs-Gesetzes in Hinkunft auch für die ÖBB anzuwenden sind, wobei auf die Besonderheiten eines Bahnbetriebes entsprechend Rücksicht zu nehmen ist.

§ 16 Abs. 2:

Die dort erwähnte Anlage ist dem Gesetzentwurf nicht angeschlossen.

§ 23 Abs. 1:

Die vorgesehene Übertragung der den Bund aufgrund bundesgesetzlicher Bestimmungen eingeräumten Abgaben und gebührenrechtlichen Begünstigungen sind daraufhin zu prüfen, wie sich diese im Verhältnis zu anderen Bahnen auswirken. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das von der EG formulierte Gleichbehandlungsgebot.

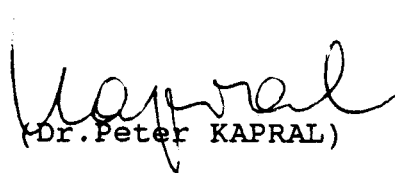
§ 23 Abs. 3:

Statt "Handelsregister" muß es richtig "Firmenbuch" heißen.

Auf das Fehlen von Übergangs- und Schlußbestimmungen wurde bereits hingewiesen.

Wunschgemäß werden 25 Exemplare der Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

VEREINIGUNG ÖSTERREICHISCHER INDUSTRIELLER

  
(Dr. Peter KAPRAL)

  
(Dr. Gerhard PSCHOR)