Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Hintergrund:

Österreich ist innerhalb der EU das Bahnland Nummer 1. Im Jahr 2024 wurde ein Rekordniveau von 138,5 Millionen Personenzugkilometern erreicht. Die Fahrgastzahlen stiegen auf 348,7 Millionen. Die insgesamt zurückgelegten Personenkilometer beliefen sich auf 15 Milliarden. Nicht zuletzt durch die Inbetriebnahme neuer Hochleistungstrecken, wie der vor kurzem eröffneten Koralmbahn, wird sich dieser Trend auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Auch im Schienengüterverkehr spielt Österreich eine zentrale Rolle. Täglich werden hunderttausende Tonnen im Bahnnetz transportiert, um Industriestandorte mit wichtigen Rohstoffen zu versorgen und österreichische Produkte zu exportieren. Das Bahnsystem leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur österreichischen Volkswirtschaft und ist eine der tragenden Säulen des Wirtschaftsstandorts Österreichs.

Der österreichische Eisenbahnmarkt hat sich in den letzten Jahren zunehmend internationalisiert und ist stark von Wettbewerb geprägt. Dies zeigt sich nicht zuletzt in der Anzahl der in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Ende 2024 bei 73 lag, mit steigender Tendenz. Diese Entwicklung erfordert ein zukunftsorientiertes Gesamtsystem, das trotz hoher Belastung entsprechend funktional ist und faire Wettbewerbsbedingungen sicherstellt. Tragende Säule dieses komplexen Bahnsystems in Österreich ist der integrierte ÖBB-Konzern.

Die bestehende ÖBB-Struktur wurde im Wesentlichen durch die Bundesbahnstrukturreform 2003 festgelegt und hat trotz fortschreitender Liberalisierung des europäischen Eisenbahnmarktes die notwendige Stabilität für das Bahnsystem in Österreich geschaffen. Seit 2003 haben sich aber die Rahmenbedingungen stark verändert, sowohl hinsichtlich Verkehrsaufkommen, Technologien und Marktanforderungen als auch im Hinblick auf geopolitische Entwicklungen. Die bestehende Struktur und Aufgabendefinition für die ÖBB-Holding AG, sowie ihre Tochter- und Enkelgesellschaften erscheinen nicht geeignet, um diesen neuen Rahmenbedingungen gerecht zu werden und zeitgerecht auf neue Mobilitätstrends und Entwicklungen am Transportmarkt reagieren zu können.

Zielsetzungen:

Die vorgeschlagene Strukturreform verfolgt insbesondere folgende Zielsetzungen:

– Ausbau der Leistung und nachhaltige Sicherung des Erfolgs: Die bestehende Leistungsfähigkeit soll gehalten und weiter ausgebaut werden – durch schnellere Reaktionsfähigkeit auf geänderte Marktanforderungen und neue Kundenbedürfnisse und durch Innovation.

– Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit: Um die Funktion des ÖBB-Konzerns als tragende Säule im österreichischen Bahnsystem mit verlässlicher, flächendeckender Versorgung und stabilem Angebot in einem zunehmend liberalisierten Markt auch in Zukunft bestmöglich erfüllen zu können, sind wettbewerbsfähige Kosten, schlankere Strukturen und der konsequente Abbau von Doppelgleisigkeiten erforderlich.

– Steigerung der Qualität trotz hoher Nachfrage: Die Qualität (Pünktlichkeit, Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Personal) des Bahnangebots soll trotz hoher Verkehrsdichte und weiter steigender Nachfrage im Personenverkehr erhöht werden.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll daher die Grundlage für eine schlankere, effizientere, profitablere und zukunftssichere Konzernstruktur geschaffen werden. So soll die Rolle der ÖBB-Holding AG gestärkt werden, um ein optimiertes Gesamtsystem durch eine konsistente Steuerungslogik unter Berücksichtigung der regulierungsrechtlichen Vorgaben sicherzustellen. Die ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services-GmbH sollen als marktorientierte Profitcenters unter der ÖBB-Holding AG etabliert werden, um bestehende Doppelgleisigkeiten in der gesellschaftsrechtlichen Steuerung und strukturelle Reibungsverluste durch klare Aufgabenabgrenzungen konsequent zu beseitigen. Insbesondere sollen durch die Trennung von Markt-/Produktverantwortung und Produktionsverantwortung die Marktgesellschaften ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria entlastet werden, um eine noch stärkere Fokussierung auf Markt, Kund:innen und Produktverantwortung legen zu können. Gleichzeitig soll die Auflösung der Doppelmütterstruktur der ÖBB-Produktion GmbH sowie der ÖBB-Technische Services-GmbH eigenständige Produktivitätsverbesserungen ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit beider Gesellschaften am Markt stärken. Keine gesetzlichen Änderungen sind für die Organisation der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehen, um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers als ein Kernprinzip des

EU-Eisenbahnrechts weiterhin sicherzustellen und einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten. Mit der geplanten Konzernstruktur sollen nicht zuletzt auch die Empfehlungen des Rechnungshofes für verbesserte Integrations- und Qualitätssteuerungsprozesse umgesetzt werden. Schließlich soll im Rahmen der Strukturreform das gesamte Beteiligungsportfolio des ÖBB-Konzerns evaluiert und um nicht mehr benötigte ÖBB-Konzerngesellschaften reduziert werden.

Geplante Änderungen:

Der Gesetzentwurf sieht schwerpunktmäßig folgende Änderungen vor:

- Vereinfachung der Steuerungsstrukturen
- Stärkung der Konzernsteuerung durch die ÖBB-Holding AG
- Umwandlung der Marktgesellschaften ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria in GmbH
- Vereinfachung der gesellschaftsrechtlichen Steuerung durch Auflösung der Doppelmütterstruktur und Ansiedlung der ÖBB-Produktion GmbH sowie der ÖBB-Technische Services-GmbH unter der ÖBB-Holding AG
- Streichung der gesetzlichen Verankerung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
- Übertragung der im Eigentum der ÖBB-Produktion GmbH stehenden Triebfahrzeuge an die neu zu gründende ÖBB-Lok-Asset GmbH

Kompetenzgrundlage:

Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage liegt in Art. 10 Abs. 1 Z 4 („Bundesfinanzen, insbesondere öffentliche Abgaben, die ausschließlich oder teilweise für den Bund einzuheben sind“), in Art. 10 Abs. 1 Z 6 („Zivilrechtswesen einschließlich des wirtschaftlichen Assoziationswesens“) und in Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“).

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 1a samt Überschrift):

Mit der Bundesbahnstrukturreform 2003 wurde die „Österreichischen Bundesbahnen“ als Konzern strukturiert. Mit dem neu eingefügten § 1a soll nochmals verdeutlicht werden, dass mit dem vorliegenden Bundesgesetz der organisatorische Rahmen für den ÖBB-Konzern im Sinne des § 1d des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957, gelegt wird. Wesentliches Kernelement des integrierten Konzerns ist, dass in diesem sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen unter einer Holding strukturiert sind. Gleichzeitig wird die Bedeutung des ÖBB-Konzerns für die nationale Resilienz- und Sicherheitsstruktur Österreichs unterstrichen, wobei die Einordnung als Teil der nationalen Resilienz- und Sicherheitsstruktur lediglich deklaratorischen Charakter hat und die Regelungen zum Schutz kritischer Einrichtungen unberührt lässt. Hintergrund ist, dass verschiedene ÖBB-Konzerngesellschaften in Krisen, wie zB bei Umweltkatstrophen oder Militäreinsätzen im staatlichen Auftrag wesentliche Leistungen erbringen und Ressourcen vorhalten. Die Rahmenbedingungen hiefür werden in anderen Gesetzen geregelt.

Zu Z 3, 4 und 5 (§§ 4 Abs. 1,Abs. 2 Z 1 und Abs. 3):

Die Aufgaben und Steuerungsmöglichkeiten der ÖBB-Holding AG sollen erweitert und konkretisiert werden, um dem Vorstand der ÖBB-Holding AG mehr Flexibilität bei der Ausgestaltung der Konzernleitung und Konzernorganisation im Sinne des Aktiengesetzes, BGBl. Nr. 98/1965, zu ermöglichen, sodass der Konzern entsprechend der jeweils aktuellen Anforderungen unter Einhaltung der unionsrechtlichen und regulierungsrechtlichen Vorgaben, insbesondere im Hinblick auf die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers, sowie im gegenständlichen Gesetzentwurf geregelten Rahmenbedingungen nachhaltig zukunftsfest aufgestellt und auf Änderungen flexibel reagiert werden kann. Die bisherige Einschränkung der ÖBB-Holding AG auf die rein strategische Ausrichtung der ÖBB-Konzerngesellschaften entfällt, wobei auch künftig die Gesellschaften differenziert geführt werden und sich die Steuerung von ÖBB-Infrastruktur, ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria im Sinne einer neutralen Management-Holding auf eine strategische Steuerung beschränkt. Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die ÖBB-Holding AG u.a. in die Lage versetzt werden, selbst Leistungen für ihre Konzerngesellschaften zu erbringen oder dafür die Voraussetzungen zu schaffen, insbesondere indem Leistungen über unmittelbare Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG angeboten werden. Leistungen, die in diesem Bundesgesetz explizit anderen ÖBB-Konzerngesellschaften als Kernaufgabe zugewiesen sind, können jedoch nicht durch die ÖBB-Holding erbracht werden. Die Zuordnung von Aufgaben/Leistungen hat unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte (zB Synergieeffekte) nach einer

konsistenten Logik zu erfolgen. Der ÖBB-Holding AG obliegt daher neben der Konzernleitung auch die strategische Weiterentwicklung des internen Serviceportfolios und die Koordination des Angebots teilkonzernübergreifender, konzerninterner Services (Shared Services). Die umgesetzten Maßnahmen und damit verbundenen Ergebnisse der Strukturreform sind im jährlichen Geschäftsbericht der ÖBB-Holding AG darzustellen.

Zu Z 7 (1. und 2. Hauptstück des 3. Teils):

Zu §§ 5, 8 und 9 und Entfall des 12 samt Überschrift:

ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG sollen im Rahmen der Strukturreform in GmbH umgewandelt werden. Diese Umwandlung ermöglicht der ÖBB-Holding AG durch die Stärkung ihrer Gesellschafterrechte auf Grundlage des GmbH-Gesetzes, RGBl. Nr. 58/1906, eine bessere strategische Steuerung (zB Vorgabe von Zielmärkten) von ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria, wobei weiterhin eine konsistente strategische Steuerung der Teilkonzernmuttergesellschaften im Rahmen der regulierungsrechtlichen Vorgaben angestrebt wird, um im Interesse aller ÖBB-Konzerngesellschaften, des Eigentümers und der Kund:innen die Qualität des Leistungsangebots konsequent zu verbessern. Durch die neuen Steuerungsmöglichkeiten der ÖBB-Holding AG sollen die Zuständigkeiten des Aufsichtsrates nicht beinflusst werden. Die Umwandlung hat bis längstens 30. September 2027 zu erfolgen. Die Ergebnisverantwortung für ihre jeweiligen Aufgaben liegt weiterhin bei ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria.

Zu § 6:

Das bestehende Aufgabenportfolio der ÖBB-Personenverkehr wird um Leistungen im Rahmen des staatlichen Krisenmanagements, das insbesondere auf dem Bundes-Krisensicherheitsgesetz (B-KSG), BGBl. I Nr. 89/2023, erweitert. Bestehende Zuständigkeiten und Koordinationsstrukturen im Zusammenhang mit dem staatlichen Krisenmanagement bleiben davon unberührt. Darüber hinaus wird im Sinne der Weiterentwicklung der ÖBB-Personenverkehr zu einem ganzheitlichen Mobilitätsdienstleister im Personenverkehr klargestellt, dass die ÖBB-Personenverkehr auch sonstige personenbezogene Mobilitätsdienstleistungen erbringen kann, worunter das Angebot sämtlicher, über die Beförderung von Personen auf der Schiene hinausgehenden Mobilitätsleistungen für Personenbeförderung (Bus, Auto, Fahrrad, etc.) über unterschiedliche Kundenschnittstellen (auch Plattformen), insbesondere auch die Abdeckung von „first/last mile“, verstanden wird, sofern sie betriebswirtschaftlich positiv dargestellt werden können. Gleichzeitig soll künftig stärker zwischen Aufgaben, die die ÖBB-Personenverkehr jedenfalls zu erfüllen hat (somit ihren Kernaufgaben) und anderen Aufgaben unterschieden werden. Die festgelegten Kernaufgaben haben im Wesentlichen im Sinne des Bestandsschutzes in der ÖBB-Personenverkehr zu verbleiben. Nicht in den Kernbereich und damit in den Bestandsschutz fallende Aufgaben der ÖBB-Personenverkehr kann diese wahrnehmen, es besteht hierzu jedoch keine Verpflichtung. Solche Aufgaben können daher zB auch von anderen ÖBB-Konzerngesellschaften (auch außerhalb des Teilkonzerns Personenverkehr) erfüllt werden.

Zu § 10 samt Überschrift:

Das bereits bestehende Aufgabenportfolio der Rail Cargo Austria wird um Leistungen im Rahmen des staatlichen Krisenmanagements, das insbesondere auf dem Bundes-Krisensicherheitsgesetzes (B-KSG), BGBl. I Nr. 89/2023, basiert, erweitert. Bestehende Zuständigkeiten und Koordinationsstrukturen im Zusammenhang mit dem Staatlichen Krisenmangement bleiben davon unberührt. Darüber hinaus wird klargestellt, dass die Rail Cargo Austria auch Logistikdienstleistungen erbringen kann. Gleichzeitig soll auch hier künftig stärker zwischen Aufgaben, die die Rail Cargo Austria jedenfalls zu erfüllen hat (somit ihren Kernaufgaben) und anderen Aufgaben unterschieden werden (siehe § 6). Zur strategischen Stärkung der Rail Cargo Austria im Wachstum und in der Marktpositionierung Unternehmensfusionen und -übernahmen der der Beteiligungsgesellschaften der Rail Cargo Austria mit externen Dritten, zB Industriepartnern oder Reedereien, möglich. Da es im Güterverkehr keine allgemeine Tarif(veröffentlichungs)pflicht mehr gibt, soll der entsprechende Passus bei den Aufgaben der Rail Cargo Austria gestrichen werden. Derzeit werden durch die Rail Cargo Austria keine gemeinwirtschaftlichen Leistungen erbracht, die Möglichkeit soll aber (zB auch unter Berücksichtigung der aktuellen Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Landverkehr und multimodalen Verkehr) erhalten bleiben, weshalb keine Streichung erfolgt.

Zu Z 8 (§§ 13 und 14 samt Überschriften) und Z 9 (§ 16 samt Überschrift):

Zu den §§ 13 und 16 samt Überschriften:

Die ÖBB-Produktion GmbH sowie die ÖBB-Technische Services-GmbH sollen in der künftigen Konzernstruktur direkt unterhalb der ÖBB-Holding angesiedelt werden. Damit wird die Top-Management Attention auf die zentrale Leistung „Zugfahrt“ erhöht und eine unmittelbare Steuerung durch die ÖBB-

Holding AG als Gesellschafter ermöglicht. Die ÖBB-Holding AG kann auf diese Weise direkt auf die Bereitstellung von zuverlässigen, qualitativ hochwertigen und wettbewerbsfähigen Leistungen der ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services-GmbH hinwirken. Durch Vorgabe und Überwachung des konzernalen Produktionsprozesses rund um die Zugfahrt zur Steuerung eines effizienten, marktorientierten Zusammenwirkens der an der Produktion einer Zugfahrt beteiligten ÖBB-Konzerngesellschaften durch die ÖBB-Holding AG soll dieser beschleunigt und verbessert werden.

Die bisherige Doppelmütterstruktur bei ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services-GmbH hat dazu geführt, dass deren Ausrichtung ausschließlich durch die Mutterunternehmen mit zum Teil unterschiedlichen Interessenlagen determiniert wurde. Insbesondere angesichts des hohen Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen gestiegenen Anforderungen an die Flexibilität von Fahrzeug- und Personaleinsatz ist es erforderlich, Komplexität zu reduzieren sowie die Produktions- und Instandhaltungsprozesse zu beschleunigen und zu harmonisieren. Nicht zuletzt hat auch der Rechnungshof in seinem Bericht betreffend Angebotsplanung im Personenverkehr empfohlen, ein durchgängiges Maßnahmen- und Wirkungscontrolling sicherzustellen, die qualitätsrelevanten Prozesse – Planungsprozess, Risikomanagement, Instandhaltungsprozess, Fahrzeugeinsatzplanung sowie Flottenstrategie und Flottenbeschaffungsstrategie – aufeinander abzustimmen und die konzernweite Zusammenarbeit im Qualitätsmanagement zu stärken. Die vorgeschlagene Strukturreform reagiert somit auf den vom Rechnungshof identifizierten Handlungsbedarf und setzt die Vorschläge hinsichtlich durchgängiger end-to-end Betrachtung und Steuerung der Produktions- und Qualitätsmanagementprozesse um. Gleichzeitig wird die gesellschaftsrechtliche Steuerung durch Wegfall der Doppelmütterstruktur vereinfacht und sichergestellt, dass die ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services-GmbH ihre Aufgaben unabhängig von den Interessen von ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria als Eisenbahnverkehrsunternehmen wahrnehmen können, womit auch die Möglichkeit eines Leistungsangebots am Drittmarkt gestärkt wird – mit entsprechendem Druck hinsichtlich Wettbewerbsfähigkeit und Qualität. Durch die Entkoppelung von den Marktgesellschaften können ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services-GmbH eigenständig Produktivitätsverbesserungen umsetzen und damit auch ihre Wettbewerbsfähigkeit am Markt stärken.

Ferner werden ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria durch die neue Struktur von der gesellschaftsrechtlichen Steuerung der ÖBB-Produktion GmbH und der ÖBB-Technische Services-GmbH entlastet, die ihre Leistungen künftig selbst verantworten. Das Verhältnis dieser Gesellschaften beschränkt sich somit in der Folge auf eine Auftraggeber- und Auftragnehmerbeziehung auf Basis von Leistungsverträgen und marktorientierten Konditionen. Diese Entlastung führt dazu, dass die beiden Marktgesellschaften schlanker und effizienter aufgestellt und damit wettbewerbsfähiger werden und sich auf ihre Kernleistungen, wie insbesondere Produktentwicklung und Verkauf von Mobilitätsleistungen im Personen- und Güterverkehr, fokussieren können. Die Produkt-/Serviceverantwortung inklusive Angebotsplanung liegt weiterhin bei den Marktgesellschaften. Die produktionelle Umsetzung und Ressourcenbewirtschaftung (Personal und Produktionsmittel) erfolgt – auf Basis von Beauftragungen unter Zugrundelegung vereinbarter Qualitätsstandards und stringenter Verrechnungslogiken – durch die ÖBB-Produktion GmbH und die ÖBB-Technische Services-GmbH.

Um dies zu gewährleisten werden die ÖBB-Personenverkehr und die Rail Cargo Austria mittels gesetzlicher Anordnung verpflichtet ihre Anteile an ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services-GmbH bis spätestens 30. September 2027 an die ÖBB-Holding AG zu übertragen.

Zu 14 samt Überschrift:

Das bestehende Aufgabenportfolio der ÖBB-Produktion GmbH wird dahingehend geschärft, dass Serviceleistungen, die im Zusammenhang mit Traktionsleistungen stehen, zu deren Kernaufgaben zählen. Andere Serviceleistungen können durch die ÖBB-Produktion GmbH erbracht werden. Im Zuge der Reform des Produktionsablaufs soll sichergestellt werden, dass im Konzern die Chancen einer Verbundproduktion (im Sinne einer gemeinsamen Nutzung der Ressourcen der ÖBB-Produktion GmbH durch ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria) genutzt werden, um durchgängige Produktionsprozesse etablieren und gleichzeitig Schnittstellen reduzieren zu können und Doppelgleisigkeiten zu verhindern, damit insgesamt die Effizienz innerhalb des Konzerns gesteigert werden kann. Aus diesem Grund wird klargestellt, dass die Marktgesellschaften ÖBB-Personenverkehr und Rail Cargo Austria für Traktions- und damit im Zusammenhang stehende Serviceleistungen vorzugsweise auf die ÖBB-Produktion GmbH zuzugreifen haben. Die Etablierung als Profitcenters mit voller Ergebnisverantwortung verpflichtet die ÖBB-Produktion gleichzeitig im Interesse des Gesamtkonzerns wirtschaftlich, effizient und kundenorientiert zu agieren und somit ihre Leistungen innerhalb aber auch außerhalb des Konzerns zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten.

Zu Z 10 (5. Hauptstück des 3. Teils):

Bevor die Anteile an der ÖBB-Produktion GmbH an die ÖBB-Holding AG übertragen werden, soll die ÖBB-Produktion GmbH auf Grundlage eines entsprechenden Gesellschafterbeschlusses von Rail Cargo Austria und ÖBB-Personenverkehr die in ihrem Gesellschaftsvermögen stehenden Triebfahrzeuge sowie die mit diesen im Zusammenhang stehenden Verbindlichkeiten im Wege einer Abspaltung zur Neugründung auf eine neue Gesellschaft mit beschränkter Haftung übertragen, die im Eigentum der beiden Unternehmen verbleiben soll. Im Zusammenhang mit den Triebfahrzeugen stehen auch solche Verbindlichkeiten, die keinen unmittelbaren vertraglichen Konnex mit diesen aufweisen, jedoch im Kontext mit ihnen (zB zur Finanzierung der Kaufpreise) entstanden sind (somit auch General Purpose Finanzierungen). Für einen allfälligen durch die Spaltung entstehenden Verbindlichkeitsüberhang in einer der beiden Gesellschaften ist durch Schaffung einer wechselseitigen Forderung und Verbindlichkeit im Rahmen der Spaltung ein Ausgleich zu schaffen und zusätzlich auch ein angemessenes positives Eigenkapital bei den Gesellschaften sicherzustellen (umgründungsgeborener Saldo). Die Abspaltung der Triebfahrzeuge erfolgt aus wirtschaftlichen Gründen, um teure Verschiebungen von Assets zwischen ÖBB-Personenverkehr bzw. Rail Cargo Austria und ÖBB-Holding AG, die zum Teil überwiegend durch die ÖBB-Personenverkehr bzw. Rail Cargo Austria genutzt werden, zu vermeiden. In einem ersten Schritt wird eine Beteiligung von Rail Cargo Austria und ÖBB-Personenverkehr in der Höhe von jeweils 50 % an der neu gegründeten Gesellschaft angestrebt, wobei in weiterer Folge zweckmäßige Anpassungen vorgenommen werden können.

Die ausschließliche Aufgabe der neu geschaffenen Gesellschaft ist die Bereitstellung der Bestandsfahrzeuge an die ÖBB-Produktion GmbH, welche im Konzern für die Erbringung der Traktions- und Serviceleistungen zuständig ist. Dies hat zu angemessenen Konditionen unter Berücksichtigung des Verrechnungspreisdokumentationsgesetzes, BGBl. I Nr. 77/2016, in der jeweils geltenden Fassung, sowie der jeweils aktuellen Verrechnungspreisrichtlinien zu erfolgen. Keine Aufgabe der Gesellschaft ist die Neubeschaffung von Fahrzeugen, sondern haben diese im Wesentlichen wieder durch die ÖBB-Produktion GmbH zu erfolgen. Die Assetgesellschaft kann somit mittelfristig abgeschmolzen werden. Aus diesem Grund wird im Gesetz auch explizit festgehalten, dass die Gesellschaft jedenfalls dann aufzulösen ist, wenn sie keine Triebfahrzeuge mehr in ihrem Gesellschaftsvermögen hat. Zur besseren Steuerung, zur Schnittstellenreduktion und im Sinne der Wirtschaftlichkeit ist darüberhinaus eine personelle Verschränkung der Geschäftsführung in der Assetgesellschaft und der ÖBB-Produktion GmbH vorzusehen.

Zu Z 11 (Entfall des 6. Hauptstücks des 3. Teils; 6. Hauptstück [neu] des 3. Teils):

Die derzeit bestehende gesetzliche Verankerung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH wird gestrichen, um künftig eine flexible gesellschaftsrechtliche Gestaltung zu ermöglichen. Durch Neubezeichnung des bisherigen 7. Hauptstücks des 3. Teils als „6. Hauptstück“ soll diese Lücke in legistischer Hinsicht geschlossen werden.

Zu Z 13 (§ 29a Abs. 4):

Die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers ist eines der Leitmotive der europäischen Eisenbahnpolitik und ein zentrales Element um einen diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten. In rechtlicher Hinsicht ist dies durch die Vorgaben des Eisenbahngesetzes 1957 sichergestellt. Um die Unabhängigkeit der ÖBB-Infrastruktur AG noch stärker hervorzustreichen soll die Unabhängigkeit jedoch nicht nur rechtlich gewährleistet, sondern auch nach außen klar erkennbar gemacht werden. Mit der Ergänzung wird daher die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet, im Außenauftritt die Kurzbezeichnung „INFRA“ zu verwenden. Die Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2053 ermöglicht eine schrittweise Umstellung, insbesondere im Zuge ohnehin erforderlicher Erneuerungen. Dadurch sollen vermeidbare Umstellungskosten verhindert und ein wirtschaftlicher Umgang mit öffentlichen Mitteln sichergestellt werden.

Zu Z 14 (§ 31 samt Überschrift):

Die Hochwasserkatastrophe im September 2024, die sogar zu einer mehrwöchigen Sperre der neuen Weststrecke führte, hat die Bedeutung einer resilienten Infrastruktur einmal mehr vor Augen geführt. In solchen Krisenfällen ist eine rasche Reaktion der ÖBB-Infrastruktur AG zur Grundversorgung für Menschen und Unternehmen, zB durch Neuordnung von Verkehren, erforderlich. Dies soll durch eine Ergänzung im Hinblick auf Resilienz im Aufgabenportfolio der ÖBB-Infrastruktur AG in Abs. 1 entsprechend verstärkt werden. Dabei ist festzuhalten, dass Bahnstrominfrastruktur im Sinne des Hochspannungsnetzes 16 2/3 Hz inklusive Leitungen, Einspeisepunkte, Umwandlungswerke, etc. einem gleichzuhaltenden Risikoprofil unterliegt. Im Hinblick auf eine bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur ist auch der Verfügbarkeit von qualitätsgesicherten Trassen als Grundvoraussetzung für eine qualitativ hochwertige und pünktliche Beförderung von Gütern und Personen auf der Schiene ein hoher Stellenwert

beizumessen und hat darauf die ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen der Wahrnehmung ihrer Aufgaben Bedacht zu nehmen. In Kombination mit der im Juni in Kraft getretenen EU-Kapazitätsverordnung soll insbesondere sichergestellt werden, dass die mit Infrastrukturinvestitionen angestrebten verkehrlichen Wirkungen auch tatsächlich realisiert werden können. Dies umfasst eine integrierte Planung des Schienenpersonen- und Güterverkehrs, die langfristige Absicherung des Grundangebots im Sinne der Daseinsvorsorge sowie des integralen Taktfahrplans aber auch die Sicherstellung ausreichender Entwicklungsmöglichkeiten für zusätzliche wettbewerbliche Verkehrsangebote. Ferner wird das Aufgabenportfolio der ÖBB-Infrastruktur AG um Leistungen im Rahmen des staatlichen Krisenmanagements erweitert. Bestehende Zuständigkeiten und Koordinationsstrukturen im Zusammenhang mit dem staatlichen Krisenmangement bleiben davon unberührt. In Abs. 2 werden darüber hinaus mittlerweile überholte Bestimmungen gestrichen. Aufgrund der Streichung der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH aus dem Bundesbahngesetz (siehe Z 11) wird in Abs. 4 ergänzt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG die bestmögliche Bewirtschaftung (einschließlich der Verwaltung) ihrer Liegenschaften sicherzustellen hat. Das Regierungsprogramm 2025-2029 legt fest, dass Unternehmen, die dem Bund mehrheitlich gehören, angeleitet werden sollen, ihren Bestand an ungenutzten Grundstücken für geförderten Wohnbau, Schulen, Sportstätten, infrastrukturelle und soziale Einrichtungen und Gesundheitszentrenzu nutzen bzw. zur Verfügung zu stellen. In diesem Sinn soll auch die ÖBB-Infrastruktur AG angehalten werden bei der Verwertung von nicht dem Bahnbetrieb dienenden Liegenschaften das öffentliche Interesse mit zu berücksichtigen.

Zu Z 15 (§ 34a samt Überschrift):

Durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 wurde die Übertragung der Verschubleistungen der ÖBB-Infrastruktur AG an die ÖBB-Produktion GmbH vorgesehen. Nachfolgende Prüfungen ergaben aber, dass eine solche Übertragung unter den Prämissen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht darstellbar war, weshalb davon Abstand genommen wurde. Aus diesem Grund soll die Anordnung nunmehr auch aus dem Bundesbahngesetz gestrichen werden.

Zu Z 20 (§ 50 Abs. 1) und 21 (§ 50 Abs. 4):

Die im Bundesbahngesetz angeordneten Umstrukturierungsvorgänge sollen weitestgehend ohne Belastung durch bundesgesetzliche Abgaben durchgeführt werden können. Daher werden in Abs. 1 die bereits bestehenden abgabenrechtlichen Begünstigungen um weitere, zur Umsetzung der durch den vorliegenden Gesetzentwurf angeordneten Umstrukturierungen erforderliche Vorgänge erweitert. Dementsprechend gilt die Steuerbefreiung insbesondere auch für entgeltliche Vermögensübertragungen außerhalb des Anwendungsbereichs des Umgründungssteuergesetzes, BGBl. Nr. 699/1991, sodass aus der Aufdeckung stiller Reserven und/oder eines Firmenwerts keine Körperschaftsteuerbelastung entsteht. Allfällige Abzugsverbote von Aufwendungen im Sinne des § 12 Abs. 1 Z 9 sowie des § 12a des Körperschaftsteuergesetzes 1988, BGBl. Nr. 401/1988, die sich im Zusammenhang mit den in diesem Bundesbahngesetz vorgesehenen Übertragungsvorgängen und den damit im Zusammenhang stehenden Rechtsgeschäften oder rechtsgeschäftlichen Vorgängen ergeben, sind im Wirtschaftsjahr des Übertragungsvorganges steuerrechtlich unbeachtlich. Ebensowenig kommt es in Folge dieser Vorgänge zu einer Reduktion von bestehenden Verlustvorträgen im Sinne des § 8 Abs. 4 des Körperschaftsteuergesetzes 1988 und anderen vortragsfähigen Steuerattributen.

Der neue Abs. 4 ist dem früheren § 36 nachgebildet und ermöglicht die Darstellung der Vermögenslage der ÖBB-Produktion GmbH mit ihrem tatsächlichen Wert (insbesondere bei Grundstücken).

Zu Z 22 (§ 51a) und Z 24 (§ 52a Abs. 2):

Es sollen lediglich redaktionelle Anpassungen an die mittlerweile geänderte Rechtslage erfolgen.

Zu Z 25 (§ 54):

Die Übergangsbestimmungen werden im Hinblick auf die nunmehr vorgesehenen Umstrukturierungen entsprechend angepasst und mittlerweile obsolete Bestimmungen gestrichen.

Zu Z 26 (§ 56 Abs. 29):

Der neue Abs. 29 enthält die Inkrafttretensbestimmung.