

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und
Technologie
Gruppe Schiene
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Wien, 31.10.2003
GZ 301.097/001-D2/03

Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003
sowie
Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes und
Änderungen
des Bahn-Betriebsverfassungsgesetzes, des
ArbVG, des
AngG und des ASVG – Begutachtung

Der Rechnungshof bestätigt den Erhalt der mit Schreiben vom
2. Oktober 2003, Zl. 210.813/2-II/Schl-2003, übermittelten
Entwürfe eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 und eines ÖBB-
Dienstrechtsgesetzes samt Änderungen des Bahn-Betriebs-
verfassungsgesetzes, des ArbVG, des AngG und des ASVG und
erlaubt sich, hiezu wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Zu den finanziellen Auswirkungen beider Entwürfe

Nach den Erläuterungen zum Entwurf eines
Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 sollen durch die
beabsichtigten Strukturmaßnahmen bis 2010 Kosteneinsparungen
von jährlich bis zu 1 Mrd. EUR erreicht werden. Für die in
dieser Höhe erwarteten Kosteneinsparungen fehlen jedoch im
Entwurf rechnerisch nachvollziehbare Ansätze. Dies entspricht
nicht den Richtlinien für die Ermittlung und Darstellung der
finanziellen Auswirkungen neuer rechtsetzenden Maßnahmen gemäß
§ 14 Abs. 5 BHG (BGBl. II Nr. 50/1999 i.d.g.F.), weil nach
deren TZ 1.4.1 die Ausgangsgrößen, Annahmen,
Zwischenergebnisse, usw. so klar darzustellen sind, dass der



GZ 301.097/001-D2/03

Seite 2/13

Kalkulationsprozess bis hin zum Ergebnis vollständig transparent wird.

Weiters erlaubt sich der Rechnungshof, darauf aufmerksam zu machen, dass die Ausgliederungsrichtlinien des BKA 1992 und das Ausgliederungshandbuch des BMF 1998 für ausgegliederte Rechtsträger des Bundes Kontrollkreise und mehrjährige Planbilanzen sowie Plan-Gewinn- und -Verlustrechnungen vorsehen.

Diesbezügliche Ausführungen in den Erläuterungen fehlen.

Hingegen soll dem Entwurf zufolge (siehe hiezu die Erläuterungen auf S. 20) der bisherige Weg der außerbudgetären Schuldaufnahmen mit Haftungszusagen des Bundes zur Fremdfinanzierung der Infrastruktur fortgesetzt werden. Die jährliche Deckung verkehrspolitisch und/oder regionalpolitisch induzierter Investitionen aus dem öffentlichen Haushalt des Bundes und/oder der Länder ist nach wie vor nicht beabsichtigt. Mit dem vorliegenden Entwurf würde zugleich das betriebswirtschaftliche Problem weitaus überhöhter Investitionen in die Schieneninfrastruktur – diese erreichten in der Vergangenheit bereits die Höhe der jährlichen Markterlöse der ÖBB und erlaubten somit keine ausreichenden betrieblichen Rückflüsse (Refinanzierung und Betrieb der Schieneninfrastruktur) – prolongiert werden.

Der Rechnungshof hat in der Vergangenheit schon wiederholt auf die Gefahr hingewiesen, dass die Planung und Umsetzung der wegen verkehrspolitischer Vorgaben getroffenen Maßnahmen – mangels ausreichender betrieblicher Rückflüsse – zu unrentablen Schieneninfrastrukturinvestitionen führen können (Stranded Investments), die das System Bahn nachhaltig belasten (beispielsweise TB Bund 2001/5 S. 271 Ausgliederung von Eisenbahnaufgaben des Bundes, TZ 8.2; TB Bund 2002/1 S. 147 Übertragungs-Verordnungen für Eisenbahninfrastrukturvorhaben, TZ 18.2).

Nach den Erläuterungen zum Entwurf (S. 22) würde weiters der Bund von 10 Mrd. EUR Schulden, die seit der Ausgliederung der ÖBB im Jahr 1994 bzw. seit der Schaffung der SCHIG mbH (1996) bei diesen Rechtsträgern im Auftrag des Bundes kumuliert

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.



GZ 301.097/001-D2/03

Seite 3/13

wurden, 6 Mrd. EUR „in den Bundeshaushalt übernehmen“. Im Entwurf fehlt jedoch eine entsprechende gesetzliche Regelung.

Unbeleuchtet bleiben weiters die finanziellen Auswirkungen des Entwurfs auf die durch die neuen Rechtsverhältnisse geänderten finanziellen Rahmenbedingungen (beispielsweise für die Zinsen der Infrastrukturschulden) und auf die von den ÖBB bisher getätigten langfristigen Finanztransaktionen (beispielsweise Cross-Border-Leasing, ÖBB-Anleihe 2003).

Zum Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes fehlen Ausführungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen überhaupt. Der hierfür in den Erläuterungen vorgesehene Platz ist nämlich frei geblieben. Dies enttäuscht insbesondere deshalb, weil in der Öffentlichkeit hohe Erwartungen über die kostensenkende Wirkung des nunmehr angestrebten Dienstrechts geweckt wurden.

Zusammenfassend hält der Rechnungshof fest, dass die Darstellung der finanziellen Auswirkungen der vorliegenden Entwürfe weder dem § 14 BHG, noch den gemäß § 14 Abs. 5 BHG erlassenen Richtlinien, noch den Ausgliederungsrichtlinien des BKA 1992 und auch nicht dem Ausgliederungshandbuch des BMF 1998 Genüge tut. Dies erscheint umso bedauerlicher, als es sich hierbei um Vorhaben von größter finanzieller Tragweite handelt, deren Notwendigkeit gerade mit wirtschaftlichen Erwägungen begründet wird.

II. Zum Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

II.1 Spaltungsbilanzen

(Artikel 1 §§ 7, 11, 15, 18, 21, 23, 27 des Entwurfs)

Bisher bilanzierten innerhalb der ÖBB nur die Unternehmensbereiche Absatz (Verkehrsleistungserbringung) und Infrastruktur. Für die einzelnen Geschäftsbereiche wie Personenverkehr und Güterverkehr erstellten die ÖBB interne Gewinn- und Verlustrechnungen. Für die nun beabsichtigten Spaltungen sollen jedoch Bilanzen, die bisher nicht erstellt wurden, jeweils zum Ende des Geschäftsjahres 2004 – für die neu zu gründende Personalmanagement und -service GmbH bereits per Ende 2003 – herangezogen werden. Bisher für mehrere Geschäftsbereiche zusammengefasste Ertrags- und Aufwands-

positionen werden nunmehr je Tochtergesellschaft neu zu bewerten und Fortbestandprognosen je Tochtergesellschaft zu entwickeln sein. Die zu Lasten der übertragenden Rechtsträger abzudeckenden Risiken können weiters im Spaltungsjahr zu entsprechenden Verlustausweisen führen.

II.2 Spaltungs- und Übernahmeverträge (Artikel 1 § 37 des Entwurfs)

Die bisherigen ÖBB-Querschnittsfunktionen (Revision, Recht, Controlling/Rechnungswesen, Einkaufsmanagement, Facility Management, Informatik, Finanzen/Beteiligungen, Corporate Services, Kommunikation, Mitgliedschaften) sollen wirtschaftlich und sparsam bei den Holdingtöchtern, nicht jedoch in der ÖBB-Holding AG weitergeführt werden. Dagegen werden die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH (§ 23 des Entwurfs) und ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH (§ 19 des Entwurfs) als eigene Rechtsträger, welche den Holdingtöchtern Leistungen anbieten, errichtet.

Der Entwurf regelt hier auf gesetzlicher Ebene in einer überdeterminierenden Weise und ohne eingehende Begründung organisatorische Fragen. Damit werden vielfältige und mehrfache neue Kontrollkreise wie beispielsweise im Rechnungswesen, die ihrerseits Kosten verursachen, erforderlich. Zum Vergleich: selbst in der ÖIAG als Beteiligungsholding ist eine Konzernrevision eingerichtet. Die zweckmäßige Einrichtung der Querschnittsfunktionen sollte daher den Vorständen und Geschäftsführern der operativen Rechtsträger überlassen werden.

II.3 Eigenkapital (Artikel 1 §§ 2 Abs. 2, 7 Abs. 2 u.a. des Entwurfs)

Die Aufbringung des Grundkapitals der ÖBB-Holding AG soll durch Einlage der Bundesanteile an der bisherigen ÖBB erfolgen. Nach Abspaltung von den ÖBB hält die Holding – ohne operativ tätig zu sein – die Anteile an den Töchtern.

Bisher verfügte nur der Unternehmungsbereich Absatz über eine Bilanzposition „Eigenkapital“, während der Unternehmungsbereich Infrastruktur ohne Eigenkapital ausge-



GZ 301.097/001-D2/03

Seite 5/13

stattet war. Die neue ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG trägt jedoch nach den Spaltungen ein Geschäftsrisiko, dem mit einem – vorgesehenen – Gründungskapital von 70.000 EUR nicht ausreichend entsprochen würde. Dabei wird davon ausgegangen (S. 17 des Entwurfs), dass keine „automatischen“ Forderungen an den Bund begründet werden, während bisher § 2 des Bundesbahngesetzes 1992 die Grundlage für eine ausgeglichene Bilanz des ÖBB-Unternehmensbereiches Infrastruktur – durch Bildung von Forderungen gegen den Bund – war.

Damit wird die neue ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, soweit der „auf Ersuchen“ nach § 42 Abs. 1 des Entwurfs geleistete Zuschuss des Bundes nicht ausreicht, einem Konkursrisiko ausgesetzt. Der Art des Betriebes entsprechend reichen nach Ansicht des Rechnungshofs einmalige Kapitalmaßnahmen zur Abwendung dieses Risikos nicht aus, sondern wären dynamische finanzielle Ausgleiche zu finden.

Mangels operativer Tätigkeit der ÖBB-Holding AG wäre nach Ansicht des Rechnungshofs die unentgeltliche Mitbesorgung der Vorstandsgeschäfte dieses Rechtsträgers durch Vorstandsmitglieder aus den operativen Rechtsträgern und/oder durch Eigentümervertreter vorzusehen.

Die aufnehmende Fusion von HL-AG und – abgespalteter – SCHIG mbH mit einem gemeinsamen Grundkapital von rd. 673 Mill. EUR in die ÖBB-Infrastruktur-Bau AG nach §§ 32 und 33 des Entwurfs führt dort zu einer Grundkapitalerhöhung. Damit könnten sowohl ein Austöchterungsverlust als auch ein Teil der Kapitalmaßnahme für die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG finanziert werden. Der Entwurf trifft jedoch dazu keine näheren Bestimmungen.

Die bisherigen Rechtsträger HL-AG und SCHIG mbH stehen jeweils mit ihrem vom Bund als Einlage bzw. Kapitalerhöhungen aufgebrauchten Grundkapital als Beteiligungsvermögen in der Bundesbilanz. Der entschädigungslose Abgang dieses Vermögens (rd. 673 Mill. EUR) belastet den Bund.

II.4 Auflösung Kostenbeitrag Dritter (Artikel 2 § 11 des Entwurfs)

Die Forderungen der bisherigen SCHIG mbH an den Bund von rd. 5 Mrd. EUR – zugleich nichtfällige Schulden des Bundes – soll mit 1. Jänner 2005, dem ersten Geschäftstag der formwechselnd in die neue ÖBB-Infrastruktur Bau AG umgewandelten ÖBB-alt, mit gesetzlicher Anordnung zu einer Verbindlichkeit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG werden. Die bisherigen nichtfälligen Schulden des Bundes sollen nach dem Entwurf gegen die bisherige Bilanzposition der ÖBB-alt „Kostenbeiträge Dritter“ – eine eigenkapitalähnliche Bilanzposition – saldiert werden. Damit würde die neue ÖBB-Infrastruktur Bau AG künftig jährlich mit den Abschreibungen der Neubaustrecken belastet werden. Dies bedeutet einen Geschäftsaufwand, den die ÖBB-Infrastruktur Bau AG in die Pachterlöse, die sie von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG erhalten soll, einzurechnen haben wird. Neben der Fahrwegbenutzungsgebühr werden die Absatzgesellschaften damit künftig auch den Fahrwegebau der bisher errichteten Strecken sowie der Neubaustrecken in Form der – bisher aufwandsneutral verrechneten – Abschreibungen zu bezahlen haben.

II.5 Personal-Management und -service GmbH (Artikel 1 §§ 19 ff des Entwurfs)

Die neuen Holdingtöchter haben nach § 20 Abs. 2 Z 1 des Entwurfs benötigtes Personal „vorrangig“ von der Personal-Management und -service GmbH oder anderen ÖBB- Holding AG-Beteiligungen zu beschäftigen. Der Rechnungshof erachtet diese Bestimmung im Zusammenhang mit der Unabhängigkeit des Vorstandes einer Aktiengesellschaft für problematisch. Weiters bleibt unklar, ob ab 2004 jede Aktiengesellschaft oder die Holding-AG oder die Personal-Management und -service GmbH bezugsändernde Vereinbarungen (Gehaltsrunden, Beförderungen, Betriebsvereinbarungen etc.) treffen können.

Die neuen Rechtsträger sind weiters nach § 20 Abs. 2 des Entwurfs verpflichtet, mit der Personal-Management und -service GmbH zusammenzuarbeiten und dafür nach § 22 Abs. 4 des Entwurfs Kostenersatz zu leisten. Es könnte für einen einzelnen Rechtsträger jedoch kostengünstiger sein, sein Personalwesen selbst einzurichten. Zur Vermeidung von

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.



GZ 301.097/001-D2/03

Seite 7/13

wirtschaftlichen und rechtlichen Problemen sollten daher im Entwurf vertragliche Lösungen anstatt der zwingenden Anordnung der Zusammenarbeit zwischen der Personal-Management und -service GmbH und den neuen Rechtsträgern vorgesehen werden.

Während Arbeitskräfteüberlassungen der Personal-Management und -service GmbH auch unter den vollen Personalkosten an Dritte zulässig sein sollen, können die Holdingtöchter keine Kosteneinsparungen aus dem Personalmarktvergleich nach § 22 Abs. 1 des Entwurfs lukrieren. Die Bestimmung des § 22 Abs. 2 des Entwurfs trägt den Töchtern nämlich die Aufwandsdeckung der Personal-Management und -service GmbH, somit auch die allfällige Überzahlung des Marktpreises, auf.

Mit dem Kauf der Österreichischen Postbus AG kommt dem ÖBB-Vorstand die Rechtsstellung des Leiters des Personalamtes beim Vorstand der Österreichischen Postbus AG zu. Diese Personalkompetenz würde der Vorstand der neuen ÖBB-Personenverkehr AG übernehmen, für das Dienstrecht der bisherigen ÖBB-Mitarbeiter wäre jedoch die neue Personal-Management und -service GmbH zuständig. Auch zur Integration der regional tätigen Mitarbeiter der Österreichischen Postbus AG in die Flächenorganisation der ÖBB-Regionalleitungen fehlen im Entwurf jegliche Regelungen.

II.6 ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

(Artikel 1 §§ 25 ff des Entwurfs) und

ÖBB-Infrastruktur Bau AG

(Artikel 1 §§ 29 ff des Entwurfs)

Die Erläuterungen enthalten keine Begründung für die Trennung der Infrastruktur in zwei Rechtsträger. Die organisatorische Trennung von Eisenbahninfrastrukturbau und Eisenbahninfrastrukturbetrieb lässt bestehende Synergien und die bestehende Ablauforganisation unberücksichtigt. Der Entwurf schafft finanzielle und vertragliche Schnittstellen, denen – als genereller Mangel der Erläuterungen des Entwurfs – keine Darstellungen der finanziellen Auswirkungen unterlegt sind.

Bei vertraglichen Leistungserbringungen zwischen den Schwester-Aktiengesellschaften wird künftig das Ausschreibungsrecht mit EU-konformen Vorgehen zu beachten

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



GZ 301.097/001-D2/03

Seite 8/13

sein, weil die bisherige „In-Haus-Regelung“ (Erbringung innerbetrieblicher Leistungen) keine Anwendung mehr findet. Auf die volkswirtschaftlichen Auswirkungen wird hingewiesen.

Alleine die Spannungsfelder Benutzungsentgelt/Pachthöhe, Zuschuss und Förderung des Rahmenplanes durch den Bund zeigen auf, dass eine gemeinsame organisatorische Betrachtung der Infrastruktur klare Verhältnisse schafft, so dass einer solchen Lösung der Vorzug zu geben wäre.

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG soll nach § 35 Abs. 1 des Entwurfs nur die von ihr „benötigte“ Schieneninfrastruktur von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG pachten. Da Neubaustrecken häufig parallel zum Bestandsnetz errichtet wurden bzw. werden, könnte die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG bei mangelnder Deckung im Benutzungsentgelt (§§ 43 und 46 des Entwurfs) auf deren Nutzung verzichten. Brachliegende Neubaustrecken können jedoch nicht das volkswirtschaftliche Ziel einer derartigen Regelung sein. Daher wären dem Bauprogramm der ÖBB-Infrastruktur Bau AG nicht der Generalverkehrsplan (§ 43 Abs. 1 des Entwurfs), sondern die Nutzerwünsche der in- und ausländischen Absatzgesellschaften – mit einem projektbezogenen Nutzungs- und Zahlungsvertrag – zugrunde zu legen.

Der sechsjährige revolvierende Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur Bau AG wird vom Bund nach § 43 Abs. 2 des Entwurfs gefördert. Über Höhe und Form der Mittelzuführung für Schieneninfrastrukturvorhaben durch den Bund soll jährlich entschieden werden. Damit würde eine kontinuierliche, kostengünstige Bauplanung und -abwicklung, wie dies das SCHIG-Modell ermöglichte, wieder von jährlichen Budgetbeschlüssen des Bundes abhängig gemacht werden. Dies entspräche der finanziellen Planungs(un)sicherheit vor dem Bundesbahngesetz 1992, als der Bundesbetrieb ÖBB in der Regel mit jährlichen Mittelzuweisungen zu wirtschaften hatte.

Ein wesentlicher Teil des Finanzbedarfes der ÖBB-Infrastruktur Bau AG wird für die Zinsenzahlungen der in den letzten 15 Jahren kumulierten Infrastrukturschulden gebunden sein, so dass die jährlich schwankende Höhe der Mittelzufuhr noch stärker auf das Baugeschehen einwirken wird. Soferne unter „Form der Mittelzuführung durch den Bund für

Schieneninfrastrukturvorhaben weiterhin in Form von Mittelaufnahmen

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



GZ 301.097/001-D2/03

Seite 9/13

der neuen Rechtsträger im Auftrag des Bundes zu verstehen sind, erscheint unklar, worin dieser Entwurf sich von der Vorgehensweise der letzten 15 Jahre unterscheiden soll.

II.7 Überwachung vertraglicher Verpflichtungen

(Artikel 1 § 45 i.V.m. Artikel 2 § 3 des Entwurfs)

Zum sechsjährigen Rahmenplan hat die neue ÖBB-Infrastruktur Bau AG nach § 43 des Entwurfs jeweils (jährlich) die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und des Bundesministers für Finanzen einzuholen. Die Zuschüsse zur neuen ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sind vertraglich mit BMVIT und BMF nach § 42 des Entwurfs zu regeln. Bei der Vorbereitung, Durchführung und Kontrolle soll die von der SCHIG mbH abzuspaltende Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH mitwirken. Damit würde dem BMVIT ein eigener Rechtsträger zur Vorbereitung und Überwachung der vom BMVIT abzuschließenden Verträge – der Kernkompetenz eines Bundesministeriums – zur Seite gestellt werden. Hingegen bewältigt das BMF diese Aufgabe offensichtlich ohne eigenen Rechtsträger.

Da das BMVIT auch die Aufgabe der Zuweisungsstelle EU-konform selbst übernehmen kann, erscheint die ministerielle Vorgesellschaft „Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH“ entbehrlich und wäre die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen vom BMVIT selbst zu überwachen.

II.8 Rechtsetzungstechnik

Bei den zu ändernden Bundesgesetzen sollen zumeist nur einzelne Bestimmungen bzw. Absätze novelliert, die überwiegende Anzahl der Regelungen aber neu erlassen werden. Im Hinblick darauf und im Sinne der leichteren Lesbarkeit und Übersichtlichkeit regt der Rechnungshof an, diese Bundesgesetze zur Gänze neu kundzumachen.

III. Zum Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes etc.

III.1 Allgemeines

Das BMVIT legt nunmehr ein (neues) Dienstrechtsgesetz vor, das Teile des bisherigen Vertragsrechts zwischen den ÖBB und dem jeweiligen Mitarbeiter regelt. Weiters sollen das erst 1997 neu geschaffene Bahn-Betriebsverfassungsgesetz, BGBl. I Nr. 66/1997, aufgehoben und arbeitsrechtliche Ergänzungsbestimmungen getroffen werden.

Der Rechnungshof regt in diesem Zusammenhang an, den in der Öffentlichkeit wiederkehrend angesprochenen verfassungsrechtlichen Bedenken größte Beachtung zu schenken, zumal allenfalls verlorene Rechtsstreitigkeiten nicht ohne nachteilige wirtschaftliche Auswirkungen bleiben würden.

*III.2 Sonderregelungen und Haftung
(Artikel I § 4 des Entwurfs)*

Der Entwurf erhebt den Anspruch, ein modernes Dienstrecht zu schaffen, und verweist demgegenüber darauf, dass das derzeit geltende Dienstrecht zersplittert wäre.

Tatsächlich sollen nun einige Bestimmungen der bisherigen allgemeinen Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den ÖBB (AVB) neu geregelt werden. Die AVB würde jedoch im Übrigen samt ihren Verweisen auf die frühere Dienstordnung (zum Teil aus 1898) in Kraft bleiben, so dass weiterhin eine auf mehrere Quellen zerstreute Materie vorliegen würde.

Zusätzlich würde im Dienstrecht der ÖBB ein weiterer Stichtag, nämlich der 31. Dezember 2003, geschaffen werden.

*III.3 Entgeltfortzahlung
(Artikel I § 8 des Entwurfs)*

Die Dauer der Entgeltfortzahlungsverpflichtung der ÖBB wird verkürzt, zugleich soll aber (siehe S. 5 des Entwurfs) durch eine Novelle des ASVG (Artikel V des Entwurfs) für alle Arbeitnehmer der ÖBB ein Anspruch auf Krankengeld aus der gesetzlichen Krankenversicherung geschaffen werden.



GZ 301.097/001-D2/03

Seite 11/13

Damit findet eine Verschiebung finanzieller Verpflichtungen statt. Dem Entwurf ist nicht zu entnehmen, wie die Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen als Krankenversicherungsträger diese zusätzlichen Leistungen finanzieren soll.

III.4 Option (Artikel I § 11 des Entwurfs)

Vom Optionsrecht für einen neuen Arbeitsvertrag werden Bedienstete nur insoweit Gebrauch machen, als sie davon Vorteile erwarten. Die vorgesehene Regelung führt damit tendenziell zu höheren Personalkosten, beispielsweise wenn Kraftwerksbedienstete in den für Stromversorgungsunternehmen gültigen Kollektivvertrag optieren.

Der Entwurf zielt auf die Durchbrechung des bisherigen einzelvertraglichen Kündigungsverzichtes und schafft im § 11 Abs. 3 die Möglichkeit („wenn es für den Arbeitgeber wirtschaftlich zweckmäßig ist“), einen vertraglichen Kündigungsschutz anzubieten. Dies kann nach Ansicht des Rechnungshofs die Intention des Entwurfs weitgehend unterlaufen.

III.5 Kündigung (Artikel I § 10 des Entwurfs) und Übertragung von Arbeitsverhältnissen (Artikel I § 13 des Entwurfs)

Der Abfertigungsanspruch erreicht bei beispielsweise 20 Dienstjahren, wobei Lehrlingsbeschäftigungsverhältnisse in die Zeit des Arbeitsverhältnisses einzurechnen sind, das 36- bis 40-fache des für den letzten Monat des Arbeitsverhältnisses gebührenden Entgelts. In den bisherigen Bilanzen der ÖBB wurden dafür keine Rückstellungen gebildet und müssten Zahlungen daher aus den laufenden Einnahmen zu Lasten des jeweiligen Geschäftsjahres erfolgen.

Der Rechnungshof macht darauf aufmerksam, dass die Höhe von rund drei Jahresgehältern bei einer Lohn- und Gehaltssumme von 1,6 Mrd. EUR beträchtliche Zahlungsverpflichtungen auslösen kann.

Der Entwurf nimmt weiters auf die zuletzt für den ASVG-Bereich neu geregelte Abfertigung keinen Bezug.

III.6 Sozialversicherung

Vorgesehen ist ein Überweisungsbeitrag an das ASVG-System in der Höhe von 7 % des Letztbezuges für jeden Monat im pensionsversicherungsfreien Dienstverhältnis. In weiteren Jahren fehlen jedoch dem ASVG-System zur Pensionsauszahlung die Unterschiede zwischen den erhaltenen 7 % und den in einem ASVG-Arbeitsverhältnis angefallenen 22,8 % an Beiträgen, so dass zur Abgangsdeckung wieder neue Lösungen gefunden werden müssten.

IV. Zusammenfassende Beurteilung

Das BMVIT hat im Jahr 2000 mit der Übernahme der Kompetenz im Straßenbau die umfassende verkehrsträgerübergreifende Zuständigkeit (Landverkehre Schiene und Straße, Wasser- und Luftverkehr) übertragen erhalten. Weder bei den Organisationsfragen und den Fragen der zukünftigen Verkehrsaufteilung noch bei den Finanzierungsregelungen (Stichwort Querfinanzierung) wird mit dem Entwurf eines Eisenbahnstrukturgesetzes 2003 dieser umfassenden Kompetenz des BMVIT entsprochen. Geregelt wird auch nicht der Zu- und Ausbau der Privatbahnen als Wettbewerbsträger der Schiene, sondern allein ein Organisationsmodell der ÖBB.

Auf acht neu zu schaffende Rechtsträger, eine Umwandlung (ÖBB-alt) und eine Spaltung (Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH) kommen zwei aufnehmende Fusionen (SCHIG-alt, bisherige HL-AG), so dass die derzeitigen drei Leitungsebenen auf zehn Leitungsebenen vervielfacht werden würden. Dem erwarteten Konzentrationsprozess der europäischen Bahnen im liberalisierten Markt wird mit dem vorliegenden heterogenen Organisationsmodell kaum entsprochen.

Auch hat der Rechnungshof in der Vergangenheit wiederholt aufgezeigt, dass die Vermehrung von Rechtsträgern zu einer Zersplitterung der Verantwortung führte und keine kostendämpfende Wirkung zeigte (beispielsweise TB Bund 2001/5



GZ 301.097/001-D2/03

Seite 13/13

S. 268 Ausgliederung von Eisenbahnaufgaben des Bundes,
TZ 4.2).

In diesem Sinne hat der Gesetzgeber hingegen bei den Bundesstraßengesellschaften der gebotenen gesellschaftsrechtlichen Konzentration entsprochen (Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992).

Von dieser Stellungnahme werden u.e. 25 Ausfertigungen dem Präsidium des Nationalrates und je zwei Ausfertigungen Herrn Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen, Dr. Alfred Finz, sowie dem Bundesministerium für Finanzen übermittelt.

Der Präsident:
Dr. Franz Fiedler

F.d.R.d.A.: