

5570/J XX.GP

## ANFRAGE

der Abgeordneten Nußbaumer und Kollegen  
betreffend Konzessionen im Linienverkehr für Autobusse in Vorarlberg  
an den Bundesminister für Verkehr und Wissenschaft

Bei der Vergabe von Linienkonzessionen für Autobusse an Unternehmen muß die Gleichbehandlung zwischen öffentlichen und privaten Anbietern die oberste Prämisse sein. Nur so ist gewährleistet, daß durch den fairen freien Wettbewerb der Endverbraucher in den Genuß von günstigen Tarifen kommt und die Unternehmen sich im Prozeß der ständigen Innovation stetig anpassen und verbessern können. Die öffentlichen Unternehmen sind dadurch auch angehalten, wertvolle Steuergelder sinnvoll und sparsam einzusetzen, so daß die knappen Haushaltsressourcen an anderer Stelle effizienter eingesetzt werden können.

Der freie Wettbewerb fördert ebenso den Trend zur Verbesserung der Ausbildung der Mitarbeiter in den Unternehmen, mit der Folge, daß der Konsument schlußendlich von hochqualifiziertem Personal bedient wird.

Es ist auch anzumerken, daß im Sinne der Liberalisierungsrichtlinien in der Europäischen Union in absehbarer Zeit die endgültige Privatisierung von Post und Bahn bevorsteht. Daraus läßt sich ableiten, daß sich in Zukunft sinnvolle Marktverschränkungen und Symbiosen im Bereich der Personenbeförderung zwischen diesen Großunternehmen und lokalen Kleinanbietern ergeben werden. Als Vorläufer dieser sich abzeichnenden Tendenz wurde in den letzten Jahren bereits eine Reihe von Verkehrsverbunden geschaffen.

Eine Voraussetzung für die Generierung von Vorteilen im Zuge der freien Marktwirtschaft ist die korrekte Vergabe von Aufträgen und deren richtlinienkonforme Ausschreibung. Bei Zuwiderhandlung käme es sonst zur Ausgrenzung verschiedener, meist kleiner Anbieter, was zu einer wettbewerbsverzerrenden Lage und somit zu ineffizienten Lösungen führen würde.

Aus Ansicht der Fragesteller wäre durch eine stärkere Einbindung lokaler und privater Beförderer eine wesentlich stärkere Kosteneinsparung möglich, vor allem auch durch logistische und technische Fahrplanoptimierung.

Die unterfertigten Abgeordneten haben festgestellt, daß unterschiedlichste Kosten pro gefahrenen Kilometer im Land Vorarlberg auftreten. Beispiele: Bregenz öS 56,--/km, Dornbirn öS 41,--/km, Feldkirch öS 39,--/km und Lech öS 32,--/km. Diese Differenzen sind deshalb unerklärlich, weil die Fixkosten je Krafteinheit (Personal ca. 500.000 pro Person und Jahr, AfA ca. 300.000 pro Jahr, Fremdkapitalzinsen ca. 120.000 pro Jahr und Versicherungen ca. 80.000 pro Jahr) die Höhe der Gesamtkosten sehr wesentlich beeinflussen und darüber hinaus im städtischen Bereich mit sehr kurzen Haltestellenintervallen einer geringeren

Kilometerleistung erreicht wird, wie auf dem Land. Nach unserer Meinung ist ein objektiver Kostenvergleich nur über die Kosten je Fahrplanstunde möglich.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

#### **ANFRAGE**

1. Das derzeit in Österreich geltende Kraftfahrliniengesetz widerspricht in manchen Bereichen dem

freien Spiel der Wirtschaftskräfte.

a) Ist es richtig, daß die Vergabe einer Konzession für den Linienverkehr nicht  
ausgeschrieben

werden muß, sondern mittels Verordnung und Bescheid vergeben wird?

b) Ist es richtig, daß das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr einziger  
Konzessionsgeber für Buslinien im öffentlichen Verkehr ist?

- c) Ist es richtig, daß zur Aufrechterhaltung einer Konzession es lediglich der einmal jährlichen Befahrung einer Strecke bedarf?
- d) Oder ist es richtig, daß die Konzession dann erlischt, wenn die bei der Konzessionserteilung vorgesehene Leistung nicht erbracht wird?
- e) Oder gibt es dafür anderweitige Regelungen?  
Wenn ja, welche?
2. Ist es möglich, daß neben Post und KWD auch private Busunternehmen Linienkonzessionen bekommen?  
Wenn ja, unter welchen Bedingungen?  
Wenn nein, warum nicht?
3. Gibt es einheitliche Kriterien nach denen Aufträge im Rahmen bestehender Konzessionen für die Personenbeförderung an Privatunternehmen weitergegeben werden, wenn die Post oder die Bahn als Konzessionsinhaber aus Gründen mangelnder Ressourcen oder aus Kostengründen nicht selbst diese Personenbeförderung durchflühren will?
- a) Kriterien für die Post?
- b) Kriterien für die Bahn?
- c) Kriterien für Privatanbieter?
4. Wird die Konzessionsvergabe nach marktwirtschaftlichen Wettbewerbsbedingungen gestaltet?  
Wenn ja, in welcher Form?  
Wenn nein, warum nicht?
5. Der Bund stellt den Ländern jährlich einen namhaften Betrag in Form eines Zuschlages zur Mineralölsteuer zur Verfügung. Diese Gelder sollen zusätzliche Ausgaben im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs mittragen und werden dementsprechend auch an Konzessionsinhaber ausgezahlt.
- a) Was halten Sie davon, wenn nun ein Konzessionsinhaber wie beispielsweise die Post oder die Bahn diese Gelder zwar einstreicht, die Leistung im Rahmen des Personennahverkehrs dann aber nicht selbst erbringt, sondern mit anderen Anbietern Subverträge abschließt, die schlußendlich dann die Leistung erbringen?
- b) Was halten Sie davon, wenn Konzessionsinhaber, die öffentliche Gelder zur Personennahbeförderung erhalten, Subverträge an Private vergeben und zwar zu wesentlich günstigeren Konditionen?
6. Gibt es für die Vergabe von derartigen Subverträgen eine gesetzliche oder durch Richtlinien festgelegte Maximalvertragsdauer?
7. Wie hoch ist je Bundesland der Anteil der Post- bzw. Bahnbusse am öffentlichen Verkehr?
- a) Umsatzanteil
- b) eingesetzte Busanzahl
- c) gefahrene Kilometer
8. Wie hat sich je Bundesland
- a) der Umsatzanteil,
- b) der eingesetzte Busanteil und
- c) die gefahrenen Kilometer der Post- bzw. Bahnbusse **nach** Einführung der Verkehrsverbunde verändert?

9. Wie hoch ist der Anteil je Bundesland der im öffentlichen Verkehr teilnehmenden privaten Anbieter?
- a) Umsatzanteil
  - b) eingesetzte Busanzahl
  - c) gefahrene Kilometer

10. Wie hat sich je Bundesland
- der Umsatzanteil,
  - der eingesetzte Busanteil und
  - die gefahrenen Kilometer
- der privaten Anbieter nach Einführung der Verkehrsverbunde verändert?
11. An wen, in welcher Höhe und nach welchem Schlüssel entrichten in Vorarlberg Post bzw. Bahn die aus dem Personenverkehr anfallenden Kommunalabgaben?
12. Das Poststrukturgesetz sagt im § 15 Abs. 3, daß für das Kommunalsteuergesetz 1993 diejenigen Personen gelten, die gemäß § 17 zur Dienstleistung zugewiesen werden
- Welche Personen sind in Vorarlberg in diesem Sinne dieser Dienstleistung zugewiesen?
  - Wie hoch ist deren Anzahl?
  - Sind bei diesen Personen auch Personen aus dem Personalamt für Tirol und Vorarlberg (§ 17. Abs. 3 Poststrukturgesetz) oder sonstigen Verwaltungseinheiten enthalten?  
Wenn ja, wie wird für diese Personen die Kommunalsteuer berechnet?  
Gibt es hierfür Pauschalierungen?  
Wenn ja, in welcher Höhe?
  - Wie hoch ist daraus die Bemessungsgrundlage für die Kommunalsteuer in Vorarlberg?
13. Gibt es für den KWD ähnliche Regelungen?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, bitten wir um Untergliederung nach Frage 12?
14. An wen, in welcher Höhe und nach welchem Schlüssel entrichten in Vorarlberg Post bzw. KWD die aus dem Personenverkehr anfallenden Fremdenverkehrsabgaben?
15. Ist es richtig, daß die Post/der KWD geringere Kammerumlage leisten muß, als andere Private Unternehmen in dieser Branche?  
Wenn ja, warum?  
Wenn nein, in welcher Höhe leisten die Post/der KWD ihre Kammerbeiträge?
16. Welche gesetzliche Regelungen gibt es für Verkehrsverbunde?
- österreichweit?
  - in Vorarlberg?
  - in den übrigen Bundesländern?
17. Ist es richtig, daß bei Verkehrsverbunden generell Subventionen vergeben werden?  
Wenn ja, wann, in welcher Höhe und in welcher Form wird diese ausbezahlt?
18. Kann eine Subventionszahlung Einfluß auf die Vergabe von Subverträgen an Private Unternehmen haben?  
Wenn ja, warum?  
Wenn nein, warum nicht?
19. Wie hoch sind die Subventionen, die der Konzessionsinhaber erhält und unter welchen Kriterien (gefahrene Kilometer, Umsatz etc.) erhält er sie?
20. Sind die ermittelten unterschiedlichen Kosten Basis für die Berechnung der unterschiedlichen Subventionen?  
Wenn ja, warum?  
Wenn nein, warum nicht?

21. Gibt es bezüglich der Fragen 18 bis 20 Unterschiede in den einzelnen Bundesländern?  
Wenn ja, welche?

22. Bedarf es bei Gratisbeförderungen einer Linienkonzession?  
Wenn ja, warum?
23. Welche sachlichen Gründe gibt es, daß die Kilometerkosten, wie sie in der Präambel erwähnt wurden, derart unterschiedlich hoch sind?
24. Teilen Sie unsere Meinung, daß ein objektiver Kostenvergleich nur mit den Kosten je Fahrplanstunde angestellt werden kann?  
Wenn nein, warum nicht?
25. Ist es richtig, daß Ihr Ministerium für Ihre Leistung an Schülerfreifahrten einen Ausgleich erhält?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, in welcher Höhe und von welchen Ministerien?
26. Wie viele Busse hat die Post/der KWD im Einsatz? (Aufstellung je Bundesland)
27. Welche Investitionen sind für 1999 zur Anschaffung neuer Busse je Bundesland geplant?  
a) Anzahl der Busse?  
b) Investitionssumme?
28. Wie viele Busse je Bundesland werden aus Altersgründen ausgeschieden?
29. Denkt die Post/der KWD daran strategische Partnerschaften oder Fusionen mit ausländischen Busunternehmen einzugehen?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, gibt es bereits entsprechende Verhandlungen?  
Wenn ja, mit wem?
30. Wie sieht das bilanzmäßige Ergebnis der Abteilung Postauto bei der Post- und Telekom AG (auf Gesamtösterreich bezogen)  
a) im Jahre 1997 aus?  
b) Wie ist das voraussichtliche Ergebnis für 1998?  
c) Wie ist die finanzielle Ergebnisvorschau für 1999?
31. Wie beurteilt das BM f. Wissenschaft und Verkehr das Ergebnis der Verkehrsverbunde in Vorarlberg?  
a) in organisatorischer Hinsicht  
b) in finanzieller Hinsicht