

Österreichische Bundesbahnen

Generaldirektion



An das
Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

18/SN - 67/ME

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 67	-GE/19 P1
Datum: 19. AUG. 1991	
Verteilt 22. Aug. 1991 Klo	

H. Klausgraber

Ihr Zeichen	Ihre Nachr. v.	Unser Zeichen	Sachbearbeiter	Tel. (0222) 5800 Durchwahl	Datum
	GD 1.1-2283-7-1991		Dr. d'Aron	33472	12.8.91

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes zur Neuordnung
der Rechtsverhältnisse der österreichischen
Bundesbahnen;
Begutachtung

Die Stellungnahme der österreichischen Bundesbahnen
Zl.: GD-1.1-2283-5-1991, vom 2. August 1991 darf 25-fach übermit-
telt werden.

25 Beilagen

Für die österreichischen Bundesbahnen:

d'Aron

Dr. d'Aron

Österreichische Bundesbahnen

Der Vorstand

Zl. GD-1.1-2283-5-1991
Dr. Kovarik, 35091

Wien, am 2. August 1991

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 W i e n

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes zur
Neuordnung der Rechtsverhältnisse der
Österreichischen Bundesbahnen; Begutachtung,
Stellungnahme der ÖBB

Bezug: GZ: 210.559/4-II/1-1991 vom 11.6.1991

Zum Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes erlauben sich die Österreichischen Bundesbahnen die nachstehende Stellungnahme abzugeben:

Die ÖBB begrüßen grundsätzlich die politischen Bestrebungen, im Rahmen eines neuen Bundesbahngesetzes, neue rechtliche Grundlagen für das Unternehmen zu schaffen.

Angesichts neuer verkehrs- und umweltpolitischer Herausforderungen und des sich rasch verändernden Verkehrsmarktes, erscheint es h.o. unabdingbar, dem Unternehmen "ÖBB" das nötige Rüstzeug zu geben, um auf die sich ständig ändernden Herausforderungen des Marktes rasch agieren und reagieren zu können.

- 2 -

Die ÖBB sind der Meinung, daß das neue Bundesbahngesetz mit seinen wesentlichen Elementen

- Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit
- Organe nach Elementen des Gesellschaftsrechtes
- volle Abgeltung aller gemeinwirtschaftlichen Leistungen und somit Transparenz im kaufmännischen Bereich
- Agieren nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen
- verkehrspolitisches Weisungsrecht des Verkehrsministers

einen beschleunigenden Impuls bei der Verwirklichung einer modernen und attraktiven Bahn darstellt.

Zu den einzelnen Bestimmungen des ggstl. Gesetzesentwurfes werden folgende Feststellungen getroffen:

Zu § 1 (1):

Die Bestimmung normiert den Wirtschaftskörper "ÖBB" als Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes. Dieser eindeutige Konnex zwischen der Republik Österreich und dem Unternehmen beinhaltet wohl auch eine Haftungsübernahme des Eigentümers. Ein diesbezüglicher Hinweis müßte zumindest in den Erläuternden Bemerkungen aufscheinen.

Ein Ausschluß der Haftungsübernahme durch den Bund wäre eine für Eisenbahnunternehmen in ganz Europa einmalige Situation und hätte bedeutende wirtschaftliche Nachteile für das Unternehmen zur Folge. Für den Ausbau der Infrastruktur in Zukunft immer notwendigeres Fremdkapital würde ohne Bundeshaftung wesentlich teurer werden bzw. würde die Kreditwirtschaft bei der Gewährung von Krediten, Darlehen etc. überhaupt einen äußerst restriktiven Maßstab anlegen.

Zu § 1 (2):

Die Bestimmung "... ; es finden hiebei die für Kaufleute geltenden Rechtsvorschriften Anwendung." sollte - weil Ausnahmen von der uneingeschränkten Anwendung dieser Vorschrift bestehen (z.B. Erweiterung der Vorlagefrist für den Jahresabschluß von fünf auf neun Monate) - mit "..., soweit dieses Bundesgesetz sowie die zu erlassenden Verordnungen nichts anderes bestimmen." ergänzt werden.

Zu § 2 (1):

Es stellt sich die Frage, ob die Einschränkung der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen "auf dem Schienenverkehrswege" den Handlungsspielraum der Verkehrspolitik für die Zukunft nicht unnötigerweise einschränkt. Insbesondere wird in diesem Zusammenhang auf die verkehrspolitisch wichtige Zubringerfunktion des KWD zur Schiene bzw. auf die Führung von zur Verbesserung der wirtschaftlichen Gestion beitragenden wirtschaftlichen Schienenersatzverkehren hingewiesen.

Zu § 2 (3):

Zur besseren Absicherung der Gesetzesauslegung könnte die in den Erläuterungen enthaltene Definition des Begriffes "Folgekosten" in den Gesetzestext aufgenommen werden.

Zu § 2 (4):

Im Hinblick auf die vor kurzem von EG-Verkehrsministerrat beschlossene Richtlinie über die "Neue Eisenbahnpolitik", wonach Leistungen zwischen Staat und Bahn im Vertragswege zu vereinbaren sind, könnten sich Auswirkungen auf die ggstl. Bestimmung ergeben.

- 4 -

Zu § 4 (2):

Nach dem vorliegenden Wortlaut bezieht sich die Notwendigkeit der schriftlichen Bestätigung nur auf die wiederholte Bestellung. Damit diese Festlegung auch für die erstmalige Bestellung verdeutlicht wird, wäre "sie" durch "die Bestellung" zu ersetzen.

Zu § 5 (2):

Im Gesellschaftsrecht ist üblicherweise von "Geschäftsführer" die Rede. Es wird angeregt, diese Formulierung anstelle von "Geschäftsleiter" anzuwenden.

Zu § 5 (3):

Für den zweiten Satz wird folgende Textierung vorgeschlagen:
"Die Tätigkeit des Vorstandes wird durch die ihm vom Verwaltungsrat gegebene Geschäftsordnung einschließlich der Geschäftsverteilung geregelt."

Zu § 5 (6):

Bei Zeichnung nach Außen mit der Benennung des Vorstandes sollte auch die Firma angeführt sein. Die Textierung dieses Absatzes wäre daher entsprechend zu ändern.

Zu § 9 (2), Pkt. 8:

Die Prüfung und die Genehmigung des Jahresabschlusses sind keine genehmigungsbedürftigen Geschäfte. Daher sollte diese Bestimmung in einem eigenen Absatz (etwa Abs. 3) - wie folgt - formuliert werden:

"Dem Verwaltungsrat obliegt die Prüfung und Genehmigung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes."

Zu § 12 (3):

Die hier angeführte Kompetenz des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur "Feststellung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes" sollte auch in der Formulierung deutlich zum Ausdruck kommen (sprachliche Abgrenzung zur Genehmigung durch den Verwaltungsrat).

Zu §§ 13 und 14:

Durch diese Normen ist gewährleistet, daß die gesamte bestehende Arbeitsrechtsstruktur geordnet übergeleitet wird und die Personalübernahme durch das Unternehmen "ÖBB" ohne rechtliche Schwierigkeiten und ohne großen Verwaltungsaufwand durchgeführt werden kann. Insbesondere ist dadurch sichergestellt, daß die ÖBB weiterhin - bis zu einer Neuregelung des Dienstrechtes - vom Anwendungsbereich des Arbeitszeit- und Arbeitsruhegesetz ausgenommen bleiben. Dies ist für den bei einem Eisenbahnbetrieb notwendigen flexiblen Personaleinsatz unbedingt erforderlich.

Es wird darauf hingewiesen, daß auch hinkünftig für alle Mitarbeiter des Unternehmens einheitliche Arbeitsbedingungen vorliegen müssen. Nur so kann eine leistungsgerechte Entlohnung und damit eine entsprechende Motivierung des Personals für die Bewältigung der künftigen Aufgaben sichergestellt und der Arbeitsfriede im Unternehmen aufrecht erhalten werden.

Nach den Bestimmungen des § 13 werden die bisherigen Dienstverhältnisse der ÖBB-Bediensteten zum Bund in Dienstverhältnisse zu dem mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestatteten Wirtschaftskörper "ÖBB" umgewandelt. In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß es zu einer Änderung der "Qualität" des Dienstgebers kommt. Eine deutliche Aussage über die Haftung des Bundes für die ÖBB würde entsprechende Diskussionen erleichtern.

- 6 -

Im zweiten Satz des § 13 (3) wäre die Formulierung "... des Aufwandes auf ..." durch "... des Aufwandes aus ..." zu ersetzen. Weiters sollte im dritten Satz desselben Absatzes der Ausdruck "...beim Unternehmen ..." durch "... dem Unternehmen ..." ersetzt werden.

Zu § 15 (1) und (2):

Die hier bezüglich der Rechnungslegung enthaltenen Bestimmungen erscheinen aufgrund der im § 1 (2) diesbezüglich enthaltenen Grundsatzbestimmungen einschließlich der vorgeschlagenen Ergänzung (vgl. Pkt. 1) entbehrlich. Für allenfalls zur Verdeutlichung des § 1 (2) bezüglich der Rechnungslegung dennoch aufzunehmende Bestimmungen wird in Anpassung an die Formulierungen des Rechnungsgesetzes folgender Text vorgeschlagen:

"(1) Die Österreichischen Bundesbahnen haben nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung für jedes Geschäftsjahr einen um den Anhang erweiterten Jahresabschluß sowie einen Lagebericht aufzustellen.

(2) Der Jahresabschluß hat ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln. "

Zu § 15 (3):

Die hier zur Ermittlung der Entgelte für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen von externen Stellen eingebrachten Bewertungsbestimmungen bzw. -grundsätze (Platzkilometer, Achs-/Tonnenkilometer) bedürfen zur fundierten betriebswirtschaftlichen und unternehmenspolitischen Beurteilung der daraus sich ergebenden Auswirkungen (z.B. auf den materiellen Inhalt der Verordnungen - insbesondere der Tarifverordnung, die Behandlung des Schienenverkehrsweges usw.) einläßlicher Erläuterungen. Im einzelnen gibt diese Regelung vor allem zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

- (1) Die derzeitige Trennungsrechnung, welche die Grundlage zur Ermittlung der Entgelte für gemeinwirtschaftliche Leistungen darstellt, ist ein sehr komplexes Rechenwerk, das auf Basis der 3. Novelle zum BB-Gesetz 1969 in einer mehrjährigen Übergangszeit eingeführt wurde. Sie ist betriebswirtschaftlich abgesichert (Gutachten mehrerer Universitätsprofessoren) und wird von externen Wirtschaftsprüfern jährlich geprüft.
- (2) Wenn es im Zuge der Anwendung des Abs. (3) zur wesentlichen Änderung im vorgenannten Rechenwerk kommen muß, wird auch für die Umstellung eine entsprechende Übergangsregelung und -zeit erforderlich sein.
- (3) Zur Einfügung "... wie insbesondere pro Platzkilometer im Personenverkehr und pro Achs-/Tonnenkilometer im Güterverkehr ..." wird hingewiesen, daß es sich bei den Platzkilometern um keine durchgängig erfaßte statistische Größe handelt und der Begriff Tonnenkilometer sehr vielschichtig sein kann, wie z.B. (Tarif-)Tonnenkilometer, Nettotonnenkilometer, Bruttotonnenkilometer, Gesamtbruttotonnenkilometer.
- (4) Die ggstl. Regelungen lassen auch auf die Notwendigkeit einer völligen Neubetrachtung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen schließen. Zum Beispiel wäre bezüglich der Bereithaltung des Schienenverkehrsweges eine Lösung nach "SBB-Modell" (Herausnahme aus den übrigen gemeinwirtschaftlichen Leistungen) denk-möglich. Damit könnten u.a. die nachstehenden Aspekte verfolgt werden:
 - Das Streckenbenützungsentgelt könnte einen betriebswirtschaftlich (und auch volkswirtschaftlich) viel interes-santeren "Steuerungscharakter" erhalten und den immer wieder in den Raum gestellten Argumenten aus diesbezüglichen EG-Debatten besser entsprochen werden.

- 8 -

- Für die übrigen gemeinwirtschaftlichen Leistungen (Nebenbahnen, Personennahverkehr usw.), die diesfalls vom Streckenbenützungsentgelt entlastet wären, müßten in der Folge "nur" mehr die nicht gedeckten Kosten aus dem Absatzbereich abgegolten werden.

Aufgrund der in den vorstehenden Punkten (1) bis (3) dargelegten Ausführungen sollten die im ggstl. Absatz enthaltenen Bewertungsbestimmungen entfallen.

Zu § 16 (1):

Die Formulierung "... die Jahresbilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung ..." wäre durch "... den Jahresabschluß und den Lagebericht ..." zu ersetzen.

Zu § 16 (2):

Von der Aufnahme der Gliederung des Jahresabschlusses (Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung) der ÖBB als Anlage zum ggstl. Gesetz sollte Abstand genommen werden, zumal mit dem Rechnungslegungsgesetz das Mindestanforderungsmerkmal ohnehin zwingend vorgeschrieben ist und sich aus der laufenden Geschäftsabwicklung erfahrungsgemäß von Zeit zu Zeit - insbesondere in der Einführungsphase - Änderungserfordernisse ergeben können, die dann eine Aktualisierung der Anlage zur Folge hätten.

Bei Berücksichtigung der vorstehenden Anregung wird für diesen Absatz folgende Formulierung vorgeschlagen:

"In den Jahresabschluß sind als Grundkapital der Wert des Reinvermögens des Unternehmens zu Buchwerten gemäß der zum zu erstellenden Eröffnungsbilanz und die vom Bund zur Kapitalerhöhung zur Verfügung gestellten Beträge einzusetzen."

Der in diesem Absatz enthaltene Hinweis auf § 1 (1) erscheint nicht verständlich.

Zu § 16 (3):

Dieser Absatz erscheint entbehrlich, weil

- die Bestimmungen über die Vorlage des Jahresabschlusses an den Verwaltungsrat der § 16 (1) enthält und
- die übrigen Bestimmungen eigentlich nur die mit dem Rechnungslegungsgesetz vorgeschriebenen Regelungen, deren Anwendung mit § 1 (2) zwingend vorgeschrieben ist, teilweise wiedergeben.

Zu § 16 (4):

Da der Jahresabschluß schon den "Anhang" (= erweiterter Erläuterungsbericht) beinhaltet, wird folgende - an die Formulierungen des Rechnungslegungsgesetzes angepaßte - Textierung vorgeschlagen:

"Der Jahresabschluß und der Lagebericht sind durch einen oder mehrere beeidete Wirtschaftsprüfer bzw. Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (Abschlußprüfer) zu prüfen, bevor sie dem Verwaltungsrat vorgelegt werden. In die Prüfung des Jahresabschlusses ist die Buchführung einzubeziehen. Die Abschlußprüfer können vom Vorstand alle Aufklärungen und Nachweise verlangen, welche die sorgfältige Erfüllung ihrer Prüfungspflicht erfordert. Im Prüfungsbericht ist insbesondere festzustellen, ob die Buchführung und der Jahresabschluß den gesetzlichen Vorschriften sowie dem Bundesbahngesetz entsprechen, der Lagebericht mit dem Jahresabschluß in Einklang steht und ob der Vorstand die verlangten Aufklärungen und Nachweise erbracht hat. Der Prüfungsbericht ist dem Vorstand und dem Verwaltungsrat vorzulegen."

Zu § 16 (6):

Der Satzteil "... den Jahresabschluß und den Geschäftsbericht ..." wäre durch "... den Jahresabschluß und den Lagebericht ..." zu ersetzen.

Das Wort "Handelsregister" wäre auf "Firmenbuch" zu ändern.

- 10 -

Zu § 20 (4):

Hinsichtlich der vom Bund zugunsten der ÖBB eingegangenen Beteiligungen, die schon derzeit im Vermögen der ÖBB ausgewiesen werden, wäre noch rechtlich zu prüfen, ob der durch die Ausstattung des Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" mit eigener Rechtspersönlichkeit gegebene Effekt einer "Gesamtrechtsnachfolge" auch die Übertragung der ggstl. Beteiligungen sichert. Trifft dies nicht zu, wären die nachstehenden Beteiligungen in den ggstl. Absatz aufzunehmen:

	Gesellschafts- kapital öS	Bundesbe- teiligung	Anteil v.H.
ÖKOMBI Österr. Ges. f. d. kombinierten Verkehr GmbH, Wien	500.000,--	150.000,--	30
ÖKOMBI Österr. Ges. f. d. kombinierten Verkehr GmbH & Co KG, Wien	43.000.000,--	200.000,--	0,465
Rail-Tours-Touristik GmbH, Wien	500.000,--	250.000,--	50
ARE AUSTRIA RAIL ENGINEERING Beratungsgesellschaft m.b.H.	6.080.000,--	3.040.000,--	50
ÖKOMBI-Waggonbetriebs-Ges.m.b.H., Wien	1.000.000,--	450.000,--	45
EUROFIMA, Basel	sfr. 750.000.000,--	15.000.000,--	2
INTERCONTAINER, Brüssel	bfr. 17.400.000,--	1.000.000,--	5,747
INTERFRIGO, Brüssel	bfr. 34.450.000,--	50.000,--	0,145
HIT RAIL B.V., Amsterdam	hfl. 4.800.000,--	480.000,--	10,0

Zu § 23 (3):

Das Wort "Handelsregister" wäre durch "Firmenbuch" zu ersetzen.

Zu § 23 (4):

Die Bestimmungen dieses Absatzes sind mit § 24 ident. Es könnte daher § 24 entfallen.

Zu § 23 (5):

Der Textteil "... des § 23 Abs. 4 Bundesbahngesetz dieser Gesetzesstelle ..." wäre auf "... des § 23 Abs. 5 Bundesbahngesetz abgeschlossen ..." zu ändern.

Zu "Vorblatt der Erläuterungen", Seite 1, Pkt. "Kosten":

Die ÖBB sind natürlich bestrebt, durch Verwirklichung weiterer Rationalisierungsvorhaben das Unternehmensergebnis laufend zu verbessern. Die hinkünftige Belastung des Bundeshaushaltes wird aber letztendlich im wesentlichen Ausmaß von den der ÖBB übertragenen gemeinwirtschaftlichen Leistungen abhängen.

Zu "Erläuternde Bemerkungen", Seite 6, § 1 Abs. 2:

Der Ausdruck "Handelsregister" wäre durch "Firmenbuch" zu ersetzen.

Zu "Erläuternde Bemerkungen", Seite 8, 2. Absatz:

Aus dem hier bezüglich der Bereithaltung des Schienenverkehrsweges zitierten Abgeltungsanspruch könnte der Schluß gezogen werden, daß die ÖBB schon jetzt spezielle Abgeltungszahlungen erhalten. Dies trifft jedoch nicht zu; die bezüglichen Belastungen werden den ÖBB derzeit im Wege der Ausfinanzierung über das Budget ersetzt.

- 12 -

Zu "Erläuternde Bemerkungen", Seite 12, § 12, Abs. 1 - 5:

Die Formulierung im dritten Unterabsatz "- den Jahresabschluß und den Geschäftsbericht zu genehmigen ..." wäre auf "- den Jahresabschluß und den Lagebericht festzustellen ..." zu ändern.

Nach h.o. Beurteilung bedürfen weiters die nachstehenden Problemstellungen einer Klärung:

Umsatzsteuer

Durch die Ausstattung des Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" mit eigener Rechtspersönlichkeit ergibt sich bezüglich der Umsatzsteuer die Frage, ob künftig alle Umsätze mit dem Bund, die bisher als sogenannter "Innenumsatz" nicht steuerbar sind, umsatzsteuerpflichtig werden. Die diesbezüglich - insbesondere auch für die Abgeltungen gemäß § 2 des Bundesbahngesetzes - erforderliche Klarstellung liegt in der Kompetenz des BMF und im Interesse des BMÖWV als Besteller und Zahler der gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Im Detail darf zu diesem Themenkomplex folgendes ausgeführt werden:

Die Umsatzsteuerpflicht für diese Zahlungen würde eine nicht unbeträchtliche budgetäre Mehrbelastung des Bundes darstellen, da die von den ÖBB dem Bund in Rechnung zu stellende und in der Folge abzuführende Umsatzsteuer nach den Bestimmungen des Finanzausgleichsgesetzes 1989 nur zu 69,412 % dem Bund verbleibt, zu 18,793 % den Ländern und zu 11,795 % den Gemeinden zufließt.

Bei der derzeitigen Rechtslage war die Frage der Umsatzsteuerpflicht der Abgeltung nach § 18 des Bundesbahngesetzes 1969 nicht näher zu erörtern, da hier Zahlungen innerhalb desselben Rechtsträgers erfolgen, weshalb kein Leistungsaustausch, der Voraussetzung für die Umsatzsteuerpflicht ist, vorliegt (sog. Innenumsatz).

Künftig soll jedoch der Bund den ÖBB ein Entgelt für die zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen zahlen. Wenngleich der Entgeltsbegriff des ÖBB-Gesetzes keineswegs mit dem des Umsatzsteuergesetzes identisch ist, sollte doch eine diesbezüglich Klarstellung erfolgen.

Bei den gemäß § 2 Abs. (1) und (2) an die ÖBB zu zahlenden Abgeltungen handelt es sich nach h. Ansicht um Leistungen der Republik Österreich, die nach § 4 Abs. (2) Zif. 2 des Umsatzsteuergesetzes 1972 (UStG) nicht zum Entgelt im Sinne des UStG zählen, und daher nicht steuerbar sind. Nach dieser Gesetzesstelle zählt nicht zum (umsatzsteuerpflichtigen) Entgelt, was ein anderer (Bund) als der Empfänger dem Unternehmen (ÖBB) für die Lieferung oder sonstige Leistung an den Empfänger (begünstigter Kunde der ÖBB) gewährt, sofern es sich bei der Zahlung um einen bundesgesetzlich (ÖBB-Gesetz) geregelten Zuschuß aus einer öffentlichen Kasse (Bund) handelt. Es liegt weder eine innere Verknüpfung dieser Zahlungen mit (Beförderungs-)Leistungen an Dritte noch ein direkter Leistungsaustausch mit dem Bund vor.

Diese Ansicht wird auch dadurch erhärtet, daß eine Reihe von bundesgesetzlich geregelten Zahlungen aus öffentlichen Kassen bzw. aus Mitteln bundesgesetzlich errichteter Fonds, die an einen Unternehmer für im öffentlichen Interesse gelegene Leistungen, die Dritten zugute kommen, aufgrund des § 4 Abs. (2) Zif. 2 UStG nicht steuerbar sind (z.B. Zuschüsse nach dem Marktordnungsgesetz 1985, Kostenersätze auf Grund des § 30f Abs. (1) des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967). Die Begründung für das Fehlen der Steuerbarkeit ist darin zu sehen, daß kein direkter Leistungsaustausch mit dem Bund vorliegt.

Um jedoch keine Zweifel über das Nichtvorliegen eines direkten Leistungsaustausches aufkommen zu lassen, wird vorgeschlagen, entweder

- 14 -

- in § 23 einen Zusatz aufzunehmen, daß die Abgeltungen gemäß § 2 Abs. (1) als nicht steuerbare Leistungen im Sinne des § 4 Abs. (2) Zif.2, zweiter Satz UStG 1972 gelten, oder
- wenigstens eine in Form eines Erlasses gefaßte entsprechende Interpretation seitens des Bundesministeriums für Finanzen herbeizuführen.

Versicherungspflicht

Es wäre zu klären, ob mit der eigenen Rechtspersönlichkeit der ÖBB auch eine Versicherungspflicht eintritt (z.B. Haftpflichtversicherung, Feuerversicherung usw.), zumal gegebenenfalls dadurch nicht unbeträchtliche Aufwendungen erwachsen könnten.

Abschließend wird festgestellt, daß die ggstl. Stellungnahme in Bezug auf die einschlägige Paragraphen mit den Wirtschaftsprüfern der ÖBB besprochen und von diesen zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

Für den Vorstand:

