

## Gewerkschaft der Eisenbahner 1050 Wien, Margaretenstraße 166

### **Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003**

#### **Allgemeines**

Zur Absicherung des noch überdurchschnittlich hohen Marktanteils der Bahn in Österreich, vor allem im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr, bedarf es keiner Zerschlagungsstrategie, in der per Gesetz die konkrete Festlegung der ÖBB-Struktur bis auf drei Ebenen mit bis zu zehn verschiedenen Gesellschaften vorgenommen wird. Damit wird die notwendige Flexibilität auf Erfordernisse des Marktes, angesichts der europäischen Verkehrs- und Konzernentwicklung im Logistikbereich aufs Spiel gesetzt, da für jede notwendige künftige strukturelle Veränderung innerhalb des Unternehmens eine Gesetzesnovelle notwendig wird.

Wir wollen dem Eigentümervertreter mit der Vorlage dieses Entwurfes nicht unterstellen, dass die Weichenstellung in Richtung Ausverkauf von lukrativen Teilen oder gar die Schwächung des Unternehmens damit beabsichtigt ist. Um im verstärkten Wettbewerb beim Verkehr, insbesondere durch zu beobachtende Konzentrationsprozesse bei den globalen Logistikanbietern, bestehen zu können, bedarf es aber einer starken operativen Holding mit wenigen Enkelgesellschaften, die u.a. auch aus Kostengründen in Form von Gesellschaften mit beschränkter Haftung zu errichten wären. Der Vorteil der operativen Führung auf Konzernebene liegt in der Konzipierung bereichsspezifischer Produktions-, Absatz- und Vertriebsstrategien, der Vorgabe von Detailzielen an die einzelnen Unternehmensbereiche UND der zentralen Abstimmung geschäftsfeldübergreifender Aktivitäten im Unternehmen. Wesentlich erscheint uns jener Aspekt der unsicheren vergaberechtlichen Rechtslage bei der vorgeschlagenen Strukturreform im Unternehmen. Je stärker die geplanten operativen Enkelgesellschaften aus dem derzeit noch bestehenden „ÖBB-Verbund“ bzw. integrierten Unternehmen freigesetzt werden, desto eher haben sie aus vergaberechtlichen Gründen um ihre Aufträge zu bangen.

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.

Die vorgeschlagene Strukturreform des Eigentümervertreter droht damit von vornherein insbesondere der Personalmanagement und -service GmbH und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ihre zentrale Geschäftsgrundlage zu entziehen.

Im Gegensatz zum Schweizer Konzept, die ihre integrierte SBB verteidigen, legt das BMVIT im vorliegenden Entwurf das Konzept einer weitgehend nicht integrierten Bahn vor. § 4 (1) und (2) weisen die neue zu gründende ÖBB-Holding AG als sehr schwache Holding aus. Folglich weist das BMVIT in den erläuternden Bemerkungen (Allgemeiner Teil) selbst ausdrücklich – sogar unter Hinweis auf angebliche EU-Vorgaben - darauf hin, „dass die bestehende Struktur der ÖBB als integriertes Unternehmen zweckmäßigerweise nicht aufrechterhalten werden kann“. Das entspricht keineswegs den Fakten. Denn die RI 91/440 EG idF 2001/12 vom 26.02.2001, (s. Art. 6 (2)), spricht von einer diesbezüglichen Kann-Bestimmung bei der Frage der Trennung des Betriebes der Infrastruktur und das Erbringen von Verkehrsleistungen und lässt nach wie vor integrierte Eisenbahnunternehmen zu.

Darüberhinaus gibt auch der Eigentümervertreter die Möglichkeit vom Gebrauch eines Weisungsrechtes in Belangen der Verkehrspolitik in den Bereichen der Absatzgesellschaften auf.

Mit der gesetzlichen Festlegung von mehreren Gesellschaften ist eine Transparenz alles andere als erfüllt. Im Gegenteil. Bei der integrierten Bahn ist die Verantwortung für Erfolge und Misserfolge eindeutig lokalisiert. Bei einer wenig integrierten Bahn muss sie erst aufgespürt werden.

Während sonst in fast allen Wirtschaftsbereichen größere Einheiten mit sinnvollen Synergien das Ziel von Fusionen sind, wird das komplexe System Eisenbahn/ÖBB innerhalb von nur einem Jahr in eine Holding mit 4 Aktiengesellschaften und 5 Gesellschaften mit beschränkter Haftung umgewandelt. Damit ergeben sich zahlreiche neue Schnittstellen. Zahlreiche Synergieverluste und/oder Kompetenzzuordnungsprobleme sind zu befürchten. Von den enormen Kosten für die zahlreichen neuen Hierarchieebenen ganz zu schweigen. Einerseits werden diese finanziellen Auswirkungen im Vorblatt zum Gesetzesentwurf bewusst verschwiegen, andererseits werden dem Unternehmen Kosteneinsparungen

aufgezwungen, die jeder vernünftigen Grundlage entbehren (s. Erläuterungen, allgemeiner Teil, finanzielle Auswirkungen).

Dass diese umfassende Umstrukturierung der ÖBB gerade in einer Phase stattfindet, wo das 1. Paket (Öffnung des europäischen Schienenetzes für den grenzüberschreitenden Güterverkehr) umgesetzt wird, wobei die Kommission u.a. gegen Österreich Klage beim Gerichtshof wegen fehlender Mitteilung über deren Umsetzung eingebracht hat, weiters das europäische Parlament in seiner 2. Lesung über das 2. Eisenbahnpaket abgestimmt hat sowie die Umsetzung der neuen ÖBB Struktur zugleich mit der Ostöffnung eingeleitet wird, ist mehr als verwunderlich. Das Unternehmen ÖBB sollte sich in dieser schwierigen Phase eigentlich mit der Konkurrenzsituation auf dem Markt beschäftigen. Die massiven Umstrukturierungen führen jedoch dazu, dass viele Kräfte über Monate, realistischer Weise sogar Jahre für die interne Reorganisation zum wiederholten mal gebunden werden. Und dies obwohl zahlreiche Studien keinen Vorteil einer Trennung von Absatz und Infrastruktur erkennen lassen.

## **Die einzelnen Bestimmungen des Bundesbahnstrukturgesetzes**

### **§§ 6, 10 und 54, Aufgaben der Personen- und Güterverkehrsgesellschaften sowie die Übergangsbestimmungen**

Die Aufgaben des Personen- und Güterverkehrs der ÖBB können sich nicht ausschließlich auf eine wirtschaftliche Führung eines schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs beziehen. Es wäre sinngemäß, wie im derzeitigen § 1 (3), BBG 1992, BGBl. Nr. 825/1992, idF Nr. 71/2003, angeführt, auch sicher zu stellen, dass die Herstellung und die Unterhaltung aller hiezu notwendigen Einrichtungen und die Besorgung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlassten Geschäfte, welche die ÖBB-Absatzbereiche fördern, weiterhin gewährleistet werden.

### **§ 14 und § 17 jeweils die Absätze 2, Aufgaben der ÖBB-Traktion GmbH und der ÖBB-Technische Services-GmbH:**

Die Traktion und Technische Services haben Eisenbahnunternehmen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr. 60/1957, zu sein. Weiters ist der § 54 (6) dadurch zu ergänzen, als dass der Traktion, die Erbringung von Traktionsleistungen und den Technischen Services die Erbringung von Serviceleistungen für Schienenfahrzeugen, die zur Erbringung von Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr dienen, weiterhin gesetzlich zugesichert werden, denn die Übergangsbestimmungen berücksichtigen nur den Personen- und Güterverkehr.

### **§ 16, letzter Satz, Veränderung der Anteilsverhältnisse bei der ÖBB-Technische Services GmbH**

Die Kann-Bestimmung zur Veränderung der Anteilsverhältnisse durch die Hereinnahme Dritter bei Technische Services stellt nicht eine sinnlose Bestimmung dar, sondern auch hier wird die vergaberechtliche Problematik mit der geplanten Einbeziehung privater Investoren sich verschärfen. Denn damit wird die Kontrollmöglichkeit der auftraggebenden Gesellschaft (Personen- und/oder Güterverkehrs AG) tendenziell weiter ausgedünnt und wäre daher dieser Passus ersatzlos zu streichen.

Anm.: Hier deklariert der Eigentümerversorger eindeutig den Willen eines Ausverkaufes von Teilen an Private.

### **§ 19, Gründung und Errichtung einer ÖBB-Personalmanagement und –service GmbH**

Es ist zu befürchten, dass die vom Eigentümerversorger vorgestellte Direktvergaben innerhalb der hinkünftig selbständigen Gesellschaften praktisch ausgeschlossen wären. Entgegen den mutmaßlichen Vorstellungen des Gesetzesentwurfes könnte daher auch die Personalmanagement und –service GmbH (bzw. deren Personal) nicht ohne Weiteres von den anderen Gesellschaften beauftragt werden, weshalb diese Konstruktion abgelehnt wird (siehe auch unsere Stellungnahme zum Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes).

### **§ 31, Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Bau AG**

Die sinnlose Aufteilung der Infrastruktur in 2 Teile und die Zuständigkeit der Bau AG für Ersatzinvestitionen bewirkt u.a., dass diese Ersatzinvestitionen nur dann gefördert werden, wenn sie die Schienenkapazität erhöhen, nicht jedoch wenn sie z.B. einen kostengünstigeren Betrieb ermöglichen würden. Daraus erkennt man, dass diese beiden Gesellschaften diametral widersprechende Ziele verfolgen. Die Planungs- und Errichtungsstelle wird sparsam, d.h. „billig“ bauen und somit die Life-Cycle-Kosten erhöhen, die der Infrastrukturbetreiber aufzuwenden hat. Nicht nur Koordinationsprobleme werden entstehen, sondern es ist zu befürchten, dass durch diese unnötige Aufspaltung der Infrastruktur die Vergabe von Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträgen, wenn nicht nach geltendem österreichischem Recht, dann bei zu erwartenden weiteren Leit-Interpretationen des EuGH (die gegen Jahresende 2004 zu erwarten sind), auszuschreiben sein wird.

### **§ 37, Spaltungs- und Übernahmeverträge**

Hier zeigt sich unter welchem großem Aufwand die neuen Gesellschaften abgespalten werden sollen, in dem die bei den ÖBB fungierenden Querschnittsfunktionen den neu zu errichtenden Gesellschaften zugeordnet werden. Damit werden die derzeitigen Overheadkosten vervielfacht, mit dem Verlust von Synergieeffekten. Diese Steuerungs- und Konzernfunktionen stellen typische Aufgaben für eine Holding dar.

### **ZUSAMMENFASSUNG:**

Die Aufteilung der ÖBB in zehn verschiedene Unternehmen (fünf Aktiengesellschaften – AG und fünf Gesellschaften mit beschränkter Haftung - GmbH) wird nicht die erhoffte „Flexibilität“ haben, die sich die Erfinder der Zerschlagung erhoffen. Im Gegenteil: Einzelne Gesellschaften werden im Laufe der nächsten wenigen Jahre entweder insolvent, personell und finanziell ausgehungert, oder „gesundgeschrumpft“ sein. Leidtragende werden MitarbeiterInnen, Fahrgäste und auch die heimische Wirtschaft der Klein- und Mittelunternehmen gleichermaßen sein und somit zu einer Gefährdung des Standortes Österreichs im erweiterten EU-Raum.

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.