



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt IV/SCH1 (Legistik und internationale
Angelegenheiten Eisenbahnen und
Rohrleitungen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65-0
DVR NR. 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 210.559/0008- IV/SCH1/2009	UV-GSt/Ma	Sylvia Leodolter	DW 2244 DW 2105	28.05.2009

BG, mit dem das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004 und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden

Nachdem die mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 (BBStG) angeordnete Umstrukturierung der ÖBB im Rahmen einer Holding-Konstruktion und mit einer Aufspaltung der Gesellschaften umgesetzt wurde, zeigte es sich – wie schon im damaligen Begutachtungsverfahren seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) befürchtet und massiv kritisiert –, dass die vorgegebene Konzernstruktur für eine positive Entwicklung des Unternehmens einerseits zu wenig flexibel ist und dass sie andererseits zu einer Vielzahl von Abstimmungsproblemen zwischen den Konzerngesellschaften führt. Entsprechend den Intentionen des aktuellen Regierungsprogrammes soll es daher durch den vorliegenden Gesetzesentwurf zu einer Veränderung der Struktur des Bundesbahnkonzerns kommen. Wenn allerdings in den erläuternden Bemerkungen ausgeführt wird, dass das Ziel der vorliegenden Reform mehr „Modernität und Flexibilität“ sei, so entspricht dies aus Sicht der BAK nicht den historischen Tatsachen, denn es geht nun tatsächlich um die Korrektur der völlig missglückten Bundesbahnstrukturreform 2003.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass diese neuerliche Umstrukturierung wieder viele Kräfte innerhalb des Unternehmens über Monate, realistischerweise sogar Jahre, mit internen Reorganisationsmaßnahmen beschäftigen wird, obwohl deren Einsatz sich eigentlich auf die Stärkung des Unternehmens im Zuge der von der EU verordneten Marktöffnung und der Bewältigung der aktuellen tiefen Wirtschaftskrise konzentrieren sollte.

Der Entwurf sieht vor, dass die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und die Brenner Eisenbahn GmbH mit dem Ziel der Schaffung eines integrierten Anlagenmanagements in einen gemeinsamen Verantwortungsbereich zusammengelegt werden, womit gesamtheitliche Streckenbetrachtungen mit klaren Prozessen erfolgen sollen. Gleichzeitig wird

beabsichtigt, durch strukturelle Vorkehrungen die Transparenz des Einsatzes öffentlicher Mittel im Infrastrukturbereich sicherzustellen. Die gesetzlich vorgegebene und damit eher starre Organisation und Zuordnung der Bereiche Traktion, Verschub, technische Services und Dienstleistungen sollen laut Erläuterungen insgesamt flexibler gestaltet werden können, um sich den wechselnden Verhältnissen innerhalb des Konzerns rascher anpassen zu können.

Wenn auch eines der grundsätzlichen Probleme des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 nämlich die gesetzliche Festschreibung der Organisation bis in die dritte Ebene durch die vorliegende Novelle nicht vollständig beseitigt wird, erscheint der Entwurf doch aus Sicht der BAK in dieser Hinsicht ein Schritt in die richtige Richtung zu sein. Es soll zu einer Reduktion der gravierenden Schnittstellenprobleme und der diese verursachenden Vielzahl der Gesellschaften im Konzern kommen. Insbesondere soll dies durch die Auflassung der Dienstleistungs GmbH (§§ 19 bis 21) und vor allem der Verschmelzung der Infrastruktur Betrieb AG mit der Infrastruktur Bau AG und der Brenner Eisenbahn GmbH in den §§ 29a und 34 erreicht werden.

Nicht nachvollzogen werden kann in diesem Zusammenhang aber die Vorgabe der Gründung von zwei neuen Gesellschaften unter dem neuen Dach der ÖBB-Infrastruktur AG, nämlich eine für Baudienstleistungen (§ 31 (2) Zi 1) und eine für den Neu- und Ausbau genau definierter Rahmenplanbauprojekte (§ 31 (2) Zi 2). Dies stellt die oben angesprochene Lösung der Schnittstellenprobleme im Infrastrukturbereich wieder in Frage und wird daher seitens der BAK abgelehnt. Dagegen regt die BAK an, diverse Großprojekte – wie zum Beispiel den Ausbau der Brennerstrecke oder der Koralnstrecke – in einer geeigneten transparenten Struktur mit klarer Verantwortlichkeit innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG abzuwickeln.

Kritisch sieht die BAK weiters die stärkere Trennung von Nahverkehr und Fernverkehr innerhalb der Personenverkehr AG (§ 6) in eigenen Rechnungskreisen, wie in den erläuternden Bemerkungen näher ausgeführt wird. Die Bereiche sind in Österreich aufgrund der Kleinräumigkeit und Topografie des Staatsgebietes traditionell eng miteinander verwoben und eine Trennung wäre notgedrungen künstlich und mit zahlreichen schwierigen ökonomischen Bewertungsfragen – wohl zu Ungunsten des Nahverkehrs – verbunden. Der Fernverkehr spielt in einigen Regionen eine große Rolle im Arbeits- und SchulpendingerInnenverkehr und kann daher nicht wirklich getrennt vom Nahverkehr gesehen werden. Zumindest mittelfristig befürchtet die BAK daraus jedenfalls negative Konsequenzen für die NahverkehrskundInnen durch höhere Preise oder Aufschläge.

Obwohl die Auflösung der Dienstleistungs GmbH seitens der BAK klar begrüßt wird, geht der vorliegende Entwurf eindeutig über das Ziel hinaus, wenn darin in § 52 a die Pensionsangelegenheiten, die bisher zentral von dieser Gesellschaft abgewickelt wurden nunmehr auf die einzelnen Teilgesellschaften aufgeteilt werden sollten. Da dies weder sinnvoll noch administrativ effizient zu bewerkstelligen ist, fordert die BAK, dass hierfür weiterhin eine zentrale Verwaltungsstelle (bei der Holding angesiedelt) zuständig sein sollte (dies könnte das gesetzlich nicht ausdrücklich geregelte Shared Service Center sein).

Zu den einzelnen Bestimmungen

Artikel 1 (Änderung des Bundesbahngesetzes)

§ 4 Unternehmensgegenstand

§ 4 (2) beschreibt die Rolle der Holding im Hinblick auf „die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Gesellschaften“. Neu ist hier in erster Linie, dass nicht nur der Unternehmensgegenstand, sondern auch die Aufgabe der Holding als Koordinatorin der Teilstrategien der Töchter festgeschrieben wird. Die BAK hat sich wiederholt für eine starke Holding und eine gemeinsame Unternehmensstrategie der Holding-Gesellschaften ausgesprochen. Daher sollte eindeutig klargestellt werden, dass es – neben den Strategien der Gesellschaften – auch eine gemeinsame Unternehmensstrategie geben muss. Die BAK schlägt daher vor, **§ 4 (2)** mit einer **Ziffer 3** zu ergänzen: „3. die Erstellung einer Konzernstrategie, die auch den volkswirtschaftlichen Aufgaben des ÖBB Konzerns Rechnung trägt.“

Da der Gesetzesentwurf die Möglichkeit eröffnet, dass einige Gesellschaften auch direkt als Töchter der Holding angesiedelt werden könnten (ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Technische Services GmbH, Teilbereiche des Versuchs), wäre es sinnvoll, dass auch die Holding von Gesetzes wegen ein Eisenbahnunternehmen sein sollte. Die BAK schlägt daher vor, **§ 4** um einen **neuen Absatz (4)** wie folgt zu ergänzen: „(4) Bei der Erfüllung von Aufgaben des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs ist die ÖBB Holding AG ein Eisenbahnunternehmen.“

Durch den Wegfall der ÖBB-Dienstleistungs GmbH sind die Aufgaben der Steuerung des optimalen Personaleinsatzes und des Personalausgleichs im Konzern und einer einheitlichen Entwicklung des Arbeitsrechts offen bzw sollen hinsichtlich der Pensionsangelegenheiten der ehemaligen Mitarbeiter der ÖBB auf die einzelnen Gesellschaften aufgeteilt werden. Daher sollten Aufgaben zumindest in strategischer Hinsicht eindeutig der Holding zugewiesen werden. Die BAK regt daher an, **§ 4** um einen weiteren **neuen Absatz (5)** zu erweitern, in dem normiert wird, dass die Holding konzernweite Empfehlungen oder verbindliche Vorgaben für das Personalwesen (insbesondere den Personaleinsatz, die Aus- und Weiterbildung, der Personalverwaltung und den konzernweiten Personalausgleich), die Pensionsangelegenheiten ehemaliger MitarbeiterInnen, die arbeits- und sozialrechtlichen Belange (insbesondere Vertragsverhandlungen mit der Belegschaftsvertretung), das Finanz- und Rechnungswesen (in Grundsatzangelegenheiten) und die Informations- und Telekommunikationstechnologie sowie den konzernweiten Einkauf erlassen kann.

§ 6 Aufgabe der ÖBB-Personenverkehr AG

In **§ 6** Bundesbahngesetz wird eingefügt, dass die ÖBB-PV AG „geeignete Strukturen zu schaffen hat, die auf die Besonderheiten des Personenfern- und Personennahverkehrs Rücksicht nehmen“. Nach den erläuternden Bemerkungen sollen getrennte Rechnungskreise für Nah- und Fernverkehr geschaffen werden, um die Mittel für gemeinwirtschaftliche Leistungen besser verfolgen zu können. Die Gründung eigener Gesellschaften ist (noch) nicht vorgesehen. Aus Sicht der BAK soll jedoch Transparenz im Sinne der im Dezember 2009 in Kraft tre-

tenden europäischen PSO-Verordnung (Public Service Obligations) in erster Linie dadurch hergestellt werden, dass klarere und auch von außen transparente vertragliche Regelungen zwischen der PV AG und dem zuständigen BMVIT vereinbart werden. Rechnungskreise einer Gesellschaft auf gesetzlicher Ebene festzuschreiben und gleichzeitig in der Öffentlichkeit als Ziel der Reform die Flexibilität und Effizienz des Unternehmens zu propagieren, ist nicht vereinbar. Es handelt sich um eine Regelung die tief in das Rechnungswesen des Unternehmens eingreift, dem operativen Geschäft zuzuordnen ist und daher dem Management überlassen werden sollte. Im Güterverkehrsbereich werden schließlich auch keine eigenen Rechnungskreise für die gemeinwirtschaftlichen Verkehre (zB ROLA – Rollende Landstraße) der RCA AG auf gesetzlicher Ebene vorgegeben.

Die BAK befürchtet zudem, dass durch die stärkere Trennung von Nah- und Fernverkehr die bisherigen Synergieeffekte für die KundInnen aber auch im Bereich der Fahrplangestaltung und des Personaleinsatzes verloren gehen. Eine Gründung eigener Gesellschaften für den Nah- und Fernverkehr wird jedenfalls seitens der BAK eindeutig abgelehnt.

In diesem Sinne schlägt die BAK folgende Ergänzung im letzten Satz des **§ 6** vor: „...Rücksicht nehmen, wobei auf den Gesamtnutzen bei der Erbringung öffentlicher Verkehrsdienstleistungen zu achten ist.“

§ 13 Gründung und Errichtung der ÖBB-Produktion GmbH

Im **§ 13 (2) und (3)** ist die Umgründung der ÖBB-Traktion GmbH zur ÖBB-Produktion GmbH normiert, wobei offengelassen wird, wo die neue Gesellschaft zukünftig angesiedelt ist. Dies ist aus BAK-Sicht grundsätzlich sinnvoll, obwohl die dadurch ebenfalls ermöglichte Aufteilung der Traktion bzw der Produktionsgesellschaft sehr kritisch betrachtet wird. Daher sollte die Möglichkeit der Spaltung der Gesellschaft dezidiert ausgeschlossen bleiben.

§ 14 und § 34 a Verlagerung des Verschubs in die ÖBB-Produktion GmbH

In **§ 14** wird verankert, dass die Produktionsgesellschaft in Zukunft auch Verschubleistungen erbringen kann. **§ 34 a** sieht die Übertragung des Teilbetriebes Verschub oder auch nur von Teilen des Verschubes in die ÖBB-Produktion GmbH vor. Die BAK gibt zu bedenken, dass möglicherweise dadurch resultierende Finanzierungsprobleme im Infrastrukturbereich – weil ja auch die Zahlungen für den Verschub an die Infrastruktur eingestellt werden – anderweitig auszugleichen sind und fordert daher, dass die Finanzierung der Leistungen der Infrastruktur AG jedenfalls weiterhin sichergestellt wird.

§ 16 ÖBB-Technische Services-GmbH

Hier wird geregelt, dass und inwieweit eine Weiterentwicklung der Technische Services-GmbH zulässig ist. Diese Bestimmung bringt zwar mehr Flexibilität für die Anteilseigner Personenverkehr und RCA, allerdings wird die Entstehung einer „großen“ Produktionsgesellschaft direkt bei der Holding mit dieser Formulierung verhindert. Damit alle Optionen offen bleiben, müsste die Produktionsgesellschaft als eine der möglichen Kapitalgesellschaften angeführt werden. Damit die Einheit der TS erhalten bleibt, regt die BAK an, die Möglichkeit der Spaltung – wie bei der Produktion GmbH – auszuschließen.

§ 19 bis § 21 Auflösung der ÖBB Dienstleistungs GmbH

Die Auflösung der ÖBB Dienstleistungs GmbH entspricht einer langjährigen Forderung der BAK und wird daher dezidiert begrüßt (im Übrigen siehe Anmerkungen zu § 4 und § 52 a).

§ 29 a bis § 34 a neue ÖBB Infrastruktur AG – Verschmelzung der Unternehmen ÖBB Infrastruktur Betrieb AG, ÖBB Infrastruktur Bau AG und Brenner Eisenbahn GmbH

Die Zusammenführung der beiden ÖBB Infrastrukturgesellschaften und der Brenner Eisenbahn GmbH in eine gemeinsame Gesellschaft entspricht dem Regierungsprogramm und auch den Forderungen der BAK, die von Anfang an die Trennung des Infrastrukturbereiches der ÖBB kritisiert hatte. Insgesamt wird daher diese Zusammenführung seitens der BAK begrüßt.

Der Entwurf legt darüber hinaus auch fest (§ 34 a), dass der Verschub im Ganzen oder teilweise an die Produktion GmbH zu übertragen ist, was offen lässt, ob und wann es zu einer Teilung dieses Bereiches kommt. Dieser Schritt wird nur als sinnvoll erachtet, wenn die Bundesmittel, die dem Verschub zugeordnet werden können, gesichert sind. Die BAK fordert daher die Übertragung des Verschubs als „Kannbestimmung“ zu formulieren, um eine finanzielle Benachteiligung durch die gesetzlich vorgegebene Struktur zu verhindern. Ebenso wird die Gründung einer GmbH für Baudienstleistungen in § 31 (2) Zi 1 als Tochter der neuen Infrastruktur AG gesetzlich normiert. Zwar ist im Gesetzesentwurf nicht festgelegt, welche Aufgaben die Baudienstleistungs GmbH haben soll, klare Anhaltspunkte dazu liefern allerdings die Erläuterungen. Dort sind als Tätigkeiten Eisenbahntelematik, Wartung, Inspektion, Entstörung, Strecken-Trassenfreihaltung, Instandsetzung, Erneuerung und Ausbau genannt. Die BAK gibt zu bedenken, dass die zwingende Errichtung einer Baudienstleistungs-GmbH dem Gedanken widerspricht, alle Bau- und Instandhaltungsarbeiten sowie betrieblichen Aufgaben in einer Hand zu vereinigen. Die Probleme die derzeit aus der Trennung von Infrastruktur Bau und Betrieb AG resultieren, werden durch die Gründung der Baudienstleistungs-GmbH nicht beseitigt sondern nur fortgeschrieben. Aus Sicht der BAK ist im Sinne eines effizienten Life Cycle Managements der Neu- und Ausbau nicht von Instandhaltung, Wartung und Inspektion und dem Anlagenmanagement zu trennen. Es ist zu erwarten, dass sich die interne Leistungsverrechnung nur aufgrund der Umformung der Rechtsform (von einer AG als Schwestergesellschaft zu einer GmbH als Tochtergesellschaft) nicht effizienter gestaltet und es demnach zu keinen Kosteneinsparungen in diesem Bereich kommt. Die negativen Synergieeffekte der aktuellen Struktur, auch bezüglich des Wissenstransfers der MitarbeiterInnen, können in einer erneuten Trennung der technischen Bereiche nicht behoben werden.

In § 31 (2) Zi 2 ist vorgesehen, dass für Neu- und Ausbau definierter Rahmenplanbauprojekte geeignete rechtliche Strukturen zu schaffen sind. Eigene Gesellschaften sind nicht zwingend im Gesetz vorgesehen. Die erläuternden Bemerkungen gehen aber auch hier von einer Kapitalgesellschaft aus. Damit wird auch die Beteiligung von Privatunternehmen – möglicherweise in Form von PPP-Modellen - erleichtert. Aus BAK-Sicht ist jedenfalls sicherzustellen, dass vor der Gründung einer entsprechenden Gesellschaft jedenfalls die Frage der Finanzierung und Schuldenübernahme, sowie Fragen der Kontrolle und der Risikotragung zu klären sind.

Die BAK schlägt daher vor, **§ 31 (2) Zi 1 und Zi 2** wie folgt zusammenzufassen: „...geeignete Strukturen für die Abwicklung der Baudienstleistungen sowie für den Neu- und Ausbau zur Umsetzung definierter Rahmenplanbauprojekte zu schaffen.“

§ 42 Bereitstellung der Schieneninfrastruktur und Schieneninfrastrukturvorhaben (Förderung und Finanzierung durch den Bund)

An den geringfügig geänderten Modalitäten der Förderung und Bezuschussung der Infrastruktur (**§ 42**) fällt auf, dass der 6-jährige Geschäftsplan mit den beiden 6-jährigen Rahmenplänen nicht mehr vom BMVIT und dem Finanzministerium zu genehmigen ist, sondern lediglich als Grundlage für die beiden **§ 42**-Verträge (mit dem BMVIT im Einvernehmen mit dem BMF) dient. Darüber hinaus sollen wie bisher der jährliche Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer halbjährlichen Vorscheurechnung sowie jährlich die Ergebnisse des Projektkostencontrollings mit dem Effizienzsteigerungsprogramm den beiden Ministerien vorgelegt werden.

Absolut positiv ist aus Sicht der BAK, dass in **§ 42 (7)** erstmals die ausdrückliche Berücksichtigung der Mittel für die Instandhaltung (insbesondere Instandsetzung und Reinvestition) neben den Mitteln für Erweiterungsinvestitionen (Neu- und Ausbau) vorgesehen ist. Es stellt sich jedoch die Frage, was konkret die Bedachtnahme auf „Festlegungen im mit dem BMVIT und dem BMF abgestimmten Zielnetz“ zu verstehen ist. Im Sinne einer möglichst breiten, demokratisch legitimierten Konsensfindung für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Finanzierung des österreichischen Eisenbahnwesens ist es aus Sicht der BAK unbedingt erforderlich, dass das hier genannte – im übrigen auch im Rahmen des Gesetzes völlig unbestimmte – sogenannte „Zielnetz“ einer breiten, transparenten öffentlichen Diskussion und Meinungsbildung unter Einbeziehung der Sozialpartner unterworfen wird. Nur dann kann davon ausgegangen werden, dass, wie etwa in der Schweiz, ein tragbarer politisch und gesellschaftlich akzeptierter Konsens über die Zukunft der ÖBB und des Öffentlichen Verkehrs in Österreich erzielt werden und über Jahrzehnte konsequent verfolgt werden kann.

§ 45 Überwachung vertraglicher Verpflichtungen

Im Sinne der mit dieser Novelle beabsichtigten Erhöhung der Transparenz der Verwendung öffentlicher Mittel schlägt die BAK vor, **§ 45** um folgenden Satz (in einem eigenen Absatz 2) zu ergänzen: „**(2)** Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat über ihre Tätigkeit gemäß **§ 45 (1)** dem Nationalrat jährlich einen Bericht vorzulegen.“

§ 49 Bericht an den Nationalrat (Artikel 2 - § 3 Privatbahngesetz)

Ebenfalls im Sinne der Transparenz der Verwendung öffentlicher Mittel und der Wahrung der parlamentarischen Kontrolltätigkeit lehnt die BAK die gänzliche Streichung des **§ 49**, durch die die Berichtlegung des Verkehrsministers über die gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen an den Nationalrat entfallen würde, ab. Stattdessen wird vorgeschlagen, nur die Worte „und die eingetretenen Veränderungen“ zu streichen, weil wie aus den Erläuterungen hervorgeht, kein mehrjähriger Rahmen mehr festzulegen ist.

Dementsprechend spricht sich die BAK auch gegen die Streichung des **§ 3 (3)** des Privatbahngesetzes aus. Auch hier soll die Berichtspflicht an den Nationalrat erhalten bleiben und ist daher lediglich die Wortfolge „und die eingetretenen Veränderungen“ zu streichen.

§ 52 (1) Betriebswechsel von Beschäftigten

Um den Wechsel von MitarbeiterInnen zwischen den Konzernfirmen zu begünstigen und einen effizienten Personalausgleich zu ermöglichen, ist es notwendig, die Bundeshaftung und den Geltungsbereich des Bundesbahnpensionsgesetzes auch auf jene MitarbeiterInnen auszudehnen, die freiwillig – und nicht nur durch Betriebsübergang im Zuge der Strukturänderungen – im Wege einer Vertragsübernahme in ein anderes Unternehmen des Konzerns ÖBB wechseln. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die bereits erworbenen Anwartschaften dieser Beschäftigten bei einem Wechsel erhalten bleiben. Die BAK fordert daher, § 52 (1) wie folgt zu ergänzen: „... die Dienstverhältnisse der am 31. Dezember 2003 bei den Österreichischen Bundesbahnen beschäftigten Bediensteten infolge eines (auch mehrmaligen) Betriebsüberganges oder einer vertraglichen Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer übergegangen sind, setzen die Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber den aktiven Bediensteten und den Empfängern von Ruhe- und Versorgungsgenüssen fort.“

§ 52 a Administrative Durchführung der Pensionsangelegenheiten

Hier wird festgelegt, dass nach Auflösung der DLG die Pensionsangelegenheiten des Bundesbahnpensionsgesetzes (BBPG) durch die einzelnen Firmen durchzuführen sind. Wie bereits einleitend ausgeführt, wird dies seitens der BAK zur Vermeidung einer Vervielfachung des administrativen Aufwandes abgelehnt. Stattdessen soll verankert werden, dass sich die Teilunternehmen des ÖBB Konzerns „bei der administrativen Durchführung einer zentralen Stelle, die im Konzern oder beim Pensionsversicherungsträger eingerichtet ist, zu bedienen haben“.

§ 54 Übergangsbestimmungen

Aus Sicht der BAK kann die im Entwurf unter (3) vorgesehene Verlängerung der Tätigkeitsdauer der Betriebsratsorgane entfallen, weil die Belegschaftsorgane Anfang Juni 2009 neu gewählt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Werner Muhm
Direktor