

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Abteilung 2V - Verfassungsdienst



Betreff:

Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003;
 Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes und Änderungen des Bahn-Betriebsverfassungsgesetzes, des Arbeitsverfassungsgesetzes, des Angestelltengesetzes und des ASVG; Stellungnahme

Datum: 28. Oktober 2003

Zahl: -2V-BG-2867/3-2003

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Auskünfte: Dr. Glantschnig

Telefon: 05 0 536 - 30204

Fax: 05 0 536 - 30200

e-mail: post.abt2V@ktn.gv.at

An das
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
 Abteilung Sch 1 – Recht

Radetzkystraße 2
 1031 WIEN

Mit Schreiben vom 06. Oktober 2003, Zahl: -2V-BG-2867/1-2003, wurde der Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, der Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes und Änderungen des Bahn-Betriebsverfassungsgesetzes, des Arbeitsverfassungsgesetzes, des Angestelltengesetzes und des ASV zur Begutachtung übermittelt. Die Abteilung 7 – Wirtschaftsrecht und Infrastruktur darf als federführend zuständige Abteilung nachstehende Äußerung erstatten:

1. ALLGEMEINES:

Das Bemühen des Bundes, den ÖBB eine den tatsächlichen Marktgegebenheiten angepasste Unternehmensstruktur zu verleihen und maßgebliche strukturelle Änderungen herbeizuführen, welche sowohl im Interesse der Sicherung der Arbeitsplätze bei den ÖBB (durch das Herbeiführen einer Wettbewerbsfähigkeit) als auch im Interesse einer den Anforderungen der EU entsprechenden modernen Unternehmensstruktur liegen, ist ausdrücklich zu begrüßen.

Dennoch ist zum vorgelegten Gesetzesentwurf festzuhalten, dass dieser in wesentlichen Teilen jedoch nicht geeignet ist, den beabsichtigten Zielsetzungen zu entsprechen und auch massiv Länderinteressen beeinträchtigt werden. Diese Beeinträchtigung erfolgt sowohl im Hinblick auf die Betrachtung verkehrspolitischer Zielsetzungen (im Zusammenhang mit der Umsetzung eines effizienten öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs) als auch im Hinblick auf die unmittelbaren finanziellen Auswirkungen der Struktur auf Bestellerleistungen im gemeinwirtschaftlichen Leistungsbereich der Länder. Der Entwurf bedarf daher einer

dringenden Überarbeitung, um nicht einseitigen, von persönlichen Interessenslagen überschatteten Zielsetzungen zum Schaden der öffentlichen Interessen zum Durchbruch zu verhelfen.

Der vorliegende Gesetzesentwurf lässt erkennen, dass vielfach ausschließlich die von den ÖBB gepflogenen starren Schienenverkehrsinteressen umgesetzt werden sollen. Es sind daher im vorliegenden Gesetzesentwurf folgende wesentliche Strukturmängel erkennbar:

- 1.1. Vermischung des Schienenverkehrs mit dem Kraffahrlinienverkehr;
- 1.2. Aufhebung der eigengesellschaftlichen Verantwortlichkeit des Busverkehrs;
- 1.3. Missachtung der öffentlichen Interessen des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs zu Lasten des Fernverkehrs im Schienenbereich;
- 1.4. Kein Ansatz der Regionalisierung des Busverkehrs und
- 1.5. mangelnde Verankerung des GVP-Ö im Hinblick auf eine forcierte Umsetzung der Schienenverkehrsprojekte in Österreich.

Das öffentliche Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999, welches mit 01.01.2000 in Kraft getreten ist, hat im Wesentlichen die Verantwortlichkeit für die Durchführung des Nah- und Regionalverkehrs (und somit auch die gleichzeitige Verpflichtung der Reform der Verkehrsverbunde durchzuführen) den einzelnen Bundesländern übertragen. Beim Bund sind lediglich gewisse Grundverkehrsfinanzierungsangelegenheiten und Förderungsmöglichkeiten sowie der Schienenverkehr verblieben.

Aufgrund der drastisch unterschiedlichen wirtschaftlichen Lage zwischen ÖBB und Österr. Postbus AG besteht auch die akute Gefahr, dass die ÖBB die unwirtschaftlichen Bereiche des Schienenverkehrs zumindest teilweise auf den Busverkehr überträgt.

Die Verantwortlichkeit für die Durchführung des Nah- und Regionalverkehrs außerhalb des Schienenverkehrs ist jedoch aufgrund des ÖPNRV-G den Ländern übertragen. Der dadurch entstehende finanzielle Mehraufwand müsste von den Gemeinden und den Bundesländern sowie letztendlich auch vom Konsumenten getragen werden.

Aufgrund der Verschiedenheit der wirtschaftlichen Lagen der zusammengeschlossenen Unternehmen besteht daher die evidente Gefahr, dass das Land Kärnten, sohin auch die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH, durch die Umlagerung von der Schiene auf den Busverkehr derzeit noch nicht quantifizierbare Mehrbelastungen hinnehmen wird müssen.

Durch das neue Unternehmen Postbus / ÖBB entsteht in Kärnten eine Marktbeherrschung von über 96 % und damit eine faktische Monopolisierung. Im Zuge eines gelockerten Konzessionssystems würde trotz Ausschreibung von Leistungen im nicht gewinnbringenden Bereich kein Wettbewerb möglich sein, weil die österreichische bzw. kärntnerische Unternehmensstruktur nicht in der Lage ist, gegen einen solchen großen Monopolisten in einen Wettbewerb zu treten.

Die Situation des Anteils der einzelnen Kraftfahrlinienunternehmen an den insgesamt im Kraftfahrlinienverkehr Kärntens gefahrenen Leistungskilometern stellt sich im Bereich des Regionalverkehrs wie folgt dar:

Kraftfahrlinien-Unternehmen	Anteile auch im Regionalverkehr
ÖBB-Bus (26 Linien) ohne Schiene	27,25 %
Postbus (82 (Linien)	68,96 %
Springer (2 Linien)	0,98 %
Südburg (1 Linie)	0,97 %
Ebner (1 Linie)	0,57 %
Wiegele (1 Linie)	0,55 %
Wernitznig (1 Linie)	0,41 %
Maurer (1 Linie)	0,34 %

Durch den Zusammenschluss von ÖBB und Österr. Postbus AG liegt der Marktanteil dieses Unternehmens über 96 %.

Aufgrund der faktischen Monopolstellung könnten die ÖBB / Österr. Postbus AG nicht nur den Markt diktieren, sondern auch jederzeit aus dem Verkehrsverbund aussteigen und diesen damit sprengen. In weiterer Folge könnten sie den privaten Anbietern den Anschluss an das Netz verweigern und diese von den Verbundvorteilen ausgrenzen.

2. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN AUF DAS LAND KÄRNTEN:

Das Beispiel der im Bereich des Gebietes „Karnische Region II“ durchgeführten Ausschreibung für den Busverkehr zeigt die Situation des mangelnden Wettbewerbs und die damit einhergehenden negativen wirtschaftlichen Auswirkungen für die Verkehrsverbund Kärnten GesmbH und das Land Kärnten drastisch auf. Zur Darlegung wird als Beilage eine rechnerische Darstellung des durch die Fusion und die neue Struktur zu erwartenden Schadens am

Beispiel des Verkehrskonzeptes „Karnische Region II“ beigelegt.

Aus dieser Aufstellung ergibt sich, dass die privaten Anbieter im Vergleich zum von der Österr. Postbus AG angebotenen Preis um bis zu 37,43 % billiger waren.

Wenn man diese preislichen Unterschiede auf ganz Kärnten unter Zugrundelegung der vorhandenen statistischen Zahlen hochrechnet, so ergibt sich ein jährlicher Schaden von etwa € 3.800.415,00, der durch die Beauftragung der neuen Personenverkehrs AG (Bereich Bus) entstehen würde, zumal sich das Preisniveau wegen des fehlenden Wettbewerbs nicht nach unten korrigieren ließe. Der Schaden im Bereich des Personennahverkehrs (Bus) der ÖBB ist mangels vorliegender Unterlagen nur schätzbar und liegt in der Größenordnung von € 1.628.749,00 und ist der Personenverkehrs AG zuzurechnen.

Daraus ergibt sich ein jährlicher Gesamtschaden von € 5.429.164,00.

Daraus ist ersichtlich, dass der gegenständliche Zusammenschluss zu einer erheblichen Verteuerung des öffentlichen Verkehrs in Kärnten führt.

Im Lichte der Tatsache, dass es sich dabei nicht um eigenwirtschaftliche Leistungen, die von den Verkehrsunternehmen zu erbringen sind, sondern um gemeinwirtschaftliche Leistungen handelt, bedeutet dies, dass selbst bei Berechnung eines angemessenen Preises von den Verkehrsunternehmungen und einer Überwälzung hinsichtlich angemessener Fahrpreisentgelte an die Kunden, der jährliche Gesamtschaden für das Land Kärnten durch die beabsichtigte Struktur im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 immens ist.

Überdies kommt es – deutlich entgegen den Bestimmungen des § 7 ÖPNRV-G 1999 – zu einer wesentlichen Verlagerung der Belastungen bereits auch im Bereich Schiene auf die Länder. Berücksichtigt man in weiterer Folge noch, dass der Bund auf der Grundlage der vorgesehenen Struktur auf geschickte Art und Weise dem § 7 ÖPNRV-G 1999 eine Bedeutung beizumessen in der Lage ist, welche keineswegs den im Zuge der Zustimmung der Länder zum ÖPNRV-G 1999 zugrunde gelegten Kriterien entspricht, erhöhen sich die Kosten (Schieneverkehr) neuerlich, zumal durch das neue Strukturkonzept der Bund seine Eigentümerversantwortung im Rahmen der Abgangsdeckung für gemeinwirtschaftliche Verkehre nicht mehr wahrnimmt, sondern diese Abgangsdeckung für gemeinwirtschaftliche Verkehre auf den engen Bereich des „Ökobonus“ (Abgeltung für soziale Tarifgestaltung) einschränkt. Dies entspricht nicht dem § 7 ÖPNRV-G 1999.

Es muss daher darauf gedrungen werden, dass durch das neue Bundesbahnstrukturgesetz sichergestellt ist, dass der Bund im Rahmen der Bestandsicherung im Schienenbereich

nach § 7 ÖPNRV-G 1999 – vor allem im Rahmen der Interpretation des § 7 leg. cit. – sicherstellt, die Angebotssicherung nach einem bestimmten Fahrplan aufgegliedert nach Bundesländern festzulegen und diese auch aus Bundesmitteln abzugelten. Der Absicht des Bundes, österreichweit lediglich mit einem bisher ausgezahlten „Ökobonus“ eine Abdeckung seiner gesetzlichen Verpflichtung nach § 7 ÖPNRV-G 1999 vorzunehmen, wird durch den vorliegenden Gesetzesentwurf Vorschub geleistet, und zusätzlich ermöglicht, Belastungen der Länder zu erzeugen, da die Eigentümerversantwortung für die ÖBB für den öffentlichen Verkehr auf Bestelleistungen der Länder abgewälzt wird. Diese Summe kann seriös nicht geschätzt werden, liegt jedoch für Kärnten für die Schiene deutlich über € 14,5 Mio. jährlich.

Es muss daher auch in diesem Lichte der vorliegende Gesetzesentwurf abgelehnt werden.

3. MÄNGEL DIESES GESETZESVORHABENS:

3.1. Zusammenführung Schienen- und Kraftfahrlinienverkehr (Busverkehr):

Der Ministerratsbeschluss vom 14.5.2002, welcher dem Bundesminister für Finanzen die Ermächtigung erteilt, die ÖIAG zu beauftragen, 100 % ihrer an der Österreichischen Postbus AG gehaltenen Aktien an die ÖBB zu verkaufen, enthält neben diesem Hauptinhalt eine Reihe von Nebenbedingungen und Absichtserklärungen.

Die für das hier gegenständliche Thema entscheidenden Textpassagen des Ministerratsvortrags (GZ. 040701/83-Pr.4/02) lautet: "... Voraussetzung hierfür ist, daß sich die ÖBB verpflichten, bei dieser Lösung private Verkehrsunternehmen ... so rasch wie möglich einzubinden. Selbstverständlich muß diese Beteiligung allen privaten Interessenten offenstehen."

und

"Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen die Einbindung der privaten Interessenten im Sinne einer fairen und für beide Seiten vorteilhaften Weise erforderlichenfalls sicherstellen, wobei die dafür allenfalls erforderlichen Eigentümermaßnahmen seitens des zuständigen Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu treffen sind."

und

"Es soll daher der Auftrag der Bundesregierung ... unter der Voraussetzung erteilt werden, daß eine teilweise Privatisierung des Unternehmens in einem zweiten Schritt tatsächlich umgesetzt wird."

Da dieser Regierungswille in keiner Weise Gegenstand weder des zwischen ÖIAG und ÖBB geschlossenen Kaufvertrages noch im hiezu ergangenen Urteil des Kartellgerichts ist, hat er gegenüber der ÖBB keine rechtliche Überbindung stattgefunden.

Durch die Zusammenführung des gesamten Personenschienenverkehrs und des gesamten Personenkraftfahrlinienverkehrs wird den Zielsetzungen des Ministerratsbeschlusses einerseits widersprochen und werden andererseits massiv Länderinteressen beeinträchtigt.

Das vorliegende Gesetz bringt einschneidende Änderungen mit sich und sieht eine Zusammenführung des Schienenverkehrs mit dem Kraftfahrlinienverkehr – obwohl es sich dabei um sachlich völlig unterschiedliche Unternehmensbereiche handelt – vor. Eine Regionalisierung, wie seitens der ÖBB angekündigt und auch von den Ländern immer wieder gefordert, ist in diesem Gesetz nicht enthalten.

Für die Länder würde eine Eingliederung des Busverkehrs in den Schienenbetrieb nach dem Vorbild des Bahnbusbes oder auch nur eine funktionale oder territoriale Teil-Zusammenlegung mit der Schiene (Bahnbus-Betrieb hier vorerst unbeachtlich) folgende, gravierende Nachteile bewirken:

- Die Planung und Verhandlung von Schienen-Verkehrsdiensten erfolgt nach völlig anderen, jedenfalls weitreichenderen Kriterien als jene von Bus-Verkehrsdiensten (weniger weitreichend, kurzfristiger, aber wesentlich flexibler). Dementsprechend werden Entscheidungen der ÖBB zum Schienenbetrieb - richtigerweise - zentral und unter hohem Kommunikations- und Bearbeitungsaufwand sowie mit langen Entscheidungsfindungsprozessen "in Wien" getroffen. Seit der Eingliederung gilt dies - hier unglücklicherweise - auch für Entscheidungen zum Betrieb des Bahnbusbes. Es muß daher zwingend befürchtet werden, daß dieselbe Inflexibilität dann auch den gesamten Kraftfahrlinienverkehr erfassen würde.
- Ferner treten mitunter massive Interessengegensätze zwischen Bahn- und Busbetrieb auf, deren gesamtnetz-dienlicher Ausgleich eine der Aufgaben der Verbundorganisationsgesellschaft (VOG) darstellt. Beim Bahnbus entscheiden jedoch "Schienen-Leute" stets zugunsten des Schienenbetriebs, selbst dann, wenn diese Schienen-Bevorzugung die gesamtbetriebliche Effizienz - und damit auch die Zahlungspflichten des Landes - negativ beeinflusst. Dies würde dann ebenfalls für die gesamten Bus-Betriebsteile gelten.
- Durch die gemeinsame Kosten- und Ertragsrechnung bei Schiene und Bahnbus wurde der Bahnbus von der im Schienenbetrieb vorherrschenden Intransparenz "infiziert" und ist ohne Lösung der Daten-Frage nunmehr ebensowenig reformierbar wie der Schienenbetrieb und ist der Bahnbus bezüglich Kostenstellen und Kostenträger derart in den

Schienenbetrieb "eingemischt" (Beispiel: eine Tankfüllung Diesel für einen Bus wird unter der selben Rubrik verbucht wie eine Tankfüllung für eine Diesel-Lok), daß eine eigene Bus-Erfolgsrechnung, schon überhaupt wenn diese territorial in Kleinregionen untergliedert sein soll, erst nach Trennung und mindestens 1 Jahr Probabilanz wieder möglich würde. Diese beiden Negativa sind dann auch für die Postbus-Teile zu erwarten, die derzeit noch über ein vorbildlich transparentes und nachvollziehbares Rechnungswesen verfügen.

- Die Österr. Postbus AG hat in den letzten Jahren ihre innere Struktur optimal auf die Erfordernisse der verbundweisen Kooperation mit Ländern, Gemeinden und anderen Verkehrsunternehmen angepaßt, seine Divisionen in Profit-Centern regionalisiert und Entscheidungsbefugnisse nach unten delegiert. Eingliederungen jeder Art hätten eine Re-Zentralisierung auf die - für den Schienenbetrieb ja durchaus berechnete - ÖBB-Struktur zur Folge.
- Die Österr. Postbus AG hat in den letzten Jahren ihre Kosten drastisch gesenkt, ihre "Altlasten" stark abgebaut, die Fahrgastzahlen stabilisiert und das laufende Marketing sowie den Kundendienst-Gedanken bis in die Köpfe des Frontpersonals stringent durchstrukturiert. Diese Sanierungserfolge des Postbusses werden derzeit zu hohem Anteil an die Länder und andere Sekundärkunden weitergegeben. Es steht zu befürchten, dass dies ein jähes Ende nimmt, wenn der Postbus ganz oder in funktionalen Teilen in die bei weitem nicht so fortgeschrittene ÖBB-Schiene integriert wird.
- Die Österreichische Postbus AG hat in den letzten Jahren stark in ihr Humankapital investiert. Gerade diese mittlere und untere Führungsebene ist jedoch vorwiegend mit kündbaren Dienstverträgen versehen und würde eine Integration in den ÖBB-Betrieb nicht "überleben", weil die ÖBB selbst über ausreichendes - unkündbares - Personal verfügen. Die Management-Qualitäten dieser Ebenen sind jedoch unvergleichlich weniger gut entwickelt und auch weniger von Unternehmens-, denn von Personal-Interessen geleitet, als dass dies eine Verbesserung der betrieblichen Wirtschaftlichkeit (die sich wiederum in finanziellen Erleichterungen der öffentlichen Subventionsgeber äußert) erwarten lässt.
- Die Österreichische Postbus AG verhält sich in verkehrlichen, tariflichen und finanzorganisatorischen Fragen gegenüber den Ländern, Gemeinden, Verbundgesellschaften und übrigen Verkehrsunternehmen äußerst kooperativ und stellte in den letzten Jahren stets ein ausgleichendes Gegengewicht zum eher erpresserischen Verhalten der ÖBB - auch gegenüber anderen Verkehrsunternehmen - dar. Wenn schon durch den Kauf des Postbusses ein diesbezüglicher Machtzuwachs der ÖBB erfolgt ist, so sollten die Länder nunmehr wenigstens "Schadensminimierung" betreiben, indem zumindest die Eigengesellschaftlichkeit des Busbetriebs sichergestellt wird.

Aus diesen Gründen hat der Ministerrat ursprünglich ja auch die Gründung einer eigenen Bundesbus-Gesellschaft beabsichtigt ("Kukacka-Firlinger-Plan") und - ganz im Gegenteil zur derzeit zu befürchtenden Vorgangsweise - sogar die "Herauslösung" des Bahnbusse aus dem Schienenbetrieb und dessen Zusammenführung mit der Postbus-Struktur vorgesehen.

3.2. Eigengesellschaftlichkeit und Eigenverantwortlichkeit des Busbetriebes:

Im vorliegenden Gesetzesentwurf ist durch die Gründung der ÖBB-Personenverkehrs-AG vorgesehen, dass der gesamte Busverkehr seine Eigengesellschaftlichkeit verliert. Daran vermag auch nichts zu ändern, dass eine ÖBB-Traktion GmbH mit der Aufgabe bedarfsge-rechte und wirtschaftliche Traktionsleistungen, einschließlich der dafür erforderlichen Serviceleistungen anzubieten und sicherzustellen sowie allenfalls eine spätere Untergliederung des Busverkehrs in eine GmbH besteht. Einerseits deshalb, als gerade die Eigenverantwortlichkeit und Flexibilität aufgrund der unterschiedlichen Bedarfsinteressen für flächenhafte Angebote von Verkehrsdienstleistungen des Busverkehrs nicht bloß im Rahmen von „verlängerten Werkbänken“ zur Eingliederung im Schienenverkehr möglich ist, sondern bedarf diese Art von Wahrnehmung unternehmerischer Verantwortlichkeit einer Anpassung der Unternehmensstruktur an den Markt, wie auch einer Anpassung der Entscheidungsverantwortlichkeiten. Insbesondere hierin unterscheidet sich der Schienenverkehr vom Busverkehr. Seitens des Bundes wurde bekannt, dass in weiterer Folge eine Busverkehrs GmbH gegründet werden soll, die jedoch im vorliegenden Gesetzesentwurf zum jetzigen Zeitpunkt keinen Niederschlag findet und andererseits in einem einheitlichen Entscheidungsfindungsprozess und aufgrund des GmbH-Gesetzes einen dem Schienenverkehr nachempfundenen Entscheidungsprozess ausgesetzt ist. Allein die Gesetze der Logik gebieten eine unterschiedliche Behandlung des Schienenverkehrs und des Busverkehrs.

Die Absicht der ÖBB, ihre Monopolstellung ausnutzen zu wollen, zeigt sich auch darin, als zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit der Zustimmung des Kartellgerichtes zum Ankauf der Österr. Postbus AG durch die ÖBB sofort sämtliche Aufsichtsratsmitglieder ausgetauscht wurden und ausschließlich aus dem Schienenverkehrsbereich kommende Aufsichtsratsmitglieder die Geschicke des Busverkehrs bestimmen. Dies ist fachlich, sachlich und wirtschaftlich ein problematischer Zustand, zumal zwar jene Personen im Schienenverkehr ein hohes Fachwissen haben mögen, dieses Fachwissen jedoch nicht umlegbar auf den Busverkehr und seinen wesentlichen entscheidungsrelevanten Teilen ist. Überdies wird dadurch der Regionalisierungsprozess der Österr. Postbus AG, wie er seinerzeit von der Eigentümerseite (der ÖIAG) forciert wurde, zerstört. Dies bedeutet, dass die gesamte Orientierung des Personenverkehrs in Richtung ertragsreicher Fernverkehr abzielt und der im Wesentlichen gemeinwirtschaftlich durchzuführende Personennah- und Regionalverkehr unter die Räder kommt, sodass die Länder einen deutlich höheren Finanzierungsaufwand – wie bereits oben

allein für den Busverkehr nachgewiesen – zu tragen haben werden.

Es muss daher der Gesetzesentwurf die Eigengesellschaftlichkeit und Eigenverantwortlichkeit des Personenverkehrs im Busbereich sichern.

3.3. Verlängerung des Personennah- und Regionalverkehrs Bus durch Regionalisierung:

Auch unter Berücksichtigung des ÖPNRV-G 1999, welches mit 01.01.2003 in Kraft getreten ist, ergibt sich eine deutliche Verschlechterung der öffentlichen Interessen sowie eine Verschiebung der Finanzierungslasten auf Kosten der Länder. Mit dem ÖPNRV-G 1999 wurde mit 01.01.2000 die Verantwortlichkeit für die Durchführung des Nah- und Regionalverkehrs (und somit auch die gleichzeitige Verpflichtung, die Reform der Verkehrsverbände durchzuführen) den einzelnen Bundesländern im Kraftfahrlinienbereich übertragen. Durch das neue Unternehmen „Postbus / ÖBB“ und sohin lediglich einem Teil, nämlich dem Postteil der neuen „Personenverkehrs AG“ entsteht in Kärnten eine Marktbeherrschung von über 96 % und damit eine faktische Monopolisierung. Im Zuge eines gelockerten Konzessionssystems werden daher trotz Ausschreibung von Leistungen im gemeinwirtschaftlichen Bereich keine Wettbewerbsbedingungen herrschen, weil die klein- und mittelständische kärntnerische Unternehmensstruktur nicht in der Lage ist, gegen einen derart großen Monopolisten in den Wettbewerb zu treten.

Beruhend auf dieser Situation muss für den Kraftfahrlinienbereich eine Regionalisierung, also eine „Verlängerung des Busverkehrs“ stattfinden. Dies auch im Hinblick auf die Zusage des Bundes, auf Länderinteressen Bedacht nehmen zu wollen, wie auch in Bezug auf die Zusage der ÖBB, 30 % des Busverkehrs veräußern zu wollen.

Eine Verlängerung des Schienenverkehrs ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund der geänderten sachlichen Voraussetzungen nicht zielführend, da Sanierungsmaßnahmen nur in Randbereichen umgesetzt wurden, die ÖBB beabsichtigen, den „Schienenfernverkehr zu Lasten des Nah- und Regionalverkehrs“ umzustrukturieren und überdies der Bund beabsichtigt, die Schieneninfrastruktur für sämtliche Nebenbahnen (und den damit verbundenen Kostenaufwendungen) den Ländern zu übertragen. Diese Situation bedarf daher in weiterer Folge einer gesonderten Betrachtung und ist durch die vorliegende Bahnstrukturreform keiner zwingenden Beurteilung zu unterziehen.

3.4. Mangelnde Verankerung des GVP-Ö im Hinblick auf die Umsetzung von Schienenverkehrsprojekten:

Die ÖBB-Infrastrukturbau-AG muss nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf gemäß § 43 für Schieneninfrastrukturvorhaben einen sechsjährigen Rahmenplan erstellen. Bei der Er-

stellung des Rahmenplanes ist zwar jeweils auf jene Festlegungen im GVP-Ö Bedacht zu nehmen, welche die Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastrukturbau-AG betreffen. Darüber hinaus ist in § 54 Abs. 3 des Gesetzesentwurfes enthalten, dass die Schieneninfrastrukturvorhaben, die den ÖBB durch Verordnung zur Planung und Durchführung oder zur Durchführung übertragen worden sind, in den die Jahre 2005 bis 2010 umfassenden Rahmenplan aufgenommen zu haben werden. Auch für die HL-AG sieht Artikel 3 § 16 Abs. 2 vor, dass diese übertragenen Vorhaben in den Rahmenplan aufzunehmen sind.

Damit wird scheinbar auf die wichtigen Infrastrukturprojekte im Schienenverkehrsbereich Österreichs – wie insbesondere die Koralmbahn und den Semmeringbasistunnel – Bedacht genommen. Bezieht man sich jedoch allerdings darauf, dass für die Koralmbahn bislang zwar wesentliche Teile der Planungs- und Bauübertragungen erfolgten, jedoch auch große Streckenabschnitte (insbesondere der Koralmtunnel selbst) hinsichtlich der Planung und Übertragung noch keine Umsetzung bezüglich Übertragung und Beauftragung der bisherigen HL-AG erfahren haben, so ist erkennbar, dass es im alleinigen Ermessen der ÖBB liegt, hier Veränderungen herbeizuführen. Dies auch im Lichte des Semmeringbasistunnels, zumal für die Bauübertragungen eine ausfinanzierte Übertragung nicht mehr besteht.

Verschärft wird die Angelegenheit dadurch, als § 7 des Hochleistungsstreckengesetzes zur Gänze entfällt, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie berechtigt ist, der HL-AG allgemeine Anweisungen über die Durchführung ihrer Aufgaben im Sinne des Hochleistungsstreckengesetzes zu erteilen und Auskünfte über ihre Tätigkeiten zu verlangen.

Man mag nun versucht sein, auf die Bedachtnahme des GVP-Ö hinzuweisen, wie er in § 43 des Gesetzesentwurfes für die Erstellung des Rahmenplanes enthalten ist, vergisst jedoch darauf, dass dem GVP-Ö jede rechtsverbindliche Verankerung in der österr. Rechtsordnung fehlt und daher dieser jederzeit einseitig geändert werden kann und der Begriff „Bedachtnahme“ nicht umschrieben ist (keine Bindungswirkung entfaltet), zumal im GVP-Ö eine Vielzahl von Projekten enthalten ist.

Es muss daher zwingend darauf gedrungen werden, dass jene im derzeitigen GVP-Ö enthaltenen Projekte im Schienenverkehrsbereich nicht bloß als „Bedachtnahme“ aufgenommen werden, sondern die neue ÖBB-Infrastrukturbau-AG gesetzlich dazu zu verhalten ist, unter namentlicher Anführung der Schienenverkehrsprojekte, welche umzusetzen sind, diese in den Rahmenplan aufzunehmen. Geht man nämlich davon aus, dass die ÖBB bislang gegen die Koralmbahn und die Neubaustrecke im Zentralraum Kärnten damit argumentierte, dass diese betriebswirtschaftlich für die ÖBB nicht erforderlich seien, so ist darauf hinzuweisen, dass einige im GVP-Ö enthaltene Projekte aus verkehrspolitischen und volkswirtschaft-

-2V-BG-2867/3-2003

Seite 11

lich relevanten Zielsetzungen des Bundes umgesetzt werden sollen, nicht bloß aus ertragsmaximierenden Zielen der ÖBB.

Wenn nunmehr nicht einmal mehr die Möglichkeit besteht, im Rahmen von allgemeinen Anweisungen über die Durchführung der Aufgaben Eingriff zu nehmen, begibt sich der Bund fahrlässig seiner verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Verantwortung zur Umsetzung von Infrastrukturprojekten.

Überdies haben die ÖBB nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf gemäß § 44 die Möglichkeit, die Umsetzung solcher Vorhaben, welche verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich von Interesse sind, von entsprechenden Beiträge von Dritten – insbesondere von betroffenen Gebietskörperschaften – abhängig zu machen. Dies bedeutet, nachdem die Koralmbahn im Wesentlichen im Hinblick auf die volkswirtschaftliche Zielsetzung der Bundesregierung eine Umsetzung erfahren soll und dabei besonders die regionalwirtschaftlichen Interessen der Bundesländer Kärnten und Steiermark berücksichtigt werden, in Hinkunft die Möglichkeit besteht, eine Fertigstellung der Koralmbahn von Kostenbeiträgen der Bundesländer abhängig zu machen.

Es muss daher diese Bestimmung entschieden abgelehnt werden.

5. ZUSAMMENFASSENDER BEURTEILUNG:

Sosehr der vorliegende Gesetzesentwurf im Hinblick auf die beabsichtigte Strukturreform der ÖBB zu begrüßen ist, muss der Entwurf hinsichtlich seines Inhaltes einer grundlegenden Überarbeitung unterzogen werden. Im Hinblick auf die für den Busbereich entstehende Kostenbelastung in der Höhe von € 5,429.164,00, sowie der im Schienenverkehrsbereich voraussichtlich entstehenden Zusatzbelastung des Landes Kärnten von jährlich € 14,5 Mio. (sohin einer jährlichen Gesamtbelastung des Landes Kärnten in Höhe von € 19,929.155,00) wird von Landesseite überlegt den Konsultationsmechanismus auszulösen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Anlage

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Glantschnig

FdRdA
Glantschnig

Rechnerische Darstellung des durch die Fusion zu erwartenden Schadens am Beispiel des Verkehrskonzepts "Karnische Region II"

Unternehmen	angefragtes Leistungspaket	Leistungs-	Menge in km	v. Postbus angebotener Preis	alternativer Preis (jew. Bestbieter)	Unternehmen	Differenz Postbus zum Bestbieter	Differenz in %	altern. Preis (Zweitbester)	Unternehmen	Differenz Postbus zum Zweitbestbieter	Differenz in %
Postbus	Bus 1		83.270	193.580	127.403	Prünster	66.177	34,19%	150.000	Obitsch	43.580	22,51%
Postbus	Bus 2		81.087	199.900	149.280	Wilhelmer	50.620	25,32%	<i>(für Bus 2 liegt kein drittes Angebot vor)</i>			
Postbus	Bus 3		93.751	210.300	138.587	Prünster	71.713	34,10%	149.153	Südburg	61.147	29,08%
Postbus	Bus 4		99.065	177.000	125.500	Wastian	51.500	29,10%	152.000	Koch	25.000	14,12%
Postbus	Bus 5		67.853	149.600	93.600	Südburg	56.000	37,43%	141.000	Obitsch	8.600	5,75%
insgesamt:			425.026	930.380	634.370		296.010	31,82%	592.153		138.327	14,87%
							durchschnittlich:	32,03%			durchschnittlich:	17,87%

Leistungs-	Leistungs-	Preisdifferenz	Preisdifferenz
paket	Menge in km	zum Bestbieter je km [€]	zum Zweitbesten je km
Bus 1	83.270	0,795	0,523
Bus 2	81.087	0,624	
Bus 3	93.751	0,765	0,652
Bus 4	99.065	0,520	0,252
Bus 5	67.853	0,825	0,127
insgesamt:		0,696	0,325
durchschnittlich:		0,706	0,389

ganz Kärnten ("Postbus-Regionen")

MILLSTÄTTERSEE / GEGENDTAL	859.732	598.762	279.805
FELDKIRCHEN-ENGE GURK	241.490	168.186	78.594
VILLACH / FAAKERSEE	224.513	156.363	73.069
VÖLKERMARKT-SÜD	553.447	385.449	180.123
LAVANTTAL-SÜD	343.965	239.555	111.945
FELDKIRCHEN-UMLAND	594.059	413.734	193.340
VÖLKERMARKT-NORD	900.863	627.408	293.191
ST. VEIT-OST	553.230	385.298	180.052
WÖRTHERSEE-UMLAND	442.745	308.351	144.094

EBENTHAL	106.447	74.135	34.644
METNITZTAL / FRIESACH	113.124	78.785	36.817
UNTERES ROSENTAL / FERLACH	133.368	92.884	43.405
LIESER-/MALTATAL	310.993	216.592	101.214
UNTERDRAUTAL	78.846	54.912	25.661
insgesamt:	5.456.822	3.800.415	1.775.954

jährlicher Schaden, der mit der Beauftragung der Postbus AG entsteht
1.628.749 Schaden Bahnbus (wegen Intransparenz nur schätzbar)
5.429.164 insg.