

FINANZPROKURATUR

1011 Wien, Singerstraße 17 - 19

Tel. 01/514 39/110 DW

Fax: 01/514 39/501

PSK-Kto.Nr.: 5500.017 DVR: 0057169

I/51607/2a

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Gruppe Schiene
Abt. Sch1-Recht
1031 Wien

Betreff: Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003;
zu GZ 210.813/2-II/Sch1-2003;

Sehr geehrte Damen und Herren!

Unter Bezugnahme auf das da Schreiben vom 2.10.2003, womit der Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, sowie der Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes und Änderungen des Bahn-Betriebsverfassungsgesetzes, des Arbeitsverfassungsgesetzes, des Angestelltengesetzes und des ASVG übermittelt wurden, erlaubt sich die Prokuratur, zum Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 nachstehende

Stellungnahme

abzugeben.

1. Im vorliegenden Entwurf ist eine Vertretungsbefugnis der Finanzprokuratur (wie im bisherigen § 19 Abs. 6 BundesbahnG 1992) für die aus der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen hervorgehenden Gesellschaften nicht mehr vorgesehen.

Durch langjährige Befassung mit den diffizilen und speziellen Rechtsproblemen der Österr. Bundesbahnen (insbesondere Haftpflichtrecht oder Frachtrecht) und durch die Zuständigkeit versierter Sachbearbeiter hat die Prokuratur jedoch ein Fachwissen aufgebaut, das durch den Entfall der Vertretungsregelung auch zum Nachteil der Österr. Bundesbahnen frustriert wäre. Zudem wäre ein bei Entfall der Vertretungsbefugnis notwendiger Wechsel des Rechtsvertreters in laufenden Verfahren auch in hohem Maße unzweckmäßig.

Dieses Dokument wurde mittels einer Vertretungsbefugnis generiert. Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

Die Prokurator darf daher vorschlagen, die Vertretungsbefugnis beizubehalten und übermittelt nachstehend einen Vorschlag für die der bisherigen Rechtslage entsprechende Regelung der Möglichkeit der ÖBB-Holding AG und ihrer Tochterunternehmen, die Vertretung und Beratung durch die Finanzprokurator in Anspruch zu nehmen (in zwei Varianten). Die Formulierung ist aktuellen gesetzlichen Regelungen angeglichen (vgl. z.B. § 10 Austria Wirtschaftsservice-Gesetz BGBl. I Nr 130/2002, § 50 Universitätsgesetz 2002 BGBl. I Nr. 120/2002 oder § 25 Abs. 1 IAF-Service-GmbH-Gesetz BGBl I Nr. 88/2001).

Durch das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 27.2.2002, G 93/02 (ergangen zur Vertretungsregelung des § 19 Abs. 6 Bundesbahngesetz 1992, BGBl Nr. 825/1992) ist klargestellt, daß gegen die Einräumung der Möglichkeit der Inanspruchnahme von anwaltlichen Vertretungs- und Beratungsleistungen der Finanzprokurator durch ausgegliederte Unternehmen infolge der Regelung des § 49a BHG keine Bedenken bestehen. Der zu gründenden ÖBB-Holding AG und ihren Tochterunternehmen wird durch diese Regelung lediglich eine Option eingeräumt.

Variante 1

(Regelung in einem gesonderten Paragraphen)

4. *"Die §§ 21 bis 25 erhalten die Bezeichnung "§§ 53 bis 56".*
5. *An die Stelle der §§ 2 bis 19 samt Überschriften treten folgende §§ 2 bis 52 samt Überschriften:*

Rechtsvertretung

§ 52. Die ÖBB-Holding AG sowie Gesellschaften, die mittelbar oder unmittelbar im Mehrheitseigentum der ÖBB-Holding AG stehen, können sich von der Finanzprokurator gemäß dem Prokuratorgesetz, StGBI.Nr. 172/1945, in der jeweils geltenden Fassung gegen Entgelt rechtlich vertreten und beraten lassen.

6. *Die Überschrift vor § 53 (neu) lautet:*

Die Bezeichnung der §§ 52 bis 56 (neu) wäre auf §§53 bis 57 (neu) zu korrigieren.

12. § 56 (neu) lautet:

§ 56. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich der § 42 Abs. 2, hinsichtlich § 47 Abs. 2, § 50, § 52 und § 53 Abs. 1 zweiter bis vierter Satz der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich ..."

Erläuterungen

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesbahngesetzes 1992)

Zu Z 5 (§§ 2 bis 52 neu):

§§ 48, 49, 51 und 52 neu:

Der mehrjährige Bestellrahmen für gemeinwirtschaftliche Leistungen und der Bericht an den Nationalrat sowie die Sonderbestimmungen über die Konzessionsfreiheit zum Bau und Betrieb der ÖBB-Schieneninfrastruktur und die Vertretung durch die Finanzprokurator sind bereits im bisher geltenden Bundesbahngesetz enthalten. Mit Erkenntnis vom 27.2.2003, G 93/02, hat der Verfassungsgerichtshof ausgesprochen, daß die Einräumung der Möglichkeit, die Vertretung und Beratung durch die Finanzprokurator in Anspruch zu nehmen, verfassungskonform ist und schon im Hinblick auf die Entgeltlichkeit wettbewerbsrechtliche Vorteile der Gesellschaften dadurch nicht entstehen.

Variante 2.

(Regelung als Absatz 3 in § 50 – geringeres Änderungserfordernis)

"6. Teil

Sonderbestimmungen

Abgabenrechtliche Begünstigungen und Rechtsvertretung

§ 50 (1)

(2).....

(3) Die ÖBB-Holding AG sowie Gesellschaften, die mittelbar oder unmittelbar im Mehrheitseigentum der ÖBB-Holding AG stehen, können sich von der Finanzprokurator gemäß dem Prokuratorgesetz, StGBI.Nr. 172/1945 in der jeweils geltenden Fassung gegen Entgelt rechtlich vertreten und beraten lassen.

Erläuterungen

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentarischen Direktion keine Haftung übernommen.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesbahngesetzes 1992)

Zu Z 5 (§§ 2 bis 51 neu):

§§ 48, 49, 50 und 51:

Der mehrjährige Bestellrahmen für gemeinwirtschaftliche Leistungen und der Bericht an den Nationalrat sowie die Sonderbestimmungen über die Konzessionsfreiheit zum Bau und Betrieb der ÖBB-Schieneninfrastruktur und die Vertretung durch die Finanzprokurator sind bereits im bisher geltenden Bundesbahngesetz enthalten. Mit Erkenntnis vom 27.2.2003, G 93/02, hat der Verfassungsgerichtshof ausgesprochen, daß die Einräumung der Möglichkeit, die Vertretung und Beratung durch die Finanzprokurator in Anspruch zu nehmen, verfassungskonform ist und schon im Hinblick auf die Entgeltlichkeit wettbewerbsrechtliche Vorteile der Gesellschaften dadurch nicht entstehen. .

2. Der Umstand, daß die operativen Aufgaben der bisherigen Gesellschaft Österreichische Bundesbahnen in Hinkunft von mehreren rechtlich selbständigen Gesellschaften wahrgenommen werden sollen, wirft Probleme bzw. Unklarheiten bei der Abwicklung von Haftpflichtfällen (insbesondere aus Unfällen beim Betrieb der Eisenbahn) auf. So werden die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG Verkehrsdienstleistungen anbieten und erbringen, wobei sie Traktionsleistungen (insbesondere Beistellung von Triebfahrzeugen) der ÖBB-Traktion GesmbH in Anspruch nehmen und aufgrund von Schieneninfrastrukturbenützungsverträgen mit der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur Bau AG stehende Schieneninfrastruktur benützen.

Ereignet sich nun ein Unfall beim Betrieb der Eisenbahn, durch welchen Personen- oder Sachschäden verursacht werden, stellt sich die Frage, welche der beteiligten Gesellschaften als Betriebsunternehmer im Sinne des § 5 Abs. 1 EKHG zu betrachten ist und demnach verschuldensunabhängig für die unfallkausalen Schäden haftet. Nach der bisherigen Rechtsprechung ist als Betriebsunternehmer derjenige anzusehen, dessen Verfügungsgewalt sich auf den Bahnbetrieb in seiner Gesamtheit und nicht bloß auf die einzelnen Fahrbetriebsmittel erstreckt; da diese an Schienen gebunden sind, muß diese Verfügungsgewalt vor allem auch die Herrschaft über die Gleisanlagen, Oberleitungsanlagen und Signalanlagen, sowie über die Bahnhöfe umfassen. Betriebsunternehmer ist, wer die Bahn für eigene Rechnung benutzt und die freie Verfügung über den Bahnbetrieb ausübt, wer also einerseits aus dem Bahnbetrieb wirtschaftlichen Nutzen zieht und andererseits selbständig über den Bahnbetrieb verfügen kann, weshalb er auch die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen treffen soll. Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Aktualität des Inhaltes wird von der Postbank-Kollektion keine Haftung übernommen. Betriebsunternehmer ist demnach, auf wen beide Kriterien zutreffen, selbst wenn er nicht

Eigentümer des Bahnunternehmens (bzw. der Betriebsmittel) ist oder die Aufsicht über den Bahnbetrieb einem anderen übertragen hat (1 Ob 173/97s). Unter Zugrundelegung dieser Judikatur dürfte das Schwergewicht der entscheidenden Kriterien bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG liegen, da diese die Verfügungsgewalt über die Gleisanlagen, Oberleitungsanlagen, Signalanlagen und Bahnhöfe, sohin über den Bahnbetrieb ausübt und die Bahn auch insofern für eigene Rechnung benutzt, als sie diese Infrastruktur (entgeltlich) zur Verfügung stellt. Ob und inwieweit auch die anderen beteiligten Gesellschaften als Betriebsunternehmer zu betrachten sind, ist dagegen offen. Gegebenfalls würden sie gemäß § 5 Abs. 2 EKHG solidarisch haften und stellt sich dann die Problematik der Rückgriffs- und Ausgleichsansprüche im Sinne des § 11 EKHG.

Umgekehrt werden sich auch Unklarheiten bei der Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen der beteiligten Gesellschaften aus Eisenbahnunfällen ergeben, etwa wenn ein Güterzug infolge mangelhafter Beladung durch einen Dritten (Absender) entgleist, wodurch typischerweise Fahrbetriebsmittel (Triebfahrzeuge der ÖBB-Traktion GesmbH und Waggons der Rail Cargo Austria AG) und Infrastrukturanlagen (Gleisoberbau, Fahrleitung, Signalanlagen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG) beschädigt werden. Ein Eisenbahnfrachtvertrag wird dann nur noch zwischen dem Absender und der Rail Cargo Austria AG vorliegen, sodaß sich nur letztere auf die strengen frachtrechtlichen Haftungsbestimmungen (§ 66 Abs. 4 Eisenbahnbeförderungsg, Art. 20 § 3 CIM) berufen wird können. Ob und inwieweit dieser Frachtvertrag auch Schutzwirkungen zugunsten der übrigen beteiligten Gesellschaften (insbesondere ÖBB-Traktion GesmbH und ÖBB-Infrastruktur Bau AG) entfaltet, ist offen. Auch hier kann sich wiederum die Problematik der internen Auseinandersetzung zwischen den beteiligten Gesellschaften ergeben, wenn mehrere von diesen zwar eigene Schadenersatzansprüche gegen den Schädiger haben, jedoch die Summe der Schadenersatzansprüche etwa wegen Mitverschuldens einer oder mehrerer der beteiligten Gesellschaften oder wegen unzureichender Zahlungsfähigkeit des Schädigers nicht zur Gänze hereingebracht werden kann.

3. Abschließend darf noch auf ein mögliches legislatives Versehen aufmerksam gemacht werden:

Gemäß Art. 1 Ziff 4 und 5 des Entwurfes eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 erhalten die §§ 21 bis 25 des bisherigen BundesbahnG 1992 die Bezeichnung "§§ 52 bis 56" und treten an die Stelle der §§ 2 bis 19 samt Überschriften neue §§ 2 bis 51 samt Überschriften. Dies hätte zur Folge, daß der bisherige § 20 des BundesbahnG 1992 zwar nicht ausdrücklich aufgehoben wird oder eine neue Bezeichnung erhält, sein "Platz" im Gesetz aber durch den neuen § 20 BundesbahnG belegt wird.

Diese Stellungnahme wurde mit gleicher Post in 25 Ausfertigungen, sowie zusätzlich im Wege elektronischer Post an die Adresse "begutachtungsverfahren@parlament.gv.at" dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet. Eine Durchschrift der Stellungnahme wurde auch dem Herrn Generalsekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Dr. Friedrich Rödler, übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

3. November 2003

Der Präsident:

(Dr. Sawerthal)

FINANZPROKURATUR

1011 Wien, Singerstraße 17 - 19

Tel. 01/514 39/110 DW

Fax: 01/514 39/501

PSK-Kto.Nr.: 5500.017 DVR: 0057169

I/51607/2b

An das

Präsidium des

Nationalrates

Parlament

1010 Wien

zusätzlich per E-mail internet[begutachtungsverfahren@parlament.gv.at]

Betreff: Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003;
mit 25 Beilagen

Die Prokuratur übermittelt in der Anlage ihre Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 mit dem Ersuchen um gefällige Kenntnisnahme.

3. November 2003

Der Präsident:

(Dr. Sawerthal)