

Bundesministerium für Verkehr,
 Innovation und Technologie
 Gruppe Schiene
 Abteilung Sch 1 - Recht
 Radetzkystraße 2
 1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65 Fax	Datum
210813/2-II /Sch1-2003	UV/GSt/Leo/Ma	Leodolter/Preiss	DW 2244	DW 2105	31.10.2003

Bundesbahnstrukturgesetz 2003 und ÖBB-Dienstrechtsgesetz

Zusammenfassung Bundesbahnstrukturgesetz 2003

Die Bundesregierung verfolgt – laut Gesetzesentwurf – mit der geplanten Umstrukturierung der ÖBB das Ziel, die Bahn moderner, wettbewerbsfähiger und transparenter zu gestalten. Gleichzeitig sollen bessere Leistungen für Bürger und Unternehmen geschaffen werden. Erreicht werden soll das Ganze durch eine Zerteilung der ÖBB in etliche Tochter- und Enkelgesellschaften unter einer sogenannten „strategischen“ Holding. Die Bundesarbeitskammer (BAK) sieht keines der genannten Ziele mit dem gegenständlichen Entwurf auch nur annähernd erfüllt und lehnt das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 daher vehement ab.

Zusammengefasst sind für die BAK folgende Gründe für die grundlegende Ablehnung des Entwurfes ausschlaggebend:

- ?? Keine Sicherung der Finanzierung für die Modernisierung und Erhaltung der österreichischen Schieneninfrastruktur.
- ?? Keine betriebs- und volkswirtschaftliche Notwendigkeit für eine derart weitgehende Unternehmenszersplitterung, die zudem wirtschaftlich weder ausgegoren, noch im Detail nachvollziehbar ist.
- ?? Abgesehen vom Budgetsparziel völliges Fehlen von politischen Vorgaben für die Reform und Verlust strategischer Steuerungsmöglichkeiten durch eine „schwache“ Holdingkonstruktion ohne Durchgriffsmöglichkeiten.
- ?? Keinerlei Notwendigkeit einer derartigen Unternehmenszersplitterung aufgrund EU-Recht.
- ?? Negative Auswirkungen auf die Verkehrspolitik sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

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.

- ?? Keine erkennbar positiven Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB in einem liberalisierten Schienenverkehrsmarkt.
- ?? Wirtschaftlich unhaltbare und für die Betroffenen völlig unzumutbare Schaffung der ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH.
- ?? Fehlende Berücksichtigung möglicherweise existenzbedrohender Auswirkungen auf Tochter- und Enkelgesellschaften aufgrund des Vergaberechts.
- ?? Fehlende Berücksichtigung der Umstrukturierungskosten.

Die Finanzierung der Infrastruktur ist im vorliegenden Entwurf vollkommen inakzeptabel. Die Bundesregierung zieht sich aus der Verantwortung zurück, überlässt der Bahn die Schulden mit dem Hinweis, das Infrastrukturbenutzungsentgelt zu erhöhen. Das hätte eindeutig zur Folge, dass die Tarife im Personen- und Güterverkehr deutlich angehoben werden müssten. Dies stellt nicht nur eine Wettbewerbsverzerrung zu Gunsten der Straße und somit eine Bankrotterklärung der österreichischen Verkehrspolitik dar, sondern benachteiligt die Bahn auch künftig gegenüber anderen internationalen Schienenverkehrsanbietern.

Die Zuschüsse der öffentlichen Hand für das System Bahn werden auch bei einer Aufspaltung nicht geringer, sofern formuliert wird, dass die gleichen Leistungen vorher und nachher erbracht werden müssen. Zuschüsse der öffentlichen Hand können nur dadurch geringer werden, dass Leistungen reduziert oder nicht mehr erbracht werden. Durch das „Versilbern“ von Vermögen zur Finanzierung von Neuinvestitionen wird auf mittelfristige Sicht gesehen die Substanz des Unternehmens geschwächt.

Vor allem die Personalmanagementgesellschaft ist eine Firma ohne Zukunft, ohne Strategie und ohne Perspektive und daher von der Konzeption her zum Scheitern verurteilt. Sie ist als ein Auffangbecken für all jene gedacht, die in der neuen Struktur nicht mehr benötigt werden. Wie sich ein derartiges Vorgehen in Summe auf Motivation und Arbeitsbeziehungen auswirken wird, ist aus anderen Beispielen zur Genüge bekannt. Abgesehen von der aus BAK-Sicht völlig inakzeptablen Missachtung der betroffenen Menschen sind damit auch außerordentlich negative Auswirkungen auf die Qualität der Dienstleistung und die betriebswirtschaftlichen Parameter zu erwarten. Bei der vorliegenden Reform geht es offensichtlich um die Vorbereitung von Tausenden Kündigungen unter den EisenbahnerInnen, den Verkauf der ÖBB-Immobilien, die Erhöhung des Infrastrukturbenutzungsentgeltes und die geplante Einstellung von Nebenbahnen: Maßnahmen, die von der BAK klar abgelehnt werden.

Zusammenfassung ÖBB-Dienstrechtsgesetz

Der geplante Entwurf soll nach den Erläuterungen Einsparungen für das Budget bringen, die Bahn wettbewerbsfähig machen und die Beschäftigten vor Privilegiendiskussionen schützen. Zu diesem Zweck sollen

- ?? Gehaltsvorrückungen abgeschafft,
 - ?? Jubiläumsgelder und Entgeltfortzahlung bei Krankheit massiv gekürzt,
- Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentarischen keine Haftung übernommen.

- ?? Sonderurlaube gestrichen,
- ?? der Kündigungsschutz weitgehend aufgehoben und
- ?? Beschäftigte unter gleichzeitiger Aufhebung des Kündigungsschutzes mit Kündigungsdrohung dazu verhalten werden, einer Arbeitskräfteüberlassung an konzernfremde Dritte zuzustimmen.

Da das Dienstrecht der Eisenbahner rechtstechnisch auf Ebene der Einzelarbeitsverträge geregelt ist, handelt es sich bei allen Maßnahmen um Eingriffe in die verfassungsrechtlich geschützte Privatautonomie. Diese Eingriffe sind zum größten Teil unverhältnismäßig und deshalb **verfassungswidrig**. Darüber hinaus sind einige Punkte wie etwa die Nichtumsetzung der Arbeitszeit-RL oder die unterschiedslose Aufhebung des Kündigungsschutzes für unter 40jährige **europarechtswidrig**.

Das gesamte Vorhaben ist aus folgenden Gründen verfassungsrechtlich höchst bedenklich:

1. Der gesamte Zweck arbeitsrechtlicher Regelungen, nämlich der Schutz des Arbeitnehmers als schwächeren Vertragspartner gegenüber dem stärkeren Vertragspartner auf Arbeitgeberseite, wird mit dem vorliegenden Ministerialentwurf auf den Kopf gestellt. Es wird durch den Entwurf zum ÖBB-Dienstrechtsgesetz der Arbeitgeber ÖBB (bzw seine zukünftigen Tochtergesellschaften) als einziger Arbeitgeber in ganz Österreich vor der Belastung durch selbst eingegangene vertragliche Pflichten gesetzlich geschützt.
2. Die rund 47.000 ÖBB-Beschäftigten werden zu Budgeteinsparungszwecken durch einen massiven einseitigen gesetzgeberischen Eingriff in ihre Arbeitsverträge deutlich schlechter behandelt, als der zahlenmäßig weit überwiegende Rest der privat-rechtlich beschäftigten Arbeitnehmer in Österreich. Dies ist im Lichte der durch den VfGH entwickelten Sonderopfertheorie zum Gleichheitssatz verfassungsrechtlich unzulässig.
3. Die Gewerkschaft der Eisenbahner hat mit der Arbeitgeberseite (über Jahrzehnte hinweg mit dem Bund vertreten durch Verwaltungsorgane der unterschiedlichsten politischen Gruppierungen) Arbeitsbedingungen im Interesse ihrer Mitglieder ausverhandelt. Dies ist im Rahmen der durch Artikel 11 MRK gewährleisteten Koalitionsfreiheit geschehen. Nun soll dieser Konsens durch einen gesetzgeberischen Federstrich zum alleinigen Nachteil der Arbeitnehmer praktisch beseitigt werden. Dieser Eingriff könnte auch als Angriff auf die Gewerkschaft als solches gedeutet werden, da er ja das Ergebnis gewerkschaftlichen Handelns im Nachhinein zunichte macht. Damit ist aber die Koalitionsfreiheit verletzt.
4. Die im vorliegenden Entwurf geplanten und durch das Bundesbahnpensionsgesetz bereits vorgenommenen Eingriffe sind als Gesamtheit zu betrachten und stellen in dieser Gesamtheit ohne Zweifel eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung der Privatautonomie und eine Verletzung des Vertrauensschutzes dar.

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.

5. Das geplante ÖBB-Dienstrechtsgesetz stellt nach Ansicht der Bundesarbeitskammer auch einen im Lichte des Sachlichkeitsgebots massiv verfassungswidrigen Rechtsformmissbrauch dar. So hat der Bund im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung bis 1992 über Jahrzehnte hinweg selbst – bzw nach der Ausgliederung der Bundesbahnen in die ÖBB durch einen im 100 %igen Eigentum des Bundes stehenden ausgegliederten Rechtsträger – Verträge mit den ÖBB-Beschäftigten abgeschlossen. Da dem Bund diese privatrechtlich eingegangen Dauerschuldverhältnisse offensichtlich zu teuer werden, wechselt er nun die Handlungsform und bedient sich der Gesetzgebung, um die Verträge, die er selbst im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung abgeschlossen hat, nun gesetzlich abzuändern. Sollte diese Vorgangsweise ohne weiteres zulässig sein, könnten diverse Beschaffungsvorgänge, die der Bund privatrechtsförmig erledigt, im Nachhinein durch gesetzgeberisches Handeln ganz einfach in Berufung auf das Eingriffsziel „Budgetentlastung“ billiger gemacht werden. Insofern relativiert sich auch das Eingriffsziel der Entlastung des öffentlichen Haushalts.

Insgesamt ist der vorliegende Entwurf mit Bestimmungen gespickt, die arbeitsrechtspolitisch katastrophal, verfassungsrechtlich weitgehend unhaltbar und punktuell europarechtswidrig sind. Der gesamte Entwurf stellt sich entgegen den Argumenten in den Erläuterungen nicht als Gleichstellung der ÖBB-Beschäftigten mit anderen privatrechtlich Beschäftigten sondern als rechtliche Schlechterstellung dieser Berufsgruppe gegenüber allen anderen privatrechtlich Beschäftigten Österreichs dar. Insofern ist dieser Entwurf als legistischer und rechtspolitischer Tiefpunkt zu betrachten. Die Bundesarbeitskammer spricht sich mit Entschiedenheit dagegen aus.

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

Die Bundesregierung verfolgt – laut Gesetzesentwurf – mit der geplanten Umstrukturierung der ÖBB das Ziel, die Bahn moderner, wettbewerbsfähiger und transparenter zu gestalten. Gleichzeitig sollen bessere Leistungen für Bürger und Unternehmen geschaffen werden. Erreicht werden soll das Ganze durch eine Zerteilung der ÖBB in etliche Tochter- und Enkelgesellschaften unter einer sogenannten „strategischen“ Holding. Die Bundesarbeitskammer (BAK) sieht keines der genannten Ziele mit dem gegenständlichen Entwurf auch nur annähernd erfüllt und lehnt das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 daher vehement ab.

Die BAK macht nachdrücklich darauf aufmerksam, dass es im vorliegenden Entwurf – entgegen anders lautender öffentlicher Aussagen der Regierung – keinerlei gesetzliche Verpflichtung des Bundes gibt, die Modernisierung und Erhaltung der Schieneninfrastruktur

tur zu finanzieren. Die Finanzierung erfolgt nur in Form von 6-Jahres-Verträgen, deren Inhalt und Umfang nicht festgelegt ist. Auf die Tatsache, dass das Bundesministerium für Finanzen für die Jahre 2003 bis 2005 kein zusätzliches Geld für Infrastrukturinvestitionen bereitstellt, soll am Rande hingewiesen werden, gleich wie auf die Tatsache, dass die Zinslast für Kredite, die die ÖBB-Infrastruktur Bau AG aufnehmen soll, im Konzern ÖBB verbleibt. Dass die Republik 6,1 Milliarden Euro Schulden aus den Verpflichtungen des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes übernimmt, ist keinesfalls ausreichend, zumal weitere 4 Milliarden Euro an Schulden bei der Infrastruktur AG verbleiben sollen. Inwieweit die angedachte ÖBB-Infrastruktur Bau AG eigenständig aus verkehrstechnischen Überlegungen Infrastrukturinvestitionen tätigen kann, sei dahingestellt, wenn sie zur Gänze von den Zuweisungen des Bundesministers für Finanzen abhängig ist.

Auf die Problematik der ÖBB-Personenverkehrs AG sei an dieser Stelle ebenfalls besonders hingewiesen. Nachdem es Überlegungen gibt, das Infrastrukturbenutzungsentgelt (IBE) um über 60 % anzuheben und es im Bereich der von Gebietskörperschaften bestellten Verkehrsleistungen nicht möglich sein wird, Preiserhöhungen durchzusetzen, wird sich dies à la longue auf den Preis der einzelnen Fahrscheine und Fahrscheinkategorien auswirken. Schätzungen gehen davon aus, dass die Preise im Personenverkehr um bis zu 30 % steigen werden, sollte dieses Konzept umgesetzt werden.

Auch im Bereich der projektierten Rail Cargo Austria AG stellt sich die Problematik des steigenden IBE. Dort ist mit massiven Marktanteilsverlusten der Schiene zu rechnen, weil aufgrund der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (EU-Erweiterung) auch in Zukunft das Preisniveau im Straßengüterverkehr eher weiter sinken wird. Dies gilt nicht nur für die ÖBB selbst, sondern auch für dritte Eisenbahnen im liberalisierten Schienengüterverkehr, die ebenfalls das steigende BE zu zahlen haben. Diese durch die Reform ohne wirtschaftliche Notwendigkeit verursachte Verlagerung auf die Straße ist aus Sicht der BAK verkehrspolitisch völlig widersinnig.

Dass diese umfassende Umstrukturierung der ÖBB gerade in einer Phase stattfindet, in der das 1. EU-Eisenbahnliberalisierungs-Paket (Öffnung des europäischen Schienennetzes für den grenzüberschreitenden Güterverkehr) umgesetzt wird und zugleich die EU-Erweiterung stattfindet, ist mehr als verwunderlich. Darüber hinaus hat die Kommission gerade erst gegen Österreich Klage beim Europäischen Gerichtshof wegen fehlender Mitteilung über die Umsetzung dieses ersten Liberalisierungsschrittes eingebracht und das 2. Eisenbahnpaket wird gerade auf EU-Ebene im Parlament diskutiert. 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.

ÖBB ist kein Sanierungsfall sondern Spitzenbahn

Ganz im Gegenteil zur derzeit geführten öffentlichen Diskussion, die seitens der Regierung einseitig vom Ziel der budgetären Sparlogik motiviert scheint, nimmt die ÖBB eine Spitzenstellung im internationalen Vergleich der Eisenbahnen ein. Dabei schneidet die ÖBB selbst im Vergleich mit dem europäischen Musterschüler SBB (Schweiz) sehr gut ab. Etwa 30 % der gesamten Güterverkehrsleistung in Österreich wird über die Bahn abgewickelt. Kein Bahnunternehmen in Europa hat einen höheren Anteil am Güterverkehr als die ÖBB. Der EU-Durchschnitt liegt bei 8 % Bahnanteil an der gesamten Gütertransportleistung. Im Personenverkehr belegt Österreich innerhalb Europas den vierten Platz und wird nur von der Schweiz, Dänemark und dem „Stadtstaat“ Luxemburg geschlagen. Deutlich ist der Vorsprung nur in der Schweiz. Die Schweizer fahren um 70 % mehr mit der Bahn als die Österreicher. Die SBB hat dafür jedoch wesentlich günstigere Voraussetzungen. Die vom Bahnnetz der ÖBB erfasste Fläche beträgt 75.000 Quadratkilometer und ist damit zweimal so groß wie die von den SBB erfasste Fläche. Entscheidend ist jedoch, dass die Bevölkerungsdichte am Netz der SBB mit 167 Einwohnern pro Quadratkilometer deutlich größer als in Österreich mit 93 Einwohnern pro Quadratkilometer ist. Die Gütertransportleistung der ÖBB ist dagegen mit etwa 18.000 Millionen Tonnenkilometern pro Jahr beinahe doppelt so hoch wie jene der SBB, die auch noch den Vorteil hat, dass dort bereits seit 2001 eine auf allen Straßen zu entrichtende fahrleistungsabhängige LKW-Maut (LSVA) gilt, die schrittweise bis 2005 auf rd 67 Cent/km erhöht wird. Im Vergleich dazu wird in Österreich erst ab 1.1.2004 eine deutlich niedrigere Lkw-Maut (22 Cent/km im Durchschnitt) nur auf dem höchstrangigen Straßennetz eingehoben.

Die SBB haben mit knapp 28.000 Mitarbeitern um 40 % weniger Personal als die ÖBB. Die Personalkosten sind kaufkraftbereinigt aber nur um etwa 25 % geringer. Der geringere Personalstand der SBB resultiert vorwiegend aus dem kleineren Schienennetz und dem Wegfall der Regionalbahnen. Das dichte Netz von Regionalbahnen in der Schweiz ist vorwiegend im Eigentum der Kantone, während die SBB in der Regel nur die (stets lukrativen) Hauptstrecken betreibt. Die ÖBB betreibt in Österreich dagegen 90 % des Schienennetzes, also auch den Großteil der Nebenbahnen/Regionalbahnen. Bezieht man das Personal von SBB und der übrigen Schweizer Regionalbahnen mit ein, so haben die Schweizerischen Bahnen 36.500 Mitarbeiter. Ein Vergleich der harten ökonomischen Parameter zwischen ÖBB und SBB fällt dann auch sehr positiv für die ÖBB aus: Bei Personal- und Sachaufwand je „Einheitskilometer“ liegt die ÖBB mit 11,4 Cent nur wenig schlechter als die SBB mit 10,7 Cent, das selbe gilt für die Erträge je „Einheitskilometer, die bei der SBB mit 8,2 Cent und bei der ÖBB mit 9,5 Cent zu Buche schlägt. Wenn man bedenkt, dass die SBB allerdings – wie erwähnt „nur“ die besser ausgelasteten und folglich ertragsstarken Hauptstrecken betreibt, während die ÖBB auch die kaum ertragreichen Nebenstrecken betreibt, wird klar, dass die ÖBB der SBB, was Wirtschaftlichkeit anbelangt, kaum nachsteht. Oder anders formuliert: In einem Vergleich zwischen ÖBB und SBB, in dem man fairer Weise nur die Hauptstrecken der ÖBB mit einbezieht, würde die ÖBB die SBB hinsichtlich dem ökonomischen Parameter wohl überholen. Je- und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

denfalls weist die ÖBB beim Parameter Mitarbeiter/Schienenkilometer mit 8,5 Mitarbeitern/km einen besseren Wert auf als die SBB mit 9,4 Mitarbeitern/km.

Vor diesem Hintergrund ist die vorliegende Reform besonders kritisch zu sehen, weil sie einerseits den eigentlichen „Sanierungsfall Infrastrukturfinanzierung“ nicht zu beseitigen im Stande ist, aber andererseits ein vor allem verkehrspolitisch außerordentlich erfolgreiches Unternehmen, das auch wirtschaftlich den Vergleich nicht scheuen muss, unnötiger Weise zersplittert und in eine zumindest höchst ungewisse Zukunft schickt.

Besonders problematisch ist aus Sicht der BAK, dass im vorliegenden Entwurf wesentliche bisherige Geschäftsfelder der ÖBB, die als sinnvolle und effiziente Ergänzung zum Kerngeschäft entscheidend zur im internationalen Vergleich ausgezeichneten wirtschaftlichen Performance des Unternehmens beigetragen haben, wie Logistik-, Speditions- und vor allem Busdienstleistungen, mit keinem Wort erwähnt werden. Schon bei der Zieldefinition auf dem Vorblatt zum Entwurf wird nur mehr von der „Sicherstellung eines ausreichenden Mobilitätsangebotes im schienengebundenen Personen- und Güterverkehr“ gesprochen, auch in den §§ 5 bis 8, die sich mit der ÖBB-Personenverkehr AG befassen, wird der Bahnbus ebenso wenig erwähnt wie die neue ÖBB-Tochter Postbus AG. Ein optimal zwischen Bus- und Schienendienstleistungen abgestimmtes Personenverkehrsangebot ist ein wichtiger Wettbewerbsvorteil für die Zukunft der ÖBB und darf aus Sicht der BAK nicht gefährdet werden. Die Pläne der Regierung in Richtung Teil- oder möglicherweise Vollprivatisierung des Busbereiches der ÖBB und deren Tochter Postbus AG werden daher entschieden abgelehnt, zumal gegen die Fusion von Bahnbus und Postbus wie das Kartellgerichtsverfahren zeigte, keine wettbewerbsrechtlichen Bedenken bestehen. Auch eine Beschränkung der Rail Cargo Austria AG auf reine Carrier-Funktionen auf der Schiene wird seitens der BAK abgelehnt, da dies den wirtschaftlichen Spielraum des Unternehmens unnötigerweise einschränken würde und sinnvolle Synergien zwischen Logistik-, Speditions- und Bahntransportgeschäften verloren gehen würden.

Reform widerspricht Intentionen des EU-Rechts

Durch den vorliegenden Entwurf werden die ÖBB und die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen völlig neu strukturiert. Durch die neue Organisation wird die bestehende Struktur der ÖBB als integriertes Unternehmen nicht mehr aufrechterhalten. In den Begründungen im allgemeinen Teil der Erläuterungen wird dazu ausgeführt, dass aufgrund der einschlägigen Vorgaben der Europäischen Union die bestehende Struktur „... zweckmäßigerweise nicht aufrechterhalten werden kann“ und dass zur Schaffung einer modernen, wettbewerbsfähigen, effizienten und diskriminierungsfreien Unternehmensstruktur sowie zur Konsolidierung der Staatsfinanzen eine Reform geboten sei. Ausdrücklich festgehalten wird seitens der BAK, dass seitens der EU eine verpflichtende organisatorische Trennung in verschiedene Unternehmensbereiche nicht vorgeschrieben wird. Sicherzustellen ist lediglich der diskriminierungsfreie Zugang zum österreichischen Schienennetz. Dies ist durch die Regulatorlösung in Österreich schon heute sichergestellt. Ein integriertes Unternehmen – wie es die ÖBB derzeit noch ist – steht daher nicht

im Widerspruch zur Marktöffnung; was fälschlicherweise oft behauptet wird. Im Gegenteil: ein integriertes Unternehmen lukriert eine Vielzahl von Synergieeffekten, deren Wegfall bei einer Trennung alleine von Infrastruktur und Absatz Mehrkosten von über 100 Mio. Euro auslösen würde. Diese Mehrkosten sind in der Folge vom Bahnkunden und/oder Steuerzahler zu tragen. Zu befürchten ist ferner, dass die Sicherheit leidet – siehe Großbritannien: Die Filetierung der britischen Eisenbahn hat zu gravierenden Sicherheitsproblemen geführt. Die Qualität der Dienstleistung ging stark zurück, obwohl die Preise deutlich stiegen.

Die Gründung unabhängiger Infrastrukturgesellschaften wird damit argumentiert, dass dies eine unabdingbare Voraussetzung für eine höhere Nutzung der Schieneninfrastruktur (durch Dritte) sei. Diesem argumentativen Versuch ist entgegenzuhalten, dass bereits heute andere Bahnunternehmen diskriminierungsfrei auf dem österreichischen Schienennetz unterwegs sein können und eine höhere Nutzung der Schieneninfrastruktur durch Trassenkapazitäten begrenzt ist, die nur durch verstärkte Investitionen zu erreichen wäre. Die Forcierung des Aus- und Neubaus ist bei weitem das geeignetere Mittel die Bahnen wettbewerbsfähiger zu machen als ein Aufspalten der Bahn und der damit verknüpften Annahme, die Trassennutzung steige dadurch „automatisch“. Ähnliches gilt für technische Barrieren wie unterschiedliche Spurweiten und Sicherheitseinrichtungen in den einzelnen Ländern. Im Übrigen ist es die dezidierte Intention der EU-Verkehrspolitik, den Bahnen höhere Marktanteile zu ermöglichen. Die konkret vorliegende Reform wird vor allem durch die unzureichende Finanzierung seitens des Bundes und die dem Unternehmen aufgezwungene massive Erhöhung des Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) nicht nur nicht zu einer von der EU angestrebten Erhöhung des Marktanteils des Schienenverkehrs führen, sondern im Gegenteil zu massiven Marktanteilsverlusten vor allem im besonders stark in Konkurrenz mit dem Straßengütertransport stehenden Bahn-Güterverkehr.

Unternehmenszersplitterung gefährdet die Sicherheit

Bei den Spaltungsplänen wird offensichtlich außer Acht gelassen, dass Zug und Schiene ein aufeinander abgestimmtes technisches System ist. Dessen Sicherheit ist bei einer Trennung von Zugverkehr (Absatz) und Eisenbahninfrastruktur aufgrund der komplizierten Abstimmung zwischen zwei (und im konkreten Fall bis zu sechs: zwei Infrastruktur-Aktiengesellschaften, Personenverkehrs-AG, RailCargo AG und deren zwei gemeinsame Tochtergesellschaften) getrennten Unternehmen, wegen der neu entstehenden Kommunikationsprobleme und des Verlustes von Synergien deutlich schwieriger zu gewährleisten. Eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb wirft im Bereich der Sicherheit erhöhte Schwierigkeiten und unnötige Risiken mit möglichen katastrophalen Folgen auf.

Da die Wirtschaftlichkeit einer Vielzahl von Investitionen (wie zB Sicherheitseinrichtungen, Gleisadaptierungen, neues Wagenmaterial) nur für ein Gesamtsystem der Eisenbahn nachweisbar ist, wird eine Kostenoptimierung nur dann ermöglicht, wenn das dominierende Verkehrsunternehmen einer Eisenbahnstrecke zugleich der Betreiber der Infrastruktur ist. Eine bestmögliche Nutzung des Verkehrsträgers Schiene setzt daher die

gemeinsame Behandlung von Infrastruktur und Absatz voraus. Getrennte Infrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen führen zu einer finanziellen und technischen Suboptimierung des Systems.

Ein integriertes Unternehmen ist im Allgemeinen besser geeignet neue Technologien im Bereich Infrastruktur und Fahrbetrieb zu entwickeln. Systeme wie der TGV, ICE und AVE wurden im Rahmen integrierter Unternehmen entwickelt, die die Anforderungen sämtlicher Glieder des Systems (Rollmaterial, aber auch die dazugehörige Infrastruktur sowie Kontroll- und Sicherheitssysteme, Schnittstellen zwischen ortsfestem und mobilem Personal etc) berücksichtigen konnten. Es ist wenig wahrscheinlich, dass solche Neuerungen in einem System mit völliger Trennung möglich gewesen wären. Ein entsprechender Nachweis wurde bisher nur von integrierten Systemen erbracht. Es soll hier ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass neben der erfolgreichen Schweizer SBB auch in EU-Staaten - unter anderem in Belgien, Luxemburg und de facto in Frankreich - integrierte Bahnen bestehen. Durch die vorliegende Unternehmenszersplitterung handeln wir uns demnach ein Instrumentarium ein, das weder einen transparenteren Markt gewährleisten, noch eine Effizienzsteigerung garantieren kann. Gewährleistet werden kann lediglich, dass Synergieeffekte der gemeinsamen Behandlung beider Bereiche verringert und die Koordinationskosten und somit die Gesamtkosten des Systems Bahn steigen werden. Vom Wegfall der kollektiven Servicierung wären nicht nur die Managementebenen, sondern nahezu sämtliche Tätigkeitsbereiche der einzelnen Bahnen bis hin zur gemeinsamen Lizenzierung der EDV-Ausstattung betroffen.

ÖBB und Beschäftigte haben wiederholt Reformfähigkeit bewiesen

Der vorliegende Gesetzesentwurf, der nun entsprechend den öffentlichen Äußerungen der Regierung ohne substantielle Verhandlungen mit den Betroffenen auf raschem Weg im Parlament verabschiedet werden soll, trägt in keiner Weise der Tatsache Rechnung, dass es bei den ÖBB – in Abstimmung mit der Personalvertretung und im breiten gesellschaftlichen Konsens – innerhalb der letzten 10-12 Jahre einerseits massive Personaleinsparungen und Umstrukturierungen, aber andererseits auch Dienstrechtsreformen gegeben hat. Es besteht daher aus Sicht der BAK kein Anlass dazu, im vorliegenden Fall gegen den Widerstand der betrieblichen Interessenvertretung und gegen den Widerstand maßgeblicher gesellschaftspolitischer Kräfte, zu denen sicherlich auch die BAK zählt, eine ÖBB-Reform, die aus Arbeitnehmersicht wirtschaftlich unausgegoren, verkehrspolitisch höchst kontraproduktiv und mit massiven Verschlechterungen für die Belegschaft verbunden ist, gleichsam im Schnellverfahren durchzusetzen. Hier sei jedenfalls auf einige Beispiele für die Reformfähigkeit der ÖBB verwiesen:

- ?? 1992: Umwandlung der ÖBB in eine rechtlich selbstständige Gesellschaft und buchhalterische Trennung der Unternehmensbereiche Infrastruktur und Erbringung von Verkehrsleistungen (Personen- und Güterverkehr)
- ?? Seit 1994 verringerte sich der Personalstand um insgesamt 17.000 Mitarbeiter.
- ?? Seit 1.1.1995 gilt für neu eintretende ÖBB-Mitarbeiter das ASVG. Und dies ist wie und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen. alle Angestellten kundbar – es gelten die selben Fristen.

- ?? Erfolgreiche Neuorganisation des Rail Cargo Bereiches
- ?? Erfolgreiche Schaffung von Personenverkehrsregionalleitungen

Neue Konstruktion der ÖBB – wirtschaftlich völlig unausgegoren und nicht nachvollziehbar

Um den vorliegenden Entwurf von wirtschaftlicher Seite beurteilen zu können, sind die vorliegenden Unterlagen absolut unzureichend. Es ist aus Sicht der BAK nicht nachvollziehbar, dass eine derart komplexe Umstrukturierung, die nicht nur betriebswirtschaftliche Auswirkungen für das Unternehmen ÖBB (und dessen Konkurrenten), sondern - durch die zentrale Bedeutung der ÖBB als Anbieter von Verkehrsdienstleistungen und Infrastrukturbetreiber - auch umfangreiche verkehrs- und wirtschaftspolitische Auswirkungen auf den Standort Österreich hat, der Öffentlichkeit elementare Entscheidungs- und Beurteilungsgrundlagen vorenthalten werden. Sollten diese Grundlagen auch der Regierung zum derzeitigen Zeitpunkt bzw dem Parlament anlässlich dessen Behandlung nicht umfassend zur Verfügung stehen, wäre eine Beschlussfassung jedenfalls zumindest als wirtschaftlich fahrlässiger Blindflug zu bezeichnen.

Wenn es nach dem vorliegenden Entwurf geht, soll in einem ersten Schritt die neue Struktur beschlossen werden, die Spaltung wird mit Grundlage der Bilanz 2004 durchgeführt. Bis dahin ist vollkommen unklar, wie die Vermögens- und Schuldenaufteilung innerhalb des Konzerns aussehen könnte. Weiters sind keine Umriss über Ertrags- und Finanzkennzahlen vorhanden, sodass nicht bekannt ist, welche wirtschaftlichen Risiken bei den einzelnen Gesellschaften entstehen könnten. Es fehlen wesentliche Teile eines Ausgliederungskonzeptes:

- ?? Klare – und nicht nur verbale – Zielsetzungen der Ausgliederung
- ?? Vorscheurechnungen über die ersten 3 bis 5 Jahre
- ?? Überprüfung der budgetmäßigen Vorteilhaftigkeit
- ?? Grobe Umfeldanalyse (Konkurrenz, Kunden, Lieferanten, Arbeitsmarkt)
- ?? Chancen und Risiken der einzelnen ausgegliederten Gesellschaften
- ?? Kosten der Ausgliederung, Zusatzkosten wie Kosten für zusätzliche Organe, Jahresabschlussprüfungen, Vertragskosten für gegenseitige Konzernverträge, Controlling und Koordinationskosten, Kosten aufgrund von Synergieverlusten
- ?? Die zu übernehmenden Ressourcen und Verpflichtungen

Generell ist anzuregen, einen derart komplexen Umstrukturierungsprozess nur nach einer eingehenden Analyse nach den Prinzipien einer sorgfältigen und umfassenden Due-Dilligence Prüfungen durchzuführen und diese auch den relevanten Entscheidungsträgern – also zumindest dem Parlament – zur Verfügung zu stellen, so wie es auch in der Privatwirtschaft üblich ist, wenn Unternehmen Akquisitionen oder Umstrukturierungen durchführen. Nur dann können die tatsächlichen wirtschaftlichen und rechtlichen Risiken für die neu entstehenden Gesellschaften erkannt und eingeschätzt 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.

Wichtige Zielvorgaben der Politik fehlen und sind nicht durchsetzbar

Das Abgehen von der integrierten Struktur des Unternehmens wird im gesamten Entwurf nicht überzeugend begründet. Vor allem wird nicht begründet oder nachgewiesen, warum die geplante, sehr weitgehende Zerstückelung des Unternehmens ÖBB einem integrierten Unternehmen überlegen sein soll. Die teilweise negativen Erfahrungen mit Zerlegungen von Eisenbahngesellschaften werden ignoriert. Das erfolgreiche Beispiel der Schweizerischen Bundesbahnen zeigt, dass ein Eisenbahnunternehmen mit integrierter Struktur sehr effizient geführt werden kann. Dort gibt es einen Vorstand und darunter Divisionen. Damit lassen sich strategische Zielvorgaben durch die Politik (!) operativ leichter umsetzen als mit der neuen österreichischen Holdingstruktur.

Ziel der Umstrukturierung ist laut der erläuternden Bemerkungen (EB) die Schaffung einer „strategischen Holding“ mit selbstständigen, eigenverantwortlichen Tochtergesellschaften. Vier der acht neu entstehenden Gesellschaften werden in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft gegründet. Bei einer Aktiengesellschaft ist der Vorstand im Prinzip relativ autark, es gibt keine rechtlichen Weisungsmöglichkeiten der Eigentümer an den Vorstand und damit auch keine rechtlichen Durchgriffsmöglichkeiten. Dies bedeutet insbesondere, dass die Durchsetzung der strategischen Vorgaben von der Holding bei den Aktiengesellschaften schwer durchzusetzen sein wird. Den Konzern ÖBB als „wirtschaftliche Einheit“ zu führen wird damit beträchtlich erschwert. In den EB wird nicht erläutert, warum diese Struktur gewählt wurde. Es kann nur vermutet werden, dass eine spätere Teilprivatisierung einzelner Gesellschaften damit erleichtert werden soll, was aus Sicht der BAK jedenfalls abgelehnt wird. Problematisch ist auch, dass die Konzernstruktur sehr detailliert im Gesetz festgelegt wird. Dies bedeutet natürlich auch eine erhebliche Einschränkung der unternehmerischen Flexibilität. Es muss bei jeder Änderung der Konzernstruktur der Gesetzgeber bemüht werden!

Die Neustrukturierung mit den vier Tochter-Aktiengesellschaften, die weitgehend selbstständig und eigenverantwortlich agieren sollen, führt einerseits zu einem erhöhten Kommunikationsaufwand und andererseits besteht die akute Gefahr, dass die Verantwortung von einem auf das andere Unternehmen abgeschoben wird. Letzteres gilt insbesondere für die gemeinsamen Töchter der Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG (ÖBB Traktion GmbH und Technische Services GmbH).

Nach dem vorliegenden Entwurf werden von der ÖBB Holding AG die Anteilsrechte an den umstrukturierten Gesellschaften unter besonderer Berücksichtigung der strategischen Ausrichtung wahrgenommen (§ 4 (1) 3). Das bedeutet, dass im vorliegenden Entwurf die strategische Ausrichtung nicht von der politischen Ebene wahrgenommen wird. Damit wird ein wichtiger Grundsatz modernen öffentlichen Managements verletzt, nämlich die Trennung von strategischen und operativen Aspekten der Aufgabenerfüllung. Da die Steuerung im Rahmen der Aufgabenerfüllung herkömmlichen Mustern folgt, kann dieser Entwurf nicht als modern im Sinne von Public Management bezeichnet werden. Der vorliegende Entwurf operiert mit einem einzigen strategischen Zielvorgabe und dem vagen Zusatz in den Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen, wonach zusätzlich

das jährliche Volumen der Infrastrukturinvestitionen gleich bleiben bzw erhöht werden soll - das ist die budgetäre Einsparung von bis zu 1 Mrd Euro bis 2010. Deren Höhe kann im Entwurf nicht nachvollzogen werden. Es fehlt eine Status-Quo Analyse und Vorschau-rechnung, aus der sich Einsparungspotenziale in dieser Größenordnung erkennen las-sen.

Andere strategische Ziele, die auf ein effizientes und effektives Eisenbahnwesen mit ausreichender Schieneninfrastruktur abzielen, fehlen in dem Entwurf zur Gänze. Das erweckt den Eindruck, als soll die Budgetkonsolidierung zu Lasten einer funktionierenden Schieneninfrastruktur erfolgen. Bei der Konzeption der vielen neuen Gesellschaften trat der Spargedanke in den Hintergrund. Die Kosten für die Neustrukturierung sind hoch - hohe Transaktionskosten für Vertragserrichtungen, Bewertungsanalysen etc - und auch jene für das Management der ÖBB neu werden wegen zahlreicher zu besetzender Vorstands- und Geschäftsführerposten erheblich über denen der bisherigen Struktur liegen. Die Neustrukturierung entspricht daher nicht dem Grundsatz der Sparsamkeit.

Dem Postulat der Sparsamkeit wurde auch dadurch nicht entsprochen, weil durch die Schaffung einer Vielzahl von selbstständig agierenden Tochter- und Enkelgesellschaften der Holding sich jedenfalls auch die Overheadkosten vergrößern. Synergieeffekte durch das gleichzeitige Betreiben des Güterverkehrs und des Personenverkehrs werden weg-fallen, verschiedene Kostenstellen, die bisher gemeinsam genutzt wurden, werden in Hinkunft doppelt zum Ansatz kommen und damit in Summe das gesamte System verteu-ern. Es mag sein, dass durch konzerninterne Zurechnung von Kostenstellen vielleicht der eine oder der andere Bereich bisher etwas mehr oder weniger belastet wurde, das recht-fertigt aber noch lange nicht eine vollständige Trennung der Bereiche. Dass ein Unter-nehmen, welches mehrere Sparten führt in der Erzielung seiner Umsätze unterschiedli-che Preisansätze wählt und intern einen Ausgleich schafft, ist im Wirtschaftsleben durch-aus üblich und kann daher nicht als ein Beweggrund für eine vollständige Aufspaltung in einzelne Bereiche gelten.

Zur Umstrukturierung der Infrastruktur (§ 25ff) und ihrer Finanzierung (§ 42ff)

Infrastruktur Bau AG

Der bestehende Bereich Infrastruktur wird in zwei Gesellschaften zerlegt, in eine ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und eine ÖBB-Infrastruktur Bau AG. Die Infrastruktur Bau AG wird Eigentümerin der ÖBB Schieneninfrastruktur. Sie hat die Aufgabe der Planung und des Baus von Schieneninfrastruktur einschließlich der Ersatzinvestitionen. Einzig positiv hervorzuheben dabei ist die Zusammenführung der Planungs- und Bauinvestitionen durch die - aus Gründen von Synergieeffekten von der BAK seit langem geforderte - Verschmelzung der HL-AG und der SCHIG-Finanzierung mit der Infrastruktur Bau AG. Bei der Brenner Eisenbahn GmbH werden lediglich die Gesellschaftsanteile des Bundes in die Infrastruktur Bau eingebracht. Die BEG bleibt jedoch weiterhin als selbstständiges und Vollständige des Inhaltes wird von der Parlementsdirktion keine Haftung übernommen.

Unternehmen bestehen. Eine vollständige Integration in die Infrastruktur Bau AG wäre sinnvoll gewesen, um alle Planungs- und Bauaktivitäten unter einem Dach zu haben.

Infrastruktur Betrieb AG

Die Aufgabe der Infrastruktur Betrieb AG ist die bedarfsgerechte und sichere Bereitstellung der Schieneninfrastruktur. Sie betreibt dabei die ihr von der Infrastruktur Bau AG zur Verfügung gestellte Infrastruktur. Basis für die Übertragung ist ein abzuschließender Pachtvertrag, wobei nach § 35 Abs 3 „... jeweils angemessene Entgelte zu vereinbaren“ sind. Im vorliegenden Entwurf gibt es keinerlei Anhaltspunkte dafür, was unter „angemessenen Entgelten“ zu verstehen ist. Über die Dauer des Pachtvertrages schweigt der Entwurf ebenfalls.

Finanzierung der Schieneninfrastruktur

Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur wird gänzlich neu geregelt. Das Prinzip der Kostentragung für die Bereitstellung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur durch den Bund (§ 2 BBG 1992) wird aufgegeben. Für den Erhalt der Infrastruktur verfügt die Infrastruktur Betrieb AG über zwei Einnahmequellen, das Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) sowie die Zuschüsse des Bundes im Rahmen der sechsjährigen Verträge. Der Bund leistet gemäß § 42 Zuschüsse an die Infrastruktur Betrieb AG nur insofern, als die unter den Marktbedingungen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur zu erzielenden Erlöse nicht ausreichen. Daraus lässt sich ableiten, dass es sich beim IBE um einen Marktpreis handeln soll. Dabei ist unklar, wie dieser unter den derzeitigen Marktbedingungen zustande kommen soll. Vergessen werden darf aber keinesfalls, dass dem Verkehrsträger Straße mit auch in Zukunft aufgrund der EU-Erweiterung sinkenden Preisen sowohl im Personen- als auch Güterverkehr eine Schlüsselrolle zukommt: Ein höheres IBE auf der Schiene kann dann nur zu sinkenden Marktanteilen des Bahnverkehrs führen, denn höhere Preise sind vor allem im nationalen Verkehr nicht durchsetzbar. Der Entwurf selbst trifft zwar keine Aussagen über die Höhe des IBE. Es wurde jedoch seitens des Verkehrsministeriums öffentlich angekündigt, dass sich das IBE von derzeit rund 330 Mio Euro auf 530 Mio Euro bis zum Jahr 2010 erhöhen soll. Diese Festlegung entspricht jedoch nicht den Intentionen des Gesetzes, das einen Marktpreis vorsieht. Insofern liegen hier Widersprüchlichkeiten vor.

Grundlage für den Zuschuss ist ein sechsjähriger Geschäftsplan, auf dessen Basis ein Vertrag errichtet wird, der ua die Höhe des Zuschusses für die Vertragsdauer regelt. Dabei ist in § 42 Abs 4 vorgesehen, dass der Geschäftsplan auch Rationalisierungspläne enthalten muss. Es wird dabei offensichtlich davon ausgegangen, dass die Infrastruktur Betrieb AG über „ewige“ Rationalisierungspotenziale verfügt. Wenn nicht von unabhängiger Seite über die Rationalisierungspotenziale befunden wird, dann verfügen nach dem vorliegenden Entwurf der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Finanzen über ein enormes Druckmittel, um den Zuschuss für den Erhalt der Infrastruktur so niedrig wie möglich und budgetschonend zu halten. Bei der Festlegung des Zuschusses und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen. ist berücksichtigen, dass die Infrastruktur Betrieb AG eine Pacht an die Infrastruktur Bau

AG zu entrichten hat. In welcher Weise und mit welchem Gewicht das bei der Festlegung des Zuschusses Berücksichtigung finden wird, ist im vorliegenden Entwurf ebenfalls offen. Die Minimierung des Zuschusses scheint das oberste Ziel der Zuschussgewährung zu sein.

Für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben verfügt die Infrastruktur Bau AG in Hinkunft über zwei Einnahmequellen, über die Pachteinnahmen von der Infrastruktur Betrieb AG und über Förderungen des Bundes. Sie hat einen sechsjährigen Rahmenplan zu erstellen, der die jahresweise geplanten Investitionen zu enthalten hat. Die Umsetzung des Rahmenplanes wird dann durch Förderungen des Bundes sowie durch Haftungsübernahmen sichergestellt. Über die Höhe der Förderungen wird jährlich entschieden (§ 47 Abs 2), wobei als Voraussetzung für die Gewährung ein jährlicher Rationalisierungs- und Einsparungsplan vorzulegen ist. Auch hier wird offensichtlich von „ewigen“ Rationalisierungs- und Einsparungsplänen ausgegangen. Aus Sicht der BAK ist das Gesetz wohl in dem Sinne neu zu formulieren, dass solche Pläne nur so lange und insoweit vorzulegen sind, als Rationalisierungspotenziale tatsächlich vorliegen. Erwähnenswert ist auch, dass es im § 43 Abs 2 heißt, dass über Höhe und Form der Mittelzuführung jährlich zu entscheiden ist. An welche Formen der Mittelzuführung gedacht ist, wird im vorliegenden Entwurf nicht weiters klargelegt. Über die Höhe der Förderung gibt es im Entwurf keine Hinweise. Damit ist nicht klargelegt, in welchem Ausmaß die Infrastrukturvorhaben aus dem laufenden Bundesbudget finanziert und in welchem Ausmaß die Bundeshaftung in Anspruch genommen werden muss. Da die Bundesregierung die Budgetkonsolidierung als wesentliches Ziel ansieht, ist damit zu rechnen, dass ein erheblicher Teil der Finanzierung der Infrastrukturvorhaben im Kreditwege zu finanzieren sein wird. Das hat für die Infrastruktur Bau AG zur Folge, dass sich der Finanzierungsspielraum wegen der damit verbundenen Zinszahlungen pro futuro einengt, während sich jener des Bundesbudgets zu Lasten der Infrastruktur Bau AG erhöht.

Der Bund übernimmt nur einen Teil der gesamten Verschuldung der ÖBB Infrastruktur und der SCHIG, der mit Jahresende 2003 rund 10 Mrd Euro betragen wird. 4 Mrd Euro verbleiben davon der Infrastruktur Bau AG. Das hat für den Bund den angenehmen Nebeneffekt, dass sich die Maastricht-Verschuldung in diesem Ausmaß verringert. Für die Infrastruktur Bau AG bedeutet es aber eine Belastung, da sie für die Zinsen dieser Schulden aufzukommen hat. Vorübergehende Erleichterungen in den künftigen Jahren könnten allfällige Einnahmen der ÖBB Immobilienmanagement GmbH aus dem Verkauf von nicht betriebsnotwendigen Grundstücken darstellen, sofern sie nicht zur Tilgung von Schulden verwendet werden. Dies ist durch das Durchgriffsrecht der Infrastruktur Bau AG möglich, die Ressourcen sind freilich beschränkt.

Insgesamt kann für die Infrastruktur Bau AG festgehalten werden, dass mit diesem Entwurf die zukünftige Finanzierung der Infrastruktur weiterhin ungelöst bleibt. Der Bund ist offensichtlich nicht bereit, die erforderlichen Finanzmittel für neue Bauvorhaben aus dem Budget zur Verfügung zu stellen. Die vorprogrammierte Schuldenfinanzierung durch die Infrastruktur Bau AG setzt diese künftig wegen der damit verbundenen Zinslasten unter starkem Druck. Die Erkenntnis, dass (Eisenbahn)Infrastruktur ohne öffentliche Zuschüsse

nicht gewährleistet ist, scheint die österreichische Bundesregierung zu ignorieren. Sie nimmt sich aber auch nicht die schweizerische Bahn zum Vorbild. Diese unterscheidet sich aber von anderen Eisenbahnen in zweifacher Hinsicht grundlegend:

- ?? sie hat in der Vergangenheit enorm viel in Infrastruktur investiert und
- ?? sie setzt den weiteren Bahnausbau mit Mitteln aus der LKW-Abgabe (LSVA) fort.

Letzteres ist in der EU eine unerlaubte Querfinanzierung und daher unter den derzeitigen Rahmenbedingungen der Wegekostenrichtlinie nicht möglich. Auch mit der derzeit in Diskussion befindlichen Richtlinie ist eine wesentliche Änderung nicht zu erwarten. Ausnahmen wird es nur für überlastete Korridore geben, das ist in Österreich lediglich die Strecke Kufstein-Brenner. Neben der Finanzierung aus dem Budget sind daher andere Möglichkeiten der Finanzierung ins Auge zu fassen. Davon spricht auch der Entwurf, wobei im Hinblick auf PPP-Finanzierungen klar zu stellen ist, dass auch sie im Bereich der Bahn einer öffentlichen Beteiligung bedürfen und nur in Frage kommen, wenn die Risikoaufteilung zwischen öffentlicher Hand und privaten Unternehmen nicht einseitig zu Lasten der öffentlichen Hand geht. Der Bund kann sich dabei der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH bedienen. Für diese Gesellschaft mit direkter Bundesbeteiligung trägt der Bund die Kosten. Im Hinblick auf diese Rest-Gesellschaft der bisherigen SCHIG stellt sich die Frage, ob die ihr übertragenen Aufgabenstellungen – auch die Trassenzuweisung für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Vorbild der DB - nicht ebenso gut von einer Abteilung der Infrastruktur Bau AG wahrgenommen werden können.

Auswirkungen des IBE unter Marktbedingungen auf die Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG

Hinsichtlich des Marktpreises bzw der geplanten Erhöhung des IBE stellt sich die Frage, welche Auswirkungen dies auf die Personenverkehrs AG und auf die Rail Cargo Austria AG haben wird. Beide Gesellschaften sind wirtschaftlich selbstständige Unternehmen. Die Personenverkehrs AG hat einerseits Einnahmen aus Tarifen sowie andererseits Einnahmen aus den Bestellungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen. Sollte die in Diskussion befindliche Erhöhung des IBE tatsächlich realisiert werden, dann wird die Personenverkehr AG unter erheblichen Druck kommen, wenn nicht gleichzeitig das Angebot derart erweitert wird, dass die Bahn zu einer attraktiven Alternative zum Individualverkehr wird. Vor allem im ländlichen Bereich hat die Bahn in dieser Hinsicht einen massiven Aufholbedarf. Die Regionalbahnen sind lebensnotwendige Zubringer für die Hauptstrecken. Eine vermehrte Einstellung von Regionalbahnen muss daher zu einem Verlust an Fahrgästen auf den Hauptstrecken führen. Da die Bereitschaft zur Verbesserung des Schienennetzes im vorliegenden Entwurf im Hinblick auf die Finanzierung der Infrastruktur nicht gegeben ist, ist davon auszugehen, dass sich nach Ausschöpfung allfälliger Rationalisierungspotenziale das höhere IBE in steigenden Fahrpreisen niederschlagen wird oder ganze Schienennetze in den Regionen aufgelassen werden. Aufgrund der vorhandenen Alternativen (vor allem im Lkw-Verkehr) ist in weiterer Folge auch mit sinkenden Fahrgastzahlen zu rechnen.

und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

In ähnlicher Weise betroffen von einer Erhöhung des IBE ist die Rail Cargo Austria AG. Alle Mehrbelastungen, die nicht durch Rationalisierungen abgefangen werden können, gehen zu Lasten der Kunden. Auch hier ist zu befürchten, dass der Rationalisierungsdruck zu einem Rückzug aus der Fläche bzw zu einem massiven Rückzug aus dem österreichischen Binnenverkehr, wo der Konkurrenz-Verkehrsträger Straße deutliche Wettbewerbs- und Preisvorteile hat, und damit zu Umsatzeinbußen führen wird.

Eine Verlagerung des Personen-, aber vor allem des Gütertransports von der Schiene auf die Straße kommt bei volkswirtschaftlicher Betrachtung der Allgemeinheit weit teurer, weil der Transport auf der Straße erhebliche Umwelt-, Stau und Unfallkosten zur Folge hat. Der in der Öffentlichkeit vermittelte Eindruck, die Bahn käme dem Budget so teuer – der Entwurf spricht in den erläuternden Bemerkungen irreführender Weise von 4,4 Mrd Euro pro Jahr – ist daher nur schwer nachvollziehbar und spart bewusst einen Blick auf den in Summe wesentlich teureren Straßenverkehr aus.

Auswirkung der Neustrukturierung auf Maastricht-Defizit und Maastricht-Verschuldung

Die Neustrukturierung der ÖBB ist im Hinblick auf die Neutralität des Maastricht-Defizits und der Maastricht-Verschuldung aus formaler Sicht deutlich besser abgesichert als die bestehende Regelung. Rein formal ist die ÖBB nach der Umstrukturierung ein eigenverantwortliches und selbstständiges Unternehmen. Die Schieneninfrastruktur wird über finanzielle Zuschüsse (und nicht mehr über eine Abgangsdeckung) finanziert. Auch die 50%-Regel wird eingehalten (Nach dem ESVG 95 müssen mehr als 50% der Produktionskosten durch Umsätze gedeckt werden). Neben den finanziellen Zuschüssen gibt es eine Haftung des Bundes für die Infrastruktur. Werden zur Finanzierung der Infrastruktur Schulden durch die ÖBB aufgenommen, so sind dies Schulden der ÖBB, die wie auch die dafür notwendigen Zinszahlungen nicht auf die öffentliche Verschuldung angerechnet werden.

Diese Umstrukturierung ist im Hinblick auf die budgetären Auswirkungen und auf die Verschuldung nur so lange abgesichert, als die Europäische Kommission ihre Beurteilungskriterien nicht verschärft. Im Hinblick auf die Bedeutung von Infrastrukturinvestitionen in der EU ist in den nächsten Jahren allerdings nicht damit zu rechnen.

Fehlende Darstellung der Auswirkungen der Umstrukturierung

Obwohl es sich bei dem vorliegenden Entwurf zur Neustrukturierung der ÖBB um weitreichende Änderungen handelt, die bis zum Jahr 2010 zu Einsparungen in der Höhe von bis zu 1 Mrd Euro führen sollen, werden die finanziellen Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen der Umstrukturierung nicht dargestellt. Der vorliegende Entwurf entspricht daher nicht den Vorgaben des § 14 Bundeshaushaltsgesetz. Es ist aus dem Entwurf daher auch nicht ersichtlich, ob und inwiefern die Durchführung der vorgeschlagenen Umstrukturierungsmaßnahmen voraussichtlich Ausgaben oder Einnahmen bzw Kosten und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

oder Erlöse für den Bund verursachen wird und wie hoch diese in den nächsten (drei) Finanzjahren sein werden.

Die fehlende Darstellung der finanziellen Auswirkungen erschwert nicht nur die Beurteilung der geplanten Umstrukturierung im Hinblick auf die Zielsetzung, auch eine spätere Nachvollziehung der Zielerreichung im Zuge einer Evaluierung ist dadurch nur schwer möglich.

ÖBB-Personalmanagement und –service GmbH: wirtschaftlich zum Scheitern verurteilte Abschiebegesellschaft

Die Personalmanagement und –service GmbH (PMG) ist als Auffanggesellschaft für jeden Schrumpfs- und Rationalisierungsprozess aller operativen Töchter der Holding konzipiert. Es besteht nicht der geringste Anreiz, sich um genügend Aufträge und Umsatz zu kümmern, um die MitarbeiterInnen zu beschäftigen. Jeder private Konzern überlegt, bevor er Mitarbeiter abbaut. Die operativen Töchter haben diesen Anreiz nicht, denn sie tragen die Kosten des Abbaus nicht. Die Kosten trägt die Mutter (ÖBB Holding AG), und diese hat nur eingeschränkte Einflussmöglichkeiten auf die Tochter-AGs. Es wird also das „Problem“ der Beschäftigung in einem Seitenarm des Unternehmens „geparkt“, ohne betriebswirtschaftlich sinnvolle Lösungen zu ermöglichen: Es gibt keinerlei Intention des Gesetzgebers (zB nach dem deutschen Modell) diese zusätzlichen Kosten dem Unternehmen abzugelten. Dies ist obendrein eine massive Benachteiligung gegenüber allen Konkurrenten am Markt. Eine weitere massive Benachteiligung der ÖBB gegenüber der Konkurrenz ist die Verpflichtung der PMG, die Bediensteten nach Möglichkeit an fremde Dienstleister zu verleasen. Durch die hohe Spezialisierung auf Eisenbahnverkehr wird es nur in kleinen Teilbereichen möglich sein, das Leasing an Branchenfremde durchzuführen. Das Ergebnis: ÖBB-Bedienstete mit ÖBB-Wissen fahren für die Konkurrenz gegen das eigene Unternehmen.

Erklärtes Ziel der PMG ist der Abbau von MitarbeiterInnen und dies ist auch die finanzielle Hauptlogik, die der GmbH mitgegeben wird: Da sie die Arbeitskräfte nur zu „branchenüblicher“ Entlohnung weitergeben soll, verbleiben selbst bei Arbeitskräfteüberlassung Restkosten und Ansprüche aus dem ÖBB-Sonderdienstrecht. Logische Schlussfolgerung ist, dass es Hauptzweck der PMG sein wird, Bedienstete nach Möglichkeit abzubauen. Die Lasten für das Unternehmen bleiben bestehen, aber die Arbeitskraft fällt dadurch weg, die durch intelligente Expansion und neue Beschäftigung Deckungsbeiträge erwirtschaften könnte.

Vergaberechtliche Aspekte des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003

Der Gesetzesentwurf erweckt ferner den Eindruck, dass er in vergaberechtlicher Hinsicht nicht durchdacht ist. Jedenfalls gehen die Erläuterungen mit keinem Wort auf diesen sensiblen Aspekt der Umstrukturierung ein. Das beabsichtigte Filetieren sämtlicher Geschäftsbereiche in selbständige Gesellschaften würde für zukünftige Leistungsverträge und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen. Eine die Anwendung der einschlägigen vergaberechtlichen Bestimmungen nahe legen. Eine

abschließende und gesicherte vergaberechtliche Beurteilung scheidet freilich nicht zuletzt an der nur sehr oberflächlichen Umschreibung der geplanten operativen Gesellschaften und ihrer konkreten Tätigkeitsbereiche. Der Gesetzesentwurf lässt vor allem keine zuverlässige gleichwohl aber unerlässliche Kategorisierung der betreffenden Gesellschaften in sog „öffentliche Auftraggeber“ oder „Sektorenauftraggeber“ nach Maßgabe § 7 iVm § 120 Abs 2 BVergG zu.

Variante: Die operativen Gesellschaften oder einzelne von ihnen gelten als klassische „öffentliche Auftraggeber“

Soweit die einzelnen „Enkel-“ bzw „Urenkelgesellschaften“ als klassische öffentliche Auftraggeber gem § 7 Abs 1 Z 2 BVergG eingestuft werden – wofür stichhaltige Argumente ins Treffen gebracht werden können – hätte das zur Konsequenz, dass etwa Direktvergaben innerhalb der hinkünftig selbstständigen Gesellschaften praktisch ausgeschlossen wären. Sowohl die ÖBB – Traktion GmbH als auch die ÖBB – Technische Services GmbH könnten für ihre Mütter, die ÖBB – Personenverkehr AG bzw Rail Cargo Austria AG, sohin nur nach Bestehen in einem diskriminierungsfreien transparenten Vergabeverfahren (namentlich einer Ausschreibung) tätig werden. Gleiches gilt für das – hinkünftig rein vertragliche – Geschäftsverhältnis zwischen den operativen Enkelgesellschaften (im horizontalen Bereich). Entgegen den mutmaßlichen Vorstellungen des Gesetzesentwurfs könnte daher auch die Personalmanagement und -service GmbH (bzw deren Personal) nicht ohne weiteres von den anderen Gesellschaften beauftragt werden.

Die Ursache für dieses – aus der Sicht der servicerenden Teilgesellschaften sicherlich existenzbedrohende – Zukunftsszenario liegt im Gemeinschaftsrecht begründet. Hierbei ist vor allem die Rechtssprechung des EuGH zu den sog „In-House“-Diensten nach Maßgabe der EG-Richtlinien zum öffentlichen Beschaffungswesen zu beachten. Die bislang einschlägige Entscheidung des Gerichtshofes in der „Rechtssache Teckal“ hält dazu fest, dass es zur Annahme eines vergaberelevanten Auftragsverhältnisses grundsätzlich reicht, wenn es sich um ein Vertragsverhältnis zwischen zwei rechtlich verschiedenen Personen handelt. „Etwas anderes kann nur dann gelten, wenn die Gebietskörperschaft über die fragliche Person eine Kontrolle ausübt wie über ihre eigenen Dienststellen und wenn diese Person zugleich ihre Tätigkeit im Wesentlichen für die Gebietskörperschaft oder die Gebietskörperschaften verrichtet, die ihre Anteile innehaben“ (EuGH, Rs G-107/98, *Teckal*, Slg I-8121, 1999, Rn 50).

Im Gegensatz zum § 6 Abs 1 Z 6 BVergG, der diesen Gedanken des nicht- vergaberelevanten „In-House“-Geschäftes sehr großzügig im österreichischen Vergaberecht integriert hat, sind die Anforderungen des letztlich einschlägigen Gemeinschaftsrechts strenger. Danach ist im Hinblick auf die Kriterien des „In-House“-Geschäftes vielmehr auf das konkrete Vertragsverhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer abzustellen. Werden die zitierten Kriterien des Teckal-Urteils, das von einer Gebietskörperschaft als konkreter Auftraggeberin ausgegangen ist, auf die geplante ÖBB-Neustrukturierung übertragen, so heißt das Etwas anderes als die Annahme eines vergaberelevanten Auftragsverhältnisses kann nur dann gelten, wenn die auftraggebende Gesellschaft über die

auftragnehmende Gesellschaft eine Kontrolle ausübt wie über ihre eigenen Dienststellen und wenn die auftragnehmende Gesellschaft zugleich ihre Tätigkeit für den oder die Auftraggeber verrichtet, der oder die ihre Anteile innehaben.

Es leuchtet sicherlich ein, dass im horizontalen Verhältnis der Gesellschaften, namentlich zwischen der Personalmanagement und -service GmbH und den anderen Einzelgesellschaften keinerlei Kontrollverhältnis besteht. Eine denkbare Kontrollmöglichkeit kommt hier ausschließlich für die ÖBB – Holding AG in Frage. Diese würde indessen keinerlei Aufträge vergeben. Sie verwaltet lediglich die Anteile an ihren Töchtern.

Die Kriterien der Teckal-Rechtssprechung würden aber mit großer Wahrscheinlichkeit auch nicht im Hinblick auf das Vertragsverhältnis zwischen der ÖBB – Personenverkehr AG bzw der Rail Cargo AG einerseits sowie deren Töchtern, der ÖBB – Traktion GmbH bzw der Technische Services GmbH andererseits zutreffen. Ein Beherrschungs- bzw Kontrollverhältnis der auftraggebenden gegenüber der auftragnehmenden Gesellschaft wäre nur bei einer absoluten Anteilsmehrheit der konkreten auftraggebenden Gesellschaft überhaupt möglich. Bei einem 50%-Anteil beider Gesellschaften wäre das Kontrollverhältnis „wie über ihre eigenen Dienststellen“ für beide Gesellschaften ausgeschlossen. Es soll an dieser Stelle nicht unerwähnt werden, dass sich die vergaberechtliche Problematik mit der geplanten Einbeziehung privater Investoren in die ÖBB – Technische Services GmbH (vgl § 16 letzter HS des Gesetzesentwurfs) abermals verschärfen würde. Denn damit wird die Kontrollmöglichkeit der auftraggebenden Gesellschaft tendenziell weiter ausgedünnt.

Und gesetzt den Fall, dass das Kontrollverhältnis gegenüber den „Urenkel-GmbHs“ dem „Teckal-Kriterium“ des Kontrollverhältnisses „wie über eine eigene Dienststelle“ genügt, wäre außerdem erst zu prüfen, ob denn auch das zweite Kriterium erfüllt wäre. Die betreffenden Gesellschaften dürften im Wesentlichen ausschließlich für ihre anteilsinnehenden Auftraggeber tätig sein. Wenngleich eine exakte Grenze für den Grad des Wesentlichen vor dem Hintergrund der Rechtssprechung bis dato nicht verlässlich determinierbar ist, so ist eines gewiss: Je mehr Fremdaufträge (Aufträge, die nicht von der ÖBB – Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG stammen) angenommen werden, desto eher wird das Terrain der wesentlichen Tätigkeit für die eben genannten Muttergesellschaften verlassen.

Variante: Die operativen Gesellschaften oder einzelne von ihnen gelten als „Sektorenauftraggeber“

Insbesondere letzterer Gedanke ist auch für den Fall erheblich, dass eine auftraggebende Gesellschaft als sog „Sektorenauftraggeber“ gemäß § 7 Abs 2 iVm § 120 Abs 1 Z 3 BVergG einzustufen wäre. Wiewohl in diesem Fall „konzerninterne Vergaben“ unter Umständen nach Maßgabe § 121 Abs 2 Z 2 iVm § 20 Z 34 BVergG vom Vergaberegime ausgenommen werden könnten, so müsste dabei beachtet werden, dass zumindest 80 % der Umsätze aus Aufträgen für die verbundenen Unternehmen resultieren. Zu bedenken wird dabei gegeben, dass sowohl die Leistungen der ÖBB – Technische Ser-

vices GmbH als auch jene der ÖBB – Personalmanagement und -service GmbH ausdrücklich auch Dritten zur Verfügung gestellt werden sollen (vgl § 17 Abs 1, § 20 Abs 1 Z 1 lit a des Gesetzesentwurfs).

Abschließende Bemerkung zu den vergaberechtlichen Aspekten

Etwas plakativer ausgedrückt ergibt sich in vergaberechtlicher Hinsicht folgendes Bild: Je stärker die geplanten operativen Gesellschaften aus dem derzeit noch bestehenden „ÖBB-Verbund“ bzw integrierten Unternehmen freigesetzt werden, desto eher haben sie aus vergaberechtlichen Gründen um ihre Aufträge zu bangen. Die vorgeschlagene Strukturreform droht damit von vornherein insbesondere der Personalmanagement und -service GmbH, der ÖBB – Traktion GmbH sowie der ÖBB – Technische Services GmbH ihre zentrale Geschäftsgrundlage zu entziehen.

Eine nähere Einschätzung der vergaberechtlichen Aspekte ist nicht zuletzt auf Grund der mangelhaften legislatischen Informationen erschwert. Diese geben andererseits auch Zeugnis dafür, dass sich der Gesetzesentwurf mit dieser wichtigen Thematik offensichtlich überhaupt nicht auseinandergesetzt hat, was den Eindruck der wirtschaftlichen Unausgegorenheit untermauert und einen weiteren Grund für die grundlegende Ablehnung des vorliegenden Entwurfes durch die BAK darstellt.

Im Speziellen ergehen seitens der BAK **zu einzelnen Paragraphen** des Gesetzes folgende **Anmerkungen**:

§ 4 Abs 2

Hier handelt es sich beim Unternehmensgegenstand der ÖBB Holding AG um eine sehr weite und unbestimmte Formulierung, die im Sinne der vom Gesetzgeber zu fordernden Klarheit näher zu präzisieren wäre.

§§ 6, 10 und 54

Die Aufgaben des Personen- und Güterverkehrs der ÖBB können sich nicht ausschließlich auf eine wirtschaftliche Führung eines Personen- und Güterverkehrs beziehen. Es wäre sinngemäß, wie im derzeitigen § 1 (3), BBG 1992, BGBl Nr 825/1992, idF Nr 71/2003, angeführt, auch sicherzustellen, 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. Darunter sind insbesondere Logistik- und Speditionstätigkeiten für den Güterverkehr und der Betrieb von Buslinien bzw Busdiensten und Nebenleistungen für den Personenverkehr zu verstehen.

§ 14 Abs 2 und § 17 Abs 2

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 Traktion und Technische Services sind Eisenbahnunternehmen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60/1957. Weiters ist der § 54 (6) dadurch zu ergänzen, 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

Die Kann-Bestimmung zur Veränderung der Anteilsverhältnisse durch die Hereinnahme Dritter bei Technische Services stellt eine sinnlose Bestimmung dar und wäre daher ersatzlos zu streichen. Die durch diesen Satz zum Ausdruck gebrachte – zumindest indirekte - Absicht des Gesetzgebers zur Teilprivatisierung wird von der BAK jedenfalls abgelehnt.

§ 20 und folgende

In **§ 20 Abs 2** wird generell für den gesamten Konzern eine Verpflichtung normiert, bei Personalmaßnahmen auf die ArbeitnehmerInnen der Personalmanagement- und Service GmbH zurückzugreifen. Diese Verpflichtung relativiert sich aber, wenn im ersten Satz des Absatz 2 davon die Rede ist, dass vorrangig ArbeitnehmerInnen aus der Personalmanagement- und Service GmbH einzusetzen sind. Würde diese Verpflichtung ernst zu nehmen sein, so müsste das Wort „vorrangig“ ersatzlos gestrichen werden.

Zu bedenken ist aber insgesamt, dass es gemäß § 70 Aktiengesetz Geschäftsführung oder Vorstand einer Konzerngesellschaft nicht verboten werden kann, im Sinne der Steigerung der Erträge, auf billiges, fremdes Leihpersonal zurückzugreifen. Hier zeigt sich eine zentrale Schwäche der geplanten Unternehmenskonstruktion und insbesondere der Schaffung der Personalmanagement GmbH, die von der BAK eindeutig abgelehnt wird.

In **§ 22 Abs 1**, bei der Konkretisierung des Kostenersatzes, ist davon die Rede, dass als Benchmark vergleichbare ArbeitnehmerInnen dienen, die nach dem 31. Dezember 2003 aufgenommen werden könnten. Inwieweit hier auf Vordienstzeiten oder sonstige individuelle Rechte Bezug zu nehmen ist, formuliert der Gesetzestext nicht.

§ 31

Die aus Sicht der BAK unverständliche Aufteilung der Infrastruktur in zwei Teile und die Zuständigkeit der Bau AG für Ersatzinvestitionen bewirkt unter anderem, dass diese Ersatzinvestitionen nur dann gefördert werden, wenn sie die Schienenkapazität erhöhen, nicht jedoch wenn sie zB einen kostengünstigeren Betrieb ermöglichen würden. Daraus erkennt man, dass diese beiden Gesellschaften diametral widersprechende Ziele verfolgen. Die Planungs- und Errichtungsstelle wird sparsam, dh „billig“ bauen und somit

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Planungs- und Errichtungsstelle wird sparsam, dh „billig“ bauen und somit

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 Recht, dann bei zu erwartenden weiteren Leit-Interpretationen des EuGH (die gegen Jahresende 2004 zu erwarten sind), auszu-schreiben sein wird.

§ 35

Das Zusammenspiel der ÖBB-Infrastruktur Betriebs AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist in § 35 geregelt. Das Gesetz zieht sich aber im Wesentlichen auf privatrechtliche Vereinbarungen zwischen den beiden genannten Unternehmen zurück und lässt den ökonomischen und sonstigen Machtverhältnissen zwischen zwei Gesellschaften in der Ausgestaltung ihrer Verträge völlig freien Lauf. Ob dies zum Wohle der österreichischen Infrastruktur beiträgt, wird seitens der BAK zumindest bezweifelt.

§ 37

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

§ 42 und 43

Wie bereits weiter oben kritisiert, wird hier die Problematik der Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur sichtbar, wenn davon die Rede ist, dass ein Zuschuss seitens des Bundes nur unter den Prämissen der Marktbedingungen gewährt wird. Es ist hier eine relativ große betriebswirtschaftliche Bandbreite aufgetan und die Schieneninfrastruktur kann zu Vollkosten, muss aber nicht zu Vollkosten abgerechnet werden. Mit diesem Sys-tem könnten auf Sicht gesehen, kritische Sicherheitsmängel auch in Österreich Einzug halten.

Inwieweit der sechsjährige Rahmenplan mit der jährlichen Entscheidung über die Mittel-zuführung seitens des Bundes ein wirtschaftlich taugliches Mittel ist, wird aus Sicht der BAK in der Betrachtung des **§ 43** zumindest in Frage gestellt.

2) Bundesgesetz mit dem das Gesetz zur Neuordnung des Dienstrechtes der Österreichischen Bundesbahnen und deren Rechtsnachfolge-Unternehmen erlassen wird (ÖBB-Dienstrechtsgesetz – ÖBB-DRG), mit dem das Bahn-Betriebsverfassungsgesetz aufgehoben wird, und mit dem das Arbeitsverfassungsgesetz, das Angestelltengesetz und das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz geändert wird

I. Vorbemerkungen

Die Bundesarbeitskammer weist darauf hin, dass das geplante ÖBB-Dienstrechtsgesetz in einem zeitgeschichtlich äußerst sensiblen Kontext steht. Am 1. März 1933 fand ein 3-stündiger Warnstreik der Eisenbahnergewerkschaft gegen geplante gesetzliche Eingriffe in das Dienstrecht der Eisenbahn-Beschäftigten statt. Die Regierung Dollfuß ging damals gegen diesen Streik mit polizeilichen Maßnahmen vor. Daraufhin fand auf Antrag der Sozialdemokraten am 4. März 1933 eine außerordentliche Sitzung des Nationalrats zur Debatte über das Vorgehen der Regierung statt. Diese Debatte führte bekanntlich zum Rücktritt der gesamten Nationalratspräsidiale und im Zusammenhang mit dem Wahlsieg Adolf Hitlers bei den in Deutschland stattfindenden Wahlen am 5. März 1933 zur endgültigen Ausschaltung des Nationalrats.

Vor dem dargelegten historischen Hintergrund sind Eingriffe in bestehende Rechte mit besonderer Sorgfalt auf ihre Vereinbarkeit mit der österreichischen Bundesverfassung und dem Rechtsstaat an sich zu prüfen. Es besteht allerdings der Eindruck, dass anstelle einer derartigen sorgfältigen Herangehensweise auf politischer Polemik aufgebaut wird: So versuchen etwa die vom Bundesministerium zur Verfügung gestellten Erläuterungen die im Entwurf enthaltenen massiven Grundrechtseingriffe damit zu rechtfertigen, dass „die Besonderheiten des ÖBB Dienstrechts regelmäßig zu öffentlichen Debatten führen, die das Image des Unternehmens und der Bediensteten negativ färben“. Dazu ist allerdings zu bemerken, dass gerade die beiden Regierungsparteien die ÖBB-Privilegiendebatte in jüngster Zeit aktiv und medienwirksam unterstützt haben. Der Versuch, Eingriffe in verfassungsrechtlich garantierte Rechtspositionen der ÖBB-Beschäftigten mit einer selbst angefachten Debatte zu rechtfertigen, entspricht nicht dem erforderlichen verantwortungsbewussten Umgang mit dieser heiklen Fragestellung.

II. Allgemeines

1. öffentliches Interesse

Allgemein ist zu bemerken, dass das bestehende Dienstrecht der ÖBB-Bediensteten rechtsdogmatisch gesehen auf der Ebene privatrechtlicher Einzelverträge mit den ÖBB-Bediensteten geregelt ist. Dies wurde über Jahrzehnte hinweg dadurch erreicht, dass die Gewerkschaft der Eisenbahner mit dem Arbeitgeber (früher mit dem Bund in der Privat-

Dieses Dokument ist ein Entwurf und wird über Jahrzehnte hinweg dadurch erreicht, dass die Gewerkschaft der Eisenbahner mit dem Arbeitgeber (früher mit dem Bund in der Privat-

und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

wirtschaftsverwaltung und seit der Ausgliederung 1992 mit dem ausgegliederten Rechtsträger ÖBB) Vertragsschablonen ausverhandelt hat, die dann zum Inhalt der Einzelarbeitsverträge mit den ÖBB-Beschäftigten gemacht wurden. Der vorliegende Ministerialentwurf erklärt nun wesentliche Teile dieser einzelvertraglichen Regelungen für rechtswirksam und macht damit den zwischen Gewerkschaft und Arbeitgeber ausverhandelten Konsens in Form der Vertragsschablone funktions- und wirkungslos. Die geplanten Maßnahmen stellen sohin einen wesentlichen Eingriff in die verfassungsrechtlich – und im Wege der europäischen Menschenrechtskonvention auch europa- sowie völkerrechtlich – garantierte Privatautonomie (Grundrecht auf Eigentum) und in die auf gleicher Ebene geschützte Koalitionsfreiheit dar. Solche Eingriffe sind nach ganz herrschender Lehre und ständiger Judikatur nur unter den im folgenden dargestellten Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten zulässig.

Es bedarf zuallererst eines öffentlichen Interesses für den Grundrechtseingriff. Die Materialien zum Ministerialentwurf sehen dieses öffentliche Interesse in der Einsparung von Budgetmitteln des Bundes, in der Herstellung von fairen Wettbewerbsbedingungen für die ÖBB und dem Schutz der ÖBB-Bediensteten vor einer dauernden Privilegiendebatte. Hinsichtlich des angegebenen Eingriffziels „einzusparender Budgetmittel“ ist zu bemerken, dass die Erläuterungen zum Ministerialentwurf keinerlei Angaben zu den geplanten Einsparungszielen durch die vorgesehenen Vertragseingriffe enthalten. Die entsprechende Rubrik in den Erläuterungen zum Dienstrechtsgesetzesentwurf unter dem Stichwort „finanzielle Auswirkungen“ ist leer. Fraglich ist auch, ob ein Eingriff in Verträge, die der Bund im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung selbst geschlossen hat, überhaupt als Grundrechtseingriff im öffentlichen Interesse bezeichnet werden kann. Würde es doch auf diese Art dem Bund ermöglicht werden, die gewählten Rechtsformen Privatwirtschaftsverwaltung und Ausübung von Hoheitsgewalt durch die Gesetzgebung nahezu willkürlich zu wechseln. Als weiteres Eingriffsziel wird die Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB genannt. Auch dieses Argument ist nur schwer nachzuvollziehen. So stehen doch die ÖBB bereits jetzt, man denke hier nur etwa an den Güterverkehr, in intensivem Wettbewerb, etwa zu Güterbeförderern auf der Straße. Es würde aus Sicht der Bundesarbeitskammer vielmehr eine massive Wettbewerbsverzerrung bedeuten, würde der vorliegende Entwurf tatsächlich Gesetz werden. So haben doch privatwirtschaftliche Arbeitgeber – etwa eine Spedition – keinerlei Möglichkeit einmal geschlossene privatrechtliche Arbeitsverträge einseitig abzuändern. Besonders abwegig mutet das angeführte dritte Eingriffsziel, nämlich der Wunsch die ÖBB-Bediensteten von Privilegendifkussionen zu befreien, an. Dies würde nämlich bedeuten, dass immer dann, wenn Gewerkschaften gute Arbeitsbedingungen für ihre Mitglieder durchsetzen, die sich möglicherweise von Arbeitsbedingungen schlechter organisierter Arbeitnehmer abheben, der Gesetzgeber tätig werden müsste. Dieses Argument kann also wohl nicht ernst gemeint sein und steht darüber hinaus in starkem Spannungsverhältnis zur verfassungsrechtlich garantierten Koalitionsfreiheit.

2. Verhältnismäßigkeit

Selbst wenn man das Eingriffsziel der Einsparung öffentlicher Mittel im gegenständlichen Fall als öffentliches Interesse akzeptiert, bedeutet das immer noch nicht die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der geplanten Maßnahmen. Der Eingriff muss nämlich nach herrschender Lehre und ständiger Rechtsprechung auch zur Erreichung des öffentlichen Interesses geeignet und notwendig sowie darüber hinaus auch noch im engeren Sinn verhältnismäßig sein. Dies ist, wie unter III. Besonderer Teil gezeigt wird, nicht der Fall.

3. Verfassungsrechtliche Bedenken hinsichtlich des gesamten Vorhabens

Hinzu kommt, dass die geplanten Maßnahmen im Gesamten verfassungsrechtlich äußerst bedenklich sind:

6. Der gesamte Zweck arbeitsrechtlicher Regelungen, nämlich der Schutz des Arbeitnehmers als schwächerem Vertragspartner gegenüber dem stärkeren Vertragspartner auf Arbeitgeberseite, wird mit dem vorliegenden Ministerialentwurf auf den Kopf gestellt. Es wird durch den Entwurf zum ÖBB-Dienstrechtsgesetz der Arbeitgeber ÖBB (bzw seine zukünftigen Tochtergesellschaften) als einziger Arbeitgeber in ganz Österreich vor der Belastung durch selbst eingegangene vertragliche Pflichten gesetzlich geschützt.
 7. Die rund 47.000 ÖBB-Beschäftigten werden durch einen massiven einseitigen gesetzgeberischen Eingriff in ihre Arbeitsverträge deutlich schlechter behandelt, als der zahlenmäßig weit überwiegende Rest der privatrechtlich beschäftigten Arbeitnehmer in Österreich. Dies alles geschieht (so sagen die Erläuterungen) mit dem Ziel, Einsparungseffekte für das Budget zu erzielen. Da ein solcher Eingriff anderen Arbeitnehmern nicht zugemutet wird, wird den ÖBB-Beschäftigten ein verfassungsrechtlich höchst bedenkliches Sonderopfer abverlangt. Dies ist im Lichte der durch den VfGH entwickelten Sonderopfertheorie zum Gleichheitssatz verfassungsrechtlich unzulässig.
 8. Die geplanten Maßnahmen greifen massiv in einen über Jahrzehnte gewachsenen und vom Gesetzgeber bisher akzeptieren und unterstützten sozialpartnerschaftlichen Konsens ein. So hat die Gewerkschaft der Eisenbahner mit der Arbeitgeberseite (über Jahrzehnte hinweg mit dem Bund vertreten durch Verwaltungsorgane der unterschiedlichsten politischen Gruppierungen) Arbeitsbedingungen im Interesse ihrer Mitglieder ausverhandelt. Dies ist im Rahmen der durch Artikel 11 MRK gewährleisteten Koalitionsfreiheit geschehen. Nun greift der Gesetzgeber einseitig und gravierend in diesen sozialpartnerschaftlichen Konsens zum alleinigen Nachteil der Arbeitnehmer einseitig ein. Dieser Eingriff könnte auch als Angriff auf die Gewerkschaft als solches gedeutet werden, da er ja das Ergebnis gewerkschaftlichen Handelns im Nachhinein zunichte macht. In diesem Zusammenhang ist noch darauf hinzuweisen, dass dem Bund auch die **Einzigartigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes** wird von der **Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen**.
- von denen in der Vergangenheit auch durchaus Gebrauch gemacht wurde. So wurde

Gebrauch gemacht wurde. So wurde etwa im Jahre 1997 im Konsens mit der Gewerkschaft das Dienst- und Pensionsrecht der ÖBB-Beschäftigten im Verhandlungswege maßvoll aber doch wesentlich verschlechtert. Denkbar wäre auch, dass der Bund als Eigentümer der österreichischen Bundesbahnen dem Vorstand dementsprechende Weisungen erteilt (vorher müsste allerdings das Bundesbahngesetz dementsprechend angepasst werden). Es bestünde auch die Möglichkeit eines Selbstbindungsgesetzes, mit dem der Arbeitgeber ÖBB zu entsprechenden Vertragsanpassungen im Rahmen der bestehenden zivilrechtlichen Gesetze aufgefordert wird.

9. Im Lichte des Eigentumsgrundrechtes und des aus dem Gleichheitssatz abgeleiteten Vertrauensschutzes darf auch keinesfalls übersehen werden, dass durch das geplante ÖBB-Dienstrechtsgesetz und auch durch das bereits in Kraft befindliche Bundesbahnpensionsgesetz im Gesamten kumulativ mit umfassender Härte in die privatrechtlichen Arbeitsverträge der ÖBB-Beschäftigten eingegriffen werden soll bzw bereits wurde. Die geplanten und die bereits vorgenommenen Eingriffe sind als Gesamtheit zu betrachten und stellen in dieser Gesamtheit ohne Zweifel eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung der Privatautonomie dar.
10. Das geplante ÖBB-Dienstrechtsgesetz stellt nach Ansicht der Bundesarbeitskammer auch einen im Lichte des Sachlichkeitsgebots massiv verfassungswidrigen Rechtsformmissbrauch dar. So hat der Bund im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung bis 1992 über Jahrzehnte hinweg selbst – bzw nach der Ausgliederung der Bundesbahnen in die ÖBB durch einen im 100 %igen Eigentum des Bundes stehenden ausgegliederten Rechtsträger –Verträge mit den ÖBB-Beschäftigten abgeschlossen. Dem Bund wäre es selbstverständlich immer offen gestanden, die Dienstverhältnisse zu den Eisenbahnern als echte Beamtendienstverhältnisse gesetzlich auszugestalten. Von dieser Möglichkeit hat der Bund allerdings keinen Gebrauch gemacht, sondern er hat über eine beträchtliche Zeitspanne hinweg im Rahmen des Artikel 17 B-VG als Träger von Privatrechten gehandelt. Da dem Bund diese privatrechtlich eingegangenen Dauerschuldverhältnisse offensichtlich zu teuer werden, wechselt er nun die Handlungsform und bedient sich der Gesetzgebung, um die Verträge, die er selbst im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung abgeschlossen hat, nun gesetzlich abzuändern. Abgesehen davon, dass diese Handlungsweise nach Gerechtigkeitsgesichtspunkten abzulehnen ist, widerspricht sie auch dem verfassungsrechtlich normierten Sachlichkeitsgebot. Sollte diese Vorgangsweise ohne weiteres zulässig sein, könnten diverse Beschaffungsvorgänge, die der Bund privatrechtsförmig erledigt, im Nachhinein durch gesetzgeberisches Handeln ganz einfach in Berufung auf das Eingriffsziel „Budgetentlastung“ billiger gemacht werden. Insofern relativiert sich auch das Eingriffsziel der Entlastung des öffentlichen Haushalts.

III. Besonderer Teil

Zu § 6 Abs 1 bis 3 ÖBB-DRG

Die geplante zwangsweise Vorrückungs- und Zeitüberstellungssperre greift gravierend in laufende, bestandsgeschützte Verträge ein. Im Ergebnis bewirkt sie eine massive Entgeltkürzung, die darüber hinaus auch zu einer ebenso massiven Pensionskürzung führt. Damit ist ein einseitiger Eingriff in den synallagmatischen Arbeitsvertrag der ÖBB-Beschäftigten geplant. Unter Vertrauensschutzgesichtspunkten ist zu bemerken, dass die ÖBB-Beschäftigten gemeinhin ein vergleichsweise geringes Anfangsgehalt haben, das aber einem Vorrückungs- und Zeitüberstellungsautomatismus unterliegt und damit eine starke Ausprägung in Richtung Senioritätsprinzip hat. Mit anderen Worten gesprochen, rechnen junge ÖBB-Beschäftigte damit, dass sie zwar am Beginn ihres Arbeitslebens ein vergleichsweise geringes Entgelt haben, das aber mit zunehmendem Alter wiederum vergleichsweise stark ansteigt. Kappt man nun (wie geplant) die automatische Gehaltsentwicklung, so ist das Vertrauen der ÖBB-Beschäftigten in die Geltung ihres Entgeltsystems frustriert. In Anbetracht der Höhe der dadurch entstehenden Entgeltverluste und Pensionskürzungen ist dieser Eingriff jedenfalls unverhältnismäßig.

Darüber hinaus stellt die geplante Regelung eine Verletzung der bis spätestens 2.12.2003 umzusetzenden Antidiskriminierungsrichtlinie (2000/78/EG) dar. Nach Artikel 1 dieser Richtlinie darf niemand aufgrund des Alters in Beschäftigung und Beruf diskriminiert werden. Bei Gesetzwerdung des § 6 ÖBB-DRG wäre es nämlich eine reine Frage der Zufälligkeit, welches Endgehalt ein ÖBB-Beschäftigter erreichen kann, was sich wiederum auf die Pensionshöhe auswirkt. Ein jüngerer ÖBB-Beschäftigter wäre durch das Kappen der Vorrückungen und Zeitüberstellungen deutlich massiver betroffen als ein älterer ÖBB-Beschäftigter. Der Ministerialentwurf plant also am Vorabend des Ablaufes der Umsetzungsfrist für die genannte Richtlinie eine evident richtlinienwidrige gesetzliche Bestimmung. Eine solche Vorgangsweise stellt nach der Judikatur des EuGH für sich selbst genommen bereits eine Europarechtsverletzung dar. Aufgrund der durch den EuGH entwickelten Möglichkeiten des Anwendungsvorranges nicht umgesetzter Richtlinien ist damit zu rechnen, dass die gegenständliche Bestimmung des ÖBB-DRG gar nicht zur Anwendung kommen wird, womit sich das globale Ziel dieser Maßnahme – nämlich einen Einsparungseffekt zu erzielen – in diesem Punkt nicht realisieren lassen würde.

Gemäß § 6 Abs 3 ÖBB-DRG sollen Vereinbarungen über die Erhöhung von Ist-Gehältern „im angemessenen“ Ausmaß zulässig bleiben. Auch diese Bestimmung ist verfassungsrechtlich ausgesprochen bedenklich, da sie die Vertragsfreiheit sowohl des Arbeitgebers als auch der Arbeitnehmer unsachlich beschränkt. Abgesehen davon scheint der Ausdruck „in angemessenem Ausmaß“ im konkreten Fall (im Lichte des Artikel 18 B-VG) nicht ausreichend determiniert zu sein. Darüber hinaus ergibt die Regelung kaum Sinn. Würde man nämlich zur Frage der Angemessenheit von Ist-Gehältererhöhungen etwa den artverwandten Kollektivvertrag für die Privatbahnen heranziehen, käme man zu dem Ergebnis, dass dieser Kollektivvertrag wiederum ein Biennalsprungsystem vorsieht. Dies

ist deshalb besonders absurd, da § 6 Abs 1 und Abs 2 ÖBB-DRG gerade ein solches Vorrückungssystem abschaffen wollen.

Zu § 7 ÖBB-DRG

Hier sieht der Ministerialentwurf ein ausgesprochen eigenartiges System vor. Derzeit gelten bei den Österreichischen Bundesbahnen im wesentlichen die Reisegebührenvorschriften des öffentlichen Dienstes. Im privaten Arbeitsrecht verweisen viele Kollektivverträge ebenfalls auf diese Bestimmungen. Die derzeit geltende Vertragsschablone bei den ÖBB soll durch den Zwang zum Abschluss einer Betriebsvereinbarung nach dem ArbVG aufgehoben werden. Kommt es bis Ende 2005 nicht zu einer solchen Betriebsvereinbarung, soll der Arbeitgeber einseitig einen Aufwandsersatz für dienstliche Reisebewegungen in angemessenem Ausmaß per Weisung festsetzen können. Das für sonstige privatrechtlich beschäftigte Arbeitnehmer geltende System ist freilich ein ganz anderes. Im „normalen“ privaten Arbeitsrecht handelt es sich bei der in Rede stehenden Betriebsvereinbarung um eine sogenannte freiwillige Betriebsvereinbarung, deren Nicht-Zustandekommen keinerlei Sanktion unterliegt. Weiters führt normalerweise ein Abschluss einer echten Betriebsvereinbarung selbstverständlich nicht zur Aufhebung der einzelvertraglich günstigeren Regelungen. Insofern wird der Entwurf seinen eigenen Prinzipien nicht gerecht, die ausweislich der Erläuterungen darin bestehen, die ÖBB-Beschäftigten „normalen“ arbeitsrechtlichen Regelungen zu unterwerfen. Eine solche gesetzliche Ausnahme aus einem weit verbreitet geltenden System bedarf einer sachlichen Rechtfertigung, die hier freilich nicht zu erblicken ist. Insofern ist auch diese Bestimmung verfassungsrechtlich äußerst bedenklich. Hinzu kommt, dass die in § 7 Abs 3 ÖBB-DRG angesprochene Anweisung von Aufwandsersatz in angemessenem Ausmaß möglicherweise wiederum dazu führt, dass die Reiseaufwandsentschädigungen des öffentlichen Dienstes zur Anwendung kommen, da diese auch vielen Branchenkollektivverträgen zu Grunde liegen. Damit käme man zu dem Ergebnis, dass die derzeitige Regelung in der ÖBB-Vertragsschablone angemessen ist, da sie das abbildet, was im öffentlichen Dienst gemeinhin gilt. Alles andere würde bedeuten, dass die Regelung der Reisekostenaufwandsätze des öffentlichen Dienstes unangemessen sei.

Zu § 8 ÖBB-DRG

Nach der derzeit bestehenden dienstrechtlichen Regelung in der Vertragsschablone für die ÖBB-Beschäftigten gibt es im Krankheitsfall eine Entgeltfortzahlung durch den Arbeitgeber bis zu einem Jahr. Dieses System soll durch die Entgeltfortzahlungsregelung des § 8 Abs 1 und 2 AngG ersetzt werden. Es kommt dadurch zu einer deutlichen Verkürzung der bisher in der Vertragsschablone für die ÖBB-Beschäftigten an den öffentlichen Dienst angelehnten Entgeltfortzahlungsregelung. Auch hier handelt es sich natürlich wiederum um einen Eingriff in Einzelarbeitsverträge, der im Krankheitsfall dementsprechend gravierende Auswirkungen hat. Die ebenfalls gleichzeitig geplante Einführung von Krankengeld wirkt allerdings abmildernd. Es ist aber zu bemerken, dass die Entgeltfortzahlungsregelung des AngG bloß einseitig zwingend ist, was bei und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen. Es ist zu betonen, dass für den Arbeitnehmer günstigere Entgeltfortzahlungsregelungen nach dem Re-

gime des Angestelltengesetzes selbstverständlich möglich sind. In dem ÖBB-DRG wird dieses System der einseitig zwingenden Schutznormen des Angestelltengesetzes verlassen und zweiseitig zwingendes Recht geschaffen. Dies bedeutet im Ergebnis, dass im großen Unterschied zu allen anderen dem Angestelltengesetz unterliegenden Arbeitnehmern die ÖBB Beschäftigten nicht die Möglichkeit haben, sich mit ihrem Dienstgeber eine vom Angestelltengesetz abweichende günstigere Regelung auszumachen. Diese Ungleichbehandlung ist sachlich ungerechtfertigt und damit verfassungsrechtlich äußerst bedenklich.

Was die sonstigen Dienstverhinderungsgründe betrifft, soll in Zukunft im ÖBB-Bereich § 8 Abs 3 AngG maßgeblich sein. Dazu ist allerdings zu bemerken, dass die entsprechende Bestimmung in der ÖBB-Vertragsschablone (§ 16 AVB) keine Abweichung von § 8 Abs 3 AngG enthält. In diesem Punkt wird also in Einzelarbeitsverträge eingegriffen, ohne dass damit irgendeine materielle Wirkung erzielt würde.

Zu § 9 ÖBB-DRG

Auch zu dieser Bestimmung gilt der im vorigen Punkt formulierte Einwand, dass das System des einseitig zwingenden Schutzcharakters des „normalen“ Arbeitsrechts hier ohne Not verlassen wird. Abgesehen davon bezweifelt die Bundesarbeitskammer, dass die Umstellung des Urlaubsregimes von der Vertragsschablone auf die Urlaubsgesetzregelungen Einsparungseffekte hat. Einerseits fallen zwar bestimmte Zusatzurlaube für Beschäftigte, die vor 1983 eingetreten sind, weg. Andererseits bedeutet die Umstellung auf das allgemeine Urlaubsrecht aber, dass die Berechnung des Urlaubsentgelts in Hinkunft unter Einbeziehung der regelmäßig geleisteten Überstunden erfolgen müsste, was nach den derzeitigen Vertragsschablonenregelungen für die ÖBB-Beschäftigten nicht der Fall ist.

Zu §§ 10, 13 und 14 ÖBB-DRG

Die §§ 13 bis 14 des Entwurfes sehen in bestimmten Fällen bzw für bestimmte Gruppen von ÖBB-Beschäftigten die Aufhebung des Kündigungsschutzes vor. Abgesehen davon, dass Medienberichten zufolge selbst vom Ministerium beauftragte Gutachter diesen Punkt für verfassungswidrig halten, stellt sich die Frage, welches Einsparungspotential durch die Aufhebung des Kündigungsschutzes lukriert werden soll. Einsparungen würden sich erst dann ergeben, wenn tatsächlich Kündigungen ausgesprochen würden. Soweit geht der Ministerialentwurf aber nicht. Insofern ist es vor dem verfassungsrechtlichen Hintergrund ausgesprochen fraglich, welches öffentliche Interesse hier überhaupt noch den extremen Eingriff in die Privatautonomie rechtfertigen soll. Hinzu kommt, dass nach der Judikatur des Obersten Gerichtshofes besonders kündigungsgeschützte Arbeitnehmer hinsichtlich Versetzungen und Verwendungsänderungen eine deutlich höhere Flexibilität an den Tag legen müssen, als nicht kündigungsgeschützte Arbeitnehmer. Aus personalwirtschaftlicher Sicht liegt der Sinn dieser Maßnahme deshalb im Dunkeln, sofern nicht tatsächlich an massenhafte Kündigungen zu denken ist. Zusätzlich muss gesagt werden, dass Schätzungen zufolge rund 1/3 der 47 000 ÖBB-Beschäftigten in sehr ei-

senbahnspezifischen Bereichen tätig sind. Es handelt sich dabei etwa um Lokführer, Stellwerker, Gleisarbeiter etc. Gerade für diese Arbeitnehmergruppen war der Kündigungsschutz bei Antritt des Arbeitsverhältnisses ein wesentlicher Faktor für ihre Entscheidung bei den Österreichischen Bundesbahnen zu arbeiten. Auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt sind Arbeitnehmer wie etwa Lokführer nämlich gar nicht vermittelbar, da die ÖBB hier de facto ein Monopol haben.

Hinzu kommt, dass der Entzug des Kündigungsschutzes einen so gravierenden Eingriff in die Privatautonomie darstellt, dass in verfassungsrechtlicher Terminologie durchaus von einer enteignungsgleichen Maßnahme gesprochen werden kann, die vor allem auch im Lichte des Art 1 1. ZP MRK nicht entschädigungsfrei erfolgen darf. Entschädigungen für den Entfall des Kündigungsschutzes sind aber nicht im Entwurf vorgesehen.

Gem § 10 Abs 1 ÖBB-DRG sollen Arbeitnehmer unter 40 Jahren gekündigt werden können, wenn die Voraussetzungen vorliegen, die bisher für eine Versetzung in den dauernden Ruhestand erforderlich waren. Abgesehen von den bereits angesprochenen verfassungsrechtlichen Bedenken scheint diese Regelung auch gegen § 2 der Antidiskriminierungsrichtlinie (RL 2000/78/EG) zu verstoßen. Es wird ganz pauschal auf ein bestimmtes Lebensalter abgestellt, andere Faktoren sieht das Gesetz nicht vor. Auch eine sachliche Rechtfertigung für die Anknüpfung an ein fixes Lebensalter sind nicht zu erblicken.

Zu § 13 iVm § 14 Abs 2 bis 5 ÖBB-DRG

Im Kern geht es hier darum, bisheriges Stammpersonal zu Leasingpersonal in der konzerneigenen Arbeitskräfteüberlassungstochter zu machen. Zu diesem Zweck wird der einzelvertragliche Kündigungsschutz gesetzlich aufgehoben. Geplant ist also folgendes: Der Dienstgeber tritt an seinen kündigungsgeschützten Arbeitnehmer heran und fordert ihn auf, in Zukunft für einen anderen Arbeitgeber – nämlich für einen Personalbereitsteller und damit materiell für eine Vielzahl neuer Arbeitgeber (Beschäftiger) – zu arbeiten. Zweitens soll der Arbeitnehmer den Inhalt seines Arbeitsvertrages dementsprechend einseitig abändern lassen, er soll nämlich von der Stammarbeitskraft zur Leasingarbeitskraft für konzernfremde Dritte werden. Für den Fall, dass sich der Arbeitnehmer seines ursprünglichen Dienstvertrages besinnt und darauf besteht weiterhin seiner vereinbarten Tätigkeit nachzugehen, hebt der Gesetzgeber den einzelvertraglichen Kündigungsschutz auf.

Vergleicht man dieses geplante Regelungsregime mit dem allgemeinen Arbeitsrecht, das die Erläuterungen ja als Maßstab für das neue ÖBB-Dienstrecht anlegen wollen, so kommt man zu eklatanten Wertungswidersprüchen. Nach § 2 Abs 2 AÜG bedarf die Überlassung eines Arbeitnehmers seiner ausdrücklichen Zustimmung. Wird im allgemeinen Arbeitsrecht ein Arbeitnehmer deshalb gekündigt, weil er sich gegen die Versetzung auf einen Leasingarbeitsplatz wehrt, so kann er diese Kündigung gem § 105 Abs 3 Z 1 lit i ArbVG wegen des verpönten Kündigungsmotivs anfechten. Das was also im allgemeinen Arbeitsrecht ein verpöntes, also sittenwidriges Motiv darstellt, soll im ÖBB-DRG zum Normalfall werden. Ein solches Vorhaben ist eklatant verfassungswidrig.

Zu § 15 ÖBB-DRG

Derzeit arbeiten die ÖBB nicht nach den Regeln des AZG. Dazu wird nun durch das zuständige Ministerium offensichtlich auch offiziell die Auffassung vertreten, dass auch für die nach 1996 eingetretenen Arbeitnehmer das AZG nicht gelte. Weiters wird in der derzeitigen betrieblichen Praxis auch die Arbeitszeit-RL der EU nicht beachtet. Dieses europarechtswidrige Verhalten soll durch das ÖBB-DRG offensichtlich weiter aufrechterhalten werden, weil nur eine Ablöse des bisherigen (Vertragsschablonen-)Arbeitszeitregimes durch einen Kollektivvertrag vorgesehen ist. Im Gegensatz zu den anderen Punkten des ÖBB-DRG wäre hier tatsächlich eine sachliche Rechtfertigung für eine gesetzgeberische Korrektur der Vertragsschablone gegeben gewesen. Diesen Weg beschreitet der Ministerialentwurf aber unverständlicherweise nicht und setzt das Unternehmen damit der Gefahr arbeitsgerichtlicher Auseinandersetzungen und den Steuerzahler dem Risiko der endgültigen Tragung unnötiger Prozesskosten aus.

IV. Fazit

Insgesamt ist der vorliegende Entwurf mit Bestimmungen gespickt, die arbeitsrechtspolitisch katastrophal, verfassungsrechtlich weitgehend unhaltbar und punktuell europarechtswidrig sind. Der gesamte Entwurf stellt sich entgegen den Argumenten in den Erläuterungen nicht als Gleichstellung der ÖBB-Beschäftigten mit anderen privatrechtlich Beschäftigten sondern als rechtliche Schlechterstellung dieser Berufsgruppe gegenüber allen anderen privatrechtlich Beschäftigten Österreichs dar. Insofern ist dieser Entwurf als legistischer und rechtspolitischer Tiefpunkt zu betrachten. Die Bundesarbeitskammer spricht sich mit Entschiedenheit dagegen aus.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident

Werner Muhm
Direktor