

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Präsidialabteilung

GZ.: Präs - 22.00-113/91-2
Ggst.: Bundesbahngesetz;
Stellungnahme.

Graz, am 20. August 1991
Bearbeiter: Dr. C. Klemenz
Tel.: (0316) 877/2428 od.
2671 od. 2913 -DW
Telefax: (0316) 877/2339
DVR: 0087122

23/SN - 67/ME

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 67 11	-GE/19 P1
Datum: 2 6. AUG. 1991	
28. Aug. 1991 <i>JK</i>	
Verteilt <i>JK</i>	

1. Dem Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner-Ring 3, 1010 Wien;
(mit 25 Abdrucken);
2. allen steirischen Mitgliedern des Nationalrates;
3. allen steirischen Mitgliedern des Bundesrates;
4. allen Ämtern der Landesregierungen
(Landesamtsdirektion);
5. der Verbindungsstelle der Bundesländer beim
Amt der NÖ Landesregierung,
Schenkenstraße 4, 1014 Wien,

JK

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Steiermärkische Landesregierung:

Der Landeshauptmann:

Dr. Krainer eh.

F.d.R.d.A.:

Präs. Koller



AMT DER
STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

8011 Graz, Landesregierung - Präsidialabteilung

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1030 Wien

Präs - 22.00-113/91-2

GZ

Ggst

Bundesbahngesetz;
Stellungnahme.

Präsidialabteilung

8011 Graz, Hofgasse 15

DVR 0087122

Bearbeiter

Telefon DW (0316) 877/

Telex 311838 lrggz a

Telefax (0316) 877/2339

Parteienverkehr

Montag bis Freitag 8 bis 12 Uhr

Bitte in der Antwort das Geschäftszeichen (GZ)
dieses Schreibens anführen

Graz, am **20. Aug. 1991**

Zum Entwurf eines Bundesbahngesetzes 1991 wird folgende Stellungnahme
abgegeben:

I. Allgemeines:

Das Vorblatt zu den Erläuterungen erklärt als Ziel der
beabsichtigten gesetzlichen Regelung eine weitgehende
Verselbständigung der ÖBB. Nach ho. Auffassung wird die
Erreichung dieses Ziels jedoch verfehlt, weil nach den
vorgesehenen Regelungen der Verkehrsminister und die
Arbeitnehmervertreter weiterhin bestimmenden Einfluß ausüben
sollen.

Der vorliegende Entwurf trägt zudem nicht zu einer besseren
Durchschaubarkeit der Kostenstruktur der Bundesbahnen bei und
wird daher nicht bei der Ermittlung vertretbarer finanzieller
Leistungen der öffentlichen Hand helfen können.

- 2 -

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zum § 1 Abs.1:

Da auch der neue Wirtschaftskörper "als Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes" gebildet wird, müssen die in der Bundesverwaltung geltenden Grundsätze weiterhin angewendet werden. Dies ist im Hinblick auf die gleichbleibende Eigentumslage verständlich, verhindert aber, daß die ÖBB marktgerecht agieren können.

Zum § 1 Abs.2:

In den Erläuterungen wird vom Handelsregister gesprochen. Richtigerweise sollte es "Firmenbuch" heißen.

Zum § 1 Abs.3 und 4:

Hier werden im wesentlichen die Bestimmungen aus dem derzeit geltenden Bundesbahngesetz, BGBl.Nr.137/1969 i.d.g.F. (§ 2), übernommen. Da diese Festlegung schon bisher keinen Erfolg brachte, wäre eine deutlichere Abgrenzung erforderlich.

Zum § 2 Abs.5:

Durch die vorgesehene Regelung würde sich der Bund seiner Verantwortung für die Aufrechterhaltung von Verkehrsleistungen zum Teil beheben und diese auf die Länder abwälzen. Vor diesem Hintergrund ist es völlig unverständlich, weshalb in Zukunft jegliche Mitwirkung der Länder bei der Bestellung des Verwaltungsrates und des Vorstandes ausgeschlossen sein soll.

Zudem muß aus grundsätzlichen Erwägungen die Festschreibung einer Verpflichtung zur Mitfinanzierung einer Bundesaufgabe durch die Länder abgelehnt werden.

Zum § 4 Abs.1:

Es ist keine Begründung für eine Erhöhung der Zahl der Mitglieder des Vorstandes auf 6 zu erkennen. Zudem sind keinerlei Determinanten für die Festlegung der tatsächlichen Zahl der Mitglieder des Vorstandes erkenntlich. Im Gesetz sollte eine bestimmte Zahl von Vorstandsmitgliedern festgelegt werden.

Zum § 4 Abs.2 und 3:

Nach der vorgesehenen Regelung hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr faktisch den entscheidenden Einfluß auf die Bestellung der Mitglieder des Vorstandes. Gegenüber dieser Regelung ist die derzeitige vorzuziehen, weil eine Bestellung durch die Bundesregierung den Bestellvorgang jedenfalls transparenter macht als eine Bestellung in der vorgesehenen Weise.

Zum § 5:

Die im Abs.1 vorgesehene "eigene Verantwortung" des Vorstandes droht toter Buchstabe zu bleiben, weil im Gesetz selbst (§ 12 Abs.1 und 2) ein Weisungsrecht des Bundesministers vorgesehen ist und zudem die Einflußmöglichkeiten des Verwaltungsrates beträchtlich sind. Dem kann nicht entgegengehalten werden, daß im § 12 Abs.1 von "dringenden verkehrspolitischen Notwendigkeiten" die Rede ist, weil es letztlich ausschließlich Sache des Ministers sein würde, festzulegen, was als eine solche Notwendigkeit anzusehen ist.

- 4 -

Zum § 6 Abs.1:

Es ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen der Verwaltungsrat auf 18 Mitglieder vergrößert werden sollte.

Zum § 6 Abs.2:

Wie schon vorhin ausgeführt, ist es für die Bundesländer nicht akzeptabel, daß ihnen einerseits Zahlungsverpflichtungen auferlegt werden sollen, ihnen andererseits aber jede Möglichkeit zur Einflußnahme auf die Zusammensetzung des Verwaltungsrates entzogen werden soll.

Zum § 10:

Diese Bestimmung widerspricht dem Art.19 Abs.2 B-VG.

Zum § 12 Abs.1:

Wie bereits ausgeführt, ist ein so umfangreiches Weisungsrecht, wie das vorgesehene, mit dem Prinzip der "Eigenverantwortlichkeit" der Organe des Unternehmens nicht vereinbar.

Zum § 14 Abs.1:

Diese Regelung läuft auf eine Festschreibung des derzeitigen Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrechtes hinaus. Da Regelungen an sich bis zu ihrem Ersatz durch neue in Kraft bleiben und auch Rechtsverhältnisse so lange bestehen bleiben, bis sie durch eine gesetzliche Bestimmung oder durch einen neuen Vertrag geändert werden, ist die vorgesehene Regelung überflüssig.

Zum § 16:

Auch hier hätte es statt "Handelsregister" "Firmenbuch" zu heißen.

Zum § 18:

Es wäre erforderlich, Ziele für Rationalisierungsmaßnahmen vorzugeben.

Zum § 22:

Da gemäß § 20 Abs.1 das bisher im Eigentum des Bundes gestandene, dem Wirtschaftskörper "österreichische Bundesbahnen" gewidmete Vermögen mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in das Eigentum des Wirtschaftskörpers mit eigener Rechtspersönlichkeit "österreichische Bundesbahnen" übergeht, handelt es sich bei den im § 22 angesprochenen Vorfragen jedenfalls um zivilrechtliche Ansprüche. Die vorgesehene Regelung einer Entscheidungsbefugnis des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erscheint daher im Hinblick auf Art.6 MRK bedenklich; dies umso mehr, als das Entscheidungsrecht nicht nur für eine bestimmte Übergangsfrist, sondern unbefristet gelten soll.

Weiters wird darauf hingewiesen, daß im Abs.2 die Begriffe "Bundesministerium" durch "Bundesminister" zu ersetzen wären.

- 6 -

Zum § 23:

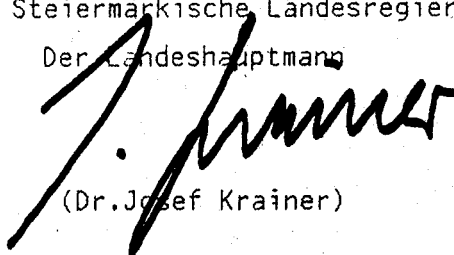
Im Abs.3 muß der Begriff "Handelsregister" durch den Begriff "Firmenbuch" ersetzt werden (BGBl.Nr.10/1991).

Der Bestimmung des Abs.7 kann lediglich deklaratorischer Charakter zukommen. Eine Unterwerfung unter die Kontrolle des Rechnungshofes ergibt sich bereits aus dem V.Hauptstück des B-VG.

Dem Präsidium des Nationalrates werden 25 Abdrucke dieser Stellungnahme unmittelbar zugeleitet.

Für die Steiermärkische Landesregierung

Der Landeshauptmann



(Dr. Josef Krainer)