

Zentralausschuß der Bediensteten der ÖBB

1010 Wien, Gauermanngasse 2-4

An das
Präsidium des
Nationalrates

Dr. Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

8.8.1991

26/SN - 67/ME

BUNDESGESETZENTWURF	
Zi.	67 - GE/19. P. 1.
Datum:	09. SEP. 1991
Verteilt:	12. Sep. 1991 <i>Kauer</i>

Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes zur Neuordnung der
Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen;
Begutachtung *Dr. Klausgrub*

Bezug: GZ:210.559/4-II/1-1991 vom 11. Juni 1991

In der Beilage übermitteln wir unsere Stellungnahme zum Entwurf
eines Bundesgesetzes zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der
Österreichischen Bundesbahnen in 25facher Ausfertigung.

Beilagen

Mit freundlichen Grüßen

Der Obmann:



Zentralausschuß der Bediensteten
der ÖBB

hu/alb 7.8.1991

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesbahngesetzes

Verkehrsbedingte Umweltbelastungen und Unfallfolgen, Kapazitätsprobleme im Straßenverkehr und in der Luftfahrt sowie die auch durch die fortschreitende europäische Integration zu erwartende weitere Verkehrszunahme haben die Eisenbahnen europaweit zu immer wichtiger werdenden verkehrspolitischen Instrumenten gemacht. Es wäre daher sinnlos, die Bahn ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zu organisieren, auszubauen, zu betreiben und zu beurteilen. In jedem Fall müssen vielmehr volkswirtschaftliche Aspekte im Vordergrund stehen. Das gilt auch für die erforderlichen Investitionen, mit denen der Rückstand gegenüber dem Straßenverkehr raschestens aufgeholt werden muß.

Bei der Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf des Bundesbahngesetzes sind wir daher primär von der Frage ausgegangen, ob dieser Entwurf dem verkehrs- und umweltpolitischen Ziel, mehr Transporte kundengerechter auf der Schiene durchzuführen, entspricht. Als Interessensvertretung ist für uns selbstverständlich besonders wichtig, ob durch dieses Gesetz die Stellung der Eisenbahner und ihre Rechte verbessert oder verschlechtert werden.

Positiv beurteilen wir, daß im vorliegenden Entwurf eine bessere finanzielle Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen enthalten ist und daß die Bereithaltung des Schienenverkehrsweges ausdrücklich als abzugeltende gemeinwirtschaftliche Leistung deklariert wird. Damit soll auch der bisher immer wieder zu Unrecht erhobene Vorwurf des hohen Zuschußbedarfes der Bahn beseitigt werden.

Weitere Vorteile können darin gesehen werden, daß die Unternehmensführung künftig flexibler und rascher auf Anforderungen des Marktes und auf technische Neuerungen reagieren kann.

-2-

Da der Gesetzesentwurf auch keine Verschlechterung der Rechte der Eisenbahner enthält, akzeptieren wir ihn vorbehaltlich der folgenden Einwendungen, ergänzenden Vorschläge und Feststellungen.

Zum Dienst-, Besoldungs- und Pensionsrecht stellen wir auch für künftige Verhandlungen noch einmal fest, daß für Eisenbahner zwar berufs- und betriebsbedingt teilweise von anderen Wirtschafts- und Verwaltungsbereichen abweichende arbeits- und sozialrechtliche Regelungen gelten, daß daraus aber dem Unternehmen und dem Eigentümer - auch künftig bei gemeinsamer Betrachtung - keine zusätzlichen Kosten erwachsen. Die Eisenbahner haben dadurch insgesamt keine Besserstellung gegenüber anderen Arbeitnehmern, weil sie für Vorteile in Teilbereichen (z.B. Pension) Nachteile in anderen Bereichen (z.B. zugunsten des Dienstgebers flexiblere Arbeitszeitregelungen, längere Wochenarbeitszeiten, Fehlen der Abfertigung) in Kauf nehmen.

Ohne nochmals weiter auf Einzelheiten einzugehen, die bei der Stellungnahme zum vorliegenden Gesetzesentwurf nicht zur Diskussion stehen, stellen wir neuerlich fest, daß wir auch in Zukunft Verschlechterungen der Rechte mit ausreichenden Argumenten entschieden ablehnen werden, und zwar für Aktive, für Pensionisten und auch für jene, die erst später angestellt oder aufgenommen werden.

Im Entwurf des Bundesbahngesetzes sollte

§ 1 (1) klarer formuliert lauten:
Der Wirtschaftskörper "Österreichische Bundesbahnen" ist ein Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit.

zu § 2 Im Abs.1 soll in der Definition der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schluß des ersten Satzes von ".....nicht erbracht werden könnten" geändert werden in ".....nicht erbracht würden".
Der Begriff der gemeinwirtschaftlichen Leistungen ist

im vorliegenden Entwurf zu eng gefaßt, und zwar durch die Einschränkung "die jedoch von den Österreichischen Bundesbahnen unter Bedachtnahme auf die Grundsätze einer kaufmännischen Betriebsführung nicht erbracht werden könnten." Es gibt gemeinwirtschaftliche Leistungen, die auch nach den Grundsätzen einer kaufmännischen Betriebsführung erbracht werden könnten, die aber ohne konkreten Auftrag aus irgendwelchen Gründen nicht erbracht würden:

Beispielsweise ist es aus verkehrspolitischen Gründen wichtig, mehr Transporte von der Straße auf die Schiene zu bringen, kaufmännisch kann es aber oft vorteilhafter sein, auf den Markt so zu reagieren, daß weniger Transporte zu höheren Tarifen, statt mehr Transporte zu einem dann nur erzielbaren niedrigeren Preisniveau übernommen werden. Derartige ausschließlich betriebswirtschaftliche Überlegungen im kaufmännischen Bereich würden das verkehrs- und umweltpolitische Ziel, mehr Transporte auf die Schiene zu bringen, unerreichbar machen.

Die Problematik dieses Beispielen zeigt auch, daß die im Entwurf enthaltenen Bestimmungen nicht ausreichen, die ÖBB an die notwendige Beachtung der allgemeinen verkehrspolitischen Zielsetzungen der Regierung zu binden, weil es unmöglich ist, diese in jedem Fall durch ganz konkrete Einzelanordnungen zu erfassen.

Es soll daher in einer Ergänzung des Abs.2 festgelegt werden, daß die ÖBB bei der Geschäftsführung - mit entsprechender Abgeltung - auch die allgemeinen verkehrspolitischen Leitlinien der Regierung beachten müssen. Ohne diese Ergänzung des Abs.2 müßte diese allgemeine Verpflichtung jedesmal neu in der Verordnung gemäß § 2(2) im Zusammenhang mit der Weisungspflicht des Ministers gemäß § 12(1) festgelegt werden.

Neu sollte den ÖBB im Gesetz als gemeinwirtschaftliche Aufgabe aufgetragen werden, auf die Fahrplanerstellung

-4-

der einzelnen Verkehrsunternehmungen koordinierend einzuwirken.

Derzeit hat im Gegensatz beispielsweise zur Schweiz keine Stelle in Österreich für diese wichtige, von den ÖBB teilweise wahrgenommene Aufgabe Kompetenzen. Diese Arbeiten können in vielen Fällen nicht dem kaufmännischen Bereich der ÖBB zugeordnet werden, außerdem fehlt derzeit die rechtliche Kompetenz.

Zu § 2 (4) ist zu bemerken, daß zum Nachteil der Bahn die Kostenwahrheit im Verkehr derzeit nicht nur im Infrastrukturbereich fehlt. Im Straßenverkehr werden auch die externen Kosten der Umweltschäden und der Unfallfolgekosten nicht berücksichtigt. Dadurch wird die Konkurrenzsituation verzerrt und das Erreichen des verkehrs- und umweltpolitischen Zieles, mehr Transporte zur Bahn zu verlagern, erschwert. Daher müßte den Bahnbenützern (den Reisenden und der verladenden Wirtschaft) dafür, daß sie Kosten für Umweltschäden und Straßenunfallkosten vermeiden, ein Bonus für das Vermeiden dieser Kosten gegeben werden (zu Lasten des Straßenverkehrs).

Am einfachsten erfolgt die finanzielle Abwicklung dieser Vergütungen für das Vermeiden von Kosten für Umweltschäden und Unfallfolgekosten durch Absetzbeträge von den Tarifen, die den ÖBB abzugelten sind wie Sozialtarifentschädigungen. Z.B. hat ein Pendler auch für das Vermeiden dieser Folgekosten des Straßenverkehrs, die sonst auch der Staat tragen müßte, Anspruch auf niedrigere Bahntarife. Dieser Anspruch der Bahnbenützer auf eine Vergütung für das Vermeiden von Umweltschäden und Unfallfolgekosten des Straßenverkehrs soll gesetzlich festgelegt werden.

Zu § 4 (1) Die Aufstockung des Vorstandes steht in einem krassen und für die Mitarbeiter kaum erklärbaren Widerspruch zu den beachtlichen Personaleinsparungen, die in den

letzten Jahren bei den ÖBB durchgeführt wurden. Sechs Vorstandsmitglieder sind nach unserer Meinung nicht notwendig.

Das gilt auch für die im § 6 (1) vorgesehene Vermehrung der Vizepräsidenten im Verwaltungsrat.

Zu § 5 (1) Die gesetzliche Verpflichtung des Vorstandes, bei der Leitung des Unternehmens die Interessen der Bediensteten zu berücksichtigen, wird positiv vermerkt.

Zu § 6 (2) (5) Im Abs.5 wird festgelegt, daß die Mitgliedschaft der von der Personalvertretung entsendeten Mitglieder auch mit dem Ende ihrer Funktion als Personalvertreter erlischt. Das steht im Widerspruch zu Abs.2, der vorsieht, daß die Personalvertretung 6 Mitglieder aus dem Kreise der Dienstnehmer der ÖBB entsendet, und zwar ohne Einschränkung auf Funktionäre der Personalvertretung. Obwohl das in der Praxis selten vorkommen wird, kann die Personalvertretung daher auch Dienstnehmer der ÖBB in den Verwaltungsrat entsenden, die keine Funktion in der Personalvertretung haben. Daher kann das Ende einer PV-Funktion logischerweise auch nicht zwingend zum Erlöschen der Mitgliedschaft im Verwaltungsrat führen.

Der letzte Satz im Abs.5 sollte daher lauten:
"Die Mitgliedschaft der von der Personalvertretung entsendeten Mitglieder endet auch mit dem Widerruf der Entsendung durch die Personalvertretung, die jederzeit mit sofortiger Wirksamkeit möglich ist."

Zu § 20(3) Da die ÖBB keine Rücklagen bilden konnten, reicht es nicht aus, daß der Bund nur 5 Jahre lang lediglich Beiträge für Ersatzinvestitionen leistet. Damit wäre nicht einmal die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem heutigen Wert der Anlagen gedeckt.

-6-

Der Nachholbedarf der ÖBB ist - auch im Vergleich mit dem technischen Standard westeuropäischer Bahnen - so groß, daß er innerhalb von den im Gesetz genannten 5 Jahren leider nicht gedeckt werden kann. Obwohl es für das Erstellen kundengerechter Angebote und für eine wirtschaftlichere Betriebsabwicklung zwingend erforderlich ist, den Investitionsrückstand raschestens aufzuholen, muß dieser Zeitraum bei realistischer Betrachtung zumindestens auf 10 Jahre verlängert werden. Der letzte Satzteil im § 20 Abs.3 soll daher lauten "leistet der Bund zumindest in einem Übergangszeitraum von 10 Jahren die Finanzierung der Ersatzinvestitionen und ausreichende Beiträge zur Finanzierung der notwendigen kaufmännisch zu nutzenden Erstinvestitionen."

Dabei gehen wir davon aus, daß die Modernisierung des Schienenverkehrsweges als gemeinwirtschaftliche Leistung gemäß § 2 (1)(3) vom Bund finanziert wird.

Im Interesse der Volkswirtschaft und des gesamten Staates ist es auch wichtig und richtig, daß der Verkehrsminister von seiner verkehrspolitischen Verantwortung für die ÖBB nicht befreit wird. Diese Verpflichtung wird dadurch unterstrichen, daß dem Minister auch allfällige Ausreden auf "Organdisziplin" genommen werden, weil er neben den Aufgaben gemäß § 12, § 2 u.s.w. konsequenterweise auch die Durchsetzungsmöglichkeit mit der Kompetenz für Bestellung und Abberufung von Verwaltungsratsmitgliedern hat.

Wir haben dem vorliegenden Entwurf auch entnommen, daß der Bund als - lt. Erläuterung zu § 3 "wahrer" - Eigentümer auch in Zukunft analog zu den anderen europäischen Staaten die volle Haftung für Verbindlichkeiten der Österreichischen Bundesbahnen tragen wird, weil das Gesetz keine Haftungseinschränkung enthält. Ohne Bundeshaftung wäre auch eine Betriebsführung nicht denkbar. Die ÖBB haben zwar ein großes Vermögen, das aber vielfach nur für den Bahnbetrieb nutzbar ist und von Lieferanten oder Banken nicht als Sicherstellung akzeptiert werden könnte. Ohne Bundeshaftung würden auch Kredite, wenn überhaupt, nur wesentlich teurer

erhältlich. In Wirklichkeit würden daher durch eine Einschränkung der Bundeshaftung die Kosten der Betriebsführung der ÖBB erhöht.

Abschließend stellen wir aber noch einmal fest, daß es äußerst notwendig ist, den technischen Rückstand der Bahn gegenüber dem Straßenverkehr raschestens aufzuholen, und zwar im Interesse aller Bahnbenützer, unserer Volkswirtschaft und unserer Umwelt. Denn mit Streckenführungen, die aus dem vorigen Jahrhundert stammen, mit Sicherungsanlagen, die auch in bedeutenden Bahnhöfen, z.B. Salzburg Hbf., mehr als 50 Jahre alt und technisch längst überholt sind, mit einem unzureichenden Fahrpark, mit veralteten Arbeitsplatzausrüstungen werden wir die Aufgabe, mehr Reisende und Güter kundengerecht und wirtschaftlich zu befördern, auch mit neuen Organisations- und Rechtsformen nicht bewältigen. Die Eisenbahner haben ihre Leistungsbereitschaft und ihren Einsatzwillen immer bewiesen. Auch in den letzten Jahren wurden immer neue Rekordergebnisse im Güter- und im Reiseverkehr erreicht, obwohl der Personalstand durch technische und organisatorische Rationalisierungen wesentlich gesenkt wurde. Sinnlose Diskussionen über den sogenannten Zuschußbedarf haben die gerechte Anerkennung dieser Leistungen verhindert. Die Eisenbahner erwarten daher, daß das neue Gesetz auch zu einer objektiven und gerechteren Beurteilung ihrer Leistungen beitragen wird.