



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

28/SN - 67/ME

Beitrag G E S E T Z E N T W U R F	
Zl.	67 # - GE/1991
Datum:	17. SEP. 1991
Verteilt	19. Sep. 1991 U.B.

Dr. Klausgerber

Ihre Zeichen

-

Unsere Zeichen

VF-ZB-6111

Telefon (0222) 501 65

Durchwahl 2632

Datum

11.9.1991

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes zur
Neuordnung der Rechtsverhältnisse
der Österreichischen Bundesbahnen
(Bundesbahngesetz 1991)
S t e l l u n g n a h m e

Der Österreichische Arbeiterkammertag übersendet 25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Der Präsident:

W. Vayler



Der Kammeramtsdirektor:

iA

[Signature]

Beilagen



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und VerkehrRadetzkystr 2
1030 Wien

Ihre Zeichen

Unsere Zeichen

Telefon (0222) 501 65

Datum

210.559/4-II/
1/91

VF/Ju/6111

Durchwahl 2632

26.3.1991

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes zur
Neuordnung der Rechtsverhältnis-
se der Österreichischen Bundes-
bahnen (Bundesbahngesetz 1991)
(S t e l l u n g n a h m e)

Der Österreichische Arbeiterkammertag nimmt zum Entwurf eines Bundesbahngesetzes zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz 1991) wie folgt Stellung:

Der vorliegende Entwurf ist als Absichtserklärung anzusehen, den Problembereich "Österreichische Bundesbahnen" einer umfassenden Neuordnung zuzuführen und somit grundsätzlich positiv zu bewerten. Die angestrebte gesetzliche Regelung kann dazu dienen, den Österreichischen Bundesbahnen jene rechtliche und wirtschaftliche Autonomie zu gewähren, die eine Weiterentwicklung zum unabhängigen, selbständigen, nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführten Großunternehmen ermöglicht. Die Bundesbahnen werden damit befähigt, künftig flexibel auf die Anforderungen des Marktes und auf technische Neuerungen zu reagieren, ohne jedoch dabei tagespolitischen Einflüssen ausgesetzt zu sein. Eine derartige

Konstruktion macht es darüber hinaus möglich, die dauerhaften grundsätzlichen Ziele der Verkehrspolitik langfristig zu befolgen.

Weiters ist jener Grundsatz des Gesetzesentwurfes ausdrücklich zu befürworten, wonach ein Verkehrsunternehmen dieser Größenordnung nicht ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen organisiert werden kann. Im Entwurf werden die gemeinwirtschaftlichen Funktionen der Bahn eindeutig bewertet: Die Bereithaltung des Schienenverkehrsweges wird ausdrücklich als abzugeltende gemeinwirtschaftliche Leistung deklariert und die entsprechende finanzielle Abgeltung dieser Leistung verbessert.

Trotz der grundsätzlich positiven Beurteilung des Entwurfes ersucht der Österreichische Arbeiterkammertag jedoch um Berücksichtigung der folgenden Anmerkungen:

Zu § 2

Der erste Satz des Absatzes 1 könnte nach sich ziehen, daß es zwar technisch möglich wäre, diverse Transporte zu führen, es für das Unternehmen jedoch kaufmännisch vorteilhafter wäre, sich auf weniger Transporte zu höheren Tarifen zu beschränken. Damit könnten ausschließlich betriebswirtschaftliche Überlegungen das verkehrs- und umweltpolitische Ziel, mehr Transporte auf die Schiene zu bringen, unerreichbar machen. Es wird daher angeregt, am Ende des ersten Satzes die Worte "werden könnten" durch "würden" zu ersetzen und von gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu sprechen, die "... unter Bedachtnahme auf die Grundsätze einer kaufmännischen Betriebsführung nicht erbracht würden".

Zu § 2 Abs 6

Der Österreichische Arbeiterkammertag schlägt vor, daß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nicht nur einen Bericht über die bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen eingetretenen Veränderungen, sondern über die Gesamtentwicklung des Unternehmens bzw über die in allen Leistungsbereichen eingetretenen Veränderungen vorzulegen hat.

Zu § 6

Es ist verständlich, daß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Eigentümergevertreter die Mitglieder des Verwaltungsrates bestellen und ersetzen kann. Was die Zusammensetzung des Verwaltungsrates betrifft, muß jedenfalls sichergestellt werden, daß bei den Österreichischen Bundesbahnen auch in der Zukunft die Interessen der Beschäftigten, der Konsumenten, der Reisenden im Berufsverkehr, der Schüler usw wirksam vertreten sind. Aus diesem Grund muß es dem Kammertag möglich sein, einen Vertreter in den Verwaltungsrat zu entsenden.

Zu § 6 Abs 5

Da die Personalvertretung auch Mitglieder entsenden kann, die keine Funktion als Personalvertreter haben, erscheint die Bestimmung, daß die Mitgliedschaft der von der Personalvertretung entsandten Mitglieder mit Ende ihrer Funktion als Personalvertreter erlischt, nicht sinnvoll.

Zu § 13

Die hier festgelegte Fortsetzung der Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber den aktiven Bediensteten und den Empfängern von Ruhe- und Versorgungsgenüssen deckt sich mit den Auffassungen des Österreichischen Arbeiterkammertages. Ausdrücklich begrüßt wird die Übernahme des Pensionsaufwandes der Österreichischen Bundesbahnen durch den Bund.

Zu § 20

Da keine geeigneten Berechnungen zur Verfügung stehen, die eine Beurteilung im Detail ermöglichen würden, sei an dieser Stelle die generelle Forderung des Kammertages nach einer ausreichenden Kapitalausstattung der Österreichischen Bundesbahnen festgehalten. Eine derartige finanzielle Ausstattung muß, bei allen Anforderungen an eine sparsame Betriebsführung, eine dauerhafte, wirtschaftlich gesunde Unternehmensstruktur garantieren. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang vor einer langfristigen hohen Verschuldung zu

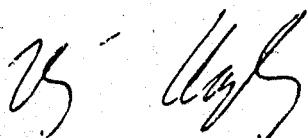
warnen. Die Finanzausstattung muß auch für die Ersatzinvestitionen ausreichend sein.

Tatsächlich konnten die Österreichischen Bundesbahnen in der Vergangenheit nicht wie ein anderes Unternehmen Rücklagen bilden. Deshalb erscheint ein Zeitraum von fünf Jahren für zu kurz, in dem die Finanzierung von Ersatzinvestitionen von außen zugeführt werden muß.

Der Kammertag hält deshalb einen Zeitraum von zehn Jahren für angemessen, in dem seitens des Bundes Ersatzinvestitionen abgedeckt und Beiträge für Erstinvestitionen geleistet werden.

Indem die Bundesbahnen aus der Budgetierung des Bundes ausscheiden, erhalten sie auch das Recht, die Tarife selbständig festzulegen. In diesem Zusammenhang wird es allerdings notwendig sein, jeweils auch die Interessen der Benützer der Bahn zu hören. Aus diesem Grund ist ein Anhörungs- und Mitspracherecht des Kammertages ua in tarifarischen Belangen anzustreben und im Bundesbahngesetz 1991 entsprechend festzuhalten.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor

