

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (311 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesbahngesetz 1992, das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, das Hochleistungsstreckengesetz, das Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“, das Bundespflegegeldgesetz und das Kriegsgefangenenentschädigungsgesetz sowie das Gesetz zur Neuordnung des Dienstrechtes der Österreichischen Bundesbahnen und deren Rechtsnachfolge-Unternehmen erlassen wird, mit dem das Bahn-Betriebsverfassungsgesetz aufgehoben wird und mit dem das Arbeitsverfassungsgesetz und das Angestelltengesetz geändert werden (Bundesbahnstrukturgesetz 2003)

Den Vorgaben des Regierungsprogramms entsprechend sollen durch eine Umstrukturierung der ÖBB in eine Holding-Konstruktion folgende Ziele erreicht werden:

- Schaffung einer modernen, wettbewerbsfähigen, transparenten und diskriminierungsfreien Unternehmensstruktur der ÖBB durch Trennung des Infrastrukturbereiches sowie Aufspaltung des Absatzes in wettbewerbsfähige und eigenständige Branchengesellschaften (Personenverkehr und Güterverkehr) mit entsprechender Ergebnisverantwortung.
- Sicherstellung eines ausreichenden Mobilitätsangebotes im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr für das ganze Land und damit verbunden mehr Kundenorientierung und bessere Leistungen für Bürger und Unternehmen.
- Streichung der unbegrenzten Kostendeckungspflicht des § 2 Bundesbahngesetz 1992 (automatische Verlustabdeckung) und Umstellung auf Zuschüsse und Haftungszusagen des Bundes für Neuinvestitionen.
- Senkung des Zuschussbedarfs durch Schaffung organisatorischer und rechtlicher Grundlagen für Rationalisierungen und nachhaltige Kostensenkungen sowie für ein weiteres Wachstum der Absatzbereiche und zur Erzielung nachhaltiger Umsatzerlöse.
- Schaffung eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes zur Sicherstellung der Anwendung des für andere Wirtschaftsunternehmen, die im Wettbewerb stehen, geltenden Arbeitsrechts und der einschlägigen Kollektivverträge auf Arbeitsverhältnisse zu den ÖBB und den Rechtsnachfolge-Unternehmen der ÖBB, die nach dem 1.1.2004 neu abgeschlossen werden bzw. für Bedienstete der ÖBB, welche die Option, vom Sonderdienstrecht in den Geltungsbereich des Arbeitsvertragsrechts zu wechseln, ausüben.
- Punktuelle Anpassungen des bestehenden ÖBB-Dienstrechts an das für andere Wirtschaftsunternehmen geltende Arbeitsrecht, um die Transparenz der Personalkosten im Vergleich mit anderen Wirtschaftsunternehmen zu heben und kurzfristig ein weiteres Anwachsen der Personalkosten zu verhindern und die Personalkosten durch Modernisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen des Personaleinsatzes nachhaltig zu senken.
- Ersetzung des Bahn-Betriebsverfassungsgesetzes durch das Arbeitsverfassungsgesetz und Überleitung bisher mit den Personalvertretungsorganen getroffener Vereinbarungen.

Inhalte der Regierungsvorlage sind:

- Gründung und Errichtung einer ÖBB-Holding AG und von Gesellschaften für die Bereitstellung von Schieneninfrastruktur, den Bau von Schieneninfrastruktur, den Personenverkehr, den Güterverkehr, die Traktion, die Technischen Services, das Personal und die Immobilien.
- Sicherstellung der Finanzierung der Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur (soweit sie nicht über vertragliche Vereinbarungen mit den ÖBB-Absatzgesellschaften oder mit anderen Finanzierungsträgern, zB Länder oder Gemeinden, finanziert werden) auf Basis von mehrjährigen Rahmenplänen durch Budgetzuschüsse und durch Haftungszusagen seitens des Bundes. Durch die Einrichtung einer eigenständigen ÖBB-Infrastruktur Bau AG unter Einbindung der HL-AG und der BEG soll eine zügige Umsetzung des Generalverkehrsplanes gesichert werden.
- Spaltung der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (SCHIG) und Integration des Finanzierungsteils der SCHIG in die ÖBB-Infrastruktur Bau AG per Ende 2004; der verbleibende Teil wird eine Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH des Bundes, welche die Abwicklung von PPP-Modellen sowie Finanzierungs- und Kontrolltätigkeiten für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übernehmen soll.
- Anpassungen der Aufgabenstellung und der neuen Schieneninfrastrukturfinanzierung auch bei der Planungs- und Errichtungsgesellschaft Brenner Eisenbahn GmbH (BEG).
- Übernahme von Regelungsinhalten aus den §§ 21 Abs. 1 und 22 Abs. 5 Bundesbahngesetz 1992 (Haftungsregelung, Geltungsbereichsbestimmung hinsichtlich arbeitsvertragsrechtlicher Normen).
- Verhinderung weiteren unkontrollierten und automatischen Anwachsens der Anwartschaften und Ansprüche der Arbeitnehmer/innen aus den Allgemeinen Vertragsbedingungen und sonstigen Vereinbarungen zwischen der Personalvertretung der ÖBB und dem/der Arbeitgeber/in.
- Ermöglichung einer Neuregelung des Anspruchs auf Aufwandsersatz für Dienstreisen durch Kollektivvertrag und Betriebsvereinbarung.
- Teilweise „Zurückführung“ der Regelungen über die Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall, den Urlaub und sonstige Freistellungsansprüche auf das im Angestelltengesetz festgelegte Ausmaß.
- Schaffung eines Anspruchs auf Krankengeld für ÖBB-Bedienstete.
- Teilweise Reduktion übergesetzlicher Urlaubsansprüche, Schaffung eines Zusatzurlaubs für Personen, die im Schicht- und Turnusdienst regelmäßig Wind und Wetter ausgesetzt am Gleis arbeiten.
- Einführung einer Optionsmöglichkeit für die bis zum 31.12.2003 aufgenommenen Arbeitnehmer/innen der ÖBB, vom Sonderdienstrecht in das Arbeitsrecht und die einschlägigen Kollektivverträge zu wechseln.
- Sicherstellung des Übergangs der Arbeitsverhältnisse von den ÖBB auf die nach dem ÖBB-Holding AG-Gesetz zu errichtenden Gesellschaften.
- Schaffung einer Regelung, nach der Arbeitsverhältnisse mit einem vertraglich vereinbarten Kündigungsschutz von den „operativen“ Unternehmen, die aus den ÖBB hervorgegangen sind, auf die ÖBB-Dienstleistungs-GmbH übertragen werden können.
- Schaffung einer Möglichkeit, Arbeitnehmer/innen im Konzern bzw. Arbeitnehmer/innen mit einem vertraglich festgelegten Kündigungsschutz auch an Arbeitgeber/innen außerhalb des Konzerns im Wege von Arbeitskräfteüberlassung beschäftigen zu können.
- Ergänzung der für Arbeitnehmer, die im Unternehmen bzw Konzern nicht beschäftigt werden können, bestehenden Frühpensionierungsmöglichkeit durch Einführung eines Sonderkündigungsrechts mit Anspruch auf Sonder-Abfertigung bei unter 40-jährigen Arbeitnehmern.
- Mittelfristige Ersetzung der ÖBB-internen Arbeitszeitregelungen durch kollektivvertragliche Regelungen.
- Anwendung des Arbeitsverfassungsgesetzes auf Eisenbahnunternehmen und Neuregelung der Mitwirkungsrechte der Personalvertretung.
- Überleitung der innerbetrieblichen Vereinbarungen (insbesondere der AVB der ÖBB) in das übliche arbeitsrechtliche Normensystem.
- Aufhebung der Ausnahme von Angestellten von Eisenbahnen aus dem Angestelltengesetz.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 18. November 2003 in Verhandlung genommen und nach der Berichterstattung durch den Abgeordneten Anton **Wattau** sowie nach Debattenbeiträgen der Abgeordneten Friedrich **Verzetnitsch**, Werner **Miedl**, Anton **Wattau** und Dr. Evelin **Lichtenberger** beschlossen, zur Vorbehandlung des Gegenstandes einen Unterausschuss einzusetzen. Diesem gehörten vom Parlamentsklub der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Franz **Glaser**, Mag. Karin **Hakl**, Christoph **Kainz**, Werner **Miedl**, Johann **Rädler** und Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler** von der Sozialdemokratischen Parlamentsfraktion (bei Abwesenheit vertreten durch Abgeordneten Mag. Johann **Maier**) die Abgeordneten Kurt **Eder**, Josef **Broukal**, Friedrich **Verzetnitsch**, Ing. Erwin **Kaipel** und Erika **Scharer**, vom Klub der Freiheitlichen Partei Österreichs der Abgeordnete Klaus **Wittauer** (in der Sitzung am 27. November vertreten durch Abgeordneten Mag. Eduard **Mainoni**) sowie vom Grünen Klub die Abgeordnete Dr. Evelin **Lichtenberger** an. Zum Obmann des Unterausschusses wurde in der konstituierenden Sitzung am 18. November 2003 der Abgeordnete Kurt **Eder**, zur Obmannstellvertreterin bzw. zum Obmannstellvertreter die Abgeordneten Dr. Evelin **Lichtenberger**, Werner **Miedl** sowie Mag. Karin **Hakl** und zum Schriftführer der Abgeordnete Christoph **Kainz** gewählt.

Der Unterausschuss hat den Entwurf in den Sitzungen am 25., 26. und 27. November 2003 beraten. An den Beratungen nahmen die Experten Prof. Dr. Karl **Bruckner**, Vizerektor Univ. Prof. Dr. Ewald **Nowotny**, Univ. Doz. Dr. Walter **Platzer**, Univ.-Prof. Dr. Wolfgang **Mazal**, DI Helmut **Hainitz**, Mag. Sylvia **Leodolter**, DI Walter **Brenner**, Dr. Werner **Walch**, Georg **Fürnkranz** und Mag. Bruno **Rossmann** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Innovation und Technologie Mag. Helmut **Kukacka** teil.

Der Sitzung am 25. November wurden weiters die Auskunftspersonen Dr. Erhard **Fürst**, KR Dr. Max **Schachinger**, Präsident Dr. Franz **Fiedler**, Dr. Josef **Moser**, Michael **Palfinger**, DI Wolfgang **Rauh**, Dr. Gerhard **Fuhrmann** und Ralf **Schweinsberg**, der Sitzung am 26. November die ÖBB-Vorstände Dipl.-Betriebswirt Rüdiger **vorn Walde**, DI Dr. Alfred **Zimmermann**, Ferdinand **Schmidt** und Mag. Erich **Söllinger**, der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Wilhelm **Haberzettl** sowie die Aufsichtsräte KR Franz **Rottmeyer** und Dr. Wolfgang **Reithofer** beigezogen.

Der Unterausschuss des Verkehrsausschusses konnte über die Vorlage kein Einvernehmen erzielen.

Nach einem mündlichen Bericht durch den Obmann des Unterausschusses, Abgeordneter Kurt **Eder**, hat sich der Verkehrsausschuss mit dem Gegenstand in seinen Sitzungen am 27. November und 1. Dezember 2003 befasst. In der Debatte ergriffen die Abgeordneten Josef **Broukal**, Dr. Evelin **Lichtenberger**, Werner **Miedl**, Mag. Eduard **Mainoni**, Mag. Johann **Maier**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler** und Dr. Gabriela **Moser** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Hubert **Gorbach** sowie der Staatssekretär im Bundesministerium für Innovation und Technologie Mag. Helmut **Kukacka** und der Ausschussobmann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Werner **Miedl**, Mag. Eduard **Mainoni**, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu Z 1, 4 und 18:

Infolge des Entfalles des Artikel 7 (ÖBB-DRG) der Regierungsvorlage ist der Gesetzestitel und der auf die Durchführung der Implementierung der durch das vorgesehene ÖBB-Dienstrechtsgesetz vorgesehenen Änderungen des ÖBB-Dienstrechtes ausgerichtet gewesene Aufgabenbereich der ÖBB-Dienstleistungs GmbH anzupassen und die Bestimmung des Abs. 4 Z 3 des Artikel 7 (neu) der Regierungsvorlage obsolet geworden.

Zu Z 2 und 3:

Um eine vergaberechtsfreie in-house-Beziehung zwischen ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG einerseits und zu ihren Töchtern ÖBB-Traktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH andererseits abzusichern, ist angeordnet, dass die beiden Muttergesellschaften bei der Beauftragung ihrer Tochtergesellschaften einvernehmlich vorzugehen haben. Die in-house-Beziehung besteht jedoch nur insoweit, als die beiden Muttergesellschaften eine „beherrschende“ Beteiligung an ihren Tochtergesellschaften innehaben. Der Begriff „beherrschend“ ist § 6 Abs. 1 Z 6 BVergG 2002 entlehnt und umschreibt das qualifizierte Verhältnis („Aufsicht wie über eine eigene Dienststelle“), das zwischen den Muttergesellschaften und den Tochtergesellschaften existieren muss.

Zu Z 6:

Abs. 1 befreit die Schwestergesellschaften ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und ÖBB-Infrastruktur Bau AG für ihre wechselseitigen entgeltlichen (§ 35 Abs 3) vertraglichen Leistungsbeziehungen (§ 35 Abs 2) von der Anwendung des BVergG. Diese Befreiung wird vor dem Hintergrund des Art. 23 der „neuen“

Sektorenrichtlinie eingeführt, der den bisherigen Befreiungstatbestand des Art. 13 Sektorenrichtlinie 93/38/EWG (vgl. § 121 BVergG) wesentlich erweitert (auf Bau- und Lieferleistungen).

Sie basiert auf der gesetzlichen Zuweisung bestimmter Aufgabengebiete an die einzelnen Tochter- (und Einzel-) gesellschaften der ÖBB-Holding AG, hier der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (§§ 26, 31).

Da aber eine gesetzliche Übertragung staatsnaher Aufgaben (Betrieb und Bau der Schieneninfrastruktur) im Verein mit entsprechenden staatlichen Zuschüssen (§§ 42, 44) für sich genommen nicht jedoch zwingend bedeutet, dass sie an der Erbringung der für die Aufgabenerfüllung erforderlichen Leistungen ein ausschließliches Recht besitzt, wird den beiden Infrastruktur-Aktiengesellschaften in Bezug auf die in § 35 Abs. 2 genannten Leistungen ein ausschließliches Recht zur Leistungserbringung eingeräumt (Abs. 2).

Soweit es sich dabei um Dienstleistungsaufträge handelt, findet die Legalausnahme in Art 6 DLR 92/50/EWG Deckung. Die Auftragsbeziehung findet zwischen zwei öffentlichen Auftraggebern statt, von denen der eine an den vom anderen benötigten Leistungen ein ausschließliches Recht zur Erbringung besitzt, das durch Gesetz vor Auftragserteilung eingeräumt wurde. Die gesetzliche Einräumung dieses Ausschließlichkeitsrechts steht auch – wie von Art 6 DLR gefordert – mit dem EGV in Übereinstimmung.

Den gemeinschaftlichen Rechtsrahmen für die Ausnahme von Bau- und Lieferleistungen setzt Art 86 EGV. Danach ist die Schaffung und Beibehaltung ausschließlicher Rechte für sich genommen unbedenklich. Ausschließliche Rechte verstoßen erst dann gegen Art 86 Abs. 1 EGV, wenn das betreffende Unternehmen durch die bloße Ausübung dieser Rechte seine beherrschende Stellung missbräuchlich ausnützt oder durch diese Rechte eine Lage geschaffen werden könnte, in der dieses Unternehmen einen Missbrauch begeht (vgl. die Nachweise aus der Judikatur des EuGH bei *Potacs*, Öffentliche Unternehmen unter dem Einfluss des Gemeinschaftsrechts in: *Aicher/Holoubek*, Gemeinschaftsrecht und Wirtschaftsrecht (2000) 263 (274)).

Angesichts der Tatsache, dass es sich hier um eng begrenzte Leistungsbeziehungen handelt, die nicht zuletzt durch sicherheitstechnische Umstände bedingt sind (arg: die Leistungen müssen „benötigt“ und nicht bloß, weil es bequemer ist, dort direkt beauftragt werden) ist eine Gemeinschaftswidrigkeit ausschließlicher Rechtseinräumung auszuschließen. Dazu kommt noch, dass die Gesellschaften, wenn sie die gemäß § 35 Abs. 2 benötigten Leistungen nicht als Eigenleistungen erbringen können, ohnedies nach Vergaberecht beschaffen müssen.

Zu Z 7:

Durch den Entfall des Artikel 7 ist die im derzeitigen Bundesbahngesetz verankerte Regelung über die Haftung des Bundes für besoldungsrechtliche Ansprüche ehemaliger Bediensteter des Wirtschaftskörpers ÖBB wieder in das Bundesbahngesetz aufzunehmen.

Zu Z 10:

Auch diese Regelung wird aus Artikel 7 der Regierungsvorlage übernommen und damit der bisherige § 22 Abs. 5 Bundesbahngesetz 1992 für Dienstverhältnisse, deren vertraglich vereinbarter Beginn vor dem 1. Jänner 2004 liegt, im Wesentlichen fortgeschrieben.

Zu Z 11:

Beim Verzicht auf die Forderungen des Bundes gegen die Österreichischen Bundesbahnen ist auszubedingen, dass letztere im Gegenzug dazu die auf Basis des § 2 Bundesbahngesetz bestehenden Forderungen an den Bund löschen.

Grundlage für den Forderungsverzicht ist die aus dem geltenden Bundesbahngesetz ableitbare Kostentragungspflicht des Bundes. Vor diesem Hintergrund und unter Verweis auf die EU-rechtliche Vorgabe zur finanziellen Sanierung bestehender öffentlicher Eisenbahnunternehmen gemäß RL 91/440/EWG finden dabei auch die beihilfenrechtlichen Bestimmungen des EGV Beachtung.

Die Bestimmung fällt unter den Art. 42 Abs. 5 B-VG, sodass kein Mitwirkungsrecht des Bundesrats gegeben ist.

Zu Z 12:

Bedingt durch die mit Z 7 und 11 angeordneten Änderungen ist die Vollzugsklausel des Bundesbahngesetzes entsprechend anzupassen.

Zu Z 13:

Die vorgesehen gewesene Gerichtsgebührenbefreiung würde die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH gebührenrechtlich besser stellen als den Bund und ist daher nicht zu rechtfertigen.

Zu Z 14:

Grundlage für den Forderungsverzicht ist neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die aus dem geltenden Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz ableitbare Kostentragungspflicht des Bundes. Vor diesem Hintergrund und unter Verweis auf die EU-rechtliche Vorgabe zur finanziellen Sanierung bestehender öffentlicher Eisenbahnunternehmen gemäß RL 91/440/EWG EWG finden dabei auch die beihilfenrechtlichen Bestimmungen des EGV Beachtung.

Die Bestimmung fällt unter den Art. 42 Abs. 5 B-VG, sodass kein Mitwirkungsrecht des Bundesrats gegeben ist.

Zu Z 15:

Bedingt durch die mit Z 14 angeordneten Änderungen ist die Vollzugsklausel des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes entsprechend anzupassen.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf in der Fassung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Werner **Miedl**, Mag. Klaus **Mainoni**, Kolleginnen und Kollegen mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2003 12 01

Anton Wattaul

Berichterstatter

Kurt Eder

Obmann