

Bundesministerium für Klimaschutz,  
Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 05 90 900-4966 | F 05 90 900-233  
E [rp@wko.at](mailto:rp@wko.at)  
W [wko.at/rp](http://wko.at/rp)

per E-Mail: [e1@bmk.gv.at](mailto:e1@bmk.gv.at)

per Webformular:  
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
2023-0.312.824  
26.4.2023

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Rp 40.20.4.23/DD/Sa  
Dr. Daniela Domenig

Durchwahl  
4966

Datum  
15.5.2023

## **Bundesgesetz, mit dem die Übertragung des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH an die ÖBB-Infrastruktur AG angeordnet wird; Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs eines Bundesgesetzes, mit dem die Übertragung des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH an die ÖBB-Infrastruktur AG angeordnet wird und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

### **Themenbereich Finanzen:**

Die Übertragung des Teilbetriebes Infrastruktur von der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB), welche zu 100% im Bundeseigentum steht, an die ÖBB-Infrastruktur AG (ÖBB-Infra), welche indirekt ebenfalls zu 100% im Bundeseigentum steht, soll ein Einsparungspotential für den laufenden Betriebskostenzuschuss des Bundes an den Teilbetrieb Infrastruktur der GKB bewirken. Betreffend den anstehenden Ausbau der Eisenbahninfrastruktur der GKB soll diese Übertragung weiters durch eine Umstellung auf das für die ÖBB-Infra bereits bestehende Modell der Annuitätenfinanzierung eine Entlastung des Bundesbudgets ergeben. In den Gesetzesmaterialien wird der Betriebskostenzuschuss der öffentlichen Hand an die GKB mit rund 111.000 Euro pro Gleis-Km und an die ÖBB-Infra mit rund 57.000 Euro pro Gleis-Km angeführt.

Laut Geschäftsbericht der ÖBB-Infra beträgt der Betriebskostenzuschuss pro Gleis-Km jedoch 147.568 Euro. Dies deckt sich mit den Budgetzahlen gem. § 42 Bundesbahngesetz (BBG). Die Umstellung der Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen auf das Modell der Annuitätenfinanzierung der ÖBB-Infra führt zu geringeren jährlichen Budgetansätzen, da die Finanzierung zeitlich gestreckt wird. Hier sollte geprüft werden, ob eine Anwendung der Annuitätenfinanzierung auf die bestehende GKB tatsächlich Vorteile bringt.

Der Mehrbedarf an Zuschüssen gem. § 42 BBG wird wesentlich von den gesetzlichen Rahmenbedingungen beeinflusst. Im Zuge der Erstellung des Gesetzesentwurfes wurden seitens der ÖBB-Infra diesbezüglich Vorschläge zur Optimierung des Spaltungsvorganges sowie zur Sicherstellung der im Vorprojekt erhobenen Synergiepotenziale eingebracht.

Der tatsächliche Mehrbedarf an Zuschüssen wird schließlich vom Umfang des zu übernehmenden Teilbetriebs maßgeblich beeinflusst und ist im Zuge des Umsetzungsprojektes zu ermitteln. Dies umfasst auch die Anpassung der Wertansätze aus dem der Bewertung des Synergiepotenzials zugrundeliegenden Geschäftsjahr 2019 um die zwischenzeitlich eingetretenen inflationsbedingten Kostenerhöhungen.

#### **Themenbereich Personal:**

Ca. 200 Mitarbeiter der GKB sollen durch gesetzliche Regelung an die ÖBB-Infra überführt werden. Der vorliegende Entwurf sieht weitreichende Abweichungen zu den Bestimmungen des Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetzes (AVRAG) bzw. Arbeitsverfassungsgesetzes (ArbVG) vor - und es werden damit die bei Betriebsübergängen allgemein zur Anwendung kommenden Regelungen grundlegend modifiziert.

Neben dem normierten Kündigungsschutz wegen Ablehnung einer Vertragsänderung und dem Versetzungsschutz scheint insbesondere die umfassende Bestandsgarantie für die von der ÖBB-Infra zu übernehmenden Arbeitnehmer:innen der GKB problematisch. Demnach werden bestehende kollektivvertragliche bzw. betriebsvereinbarungsrechtliche Regelungen (Arbeits- und Entgeltbedingungen) in Einzelvertragsbestimmungen umgewandelt. Es sind aber nicht alle kollektivarbeitsrechtlichen Normen „einzelvertragstauglich“. Weiters greift die allgemeine Umwandlung von Betriebsvereinbarungsrecht in Einzelvertragsrecht in die Regelungskompetenz der betrieblichen Sozialpartnerschaft ein und führt dazu, dass an Stelle der Verhandlung mit dem Betriebsrat die Zustimmung jedes:jeder einzelnen Arbeitnehmers:in erforderlich ist.

Auch die normierte Normalarbeitszeitgarantie ist problematisch. Einerseits wird dadurch in die verfassungsrechtlich über Art. 11 EMRK und unionsrechtlich über Art. 28 der EU-Grundrechtecharta abgesicherte Kollektivvertragsautonomie eingegriffen. Andererseits wird es nach dem Betriebsübergang in der ÖBB-Infra zwei unterschiedliche Normalarbeitszeiten und arbeitszeitrechtliche Regelungen geben, was zu einem enormen systemtechnischen Umsetzungsaufwand führen wird.

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass das geplante Bundesgesetz die unternehmerischen Handlungsmöglichkeiten einschränkt und die erforderlichen einzelvertraglichen Regelungen zu einem finanziellen Mehraufwand für die ÖBB-Infra führen werden. Die ÖBB-Infra empfiehlt hier nochmals ausdrücklich, dass für den geplanten Betriebsübergang - unter Bedachtnahme, dass es für die Dienstnehmenden der GKB bei Aufnahme in die ÖBB-Infra zu keinen dienstrechtlichen Verschlechterungen kommt - das AVRAG zur Anwendung kommen sollte. Dies stellt den allgemein normierten arbeitsrechtlichen Standard dar.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer  
Präsident

Karlheinz Kopf  
Generalsekretär

