Stand: 2. Oktober 2003

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Bundesbahngesetz 1992, das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, das Hochleistungsstreckengesetz und das Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“ geändert werden (Bundesbahnstrukturgesetz 2003)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Bundesbahngesetzes 1992

Das Bundesbahngesetz 1992, BGBl. Nr. 825/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 71/2003, wird wie folgt geändert:

1. Im Kurztitel entfällt die Jahreszahl „1992“.

2. Die Überschrift vor § 1 lautet:

„1. Teil
Gesellschaft „Österreichische Bundesbahnen“

3. § 1 Abs. 3 und 4 entfallen.

4. Die §§ 21 bis 25 erhalten die Bezeichnung „§§ 52 bis 56“.

5. An die Stelle der §§ 2 bis 19 samt Überschriften treten folgende §§ 2 bis 51 samt Überschriften:

„2. Teil
ÖBB-Holding AG

Gründung und Errichtung

§ 2. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine Kapitalgesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital in der Höhe von 1,9 Milliarden Euro, dem Firmenwortlaut „Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft“, im Folgenden als ÖBB-Holding AG bezeichnet, und dem Sitz in Wien zu gründen und zu errichten, deren Anteile dem Bund zu 100 vH vorbehalten sind. Eine Gründungsprüfung entfällt.

(2) Die Aufbringung des Grundkapitals erfolgt durch Einlage sämtlicher Anteile des Bundes an den Österreichischen Bundesbahnen. Die eingelegten Anteile sind mit dem Eigenkapital im Sinne von § 224 Abs. 3 HGB gemäß der Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen zum 31. Dezember 2003 anzusetzen.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Verwaltung der Anteilsrechte

§ 3. Die Verwaltung der Anteilsrechte namens des Bundes obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Unternehmensgegenstand

§ 4. (1) Unternehmensgegenstand der ÖBB-Holding AG ist:

1. die Ausübung der Anteilsrechte an den Österreichischen Bundesbahnen;
2. die Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen;
3. die Wahrnehmung ihrer Anteilsrechte an den umstrukturierten Gesellschaften und sonstigen Gesellschaften unter besonderer Berücksichtigung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung.

(2) Die ÖBB-Holding AG kann überdies alle Maßnahmen setzen, die im Hinblick auf den ihr übertragenen Unternehmensgegenstand notwendig oder zweckmäßig sind.

3. Teil

Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen

1. Hauptstück
ÖBB-Personenverkehr AG

Gründung und Errichtung

§ 5. Zur Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen hat die ÖBB-Holding AG bis spätestens 31. Mai 2004 eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital in der Höhe von 70 000 Euro, dem Firmenwortlaut „ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft“, im Folgenden als ÖBB-Personenverkehr AG bezeichnet, und dem Sitz in Wien zu gründen und zu errichten.

Aufgabe

§ 6. Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG ist es insbesondere, einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Personenverkehr aufgrund von Tarifen und Fahrplänen einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen anzubieten und sicher zu stellen.

Teilbetrieb Personenverkehr der ÖBB

§ 7. (1) Der Teilbetrieb Personenverkehr der Österreichischen Bundesbahnen ist an die ÖBB-Personenverkehr AG im Wege der Gesamtrechtsnachfolge unter sinngemäßer Anwendung des Bundesgesetzes über die Spaltung von Kapitalgesellschaften (Spaltung zur Aufnahme) zu übertragen. Hiezu ist ein Spaltungs- und Übernahmevertrag aufzustellen und abzuschließen, wobei der Spaltungsstichtag mit dem 31. Dezember 2004 festzulegen und die Spaltung spätestens am 30. September 2005 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden ist.

(2) Das Grundkapital der Österreichischen Bundesbahnen als übertragende Gesellschaft ist um den Buchwert des übertragenen Teilbetriebes Personenverkehr herabzusetzen; das Grundkapital der ÖBB-Personenverkehr AG ist in einem angemessenen Verhältnis zum Buchwert des übernommenen Teilbetriebes Personenverkehr zu erhöhen, der verbleibende Wert ist in die Kapitalrücklage einzustellen.

Aktionär

§ 8. Die Aktien der ÖBB-Personenverkehr AG sind der ÖBB-Holding AG zu 100 vH vorbehalten.

2. Hauptstück
Rail Cargo Austria AG

Gründung und Errichtung

§ 9. Zur Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen hat die ÖBB-Holding AG bis spätestens 31. Mai 2004 eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital in der Höhe von 70 000 Euro, dem Firmenwortlaut „Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft“, im Folgenden als Rail Cargo Austria AG bezeichnet, und dem Sitz in Wien zu gründen und zu errichten.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Aufgabe

§ 10. Aufgabe der Rail Cargo Austria AG ist es, insbesondere einen bedarfsgerechten und wirtschaftlich zumutbaren öffentlichen Güterverkehr aufgrund von Tarifen einschließlich der Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen anzubieten und sicher zu stellen.

Teilbetrieb Güterverkehr der ÖBB

§ 11. (1) Der Teilbetrieb Güterverkehr der Österreichischen Bundesbahnen ist an die Rail Cargo Austria AG im Wege der Gesamtrechtsnachfolge unter sinngemäßer Anwendung des Bundesgesetzes über die Spaltung von Kapitalgesellschaften (Spaltung zur Aufnahme) zu übertragen. Hiezu ist ein Spaltungs- und Übernahmevertrag aufzustellen und abzuschließen, wobei der Spaltungsstichtag mit dem 31. Dezember 2004 festzulegen und die Spaltung spätestens am 30. September 2005 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden ist.

(2) Das Grundkapital der Österreichischen Bundesbahnen als übertragende Gesellschaft ist um den Buchwert des übertragenen Teilbetriebes Güterverkehr herabzusetzen; das Grundkapital der Rail Cargo Austria AG ist in einem angemessenen Verhältnis zum Buchwert des übernommenen Teilbetriebes Güterverkehr zu erhöhen, der verbleibende Wert ist in die Kapitalrücklage einzustellen.

Aktionär

§ 12. Die Aktien der Rail Cargo Austria AG sind der ÖBB-Holding AG zu 100 vH vorbehalten.

3. Hauptstück
ÖBB-Traktion GmbH

Gründung und Errichtung

§ 13. Zur Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen haben die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG bis spätestens 30. Juni 2004 eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital in der Höhe von 35 000 Euro, dem Firmenwortlaut „ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH“ , im Folgenden als ÖBB-Traktion GmbH bezeichnet, und dem Sitz in Wien zu gründen und zu errichten, wobei die genannten Gesellschaften zu einem wirtschaftlich zweckmäßigen Verhältnis an der ÖBB-Traktion GmbH beteiligt sind. Für die Dauer der Beteiligung an der ÖBB-Traktion GmbH haben die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG für eine einvernehmliche Geschäftsführung der ÖBB-Traktion GmbH zu sorgen.

Aufgabe

§ 14. (1) Aufgabe der ÖBB-Traktion GmbH ist es, bedarfsgerechte und wirtschaftliche Traktionsleistungen einschließlich der dafür erforderlichen Serviceleistungen anzubieten und sicherzustellen.

(2) Bei der Erfüllung dieser Aufgabe kommen der ÖBB-Traktion GmbH die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

Teilbetrieb Traktion der ÖBB

§ 15. (1) Der Teilbetrieb Traktion der Österreichischen Bundesbahnen ist an die ÖBB-Traktion GmbH im Wege der Gesamtrechtsnachfolge unter sinngemäßer Anwendung des Bundesgesetzes über die Spaltung von Kapitalgesellschaften (Spaltung zur Aufnahme) zu übertragen. Hiezu ist ein Spaltungs- und Übernahmevertrag aufzustellen und abzuschließen, wobei der Spaltungsstichtag mit dem 31. Dezember 2004 festzulegen und die Spaltung spätestens am 30. September 2005 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden ist.

(2) Das Grundkapital der Österreichischen Bundesbahnen als übertragende Gesellschaft ist um den Buchwert des übertragenen Teilbetriebes Traktion herabzusetzen; das Stammkapital der ÖBB-Traktion GmbH ist in einem angemessenen Verhältnis zum Buchwert des übernommenen Teilbetriebes Traktion durch Erhöhung der Stammeinlagen der beiden Gründungsgesellschaften um den gleichen Betrag zu erhöhen, der verbleibende Wert ist in die Kapitalrücklage einzustellen.

4. Hauptstück
ÖBB-Technische Services-GmbH

Gründung und Errichtung

§ 16. Zur Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen haben die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG bis spätestens 30. Juni 2004 eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital in der Höhe von 35 000 Euro, dem Firmenwortlaut „ÖBB-

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Technische Services-Gesellschaft mbH“, im Folgenden als ÖBB-Technische Services-GmbH bezeichnet, und dem Sitz in Wien zu gründen und zu errichten, wobei die genannten Gesellschaften zu einem wirtschaftlich zweckmäßigen Verhältnis an der ÖBB-Technische Services-GmbH beteiligt sind. Für die Dauer der Beteiligung an der ÖBB-Technische Services- GmbH haben die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG für eine einvernehmliche Geschäftsführung der ÖBB-Technische Services-GmbH zu sorgen; die Anteilsverhältnisse können auch durch die Hereinnahme Dritter geändert werden.

Aufgabe

§ 17. (1) Aufgabe der ÖBB-Technische Services-GmbH ist es, insbesondere erforderliche Serviceleistungen für und im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen für den Personen- und Güterverkehr sowie für Dritte bedarfsgerecht und wirtschaftlich anzubieten und sicherzustellen.

(2) Soweit die Erfüllung dieser Aufgabe für Zwecke des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs erfolgt, kommen der ÖBB-Technische Services-GmbH die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

Teilbetrieb Technische Services der ÖBB

§ 18. (1) Der Teilbetrieb Technische Services der Österreichischen Bundesbahnen ist an die ÖBB-Technische Services-GmbH im Wege der Gesamtrechtsnachfolge unter sinngemäßer Anwendung des Bundesgesetzes über die Spaltung von Kapitalgesellschaften (Spaltung zur Aufnahme) zu übertragen. Hiezu ist ein Spaltungs- und Übernahmevertrag aufzustellen und abzuschließen, wobei der Spaltungsstichtag mit dem 31. Dezember 2004 festzulegen und die Spaltung spätestens am 30. September 2005 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden ist.

(2) Das Grundkapital der Österreichischen Bundesbahnen als übertragende Gesellschaft ist um den Buchwert des übertragenen Teilbetriebes Technische Services herabzusetzen; das Stammkapital der ÖBB-Technische Services-GmbH ist in einem angemessenen Verhältnis zum Buchwert des übernommenen Teilbetriebes Technische Services durch Erhöhung der Stammeinlagen der beiden Gründungsgesellschaften um den gleichen Betrag zu erhöhen, der verbleibende Wert ist in die Kapitalrücklage einzustellen.

5. Hauptstück
ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH

Gründung und Errichtung

§ 19. Zur Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen hat die ÖBB-Holding AG bis spätestens 31. Mai 2004 eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital in der Höhe von 35 000 Euro, dem Firmenwortlaut „ÖBB-Personalmanagement und -service Gesellschaft mbH“, im Folgenden als ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH bezeichnet, und dem Sitz in Wien zu gründen und zu errichten.

Aufgabe

§ 20. (1) Aufgabe der ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH ist insbesondere

1. die ÖBB-Holding AG und die Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist,
   a) bei der zweckmäßigen Nutzung der Kenntnisse und Fähigkeiten der Arbeitnehmer, die am 31. Dezember 2003 Arbeitnehmer der Gesellschaft Österreichische Bundesbahnen waren, insbesondere durch deren Verwendung in einer oder mehreren Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist, oder durch Überlassung an Dritte,
   b) in der systemtechnischen und personalwirtschaftlichen Steuerung des optimalen Personaleinsatzes in den Gesellschaften, mit dem Ziel, Beschäftigung, soweit es kaufmännisch vertretbar ist, zu gewährleisten,
   c) in Aktivitäten der Personalentwicklung und der Aus- und Weiterbildung der Arbeitnehmer einschließlich der Lehrlinge und der Lehrlingsstiftung, und
   d) in der Personaladministration (Aufgaben des Personalservice, Personalausgleich und der Bezugsliquidierung)

   zu unterstützen,
2. für die Beschäftigung von Arbeitnehmern, die im Wettbewerbsvergleich in den Gesellschaften nicht beschäftigbar sind, insbesondere durch Personalausgleich in den Gesellschaften, Insourcing-Projekte und Joint Ventures, in Form von Arbeitskräfteüberlassung, oder einer Arbeitsstiftung zu sorgen,

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

3. die Pensionsangelegenheiten aller ehemaliger Mitarbeiter der Österreichischen Bundesbahnen, die Anspruch auf Leistungen nach dem Bundesbahn-Pensionsgesetz haben, administrativ durchzuführen, und
4. die arbeits-, sozialrechtliche und systemtechnische Implementierung der durch das ÖBB-DRG vorgesehenen Änderungen des ÖBB-Dienstrechts (einschließlich Überleitung zum Kollektivvertragssystem unter ausschließlicher Geltung des ArbVG) durchzuführen, die Gesellschaften in arbeits- und sozialrechtlichen Belangen (insbesondere bei Gestaltung der Vertragsgrundlagen und Betriebsvereinbarungen, Umsetzung von arbeits- und sozialrechtlichen Gesetzen und von Kollektivverträgen) unter Bewertung solcher Maßnahmen hinsichtlich des Personalaufwandes zu unterstützen.

(2) Zur Erfüllung dieser Aufgaben sind die Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist, verpflichtet, mit der ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH zusammenzuarbeiten. Sie sind insbesondere

1. verpflichtet, wenn sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben Personal benötigen, vorrangig Arbeitnehmer der ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH oder anderer Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, zu beschäftigen, sei es im Wege von Arbeitskräfteüberlassung oder durch Aufnahme in ein Arbeitsverhältnis, und
2. berechtigt, Arbeitnehmer, deren Beschäftigung bei den Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist, nicht möglich ist, der ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH zur Übernahme des Arbeitsvertrages vorzuschlagen.

Teilbetrieb Personal der ÖBB

§ 21. (1) Die ÖBB Personalmanagement und -service GmbH übernimmt ab ihrer Gründung jenen Teilbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen, der bisher mit der Erfüllung der im § 20 genannten Aufgaben befasst war (Teilbetrieb Personal). Dieser Teilbetrieb ist an die ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH im Wege der Gesamtrechtsnachfolge unter sinngemäßer Anwendung des Bundesgesetzes über die Spaltung von Kapitalgesellschaften (Spaltung zur Aufnahme) zu übertragen. Hiezu ist ein Spaltungs- und Übernahmevertrag aufzustellen und abzuschließen, wobei der Spaltungsstichtag mit dem 31. Dezember 2003 festzulegen und die Spaltung spätestens am 30. September 2004 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden ist.

(2) Das Grundkapital der Österreichischen Bundesbahnen als übertragende Gesellschaft ist um den Buchwert des übertragenen Teilbetriebes Personal herabzusetzen; das Stammkapital der ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH ist in einem angemessenen Verhältnis zum Buchwert des übernommenen Teilbetriebes Personal zu erhöhen, der verbleibende Wert ist in die Kapitalrücklage einzustellen.

Kostenersatz und Konkretisierung durch Vereinbarung

§ 22. (1) Bei Beschäftigung überlassener Arbeitskräfte hat die beschäftigende Gesellschaft der ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH eine Refundierung im Ausmaß jenes Entgeltes einschließlich der auf den Dienstgeber entfallenden Lohnnebenkosten zu leisten, das ihr erwachsen wäre, hätte sie vergleichbare Arbeitnehmer, deren Arbeitsverhältnis nach dem 31. Dezember 2003 beginnt, in ihrem Unternehmen beschäftigt.

(2) Für die Erfüllung der Aufgaben gemäß § 20 Abs. 1 haben die ÖBB-Holding AG und die Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG unmittelbar oder mittelbar beteiligt sind, der ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH Ersatz der dafür erwachsenden Kosten zu leisten.

(3) Für die administrative Durchführung der Pensionsangelegenheiten aller zum 31. Dezember 2003 in den Ruhestand versetzten ehemaligen ÖBB-Bediensteten, die Anspruch auf Leistungen nach dem Bundesbahn-Pensionsgesetz haben, ist der ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH durch die ÖBB-Holding AG Ersatz der dafür erwachsenden Kosten zu leisten; für die danach in den Ruhestand versetzten ÖBB-Bediensteten trifft den letzten Arbeitgeber diese Kostentragungspflicht.

(4) Die Zusammenarbeit gemäß § 20 Abs. 2 sowie der Ersatz der für Tätigkeiten gemäß § 20 Abs. 1 gebührenden Kosten ist zwischen der ÖBB-Holding AG, der ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH und den Gesellschaften, an denen die ÖBB-Holding AG unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist, durch Vereinbarung festzulegen.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

6. Hauptstück
ÖBB-Immobilienmanagement GmbH

Gründung und Errichtung

§ 23. Zur Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen hat die Gesellschaft Österreichische Bundesbahnen bis spätestens 30. Juni 2004 eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital in der Höhe von 35 000 Euro, dem Firmenwortlaut „ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH“, im Folgenden als ÖBB-Immobilienmanagement GmbH bezeichnet, und dem Sitz in Wien zu gründen und zu errichten.

Aufgabe

§ 24. (1) Aufgabe der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH ist insbesondere die Verfügung über die Nutzungsrechte sowie die bestmögliche Bewirtschaftung (einschließlich der Verwaltung) und Verwertung der Liegenschaften der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, ausgenommen jene der Schieneninfrastruktur gemäß § 10a Eisenbahngesetz 1957, die für den Eisenbahnbetrieb und den Eisenbahnverkehr benötigt werden , und jene Liegenschaften, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen (§ 58 Eisenbahngesetz 1957) benötigt.

(2) Die zur Erfüllung dieser Aufgabe erforderlichen Rechte sind der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH einzuräumen.

7. Hauptstück
ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

Gründung und Errichtung

§ 25. Zur Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen hat die ÖBB-Holding AG bis spätestens 31. Mai 2004 eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital in der Höhe von 70 000 Euro, dem Firmenwortlaut „ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft“, im Folgenden als ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG bezeichnet, und dem Sitz in Wien zu gründen und zu errichten.

Aufgabe

§ 26. Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, indem eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur bereitgestellt wird.

Teilbetrieb Schieneinfrastrukturbetrieb der ÖBB

§ 27. (1) Der Teilbetrieb Schieneninfrastrukturbetrieb, umfassend die Geschäftsbereiche Netz, Fahrweg, Signal-/Systemtechnik, Telekom und Energie Netz der Österreichischen Bundesbahnen ist an die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG im Wege der Gesamtrechtsnachfolge unter sinngemäßer Anwendung des Bundesgesetzes über die Spaltung von Kapitalgesellschaften (Spaltung zur Aufnahme) zu übertragen. Hiezu ist ein Spaltungs- und Übernahmevertrag aufzustellen und abzuschließen, wobei der Spaltungsstichtag mit dem 31. Dezember 2004 festzulegen und die Spaltung spätestens am 30. September 2005 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden ist.

(2) Das Grundkapital der Österreichischen Bundesbahnen als übertragende Gesellschaft ist um den Buchwert des übertragenen Teilbetriebes Schieneninfrastrukturbetrieb herabzusetzen; das Grundkapital der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ist in einem angemessenen Verhältnis zum Buchwert des übernommenen Teilbetriebes Schieneninfrastrukturbetrieb zu erhöhen, der verbleibende Wert ist in die Kapitalrücklage einzustellen.

Aktionär

§ 28. Die Aktien der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sind der ÖBB-Holding AG zu 100 vH vorbehalten.

8. Hauptstück
ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Umwandlung der Österreichischen Bundesbahnen

§ 29. Zur Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen werden die nach den im 1. bis 5. und im 7. Hauptstück angeordneten Spaltungsmaßnahmen mit dem Restvermögen ausgestatteten Österreichischen Bundesbahnen unter sinngemäßer Anwendung des Zweiten Abschnittes „Umwandlung

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung in eine Aktiengesellschaft“ des Elften Teiles „Umwandlung“ des Aktiengesetzes 1965 in der geltenden Fassung in eine Aktiengesellschaft mit der Firma „ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft“, im Folgenden als ÖBB-Infrastruktur Bau AG bezeichnet, mit dem Sitz in Wien und dem Grundkapital entsprechend dem Stammkapital der Österreichischen Bundesbahnen nach den Spaltungen, wobei das Grundkapital einen Mindestbetrag von 70.000 Euro nicht unterschreiten darf, umgewandelt. Die Umwandlung ist bis spätestens 30. September 2005 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden.

Aktionär

§ 30. Die Aktien der ÖBB-Infrastruktur Bau AG sind der ÖBB-Holding AG zu 100 vH vorbehalten.

Aufgabe

§ 31. Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist die Planung und der Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen) von Schieneninfrastruktur einschließlich von Hochleistungsstrecken, die Planung und der Bau von damit im Zusammenhang stehenden Projekten und Projektsteilen, sofern hiefür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist, und die Zurverfügungstellung von Schieneninfrastruktur an Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Verschmelzung mit der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG

§ 32. Die gemäß gesetzlicher Anordnung des § 7 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 133/1989, errichtete Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG wird mit Ablauf des 31. Dezember 2004 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG unter sinngemäßer Anwendung des ersten Abschnittes „Verschmelzung von Aktiengesellschaften“ des neunten Teiles des Aktiengesetzes 1965 „Verschmelzung“ verschmolzen. Eine Gegenleistung (Gewährung von Aktien der ÖBB-Infrastruktur Bau AG) entfällt. Voraussetzung für die Verschmelzung ist ein positiver Verkehrswert des Reinvermögens der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG im Zeitpunkt der Verschmelzung.

Verschmelzung mit der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH

§ 33. Die nach der Spaltung (§ 2 des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz) verbleibende Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH wird mit Ablauf des 31. Dezember 2004 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG unter sinngemäßer Anwendung des zweiten Abschnittes „Verschmelzung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einer Aktiengesellschaft“ des neunten Teiles des Aktiengesetzes 1965 „Verschmelzung“ verschmolzen. Eine Gegenleistung (Gewährung von Aktien der ÖBB-Infrastruktur Bau AG) entfällt. Voraussetzung für die Verschmelzung ist ein positiver Verkehrswert des Reinvermögens der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH im Zeitpunkt der Verschmelzung.

Einbringung der Anteilsrechte an der Brenner Eisenbahn GmbH

§ 34. Die Anteilsrechte des Bundes an der Brenner Eisenbahn GmbH werden vom Bund mit Ablauf des 31. Dezember 2004 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge in die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft eingebracht. Eine Gegenleistung (Gewährung von Aktien der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft) entfällt.

Rechtsbeziehungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG

§ 35. (1) Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat ihre Schieneninfrastruktur (§ 10 a Eisenbahngesetz 1957) samt den Anlagen und Einrichtungen für das Bereitstellen sonstiger Leisungen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 58 Eisenbahngesetz 1957) vertraglich (Pachtvertrag) der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zur deren Nutzung zur Verfügung zu stellen, soweit die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG diese für die Erfüllung ihrer Aufgabe als Eisenbahninfrastrukturunternehmen benötigt.

(2) Ebenso vertraglich zu regeln sind jene Leistungen, welche die ÖBB-Infrastruktur Bau AG zur Erfüllung ihrer Aufgabe bei Planungs- und Baumaßnahmen von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG benötigt sowie jene Leistungen, welche die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zur Erfüllung ihrer Aufgabe für eine bedarfgerechte und sichere Bereitstellung von Schieneninfrastruktur von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG benötigt.

(3) Für die vertraglich eingeräumte Nutzung und zu erbringenden Leistungen sind jeweils angemessene Entgelte zu vereinbaren.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

9. Hauptstück

Eröffnungsbilanz, Spaltungs-, Übernahmeverträge, Umgründungsplan

Eröffnungsbilanz

§ 36. Auf der Grundlage der Bilanz zum 31. Dezember 2004 der Österreichischen Bundesbahnen ist eine Eröffnungsbilanz zum 1. Jänner 2005 zu erstellen, die der Umstrukturierung zugrunde zu legen ist. Bei der Bestimmung der handelsrechtlichen Wertansätze in der Eröffnungsbilanz besteht keine Bindung an die bestehenden Buchwerte, Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Der beizulegende Wert gemäß § 202 Abs. 1 HGB darf nicht überschritten werden.

Spaltungs- und Übernahmeverträge

§ 37. Bei Aufstellung der im 1. bis 5. und 7. Hauptstück angeführten Spaltungs- und Übernahmeverträge sind die bisher als Steuerungs- und Dienstleistungseinheiten der Österreichischen Bundesbahnen fungierenden und als Querschnittsfunktionen organisierten Bereiche Controlling/Rechnungswesen, Einkaufsmanagement, Facility Management, Informatik, Finanzen/Beteiligungen und Corporate Services (Kommunikation, Mitgliedschaften, Revision und Recht) entsprechend ihren bisherigen Aufgaben und zweckentsprechend den neu errichteten Gesellschaften sowie der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zuzuordnen und unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bei den neu errichteten Gesellschaften sowie der ÖBB-Infrastruktur Bau AG weiterzuführen.

Umgründungsplan

§ 38. Als Basis der Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen ist insbesondere ein Umgründungsplan zu erstellen, der alle übertragenden und übernehmenden (aufnehmenden) Gesellschaften erfasst.

Berichtspflicht

§ 39. Die ÖBB-Holding AG hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über alle, insbesondere über die im Umgründungsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen, regelmäßig und eingehend zu berichten.

10. Hauptstück

Sonstiges

Entfall von Prüfungen

§ 40. Gründungs- und Umwandlungsprüfungen entfallen, nicht aber Spaltungs- und Restvermögensprüfungen.

Rechtswirksamkeit der Umstrukturierungsmaßnahmen

§ 41. Die in den §§ 7, 11, 15, 18, 27 und 29 angeführten Umstrukturierungsmaßnahmen werden unabhängig von ihrer Eintragung in das Firmenbuch mit Ablauf des 31. Dezember 2004 rechtswirksam.

4. Teil

Schieneninfrastruktur

Bereitstellung der Schieneninfrastruktur

§ 42. (1) Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG trägt die Kosten für die Bereitstellung (einschließlich des Betriebes) ihrer Schieneninfrastruktur. Der Bund leistet der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG über deren Ersuchen hiefür insoweit und solange einen Zuschuss, als die unter den Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse die bei sparsamer und wirtschaftlicher Geschäftsführung anfallenden Aufwendungen nicht abdecken.

(2) Über den Zuschuss gemäß Abs. 1 ist zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ein sechsjähriger Vertrag abzuschließen, in dem der Förderungsgegenstand und die Höhe des insgesamt dafür zu gewährenden Zuschusses festzulegen ist. In diesem Vertrag ist insbesondere zu regeln:

1. der Gegenstand des Zuschusses unter Berücksichtigung der Sicherung und der laufenden Verbesserung der Qualität der Schieneninfrastruktur und ihrer Sicherheit durch die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, insbesondere bezüglich der Strecken, des technischen Ausrüstungsstandes, der Verfügbarkeit und der Personalproduktivität;

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

2. die Höhe des jährlichen Zuschusses für die Vertragsdauer;
3. die allgemeinen und besonderen Zuschussbedingungen sowie die Zahlungsmodalitäten.

(3) Grundlage des Vertrages gemäß Abs. 2 bildet insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu erstellende und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegende sechsjährige Geschäftsplan mit einer genauen Beschreibung der Maßnahmen zur bedarfsgerechten und sicheren Bereitstellung der Schieneninfrastruktur einschließlich der Zeit- und Kostenpläne sowie der Rationalisierungspläne und einer Vorschau der Benützungs- und anderen Entgelte.

(4) In dem Vertrag gemäß Abs. 2 ist weiters vorzusehen, dass die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer halbjährlichen Vorschaurechnung vorzulegen hat , und dass mindestens zwei Jahre vor Vertragsablauf über eine Fortsetzung des Vertragsverhältnisses in Verhandlungen einzutreten ist.

Schieneninfrastrukturvorhaben

§ 43. (1) Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat für die Planung und den Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen) von Schieneninfrastrukturvorhaben einen sechsjährigen Rahmenplan zu erstellen, der jahresweise die geplanten Investitionen zu enthalten hat. Bei der Erstellung des Rahmenplanes ist jeweils auf jene Festlegungen im Generalverkehrsplan Bedacht zu nehmen, welche die Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur Bau AG betreffen. Der Rahmenplan ist jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen. Der Rahmenplan hat alle für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen, soweit zweckmäßig und zutreffend, zu enthalten, insbesondere eine genaue Beschreibung der Projekte, Kapazitätsanalysen und Prognosen über die erwarteten Verkehrszuwächse, ferner einen Zeitplan mit abschnittsweisen Planungs- und Baufortschritten sowie eine Kostenschätzung, eine Kosten-Nutzen-Analyse, ein Betriebsprogramm sowie eine Darstellung der mit den Vorhaben erzielbaren Qualität der Schieneninfrastruktur. Zum Rahmenplan ist jeweils die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und des Bundesministers für Finanzen einzuholen.

(2) Der Bund fördert die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben gemäß dem sechsjährigen Rahmenplan. Über die Höhe und Form der Mittelzuführung durch den Bund für Schieneninfrastrukturvorhaben wird jährlich entschieden; dabei ist auszubedingen, dass die ÖBB-Infrastruktur Bau AG dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer halbjährlichen Vorschaurechnung vorzulegen hat.

Besonderes regionales Interesse

§ 44. Die Gewährung eines Zuschusses für die Bereitstellung (§ 42) oder die Aufnahme in den Rahmenplan für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben (§ 43 Abs. 1) im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Beiträge von Dritten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, zu den Investitions- und Bereitstellungskosten geleistet werden.

Überwachung vertraglicher Verpflichtungen

§ 45. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. die von ihm betraute Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat

1. die Einhaltung der von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG übernommenen vertraglichen Verpflichtungen für die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur zu überwachen,
2. die Einhaltung des Rahmenplanes für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben zu überwachen und
3. die finanzielle Abwicklung der Zuschussverträge zu besorgen.

Die hiezu erforderlichen Voraussetzungen, insbesondere die Vorlage von laufenden Tätigkeitsberichten einschließlich der Planerfüllung hinsichtlich Zeit und Kosten, ist in den Verträgen zu regeln bzw. bei der Zustimmung zum Rahmenplan festzulegen.

Benützungsentgelte und sonstige Entgelte

§ 46. Die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur festzulegenden Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze und die für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen festzulegenden Kategorien und Sätze sonstiger Entgelte bedürfen der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Erforderliche Mittel, Bundeshaftung

§ 47. (1) Der Bund, vertreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen, hat dafür zu sorgen, dass der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals gemäß dem genehmigten Geschäftsplan (§ 42 Abs. 3) und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals gemäß dem genehmigten Rahmenplan (§ 43 Abs. 1) erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen.

(2) Der Bund übernimmt zur Finanzierung von Schieneninfrastruktur für Anleihen, Darlehen und Kredite und sonstige Kreditoperationen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG eine Haftung gemäß § 66 Bundeshaushaltsgesetz, BGBl. Nr. 213/1986.

5. Teil

Gemeinwirtschaftliche Leistungen

Festlegung eines mehrjährigen Bestellrahmens

§ 48. Für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen mehrjährigen Bestellrahmen festzulegen.

Bericht an den Nationalrat

§ 49. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat alljährlich dem Nationalrat einen Bericht über die von ihm bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen vorzulegen.

6. Teil

Sonderbestimmungen

Abgabenrechtliche Begünstigungen

§ 50. (1) Für die in diesem Bundesgesetz geregelten Gründungs-, Umgründungs-, Verschmelzungs- und Umwandlungsvorgänge sind keine bundesgesetzlich geregelten Abgaben zu entrichten.

(2) Auf die ÖBB-Infrastruktur Bau AG und die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG finden auch die dem Bund auf Grund bundesgesetzlicher Bestimmungen eingeräumten abgabenrechtlichen Begünstigungen Anwendung.

Konzessionsfreiheit

§ 51. (1) Zum Bau und zum Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen bedarf die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG keiner Konzession nach dem Eisenbahngesetzes 1957.

(2) Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bedarf keiner Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957, soweit sie in Erfüllung ihrer Aufgaben (§ 31) tätig ist. Für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

6. Die Überschrift vor § 52 (neu) lautet:

„7. Teil

Bedienstete, Ruhe- und Versorgungsgenussempfänger

Übernahme der Bediensteten und der Ruhe- und Versorgungsgenussempfänger“

7. § 52 (neu) Abs. 1 bis 3 lauten:

„(1) Das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen und mit Rechtswirksamkeit der angeordneten Spaltungs- und Umwandlungsvorgänge die ÖBB-Holding AG und die im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften setzen die Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber den aktiven Bediensteten und den Empfängern von Ruhe- und Versorgungsgenüssen fort. Der Bund hat wie ein Ausfallsbürge (§ 1356 ABGB) jedem aktiven Bediensteten, der sich zum Stichtag 31. Dezember 1992 in einem Dienstverhältnis zum Bund/Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen befunden hat, für die Befriedigung seiner aus dem Dienstverhältnis zum Unternehmen Österreichische Bundesbahnen und mit Rechtswirksamkeit der

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

angeordneten Spaltungs- und Umwandlungsvorgänge für die Befriedigung seiner aus dem Dienstverhältnis zur ÖBB-Holding AG und den im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften erwachsenden Forderungen bis zu dem im nachfolgenden Satz festgelegten Betrag zu haften. Die Höhe der Haftung ist mit jenem Betrag begrenzt, der sich zum Stichtag 31. Dezember 1992 aus dem für den aktiven Bediensteten maßgeblich gewesenen Besoldungsverhältnis unter Berücksichtigung seiner Verwendung zu diesem Zeitpunkt zuzüglich der in diesem Besoldungsverhältnis vorgesehenen regelmäßigen Vorrückungen ergibt. Diese Haftung gilt für jene Bediensteten, die in ein Arbeitsverhältnis zu den Österreichischen Bundesbahnen nach den Rechtsgrundlagen für neu eintretende Bedienstete übergetreten sind, nur für die bis zum Zeitpunkt dieses Übertrittes entstandenen Forderungen aus dem Dienstverhältnis zum Unternehmen Österreichische Bundesbahnen.

(2) Der Bund trägt den Pensionsaufwand für die Ruhe- und Versorgungsgenussempfänger der Österreichischen Bundesbahnen und mit Rechtswirksamkeit der angeordneten Spaltungs- und Umwandlungsvorgänge für die Ruhe- und Versorgungsgenussempfänger der ÖBB-Holding AG und der im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften in jenem Ausmaß, das auf Grund der Umsetzung der Maßnahmen gemäß Abs. 6 nachvollziehbar ist.

(3) Die Österreichischen Bundesbahnen und mit Rechtswirksamkeit der angeordneten Spaltungs- und Umwandlungsvorgänge die ÖBB-Holding AG und die im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften, haben an den Bund monatlich einen Beitrag zur Deckung des Pensionsaufwandes zu leisten. Dieser Beitrag beträgt 26% des Aufwandes an Aktivbezügen für Bundesbahnbeamte und erhöht sich ab 1. Jänner 2003 jährlich um 0,13 Prozentpunkte bis zu einem Betrag in Höhe von 30% des Aufwandes an Aktivbezügen für Bundesbahnbeamte."

8. § 52 (neu) Abs. 4b lautet:

„(4b) Die Pensionsbeiträge verbleiben beim Unternehmen Österreichische Bundesbahnen und mit Rechtswirksamkeit der angeordneten Spaltungs- und Umwandlungsvorgänge bei der ÖBB-Holding AG und den im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften. Die Pensionssicherungsbeiträge sind an den Bund abzuführen. Rechtmäßig entrichtete Pensionsbeiträge und Pensionssicherungsbeiträge sind nicht zurückzuzahlen."

*9. In der Überschrift vor § 53 (neu) entfällt die Bezeichnung „*3. Abschnitt*" und die Überschrift nach § 53 (neu) wird durch folgende Überschrift ersetzt:*

„8. Teil

Schlussbestimmungen

Übergangsbestimmungen"

10. § 54 (neu) lautet:

„§ 54. (1) Bis zur Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen sind auf diese die Bestimmungen auch dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 71/2003 mit der Maßgabe anzuwenden, dass im § 2 Abs. 5 die Wortfolge „und Zuweisungsstelle" nicht mehr anzuwenden ist, im § 2 der Abs. 6 nicht mehr anzuwenden ist, und die §§ 3, 21 und 22 nicht mehr anzuwenden sind.

(2) Der die Jahre 2005 bis 2010 umfassende Rahmenplan ist erstmals spätestens mit Ablauf des 30. Juni 2004 dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen. Ist bis zu diesem Zeitpunkt der die Jahre 2005 bis 2010 umfassende Rahmenplan nicht vorgelegt worden, oder findet ein bis dahin erstellter Rahmenplan nicht die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie spätestens mit Ablauf des 30. September 2004 den Rahmenplan an Stelle der Österreichischen Bundesbahnen zu erstellen.

(3) Die Schieneninfrastrukturvorhaben im Sinne des § 43, die den Österreichischen Bundesbahnen durch Verordnungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zur Planung, zur Planung und Durchführung oder zur Durchführung übertragen worden sind und diese Planung, Planung und Durchführung oder Durchführung nicht bis spätestens 31. Dezember 2004 abgeschlossen sein werden, können bis spätestens mit Ablauf des 30. Juni 2004 in den die Jahre 2005 bis 2010 umfassenden Rahmenplan (§ 43) aufgenommen werden.

(4) Der die Jahre 2005 bis 2010 umfassende Geschäftsplan (§ 42) ist erstmals spätestens mit Ablauf des 30. Juni 2004 zu erstellen.

(5) Ein Vertrag gemäß § 42 Abs. 2 ist erstmals rechtzeitig vor dem 1. Jänner 2005 abzuschließen.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

(6) Den Österreichischen Bundesbahnen erteilte Verkehrsgenehmigungen nach dem Eisenbahngesetz 1957 gelten nach Wirksamwerden der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen

1. als der ÖBB-Personenverkehr AG, eingeschränkt auf die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr, und
2. als der Rail Cargo Austria AG, eingeschränkt auf die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr,

erteilt.

(7) Mit Ausnahme der im Abs. 7 angeführten Verkehrsgenehmigungen gehen sämtliche mit Bescheid erteilten Genehmigungen, Bewilligungen, Berechtigungen, Befähigungen, Konzessionen etc. der Österreichischen Bundesbahnen, die auf Grund bundesgesetzlicher Regelungen nicht auf die im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften im Wege der Rechtsnachfolge übergehen können oder übertragbar sind, abweichend von diesen bundesgesetzlichen Regelungen nach der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen auf diejenigen im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften über, deren übertragenen Teilbetrieb diese Genehmigungen, Bewilligungen, Berechtigungen, Befähigungen, Konzessionen etc. zuzurechnen sind.

(8) Verweise in sonstigen Rechtsvorschriften des Bundes auf die Bestimmungen der §§ 21 und 22 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 71/2003 gelten als Verweise auf §§ 52 und 53 dieses Bundesgesetzes."

*11. Die Grobgliederungsüberschrift „**3. Teil**" nach § 54 (neu) entfällt.*

12. § 55(neu) lautet:

„§ 55. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich § 42 Abs. 2, § 43 und § 47 Abs. 1 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich § 47 Abs. 2, § 50 und § 52 Abs. 1 zweiter bis vierter Satz der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich § 52 Abs. 2 der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut."

*13. Die Grobgliederungsüberschrift „**4. Teil**" nach § 55 (neu) entfällt.*

14. Dem § 56 (neu) wird folgender Abs. 10 angefügt:

„(10) § 42 bis § 45 samt Überschriften und § 47 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/200x treten mit 1. Jänner 2005 in Kraft. Die Verordnungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit denen den Österreichischen Bundesbahnen Schieneninfrastrukturvorhaben zur Planung, zur Planung und Durchführung oder zur Durchführung übertragen worden sind, treten mit Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft."

Artikel 2
Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes

Das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 71/2003, wird wie folgt geändert:

1. § 1 samt Überschrift entfällt.

2. § 2 samt Überschrift lautet:

„Gründung der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH

§ 2. Mit Ablauf des 31. Dezember 2004 wird die auf Grund der gesetzlichen Anordnung des § 1 in der Stammfassung errichtete Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH in sinngemäßer Anwendung des Bundesgesetzes über die Spaltung von Kapitalgesellschaften durch Abspaltung der den Aufgaben gemäß § 3 Abs. 1 Z 1 bis 5 zuzuordnenden Vermögensgegenständen und Schulden gespalten und eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von zwei Millionen Euro mit dem Sitz in Wien und mit der Firma „Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH" gegründet (Abspaltung zur Neugründung)."

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

3. § 3 samt Überschrift lautet:

„Aufgaben

§ 3. (1) Der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH obliegt insbesondere:

1. der Abschluss von PPP-Verträgen mit Dritten über die Mitfinanzierung, Errichtung einschließlich der Verwertung von Schieneninfrastruktur (Public-Private-Partnership-Modell), wobei im Falle, dass Zahlungsverpflichtungen durch die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH eingegangen werden, vorher das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen herzustellen ist;
2. die Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung von Zuschussverträgen gemäß § 42 Bundesbahngesetz und der sechsjährigen Rahmenplanung gemäß § 43 Bundesbahngesetz, insbesondere bei der Zahlungsabwicklung, und Mitwirkung bei der Kontrolle im Bereich der Finanzierung der Schieneninfrastruktur sowie die Überwachung vertraglicher Verpflichtungen gemäß § 45 Bundesbahngesetz und § 3b des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“;
3. die Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten, die der diskriminierungsfreien Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz dienen, sowie alle damit zusammenhängenden Geschäfte und Tätigkeiten, die das Ergebnis der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH verbessern helfen;
4. nach Übertragung durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Aufgabe einer Zuweisungsstelle gemäß dem 6. Teil des Eisenbahngesetzes 1957;
5. die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 Abs. 4 Eisenbahngesetz 1957.

(2) Die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Informationen sind von den betreffenden Gesellschaften zeitgerecht und vollständig an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH zu übermitteln.“

4. Die §§ 3a und 3b entfallen.

5. § 4 samt Überschrift lautet:

„Verwaltung der Anteilsrechte

§ 4. Die Verwaltung der Anteilsrechte an der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH namens des Bundes obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Dieser ist berechtigt, der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH allgemeine Anweisungen über die Durchführung ihrer Aufgaben im Sinne dieses Bundesgesetzes zu erteilen und Auskünfte über ihre Tätigkeit zu verlangen. Der Gesellschaftsvertrag hat die Organe zur Durchführung solcher Anweisungen und zur Auskunftserteilung zu verpflichten.“

6. § 5 samt Überschrift lautet:

„Finanzierungs- und Abrechnungsbestimmungen

§ 5. (1) Die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH finanziert vertraglich vereinbarte Zahlungen gemäß § 3 Abs. 1 Z 1.

(2) Die Finanzierung und Abrechnung erfolgt vorhabensbezogen. Die gemäß § 3 Abs. 1 Z 1 betroffenen Vertragspartner der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH haben die Verwendung der erhaltenen Finanzmittel ordnungsgemäß nachzuweisen. Die Durchführung im Einzelfall ist vertraglich zu regeln.

(3) Für aufgenommene Anleihen, Darlehen, Kredite und sonstige Kreditoperationen in in- und ausländischer Währung einschließlich Währungstauschverträgen haftet die Republik Österreich, wenn für deren Aufnahme die Zustimmung des Bundesministers für Finanzen erteilt wurde.“

7. § 6 samt Überschrift lautet:

„Aufwand der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH

§ 6. Die Geschäftsführung der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen. Der Bund hat die Kosten des Personal- und Sachaufwandes der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH zu tragen, soweit sich diese Kosten aus der Erfüllung der ihr durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben ergeben und nicht durch Dritte aufgebracht werden können. Die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat hiefür einen jährlichen Finanzplan zu erstellen und hiefür das

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen."

8. § 7, § 8 samt Überschrift und § 9 samt Überschrift entfallen.

9. § 10 samt Überschrift lautet:

„Befreiung von Abgaben

§ 10. (1) Die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist von bundesgesetzlichen Abgaben mit Ausnahme der Umsatzsteuer, von den Bundesverwaltungsabgaben sowie den Gerichts- und Justizverwaltungsabgaben befreit, soweit sich diese Abgaben und Gebühren aus der Erfüllung der in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Aufgaben dieser Gesellschaft ergeben. Diese Befreiung bezieht sich auch auf sämtliche Gebühren, die aus dem Abschluss von Verträgen gemäß § 3 Abs. 1 Z 1 resultieren.

(2) Die Befreiung gemäß Abs. 1 bezieht sich auch auf die in diesem Bundesgesetz vorgesehene Spaltung."

10. § 11 samt Überschrift lautet:

„Übergangsbestimmungen für die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH

§ 11. (1) Der bis zum 31. Dezember 2004 im Jahresabschluss der Gesellschaft ausgewiesene Anspruch auf Infrastrukturentgelt wird zu einer Forderung an den Bund.

(2) Mit 1. Jänner 2005 tritt die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft in die Rechtstellung des Bundes für seine zu diesem Zeitpunkt bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschaft ein.

(3) Mit der Übernahme dieser Verpflichtung (Abs. 2) hat die ÖBB Infrastruktur-Bau Aktiengesellschaft die in ihrer Bilanz ausgewiesenen Kostenbeiträge von Dritten entsprechend zu reduzieren."

11. § 12 lautet:

„§ 12. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich des § 5 Abs. 3 und § 10 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 3 Abs. 1 Z 1 und des § 6 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich § 11 Abs. 1 und 2 der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich der übrigen Bestimmungen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut."

12. Dem § 13 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) § 2 samt Überschrift, § 3 samt Überschrift, § 4 samt Überschrift, § 5 samt Überschrift, § 6 samt Überschrift, § 10 samt Überschrift und § 12 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/200x treten mit 1. Jänner 2005 in Kraft. Mit Ablauf des 31. Dezember 2004 treten die §§ 1, 3a, 3b, 7, 8 samt Überschrift und 9 samt Überschrift außer Kraft."

Artikel 3
Änderung des Hochleistungsstreckengesetzes

Das Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 133/1989, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 32/2002, wird wie folgt geändert:

1. Der Abschnitt II (Überschrift, §§ 7 bis 14) entfällt.

2. § 15 lautet:

„§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich § 1 die Bundesregierung, im Übrigen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut."

3. Der bisherige Text des § 16 erhält die Absatzbezeichnung „(1)"*; folgender Abs. 2 wird angefügt:*

„(2) Die Hochleistungsstrecken oder die Teile derselben, die der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie nach diesem Bundesgesetz zur Planung und zum Bau oder zum Bau übertragen worden sind, diese Planung, Planung und Bau oder Bau nicht bis spätestens 31. Dezember 2004 abgeschlossen sein wird, sind spätestens bis Ablauf des 30. Juni 2004 in den für die Jahre 2005 bis 2010 zu erstellenden Rahmenplan gemäß § 43 des Bundesbahngesetzes aufzunehmen."

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

4. Dem § 17 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) § 15 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/200x tritt mit 1. Jänner 2005 in Kraft. Abschnitt II (Überschrift, §§ 7 bis 14) und die Verordnungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Übertragung der Planung und des Baues von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben an die Eisenbahn-Hochleistungsstecken-AG treten mit Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft."

Artikel 4

Änderung des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH"

Das Bundesgesetz zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH", BGBl. Nr. 502/1995, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 32/2002, wird wie folgt geändert:

1. Im § 1 Abs. 1 entfällt die Wortfolge „deren Anteile dem Bund zu mindestens 51% vorbehalten sind".

2. § 1 Abs. 3 und ein diesem angefügter Abs. 4 lauten:

„(3) Die Gesellschaft ist überdies berechtigt, im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben, wenn diese Gegenstand eines Zuschussvertrages gemäß § 3 sind, ergänzende Projekte und Projektsteile zu planen und zu bauen, sofern hiefür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist.

(4) Die Gesellschaft ist überdies berechtigt, Schieneninfrastruktur für Dritte zu planen und zu bauen, sofern hiefür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist."

3. § 2 entfällt.

4. § 3 samt Überschrift lautet:

„Planung und Bau

§ 3. (1) Der Bund fördert die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben durch Zuschüsse, die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und der Gesellschaft vertraglich zu vereinbaren sind, wenn

1. deren Durchführung nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen insbesondere des Generalverkehrsplanes geboten ist, und
2. dies im Interesse insbesondere einer wirtschaftlichen und zügigen Durchführung liegt.

(2) Die Gesellschaft hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben von sich aus oder über Anforderung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie alle für eine Investionsentscheidung erforderlichen Unterlagen, soweit zweckmäßig und zutreffend, insbesondere eine genaue Beschreibung des Projektes, Kapazitätsanalysen und Prognosen über die erwarteten Verkehrszuwächse, ferner einen Zeitplan mit abschnittsweisen Planungs- und Baufortschritten sowie eine Kostenschätzung , eine Kosten-Nutzen-Analyse, ein Betriebsprogramm und eine Darstellung der mit dem Vorhaben erzielbaren Qualität der Schieneninfrastruktur vorzulegen. Der Gegenstand und die Höhe des erforderlichen Zuschusses ist in Einzelverträgen zu vereinbaren.

(3) In den zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und der Gesellschaft abzuschließenden Vertrag über den Zuschuss zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben ist das Unternehmen als Vertragspartner einzubinden, an das die Gesellschaft die zu bauende Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder zu bauende Teile derselben zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben hat. Dabei ist auch eine allfällige Kostenbeteiligung eines Dritten (Public-Private-Partnership-Modell) und eine allfällige Kostenersatzpflicht des übernehmenden Unternehmens festzulegen; letzteres gilt auch dann, wenn für dieses Unternehmen ein Zuschuss für die Bereitstellung (einschließlich des Betriebes) zu gewähren ist."

5. §§ 3a und 3b samt Überschriften lauten:

„Besonderes regionales Interesse

§ 3a. Die Gewährung eines Zuschusses für die Bereitstellung oder die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

derselben im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Beiträge von Dritten, insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften, zu den Investitions- und Bereitstellungskosten geleistet werden.

Überwachung vertraglicher Verpflichtungen

§ 3b. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder die von ihm betraute Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat die Einhaltung der von der Gesellschaft übernommenen vertraglichen Verpflichtungen für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben zu überwachen und die finanzielle Abwicklung der Zuschussverträge zu besorgen. Die hiezu erforderlichen Voraussetzungen, insbesondere die Vorlage der laufenden Tätigkeitsberichte einschließlich der Planerfüllung hinsichtlich Zeit und Kosten, ist in den Verträgen zu regeln."

6. § 4 entfällt.

7. § 6 samt Überschrift lautet:

„Benützungsrechte

§ 6. Die Gesellschaft ist berechtigt, die zur Planung und zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigten Grundstücke der Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft gegen Entrichtung eines Entgeltes zu benützen, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 Eisenbahnenteignungsgesetz zu bemessen ist."

8. § 7 samt Überschrift lautet:

„Übergangsbestimmungen

§ 7. (1) Für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben, die der Gesellschaft durch Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Planung, zur Planung und zum Bau oder zum Bau übertragen worden sind und diese Planung, Planung und Bau oder Bau nicht bis spätestens 31. Dezember 2004 abgeschlossen sein werden, ist spätestens mit Ablauf des 30. September 2004 eine vertragliche Zuschussregelung gemäß § 3 zu vereinbaren.

(2) Die Gesellschaft ist berechtigt, im Zusammenhang mit durch Verordnung übertragenen Aufgaben ergänzende Projekte und Projektsteile zu planen und zu bauen, sofern hiefür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist.

(3) Die Teile der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner, die vor dem 31. Dezember 2004 fertiggestellt sind, mit Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie an die Gesellschaft zum Bau übertragen worden sind und die nicht Gegenstand einer vertraglichen Zuschussregelung gemäß § 3 sind, sind von der Gesellschaft den Österreichischen Bundesbahnen, ab deren Umwandlung in eine Aktiengesellschaft der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft zu übergeben."

9. § 7a entfällt.

10. § 8 samt Überschrift lautet:

„Vollziehung

§ 8. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind hinsichtlich § 3 Abs. 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, im Übrigen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut."

11. § 9 erhält die Paragraphenüberschrift „**In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten**"*; folgender Abs. 3 wird angefügt:*

„(3) Die §§ 1 Abs. 1, 3, 3a, 3b, 6 und 8 samt Überschriften in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/200x treten mit 1. Jänner 2005 in Kraft. § 2, § 4, § 7a und die Verordnungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Übertragung der umfassenden Planung und des Baues der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben an die Gesellschaft treten mit Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft."

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Vorblatt

Problem:

Zur Stärkung des Wettbewerbes und zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zuganges Dritter im Bereich des Schienenverkehres sind die einschlägigen Vorgaben der Europäischen Union umzusetzen. Des Weiteren ist der Finanzbedarf des Gesamtsystems ÖBB, der überwiegend durch den Bund getragen wird, durch Effizienzsteigerungen nachhaltig abzusenken. Dies erfordert - gepaart mit dem Reformdruck aus der Europäischen Union - nach dem ersten Reformschritt mit dem Bundesbahngesetz 1992 nunmehr weitere nachhaltige Schritte zur Umstrukturierung der ÖBB und zur Neustrukturierung der Finanzierung für die Schieneninfrastruktur.

Ziel:

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.

Inhalt:

- 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 sowie 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 Schieneninfrastrukturfinanzierungs-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).

Alternative:

Bei den gegebenen Zielsetzungen und budgetären Vorgaben: keine.

Finanzielle Auswirkungen:

Es sollen durch die Reformmaßnahmen Kosteneinsparungen ermöglicht werden, die bis 2010 ein jährliches Volumen – bei gleichbleibenden bzw. erhöhten Infrastrukturinvestitionen in den Bahnausbau (1 Mrd Euro pro Jahr - bei Bedarf auch darüber) – in der Größenordnung von bis zu 1 Mrd Euro erreichen.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch gesicherte rechtliche Rahmenbedingungen werden die Voraussetzungen für die effiziente Erhaltung und den Betrieb der österreichischen Schieneninfrastruktur geschaffen. Weiters wird die für den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur entsprechend dem Generalverkehrsplan erforderliche Finanzierung sichergestellt.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Maßnahmen sind nicht nur kompatibel, sondern verfolgen Ziele und setzen Richtlinien der EU um.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Zur Problemstellung:

Der jährliche Finanzbedarf der Österreichischen Bundesbahnen (gemeinwirtschaftliche Leistungen, Zahlungen für Infrastruktur-Investitionen, Infrastruktur-Betrieb und Infrastruktur-Finanzierungskosten) beträgt derzeit – nach Abzug des Infrastrukturbenutzungsentgelts – rund 2,8 bis 3 Mrd Euro. Dieser Finanzbedarf wird überwiegend durch den Bund getragen. Weiters leistet der Bund für die ÖBB-Pensionen einen Zuschuss in der Höhe von rd 1,3 Mrd Euro. Zu berücksichtigen sind weiters Zahlungen aus der MÖSt-Rückvergütung (12 Mio Euro), Zahlungen durch den FLAF (55 Mio Euro) und Zahlungen aus den Verkehrsdiensteverträgen mit den Ländern (27 Mio Euro), in Summe etwa 94 Mio Euro, die ebenfalls an die ÖBB fließen. Der gesamte Finanzbedarf der ÖBB beträgt somit rund 4,4 Mrd Euro pro Jahr.

Von diesem Gesamtbetrag wird derzeit ein Teilbetrag von etwa 3,4 Mrd Euro aus dem Bundeshaushalt finanziert; der Restbetrag in der Größenordnung von etwa 1 Mrd Euro wird durch Aufnahme von Krediten im ÖBB-Infrastrukturbereich und in der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (SCHIG) aufgebracht (jährliche Neuverschuldung). Im Gegenzug dazu erhält der Bund vom Unternehmensbereich Absatz jährlich Dividenden in der Größenordnung von rund 0,1 Mrd Euro.

Die gesamte Verschuldung der ÖBB-Infrastruktur und der SCHIG beträgt per Ende 2002 rund 9 Mrd Euro (davon rund 4 Mrd Euro ÖBB-Infrastruktur und rund 5 Mrd Euro SCHIG) und wird bis Ende 2003 auf rund 10 Mrd Euro ansteigen.

Dazu kommt, dass zur Stärkung des Wettbewerbes und zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zuganges Dritter im Bereich des Schienenverkehrs die einschlägigen Vorgaben der Europäischen Union (Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft i.d.F. der Richtlinie 2001/12/EG, Richtlinie 95/18/EG zur Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen i.d.F. der Richtlinie 2001/13/EG und die Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung) in einer Novelle zum Eisenbahngesetz 1957 umgesetzt werden. Dies hat zur Konsequenz , dass die bestehende Struktur der ÖBB als integriertes Unternehmen zweckmäßigerweise nicht aufrecht erhalten werden kann.

Eine Reform der ÖBB ist daher sowohl zur Schaffung einer modernen, wettbewerbsfähigen, effizienten und diskriminierungsfreien Unternehmensstruktur als auch zur Konsolidierung der Staatsfinanzen dringend geboten.

Zu den Zielen:

Die Österreichische Bundesregierung sieht in ihrem Regierungsprogramm für die 22. Gesetzgebungsperiode eine Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen mit dem Zielen einer Reduktion des Finanzierungsbedarfes der öffentlichen Hand durch Effizienzsteigerung sowie einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB vor.

Durch die geplanten Maßnahmen und die damit bewirkte Effizienzsteigerung soll der Selbstfinanzierungsgrad sowohl des Verkehrs- als auch des Schieneninfrastrukturbereiches nachhaltig erhöht werden. Die Möglichkeiten zur Generierung von Finanzierungspotenzialen – angemessene Infrastrukturbenutzungsentgelte, Regionalisierungen und Public-Private-Partnership-Modelle, Querfinanzierung im Sinne des Weißbuches etc. – sollen intensiver genutzt werden.

Als wesentliche Maßnahmen sieht das Regierungsprogramm die Schaffung einer ÖBB Holding-Struktur (strategische Holding) mit selbständigen und eigenverantwortlichen Tochtergesellschaften, die Integration der SCHIG-Finanzierung in die ÖBB sowie eine Änderung der Kostentragungspflicht des Bundes mit Umstellung der Finanzierung auf eine mehrjährige Finanzierungsregelung mit dem Bund für die Bereiche Infrastruktur-Betrieb und Infrastruktur-Investitionen vor.

Durch die Neustrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen soll eine Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Unternehmensorgane der einzelnen Teilbereiche der Österreichischen Bundesbahnen, eine Erhöhung der Transparenz in der Unternehmensführung und -rechnung, mehr Flexibilität in der Leistungserbringung sowohl im Absatz- als auch im Infrastrukturbereich und eine Verbesserung der Kundennähe erreicht werden. Die erforderliche weitere Senkung der Personalkosten wird durch die Schaffung eines flexibleren Personalmanagements sowie durch arbeitsrechtliche Begleitmaßnahmen wesentlich unterstützt. Durch die ebenfalls vorgesehene Integration der SCHIG-Finanzierung in die ÖBB-Infrastruktur

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

werden die bisher sehr komplizierten Finanzierungsströme entflochten und eine effiziente und transparente Finanzierung der Schieneninfrastrukturinvestitionen sichergestellt.

Schwerpunktmäßig zusammengefasst werden mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Schaffung einer modernen, wettbewerbsfähigen, transparenten und diskriminierungsfreien Unternehmensstruktur der ÖBB durch Trennung des Infrastrukturbereiches vom Absatzbereich und 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 der Finanzierung auf Zuschüsse und Haftungszusagen des Bundes für Neuinvestitionen;
- Senkung des Zuschussbedarfs durch Schaffung organisatorischer und rechtlicher Grundlagen für Rationalisierungen und nachhaltige Kostensenkungen (vor allem in Personalbereich) sowie für ein weiteres Wachstum der Absatzbereiche und zur Erzielung nachhaltiger Umsatzerlöse;
- Schaffung der Voraussetzungen für neue Strategien und Modelle für die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen durch Einbindung interessierter Investoren (PPP-Modelle);
- Schaffung der organisatorischen und rechtlichen Grundlagen für eine optimale Nutzung und Verwertung des ÖBB-Immobilienbesitzes.

Als eines der Ergebnisse der Reform soll der dynamisch steigende Finanzierungsbedarf des Gesamtsystems ÖBB durch folgende Maßnahmen kurzfristig zumindest stabilisiert und mittelfristig deutlich abgesenkt werden:

- Sicherung der Wachstumspotentiale im Absatzbereich durch Schaffung einer modernen, flexiblen und wettbewerbsfähigen Unternehmensstruktur;
- Steigerung der Produktivität durch Umschulung und flexible Verwendung des in den operativen Gesellschaften beschäftigten Personals (zB für Insourcing-Projekte, Joint Ventures, Arbeitskräfte-Überlassung etc);
- Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit durch arbeitsrechtliche Begleitmaßnahmen (Modernisierung und Flexibilisierung des ÖBB-Dienstrechts, Angleichung der Mitwirkungsrechte der Belegschaftsvertreter an das Arbeitsverfassungsgesetz);
- sukzessive Erhöhung des von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu zahlenden Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) auf das europäische Niveau;
- Beibehaltung der laut Generalverkehrsplan geplanten Infrastrukturinvestitionen von rund 1 bis 1,2 Mrd Euro pro Jahr.
- Erzielung zusätzlicher Erlöse, zB aus der Verwertung von betrieblich nicht benötigten Liegenschaften und von sonstigem, nicht betriebsnotwendigen Vermögen.

Zur Umstrukturierung:

Das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 sieht folgende Eckpunkte der Umstrukturierung vor:

- Gründung einer im Eigentum des Bundes stehenden ÖBB-Holding Aktiengesellschaft mit folgenden Tochtergesellschaften:
  - ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft
  - ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft
  - Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft
  - ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft
  - ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH und ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH (als gemeinsame Tochtergesellschaften der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft und Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft)
  - ÖBB-Personalmanagement und -service Gesellschaft mbH
  - ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH (als Tochtergesellschaft der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft).

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

- Verschmelzung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG und der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH mit der ÖBB-Infrastruktur Bau-Aktiengesellschaft
- Übertragung der Anteilsrechte des Bundes an der Brenner Eisenbahn GmbH an die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft

Gesellschaftsrechtlich wird diese Holding-Konstruktion in der Form realisiert, dass im ersten Schritt der Bund seine ÖBB-Anteile in eine neu gegründete Holding einbringt, die angeführten Gesellschaften gegründet und errichtet werden und in der Folge aus der bisherigen Gesellschaft ÖBB (= nach dem ersten Schritt eine Tochter der Holding) die Teilbetriebe Personenverkehr, Güterverkehr, Traktion und Technische Services, Personal und Schieneninfrastrukturbetrieb abgespalten und auf die neu errichteten Gesellschaften übertragen werden. Die bisherige Gesellschaft ÖBB wird damit zu einer Planungs- und Errichtungsgesellschaft für Schieneninfrastrukturvorhaben; in ihr verbleiben die Geschäftsbereiche Planung/Engineering, Kraftwerke und Liegenschaften.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen sind die neuen operativen Gesellschaften – abgesehen von der ÖBB-Personalmanagement und -service Gesellschaft mbH – jeweils bis spätestens 31. Mai 2004 zu gründen und zu errichten. In der Folge sind die jeweiligen Teilbetriebe (Güterverkehr, Personenverkehr, Traktion, Technische Services, Personal und Schieneninfrastrukturbetrieb) durch den Abschluss von Spaltungs- und Übernahmeverträgen auf der Grundlage des ÖBB-Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2004 (= Spaltungsstichtag) in die zuvor bereits bar gegründeten neuen Gesellschaften abzuspalten (Spaltung zur Aufnahme). Die Spaltungen sind sodann bis spätestens 30. September 2005 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden. Nach Abschluss der Spaltungsvorgänge soll die bisherige Gesellschaft ÖBB formwechselnd in die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft umgewandelt werden.

Den gesetzgeberischen Zielsetzungen zufolge soll die neue ÖBB-Struktur grundsätzlich bis Anfang 2005 umgesetzt sein. Obwohl die Spaltungsvorgänge auf den in der Regel erst einige Monate nach dem Abschlussstichtag vorliegenden ÖBB-Jahresabschluss zum 31. Dezember 2004 abstellen, wird ein emit 1.1.2005 rechtlich wirksame Umsetzung der neuen ÖBB-Struktur dadurch erreicht, dass gem. § 41 die Spaltung bereits mit 31.12.2004 ex lege wirksam wird. Die trotzdem erforderlichen Spaltungs- und Übernahmeverträge sind in einer vorläufigen Form bereit vor dem 31.12.2004 abzuschließen und zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden. Nach Vorliegen des ÖBB-Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2004 können dann die endgültigen Spaltungsbilanzen aufgestellt, die erforderlichen Prüfungen abgeschlossen sowie die vorläufigen Spaltungs- und Übernahmeverträge in einer endgültigen Fassung beschlossen werden.

Abweichend von den dargestellten Terminsetzungen soll der Teilbetrieb „Personal“ schon auf Basis des ÖBB-Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2003 (= Spaltungsstichtag) in die ebenfalls bis spätestens 31. Mai 2004 zu gründende und zu errichtende ÖBB-Personalmanagement und -service Gesellschaft mbH abgespalten werden. Die Anmeldung dieses Spaltungsvorgangs zur Eintragung in das Firmenbuch hat bis spätestens 30. September 2004 zu erfolgen. Durch diese vorgezogenen Termine soll es der ÖBB-Personalmanagement und -service Gesellschaft mbH ermöglicht werden, möglichst rasch ihre operative Tätigkeit aufzunehmen.

Die Holdinggesellschaft selbst soll als schlanke, strategische Holding konzipiert werden und ist frei von operativen Aufgaben (im Holdingvorstand sollen neben einem Holding-Generaldirektor und einem Finanzvorstand auch je ein Vorstand der Tochtergesellschaften ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft, Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft und ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft vertreten sein).

Die Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG sollen in der Rechtsform von Aktiengesellschaften (ausgenommen ÖBB-Personalmanagement und -service Gesellschaft mbH) gegründet werden und weitgehend selbständig und eigenverantwortlich agieren.

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft betreibt das Schienennetz der ÖBB und erhält von den Absatzgesellschaften ein Infrastrukturbenützungsentgelt. Sie erhält eine vertraglich vereinbarte (degressive) Vergütung für ihre Leistungen im Rahmen der Bereitstellung (einschließlich des Betriebs) der Schieneninfrastruktur (soweit diese Kosten nicht durch das Infrastrukturbenützungsentgelt oder andere Einnahmen gedeckt werden können).

Die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, mit der die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG verschmolzen wird, wird Eigentümer der ÖBB-Schieneninfrastruktur, welche sie an die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft verpachtet, und ist für die Planung und Errichtung von Schieneninfrastrukturvorhaben zuständig. Sie tätigt ihre Investitionen nach Auslaufen der SCHIG-Finanzierung per Ende 2004 auf der Grundlage eines von ihr zu erstellenden und vom Verkehrsressort zu genehmigenden mehrjährigen Investitionsplanes. Die Finanzierung der Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur wird – soweit sie nicht über vertragliche Vereinbarungen mit den ÖBB-Absatzgesellschaften oder mit anderen

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Finanzierungsträgern (zB Länder, Gemeinden) erfolgt – auf Basis von mehrjährigen Rahmenplänen durch Budgetzuschüsse und durch Haftungszusagen seitens des Bundes gesichert. Durch diese Vorgangsweise und die weitere Selbständigkeit der Brenner Eisenbahn GmbH soll eine zügige Umsetzung des Generalverkehrsplanes gesichert werden.

Die Absatzgesellschaften betreiben den Güter- und Personenverkehr der ÖBB, sollen ergebnisverantwortlich ohne finanzielle Zuschüsse (ausgenommen Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen) auskommen und Infrastrukturbenützungsentgelt an die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft zahlen.

Jene Liegenschaften der Absatzgesellschaften und der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft, die nicht unmittelbar betrieblich notwendig sind bzw nicht betrieblich genutzt werden, insbesondere alle Büros und Wohnungen sowie auch andere Vermögenswerte, sollen durch eine eigene ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH als Tochter der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft professionell bewirtschaftet, genützt und verwertet werden.

Das im Wettbewerbsvergleich nicht beschäftigbare Personal soll mittelfristig nach Vorbild einer Arbeitsstiftung in die ÖBB-Personalmanagement und -service Gesellschaft mbH übertragen und in der Folge umgeschult, für den Personalausgleich innerhalb der Gesellschaften, für Insourcing-Projekte und Joint Ventures der ÖBB herangezogen, im Wege von Arbeitskräfte-Überlassung beschäftigt und – wenn durch diese Maßnahmen eine weitere Beschäftigung nicht mehr möglich sein sollte – sozialverträglich abgebaut werden. Weiters soll diese Gesellschaft für die anderen Gesellschaften auch servicierend für Angelegenheiten der Personaladministration (inklusive Lehrlinge und Pensionisten) sowie für die Personalverrechnung und andere Personalservices eingesetzt werden können. Der von der Gesellschaft Österreichische Bundesbahnen zu übernehmende Teilbetrieb Personal umfasst den gesamten Zentralbereich Personal einschließlich der Sozialeinrichtungen.

Der Finanzierungsteil der SCHIG soll Ende 2004 (nach Abspaltung des operativen Teils) in die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft integriert werden. Der operative Teil der SCHIG (einschließlich PPP-Modelle Graz-Werndorf und Klima-Wind-Kanal) verbleibt als direkte Bundesbeteiligung und soll neben der Abwicklung von PPP-Modellen vor allem Finanzierungs- und Kontrolltätigkeiten für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übernehmen.

Zu den finanziellen Auswirkungen:

Es sollen durch die Reformmaßnahmen Kosteneinsparungen ermöglicht werden, die bis 2010 ein jährliches Volumen – bei gleichbleibenden bzw. erhöhten Infrastrukturinvestitionen in den Bahnausbau (1 Mrd Euro pro Jahr - bei Bedarf auch darüber) – in der Größenordnung von bis zu 1 Mrd Euro erreichen.

Weiters wird der Bund von den seit 1992 angesammelten Finanzschulden der ÖBB-Infrastruktur und der SCHIG (per Ende 2003 rund 10 Mrd Euro) einen Teilbetrag von rund 6 Mrd Euro per Ende 2004 direkt in den Bundeshaushalt übernehmen und damit die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (nach Übernahme der SCHIG) auf eine gesunde finanzielle Basis stellen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der EU:

Das geplante Reformvorhaben steht im Einklang mit den Zielen und Grundsätzen der Verkehrspolitik der EU im Bereiche des Schienenverkehrs, wie sie im Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ – Kom(2001)370 niedergeschrieben sind.

Im Konkreten ist eine weitgehende Entschuldung des Absatzbereiches der ÖBB entsprechend den Intentionen der Richtlinie 91/440/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG und vor allem eine gesellschaftsrechtliche Strukturierung des bisher gesamthaft integrierten Eisenbahnunternehmens vorgesehen, eine Option aus den Regelungen der Richtlinien 2001/12/EG und 2001/14/EG im Sinne getrennter Strukturen für faire Wettbewerbverhältnisse am Schienenverkehrsmarkt.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die für alle Eisenbahnunternehmen erforderlichen Umsetzungsmaßnahmen aus den Vorgaben der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft i.d.F. der Richtlinie 2001/12/EG, der Richtlinie 95/18/EG zur Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen i.d.F. der Richtlinie 2001/13/EG und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung in einer Novelle zum Eisenbahngesetz 1957 (Begutachtung bereits abgeschlossen) umgesetzt werden.

Zu den legislativen Grundlagen:

Die im vorliegenden Gesetzesentwurf enthaltenen Änderungen stützen sich auf den Kompetenztatbestand zugunsten des Bundes in Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und in Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen).

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesbahngesetzes 1992):

Zu Z 5 (§§ 2 bis 51 neu):

§§ 2 bis 41:

Zur Neuorganisation der ÖBB werden für deren Teilbereiche die bereits im allgemeinen Teil der Erläuterungen genannten selbständigen und eigenverantwortlichen Rechtsträger unter dem gemeinsamen Dach einer strategischen Holding errichtet. Der im Gesetz jeweils angeführte Firmenwortlaut dieser Rechtsträger ist derjenige bei der Gründung und Errichtung; im Übrigen steht diese Regelung einer späteren Änderung des Firmenwortlautes nicht entgegen.

Als erster Schritt ist die Errichtung der „Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft" (ÖBB-Holding AG) mit einem Grundkapital von 1,9 Milliarden Euro und dem Sitz in Wien durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie angeordnet. Das Grundkapital wird durch die Einlage sämtlicher Anteile des Bundes an den Österreichischen Bundesbahnen aufgebracht. Der gemäß § 2 Abs. 2 (neu) maßgebliche Wert des Eigenkapitals der ÖBB beträgt zum 31. Dezember 2002: 2,432 171692,56 Euro.

Sofortige Aufgabe der ÖBB-Holding AG ist die Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen und bis zu deren erfolgter Durchführung die Ausübung der Anteilsrechte an den ÖBB. Danach hat diese Holding-Gesellschaft ihre Anteilsrechte an den umstrukturierten Gesellschaften unter besonderer Berücksichtigung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung wahrzunehmen. Die Setzung von Maßnahmen, die im Hinblick auf den ihr übertragenen Unternehmensgegenstand notwendig und zweckmäßig sind (§ 4 Abs. 2), umfasst auch die Möglichkeit, Tochergesellschaften zu gründen und zu errichten.

Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit können es gebieten, dass in einer Übergangsphase eine Bündelung der bisher als Steuerungs- und Dienstleistungseinheiten fungierenden und als Querschnittsfunktionen organisierten aufgezählten Bereiche (§ 37) vorgenommen wird; die konkrete Entscheidung obliegt den gesellschaftlichen Organen.

Durch die angeordnete sinngemäße Anwendung der einschlägigen gesellschaftsrechtlichen Bestimmungen im Aktiengesetz, GmbH Gesetz, Spaltungsgesetz und Umwandlungsgesetz über Verschmelzungen, Spaltungen und Umwandlungen wird die Umstrukturierung der ÖBB durch Übertragung der einzelnen Teilbereiche einschließlich des Vermögens im Wege der Gesamtrechtsnachfolge möglichst effizient und kostengünstig geregelt. Hiezu ist eine Kombination verschiedener Umstrukturierungsvorgänge gleichzeitig festgelegt, die zur Gewährleistung der erforderlichen Kontinuität des Eisenbahnbetriebes unabhängig von ihrer Eintragung in das Firmenbuch mit 1. Jänner 2005 rechtswirksam werden. Im Hinblick darauf, dass den einzelnen Umstrukturierungsmaßnahmen der Jahresabschluss mit der Bilanz zum 31.12.2004 der ÖBB zugrunde liegt, deren Anteile im Alleineigentum des Bundes stehen, entfallen aus Gründen der Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit Gründungsprüfungen und Umwandlungsprüfungen (§ 40).

Als Basis der Durchführung der Umstrukturierung ist ein Umgründungsplan aller übertragenden und übernehmenden (aufnehmenden) Gesellschaften zu erstellen. Die ÖBB-Holding AG hat über alle Maßnahmen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie regelmäßig zu berichten (§ 39).

Die Aufgabenbereiche der neuen Gesellschaften sind jeweils demonstrativ aufgezählt und schließen somit die Wahrnehmung anderer zugehöriger Tätigkeiten nicht aus. Bei der Rail Cargo Austria AG und der ÖBB-Personenverkehr AG muss die allgemeine kaufmännische Aufgabenstellung im Güter- bzw. Personenverkehr nicht gesondert angeführt werden; so ist beispielsweise die Rail Cargo Austria AG auch berechtigt, die Betriebsführung von Anschlussbahnen und andere mit Anschlussbahnen zusammenhängende Tätigkeiten wahrzunehmen. In der vorliegenden demonstrativen Umschreibung der Aufgabenstellung (§§ 6 und 10) ist nur die zusätzliche gemeinwirtschaftliche Funktion in der Aufgabenstellung ausdrücklich zu erwähnen.

An den künftigen ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH und ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH sind die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG zu einem wirtschaftlich zweckmäßigen Verhältnis beteiligt (§§ 13 und 16). Das konkrete Beteiligungsverhältnis ist (erstmals) im Spaltungsplan zu regeln.

Die nach den angeordneten Spaltungsmaßnahmen mit dem Restvermögen verbleibenden ÖBB werden in die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft umgewandelt (§ 29). Diese umfasst neben der ÖBB-Schieneninfrastruktur auch die Kraftwerke und alle Liegenschaften, soweit sie nicht für die abgespaltenen Teilbetriebe betriebsnotwendig sind. Die ÖBB-Infrastruktur Bau-Aktiengesellschaft wird somit eine Planungs- und Errichtungsgesellschaft für neue Schieneninfrastrukturvorhaben. Diese Kompetenz wird bei dieser Gesellschaft für alle in Österreich zu realisierenden Schieneninfrastrukturvorhaben dadurch gebündelt werden, dass sie einerseits mit der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG verschmolzen wird und ihr andererseits die Gesellschaftsanteile des Bundes an der Brenner Eisenbahn GmbH übertragen werden.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft wird in ihren operativen Aufgaben künftig unabhängig von den Gesellschaften für die Erbringung der Personen- und Güterverkehrsleistungen organisiert sein und auch die Funktion als Zuweisungsstelle für den Zugang zur Schieneninfrastruktur wahrnehmen können. Damit wird eine administrativ und ökonomisch schwierig zu handhabende Ausgliederung der Zuweisungsstellenfunktion vermieden, wie sie die laut aktuellem Gesetzesentwurf in das Eisenbahngesetz zu übernehmenden Grundsätze der EG-Richtlinien verlangen, wenn die Unabhängigkeit nicht - wie hier vorgesehen - durch entsprechende gesellschaftsrechtliche Maßnahmen gewährleistet wäre.

Zur möglichst effizienten Bewältigung der komplexen Umstrukturierungsmaßnahmen ist festgelegt, dass durch die ÖBB-Holding AG für die Absatzbereiche Personenverkehr und Güterverkehr, für den Teilbetrieb Schieneninfrastrukturbetrieb sowie die Teilbereiche Traktion und Technische Services der ÖBB zuerst Kapitalgesellschaften mit dem jeweiligen Mindestnennbetrag des Grund- bzw. Stammkapitals einschließlich der Bestellung der Unternehmensorgane gebildet werden. In der Folge haben die ÖBB mit diesen neu gegründeten Kapitalgesellschaften jeweils einen Spaltungs- und Übernahmevertrag aufzustellen und abzuschließen.

Ferner wird zur effizienteren Bewältigung der Personal- und Pensionsangelegenheiten die „ÖBB-Personalmanagement und -service Gesellschaft mbH“ errichtet, die unter anderem auch die Implementierung der durch das neue ÖBB-Dienstrechtsgesetz vorgesehenen Änderungen des ÖBB-Dienstrechts begleiten und die ÖBB-Holding AG sowie die operativen Gesellschaften im Rahmen der Personalwirtschaft umfassend unterstützen soll (§§ 19 - 22).

Zur bestmöglichen Bewirtschaftung und Verwertung der Liegenschaften der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, ausgenommen der für den Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr benötigten Liegenschaften der Schieneninfrastruktur, und der Liegenschaften, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen im Sinne des § 58 Eisenbahngesetz 1957 benötigt, wird die „ÖBB-Immobilienmanagement Gesellschaft mbH“ errichtet (§§ 23, 24).

§§ 42 bis 47:

Zur Neuordnung des Systems der Übertragung von Aufgaben und der Finanzierung für die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur ist einerseits im § 42 vorgesehen, dass für den an die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG für die Bereitstellung (einschließlich des Betriebes) ihrer Schieneninfrastruktur zu leistenden Zuschuss - auf Grundlage eines von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu erstellenden sechsjährigen Geschäftsplanes - ein sechsjähriger Vertrag zu schließen ist. Den Vertrag schließt für die Bundesseite der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen. In diesem Vertrag sind insbesondere der Förderungsgegenstand und die Höhe des insgesamt dafür zu gewährenden Zuschusses festzulegen. Bei der Festlegung der Zuschusshöhe ist darauf Bedacht zu nehmen, dass der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG auch eine angemessene Vergütung für das von ihr an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG für die Zurverfügungstellung der Schieneninfrastruktur zu leistende Entgelt gewährt wird.

Andererseits ist im § 43 eine Neuregelung für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG vorgesehen, welche auf einen von dieser Gesellschaft zu erstellenden - und an die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und des Bundesministers für Finanzen gebundenen - jeweils sechsjährigen Rahmenplan abstellt, der wiederum auf die Festlegungen im Generalverkehrsplan Bedacht zu nehmen hat.

Die Umsetzung des genehmigten Rahmenplanes wird durch Zuschüsse sowie Haftungsübernahmen (§ 47 Abs. 2) sichergestellt.

§§ 48, 49 und 51:

Der mehrjährige Bestellrahmen für gemeinwirtschaftliche Leistungen und der Bericht an den Nationalrat sowie die Sonderbestimmung über die Konzessionsfreiheit zum Bau und Betrieb der ÖBB- Schieneninfrastruktur sind bereits im bisher geltenden Bundesbahngesetz enthalten.

Zu Z 7 und 8 (§ 52 Abs. 1 bis 3 und 4b):

Der bisherige § 21, der nunmehr die Paragraphenbezeichnung § 52 innehat, wird inhaltlich nur in der Weise geändert, dass mit Rechtswirksamkeit der angeordneten Spaltungs- und Umwandlungsvorgänge an Stelle der Österreichischen Bundesbahnen die ÖBB-Holding AG und die im 3. Teil dieses Bundesgesetzes angeführten Gesellschaften treten.

Zu Z 10 (§ 54):

Nach In-Kraft-Treten des geänderten Bundesbahngesetzes haben die noch nicht umstrukturierten Österreichischen Bundesbahnen einerseits die geänderten Bestimmungen bereits anzuwenden, andererseits sind auf diese – mit Ausnahmen – noch die Bestimmungen des Bundesbahngesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 71/2003 anzuwenden.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Um einen nahtlosen Übergang des bisherigen Finanzierungsregimes auf das neue Finanzierungsregime für die Bereitstellung der ÖBB-Schieneninfrastruktur und die neue Form der Finanzierung neuer Schieneninfrastrukturvorhaben zu ermöglichen, wird der Zeitpunkt der erstmaligen Erstellung eines Geschäftsplanes, des Rahmenplanes und des Abschluss eines Zuschussvertrages für die Bereitstellung von ÖBB-Schieneninfrastruktur festgelegt. Um den verkehrspolitischen Vorgaben über den 1. Jänner 2005 hinaus weiter entsprechen zu können, ist vorgesehen, dass bei nicht rechtzeitiger Vorlage des ersten zu erstellenden Rahmenplanes an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder bei der Vorlage eines Rahmenplanes an diesen, der dessen Zustimmung nicht findet, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den ersten Rahmenplan anstelle der Österreichischen Bundesbahnen zu erstellen hat.

Die Österreichischen Bundesbahnen können Schieneninfrastrukturvorhaben, die ihnen mit Verordnung zur Planung und Durchführung übertragen sind, bis spätestens 30. Juni 2004 in den Rahmenplan aufnehmen.

Als Vorgriff auf das an die jüngsten EG-Richtlinien noch anzupassende Eisenbahngesetz 1957 ist vorgesehen, dass die den Österreichischen Bundesbahnen erteilte Verkehrsgenehmigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr als der ÖBB-Personenverkehr AG, eingeschränkt auf Personenverkehr, und als der Rail Cargo Austria AG, eingeschränkt auf Güterverkehr, erteilt gelten.

Für alle anderen mit Bescheid erteilten Genehmigungen, Bewilligungen, Berechtigungen, Befähigungen Konzessionen etc. der Österreichischen Bundesbahnen, die nicht ohnedies auf Grund bestehender bundesgesetzlicher Regelungen im Wege der Rechtsnachfolge auf die Rechtsnachfolger der Österreichischen Bundesbahnen übergehen bzw. übertragen werden können, ist vorgesehen, dass diese abweichend von diesen bundesgesetzlichen Regelungen im Wege der Gesamtrechtsnachfolge auf diejenigen im Zuge der Umstrukturierung gegründeten und errichteten Gesellschaften übergehen, denen der Teilbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen übertragen wird, dem diese Rechtsakte zuzurechnen sind, wobei diese auch mehreren Teilbetrieben zuzurechnen sein können.

Zu Artikel 2 (Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes):

Zu Z 1, 4 und 8 (Entfall der §§ 1 Abs. 1, 3a, 3b, 4, 7 und 9):

Durch die im Bundesbahngesetz angeordnete Verschmelzung der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH mit der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft verliert die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH ihre Rechtspersönlichkeit. Somit sind die auf sie bezughabenden Bestimmungen gegenstandslos geworden.

Zu Z 2 (§ 2):

Aus der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (SCHIG) wird eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit der Firma „Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ zur Neugründung abgespalten.

Zu Z 3 (§ 3):

Die Aufgabenstellung der nach Abspaltung der Gesellschaft zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur verbleibenden Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH enthält zunächst in Abs. 1 Z 1 und 3 zwei Tatbestände, die bisher der SCHIG obliegen. Die in Abs. 1 Z 3 umschriebene Aufgabenstellung umfasst beipielsweise auch die gegebenenfalls notwendig werdende Vermittlung der Nutzung von Strecken oder Streckenteile der Schieneninfrastruktur, die das bisher betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht mehr zu betreiben beabsichtigt. Als weitere Aufgabe für die neue Gesellschaft sind in Abs. 1 Z 2 Mitwirkungsrechte und Kontrollmaßnahmen im Bereich der Finanzierung der Schieneninfrastuktur vorgesehen. In Abs. 1 Z 4 ausgewiesen ist die neue Aufgabenstellung als externe Zuweisungsstelle nach Betrauung durch Eisenbahnunternehmen, die nicht so umstrukturiert werden, dass die Unabhängigkeitserfordernisse beim Betreiben der Schieneninfrastruktur einschließlich Zuweisung der Trasssen erfüllt sind - diese Aufgabenstellung ist im Rahmen des begutachteten Entwurfs zur Änderung des Eisenbahngesetzes bereits für die (bisherige) SCHIG vorgesehen. In Abs. 1 Z 5 ausgewiesen wird eine Aufgabenstellung, wie sie bereits mit der vorangegangenen Änderung des Eisenbahngesetzes (in desssen § 48 Abs. 4) der SCHIG ausdrücklich zugewiesen wurde.

Zu Z 5 (§ 4):

Die Bundesanteile an der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH werden vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verwaltet, der allgemeine Anweisungen erteilen kann.

Zu Z 6 (§ 5):

Es wird festgelegt, dass die Finanzierung und Abrechnung von PPP-Modellen durch die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH vorhabensbezogen zu erfolgen und

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

deren Vertragspartner die Verwendung der Finanzmittel nachzuweisen haben; Einzelheiten dieser Nachweispflicht sind vertraglich festzulegen. Fremdfinanzierungen, für die der Bund haftet, dürfen jeweils im Einzelfall nur mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen abgeschlossen werden.

Zu Z 7 (§ 6):

Da die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH schon von ihrem Aufgabenbereich her nicht gewinnorientiert ist, hat der Bund die Kosten ihres Personal- und Sachaufwandes soweit zu tragen, als diese Kosten nicht im Wege über Dritte, beispielsweise bei Beauftragung dieser Gesellschaft als Zuweisungsstelle im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, aufgebracht werden können. Um diese Verpflichtung des Bundes überschaubar zu halten, hat einerseits die Geschäftsführung wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen, andererseits ist von dieser Gesellschaft ein jährlicher Finanzplan zu erstellen und hiefür das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie herzustellen.

Zu Z 9 (§ 10):

Dieselben Abgabenbefreiungen wie für die SCHIG sind nunmehr auch für die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH vorgesehen.

Zu Z 10 (§ 11):

In der Übergangsbestimmung ist im § 11 Abs. 1 (neu) zunächst vorgesehen, dass der im Jahresabschluss der SCHIG ausgewiesene Anspruch auf Infrastrukturentgelt mit Ablauf des 31. Dezember 2004 zu einer Forderung an den Bund wird.

Im § 11 Abs. 2 (neu) ist vorgesehen, dass mit 1. Jänner 2005 die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft in die Rechtstellung des Bundes für seine zu diesem Zeitpunkt noch bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der SCHIG (nach Reduzierung dieser Verbindlichkeiten durch die geplante Teil-Übernahme von Schulden der SCHIG durch den Bund – siehe allgemeinen Teil der Erläuterungen) eintritt. Damit werden die von der SCHIG aus der Finanzierung von Schieneninfrastrukturinvestitionen gemäß § 6 Abs. 2 SCHIG in der derzeitigen Fassung und § 11 Abs. 1 ausgewiesenen restlichen Forderungen an den Bund ab 1. Jänner 2005 zu Forderungen an die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft.

Im Gegenzug zur Übernahme der zum 1. Jänner 2005 bestehenden Verbindlichkeiten des Bundes gegenüber der SCHIG hat die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft gemäß § 11 Abs 3 (neu) den in ihrer Bilanz ausgewiesenen Passivposten „Kostenbeiträge von Dritten“ (der ja zu einem wesentlichen Teil auf die Finanzierung von Schieneninfrastrukturinvestitionen durch die SCHIG zurückzuführen ist) um diesen Betrag zur reduzieren. Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Fremdfinanzierung bisheriger Schieneninfrastrukturinvestitionen in diesem Ausmaß auf die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft übergeht.

Zu Z 12 (§ 13 Abs. 3):

Die Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes tritt mit 1. Jänner 2005 in Kraft.

Zu Artikel 3 (Änderung des Hochleistungsstreckengesetzes):

Zu Z 1 (Entfall des Abschnittes II)

Durch die im Bundesbahngesetz angeordnete Verschmelzung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft verliert die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ihre Rechtspersönlichkeit. Somit sind die auf sie bezughabenden Bestimmungen gegenstandslos geworden.

Zu Z 2 (§ 15):

Die Vollzugsklausel wird an die geänderten Bestimmungen dieses Bundesgesetzes angepasst.

Zu Z 3 (§ 16 Abs. 2):

Die Verordnungen, mit denen der Eisenbahnhochleistungsstrecken-AG die Planung und der Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben übertragen worden ist (Übertragungsverordnungen), gelten nur mehr bis 31. Dezember 2004 weiter und treten dann mit diesem Zeitpunkt außer Kraft.

Die mit Übertragungsverordnungen übertragenen Hochleistungsstrecken oder Teile derselben, die nicht mit Ablauf des 31. Dezember 2004 fertiggestellt sein werden, sind von den Österreichischen Bundesbahnen in den gemäß § 43 Bundesbahngesetz zu erstellenden und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bis spätestens mit Ablauf des 30. Juni 2004 vorzulegenden Rahmenplan aufzunehmen.

Zu Z 4 (§ 17 Abs. 3):

Die vorstehenden Änderungen des Hochleistungsstreckengesetzes treten mit 1. Jänner 2005 in Kraft. Mit Ablauf des 31. Dezember 2004 treten der Abschnitt II und die Übertragungsverordnungen außer Kraft.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

Zu Artikel 4 (Änderung des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“)

Zu Z 1, 3, 6 und 9 (§ 1 Abs. 1, Entfall der §§ 2, 4 und 7a):

Da gemäß gesetzlicher Anordnung im Budesbahngesetz mit Stichtag vom 1. Jänner 2005 die Anteilsrechte des Bundes an der Brenner Eisenbahn GmbH an die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft übertragen werden, sind die Bestimmungen, die Anteilsrechte dem Bund vorbehalten, die die Verwaltung dieser Anteilsrechte durch den Bund und die Kostentragungspflicht des Bundes regeln, gegenstandslos geworden. Eine gesonderte Regelung, an wen fertiggestellte Teile der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner nach Abschluss des Baues zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben sind, ist entbehrlich, da dies bereits im Bauzuschussvertrag festgelegt wird.

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 3 und 4):

Da zukünftig die Planung und der Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben nicht mehr mit Verordnungen (Übertragungsverodnungen) übertragen wird, sondern durch Vertrag zu vereinbarende Zuschüsse vorgesehen sind, ist eine Anpassung des bisherigen § 1 Abs. 3 erforderlich. Die bisherige Regelung ist bis zum Außer-Kraft-Treten der Übertragungsverordnungen, soweit nicht schon ein Zuschussvertrag abgeschlossen worden ist, weiterhin anzuwenden (siehe § 7 Abs. 3).

Wegen ihrer großen Erfahrung und Kenntnis der Planung und des Baues einer Hochleistungsstrecke soll die Brenner Eisenbahn GmbH auch berechtigt sein, Schieneninfrastruktur für Dritte zu planen und zu bauen, soferne hiefür die Kostentragung sichergestellt ist.

Zu Z 4 (§ 3):

Das bisherige System der Übertragung der Planung und des Baues der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben wird auf ein Zuschussvertragssystem umgestellt. Nicht mehr automatisch ex lege, sondern vertaglich soll das die Hochleistungsstrecke oder Teile derselben künftig betreibende Unternehmen festgelegt werden. In die Verträge über den vom Bund zu leistenden Zuschuss für den Bau dieser Hochleistungsstrecke oder von Teilen derselben ist dieses Unternehmen einzubinden, dem die fertiggestellte Hochleistungsstrecke oder Teile derselben zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben ist; es ist die Möglichkeit vorgesehen, dass einem solchen Unternehmen durch mit dem Bund abzuschließenden Vertrag Zuschüsse für die Bereitstellung (einschließlich des Betriebes) der übergebenen Hochleistungsstrecke oder von Teilen derselben gewährt werden.

Zu Z 3 (§§ 3a und 3b):

Für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder solcher Teile derselben im besonderen regionalen Interesse kann die Gewährung vertraglicher Zuschüsse an die Brenner Eisenbahn GmbH davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Beiträge interessierter Dritter zu den Investitions- und Bereitstellungskosten (einschließlich Betriebskosten), insbesondere solche von betroffenen Gebietskörperschaften, geleistet werden.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. die von ihm betraute Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat die Erfüllung der Zuschussverträge zu überwachen; die hiefür erforderlichen Instrumentarien sind bereits in den Zuschussverträgen zu vereinbaren.

Zu Z 7 (§ 6):

Da die ÖBB-Infrastruktur Bau AG die von der Brenner Eisenbahn GmbH errichtete Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder Teile derselben nicht in ihr Eigentum übertragen bekommt, kann eine Regelung, dass sie die Benützung ihrer Schieneninfrastruktur ohne Entgelt zu gewähren hat, nicht mehr länger aufrecht erhalten werden. Um jedoch den Bau nicht zu erschweren oder unmöglich zu machen, hat sie die Benützung ihrer Schieneninfrastruktur gegen Entrichtung eines Entgeltes, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 des Eisenbahnenteignungsgesetzes zu bemessen ist, zu dulden.

Zu Z 8 (§ 7):

Die Verordnungen, mit denen der Brenner Eisenbahn GmbH die Planung und der Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben übertragen worden ist (Übertragungsverordnungen), gelten nur mehr bis 31. Dezember 2004 weiter und treten dann mit diesem Zeitpunkt außer Kraft.

Soweit noch keine Zuschussverträge für die Planung und den Bau der mit Verordnung übertragenen Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at

derselben abgeschlossen sind, bleibt die Brenner Eisenbahn GmbH wie bisher berechtigt, ergänzende Projekte und Projektsteile zu planen und zu bauen, soferne hiefür die Kostentragung sichergestellt ist.

Vor dem 31. Dezember 2004 fertiggestellte Teile der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner, die nicht Gegenstand eines Zuschussvertrages sind, sind der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft zu übergeben.

Die mit Übertragungsverordnungen übertragene Hochleistungsstrecke oder Teilen derselben, die voraussichtlich bis 31. Dezember 2004 nicht fertiggestellt sein werden, ist bis spätestens 30. September 2004 eine vertragliche Zuschussregelung gemäß § 8 zu vereinbaren.

Zu Z 10 (§ 8):

Die Vollzugsklausel wird an die geänderten Bestimmungen dieses Bundesgesetzes angepasst.

Zu Z 11 (§ 9 Abs. 3):

Die vorstehenden Änderungen des Bundesgesetzes zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH“ treten mit 1. Jänner 2005 in Kraft. Mit Ablauf des 31. Dezember 2004 treten die Übertragungsverordnungen außer Kraft.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.
www.parlament.gv.at