

5349/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5570/J - NR/1999, betreffend Konzessionen im Linienverkehr für Autobusse in Vorarlberg, die die Abgeordneten Nußbaumer und Kollegen am 20. Jänner 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten

Vorweg ist festzuhalten, daß gemäß Art. 52 Abs. 1 B - VG parlamentarische Anfragen in dem Ausmaß zu beantworten sind, als es sich um Fragen handelt, die Gegenstand der Vollziehung sind.

Was nun Fragen im Zusammenhang mit einem im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen anlangt, sind demgemäß nur Handlungen von Verwaltungsorganen erfaßt.

Die entsprechenden Fragen betreffen Handlungen von Unternehmensorganen oder fallen in die Zuständigkeit anderer Ressorts.

Zu Frage 1

a)

Die Konzessionserteilung ist ein antragsbedürftiger Akt, der nach Durchführung des gesetzlich vorgeschriebenen Ermittlungsverfahrens mittels Bescheid abgeschlossen wird.

b)

Zur Erteilung der Konzessionen ist der Landeshauptmann, hinsichtlich der Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken oder eine durchlaufende Verbindung mit dem Ausland herstellen oder die vom Bund oder einem Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs betrieben werden sollen, der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zuständig. (§ 3 Abs. 1 KfllG)

Bei Linienverkehren, die eine Verbindung in einen Mitgliedstaat der EU/des EWR herstellen, wird die Genehmigung von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates erteilt, in dem sich der Ausgangspunkt des Verkehrsdienstes befindet. Als Ausgangspunkt gilt eine der Endhaltestellen des Verkehrsdienstes. (Art. 6 Abs. 1 der VO EWG Nr. 684/92)

c, d, e)

Der Bewerber um eine Kraftfahrlinienkonzession legt bei Antragstellung das von ihm vorgesehene, seiner Ansicht nach bedarfsgerechte und wirtschaftlich vertretbare Betriebsprogramm vor. Im Laufe des Betriebes kann sich jedoch das Erfordernis einer dem tatsächlichen Bedarf entsprechenden Anpassung des Angebotes (es erweitern oder auch reduzieren) ergeben. Dies hat der Konzessionsinhaber unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Führung seiner Kraftfahrlinie zu entscheiden und neue Fahrpläne zur Genehmigung vorzulegen.

Sollte sich herausstellen, daß (möglicherweise nur vorübergehend) kein Bedarf für die Kraftfahrlinie besteht, so kann sich der Konzessionsinhaber für eine gewisse Zeit von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebes entheben lassen. Beantragt er die Betriebspflichtenthebung für dauernd und zur Gänze, so erlischt die Konzession.

Allerdings ist festzuhalten, daß es auch bei aufrechter Konzession jedem anderen Unternehmer frei steht, sich ebenfalls um die Konzession für dieselbe Strecke zu bewerben, wenn die bestehende Konzession nicht ausgeübt wird, oder wenn der Hinzutretende ein zusätzliches Angebot anbietet, daß der existente Konzessionsinhaber nicht anbieten kann oder will.

Zu Frage 2

Eine Konzession kann über Antrag jedermann erteilt werden,

- wenn der Bewerber die Voraussetzungen der fachlichen Eignung, der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllt;
- als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt bzw. das Unternehmen seinen Sitz im Inland hat (Staatsangehörige eines Mitgliedstaates/eines EWR - Staates sowie Unternehmen, die ihren Sitz in der EU/dem EWR haben sind gleichgestellt) und das gesetzlich vorgeschriebene Ermittlungsverfahren ein positives Ergebnis erbracht hat.

Zu Frage 3

Mit Zustimmung der Konzessionsbehörde und nach Anhörung der Wirtschaftskammer kann jeder Konzessionsinhaber die Führung des Betriebes einer Kraftfahrlinie an einen anderen Personenkraftverkehrsunternehmer übertragen. (§10 Abs. 2 KfVG). Weiters kann ein Konzessionsinhaber einen anderen Personenkraftverkehrsunternehmer mit der Durchführung von Fahrten beauftragen. Diese Fahrten sind der Konzessionsbehörde vom Konzessionsinhaber anzuzeigen; wenn sie regelmäßig vorgenommen werden (§10 Abs. 3 KfVG). Der Konzessionsinhaber trägt die Verantwortung, daß sowohl der Betriebsführer wie auch der Auftragnehmer die Kraftfahrlinie/die Auftragsfahrten den gesetzlichen Bestimmungen und den Konzessionsbedingungen entsprechend betreibt/durchführt.

Zu Frage 4

Das Kraftfahrliniengesetz ist der gesetzliche Rahmen für die Erteilung und Ausübung eines öffentlichen Rechtes, das bei Vorliegen gewisser o.a. subjektiver und objektiver Voraussetzungen jedermann ansprechen und ausüben kann. Die Erteilung dieses Rechtes (der Konzession) darf nicht so weit eingeschränkt werden, daß sie dem - mit Gesetzesvorbehalt belegten - verfassungsmäßigen Grundsatz der Erwerbsfreiheit widerspricht.

Zu Frage 5

Die widmungsgemäße Verwendung derartiger Mittel unterliegt der autonomen wirtschaftlichen Entscheidung der geschäftsführenden Unternehmensorgane der ÖBB und der PTA. Sofern keine gesetzlichen Bestimmungen verletzt oder mißachtet werden, kann die Optimierung des Mitteleinsatzes ein vertretbares betriebswirtschaftliches Instrument sein.

Zu Frage 6

Die Dauer derartiger privatrechtlicher Verträge wird von den Vertragsparteien bestimmt. Die maximale gesetzliche Konzessionsdauer ist mit 15 Jahren begrenzt.

Zu den Fragen 7 bis 10

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet die Beförderungszahlen, die gefahrenen Kilometer und die Zahl der eingesetzten Kraftfahrzeuge pro Kraftfahrlinie (und nicht pro Bundesland) bekanntzugeben. Des weiteren erstrecken sich auch viele Kraftfahrlinien - insbesondere in Ostösterreich - auf zwei oder mehr Bundesländer. Diese Zahlen werden gegliedert nach PTA, ÖBB, sonstigen privaten Unternehmen und innerstädtischen Unternehmen im statistischen Jahrbuch veröffentlicht.

Es ist davon auszugehen, daß sich das Verhältnis der Kennzahlen zwischen sogenannten privaten Anbietern, der Post und Telekom Austria Aktiengesellschaft und den Österreichischen Bundesbahnen auch nach der Installierung der Verbünde nur marginal geändert hat, da die Konzessionsrechte von den (privatrechtlichen) Verbundverträgen nicht berührt wurden. Daraus ergibt sich, daß eine vollständige Beantwortung der Fragen 7 - 10 nicht möglich ist.

Zu Frage 16

Die Konstruktion der Verkehrsverbünde ist derzeit kraft privatrechtlicher Verträge zwischen den Gebietskörperschaften (Grund - und Finanzierungsvertrag zwischen dem Bund und dem betreffenden Land) sowie zwischen den Gebietskörperschaften einerseits und den einzelnen Verkehrsunternehmen andererseits (Leistungsvertrag) geregelt. Es gibt daher keine gesetzlichen Regelungen der Verkehrsverbünde.

Ein Gesetzentwurf für die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah - und Regionalverkehrs (ÖPNRV - Gesetz) wurde von meinem Ressort bereits ausgearbeitet und der offiziellen Begutachtung durch die einzelnen betroffenen Institutionen unterzogen.

Dieser Gesetzentwurf sieht u.a. auch Bestimmungen für die künftige Gestaltung von Verkehrsverbänden vor, wobei bundeseinheitliche Rahmenvorgaben für den organisatorischen Ablauf von Verkehrsverbänden vorgesehen sind, die konkrete Ausgestaltung unter Berücksichtigung der regionalen Bedürfnisse den Trägern der Verkehrsverbände aber selbst überlassen bleibt.

Zu Frage 17

Bei den Zahlungen im Rahmen von Verkehrsverbänden handelt es sich nicht um Subventionen, sondern es wird vielmehr der Einnahmefall zwischen der Erbringung von Verkehrsleistungen nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten und der Herstellung von Verkehrsleistungen im Preiskorsett eines Verkehrs - (Tarif -) verbundes abgegolten.

Für die einzelnen Verkehrsverbände werden Finanzmittel von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt. Derartige Finanzmittel werden in erster Linie für anfallende laufende Kosten (Ab - und Durchtarifizierungsverlust) und für einmalige bzw. für nicht regelmäßig anfallende Kosten wie z.B.: für Werbung, Marketing oder Fahrscheinausgabegeräte verwendet. Das Verhältnis der Kostenaufteilung zwischen Bund und Ländern in den Verkehrsverbänden richtet sich nach den Bestimmungen der Grund - und Finanzierungsverträge.

Die derzeitige Kostenaufteilung in den Verkehrsverbänden sieht vor, daß der Bund 1/3, das jeweilige Land 2/3 für Ab - und Durchtarifizierungsverlust trägt. In einigen Bundesländern leisten die Gemeinden einen Zuschuß zum Landesanteil in der Höhe von rd. 33%.

Im Verkehrsverbund Ost - Region (VOR) übernimmt der Bund 50% des sog. Ab - und Durchtarifizierungsverlustes. Der Rest wird zwischen den Ländern Wien (27%), Niederösterreich (21%) und Burgenland (2%) im Verhältnis der erbrachten Betriebsleistungen in Platzkilometer geteilt.

Abweichungen von dieser Kostentragungsregelung gibt es bei bestimmten einmaligen bzw. nicht regelmäßigen Kostenpositionen, wo andere Kostenteilungen vereinbart wurden (in der Regel eine höhere Bundesbeteiligung als für die laufenden Kosten).

Die Kosten für die Verkehrsverbände Im Jahre 1997 betruhen insgesamt rd. 1,4 Mrd. öS, davon Bundesanteil rd. 658 Mio öS.

Zu den Fragen 18 bis 21

Bei den Zahlungen im Rahmen von Verkehrsverbänden handelt es sich nicht um Subventionen, sondern es wird vielmehr der Einnahmefall zwischen der Erbringung von Verkehrsleistungen nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten und der Herstellung von Verkehrsleistungen im Preiskorsett eines Verkehrs - (Tarif -) verbundes abgegolten.

Abgeltungsmerkmale sind

- a. die Durchtarifierung - jener Einnahmefall, der sich aus der Möglichkeit ergibt, daß der Fahrgast mehrere Verkehrsmittel nacheinander nutzen kann, ohne daß bei jedem Fahrzeugwechsel die Kilometerstaffel neu berechnet wird. Im wesentlichen knüpft dies an der Preisberechnung der Verkehrsunternehmen ohne Verkehrsverbände an, wonach sich die Kosten je km bei zunehmender Fahrtstrecke degressiv verhalten.
- b. die Abtarifierung - wenn nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten kalkulierte (höhere) Preise auf ein im gesamten Verbundraum gleiches (niedrigeres) Preisniveau gesenkt werden.

Die aus beiden Tarifierungsmaßnahmen bei den Verkehrsunternehmen entstehende Differenz zum Volltarif wird durch die Gebietskörperschaften entsprechend der erbrachten Verkehrsleistung abgegolten. Aufgrund der definitiv leistungsabhängigen Abgeltungskomponente kann hierbei nicht von Subventionen gesprochen werden.

Zu Frage 22

Wenn die Art der Beförderung den Kriterien eines Kraftfahrlinienverkehrs entspricht, dann

bedarf sie einer Konzession. Der Kraftfahrlinienverkehr ist jedenfalls eine entgeltliche Beförderung von Personen, wobei entweder der Fahrgast selbst den Fahrpreis entrichtet, oder der Fahrpreis von Dritten ganz oder teilweise übernommen werden kann.

Zu Frage 23

Die erwähnten Kilometerkosten können von ho. nicht bewertet werden.

Zu Frage 24

Diese Frage ist in der Form nicht zu beantworten, da nicht bekannt ist, was unter „Fahrplanstunde“ zu verstehen ist. Der Fahrplan eines Linienbetriebes umfaßt sowohl Fahrzeiten wie auch Stehzeiten, die im städtischen Bereich kaum ins Gewicht fallen. Im ländlichen Bereich können sich jedoch relativ lange Stehzeiten ergeben, in denen zwar keine Beförderungsleistungen erbracht werden, die Personalkosten aber unverändert hoch anfallen und auch das Fahrzeug anderweitig nicht genutzt werden kann.

Zu Frage 25

Nein

Zu Frage 29:

Die ÖBB führen im Rahmen des internationalen Kraftfahrlinienverkehrs schon seit Jahrzehnten strategische Partnerschaften mit ausländischen Busunternehmen durch. Diese Kooperationen sind unter anderem auch durch die außerhalb der EU bestehende Reziprozität im internationalen Kraftfahrlinienverkehr vorgeschrieben. Was die Frage nach zukünftigen neuen Partnerschaften bzw. Fusionen mit ausländischen Busunternehmen betrifft, so können - aus verlässlichen Gründen - zwecks Wahrung der Geschäftsinteressen hierüber keine näheren Aussagen getroffen werden.

Zu Frage 31

Grundsätzlich sind hinsichtlich der Konstruktion der einzelnen Verkehrsverbände zum derzeitigen Zeitpunkt zwei Organisationsstrukturen vorherrschend, nämlich:

- Durch Gebietskörperschaften gelenkte Unternehmenskooperationen, d. h.: keine eigene Verbundgesellschaft.
- Durch Gebietskörperschaften eigens gelenkte Verbundgesellschaften.

In Vorarlberg ist letztgenannte Konstruktion vorherrschend, wobei die Verbundgesellschaft dzt. in Form einer Gesellschaft des Bürgerlichen Rechtes konzipiert ist.

Im Rahmen der Neugestaltung der Verkehrsverbände ist vorgesehen, für alle Verkehrsverbände eigene Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zu schaffen, die unter dem Gesichtspunkt des Aufgabenbereiches etwa den dzt. vorherrschenden Verbundgesellschaften entsprechen, wobei das ÖPNRV - Gesetz - wie schon in Frage 16 ausgeführt - bundeseinheitliche Rahmen für die Ausgestaltung der Organisation vorgibt. So ist vorgesehen, daß die einzelnen Verkehrs - verbundorganisationsgesellschaften zumindest in Form einer Gesellschaft des Handelsrechtes einzurichten sind.

Die derzeit vorherrschende Konstruktion in Vorarlberg ist sicher als geeignete Basis für eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Sinne des ÖPNRV - Gesetzes zu sehen, wobei Anpassungen an die darin vorgegebenen Rahmen sowohl in funktioneller als auch in organisatorischer Hinsicht erforderlich sein werden.

In finanzieller Hinsicht erscheint die Beibehaltung des dzt. in den Verkehrsverbänden vorherrschenden Systems der Alteinnahmengarantie aufgrund des ineffizienten Mitteleinsatzes langfristig gesehen nicht zweckmäßig und ist daher - wie auch in den Bestimmungen des ÖPNRV - Gesetzes vorgesehen - durch ein System gezielter Bestellungen von Verkehrsleistungen im gemeinwirtschaftlichen Bereich zu ersetzen.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß der Vorarlberger Verkehrsverbund generell als vorbildhaft zu betrachten ist. Der Verbund bemüht sich aktiv um Fahrgäste im öffentlichen Verkehr. Abrechnungen der Verkehrsunternehmen werden auf Plausibilität und gemäß eigenen Zählungen überprüft. Die angebotenen Verkehrsleistungen werden auf ihre Annahme durch die

Kunden überprüft, Linien, die durch die Kunden nicht angenommen werden, werden eingestellt. Finanziell ist der Verbund bestrebt die Kosten in Grenzen zu halten, ohne jedoch eine Verringerung des von den Kunden angenommenen Angebots durchzuführen.