

4219/J XXI.GP

Eingelangt am: 11.07.2002

ANFRAGE

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Justiz

betreffend die Absicht der Regierung, bei der Postbus-Privatisierung" ein kartell- und EG-rechtlich fragwürdigen Beinahe-Monopol "Austro-Bus" im österreichischen Kraftfahrliensektor herbeizuführen

Im Zusammenhang mit den geplanten Eigentumsveränderungen bei der Postbus AG sind mittlerweile eine Vielzahl an rechtlich fragwürdigen oder klar rechtswidrigen Maßnahmen und Schritten gesetzt beziehungsweise angekündigt worden. Speziell der Ministerratsvortrag von BM Grasser vom 14. 5. 2002, Grundlage eines Regierungsbeschlusses, strotzt vor solchen Aussagen, daneben aber auch die Aussagen von BM Reichhold und mehrerer involvierter wie interessierter Unternehmen bis hin zur ÖIAG.

Unabhängig von der Beurteilung des "Geschäftes" Postbus aus verkehrspolitischer und dienstnehmerInnenseitiger Perspektive vermittelt diese Vorgangsweise der Regierung einen chaotischen, europa- und kartellrechtlich laienhaften Eindruck: Aufgrund des Ministerratsbeschlusses vom 14.5.2002 hat die Hauptversammlung der ÖIAG am 6.6.2002 beschlossen, 100 % der Aktien der Österreichischen Postbus AG an die ÖBB AG abzugeben. Dieser Schritt steht bereits im Widerspruch zum ÖIAG-Gesetz (insbesondere §§ 7 und 8), das keine Veräußerung an ein Unternehmen im Staatsbesitz, sondern vielmehr die Privatisierung der Unternehmen im Besitz der ÖIAG vorsieht, Offensichtlich ist weiters eine öffentliche Interessentensuche unterblieben, obwohl sie im Sinne des Verfassungsgebotes der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit erforderlich und zur Vermeidung beihilfenrechtlicher Schwierigkeiten (Verkauf öffentlichen Eigentums unter dem Marktpreis ist eine verbotene Beihilfe i S d Art 87 Abs 1 EG-V) bzw. im Sinn eines fairen und –unverfälschten "Wettbewerbs (vgl. Urteil des EuGH in der Rs C-324/98, "Telaustria", wesentlich auch Judikatur zu "Golden share") geboten ist. Dies führt im Ergebnis dazu, dass ein Marktpreis des zu veräußernden Unternehmens nicht ermittelt wurde.. Alles deutet daraufhin, dass nicht der Unternehmenswert der Postbus AG oder der Marktpreis, sondern die Zahlungsbereitschaft des einzigen zugelassenen Kaufinteressenten den Verkaufspreis bestimmen. Gutachten über den Unternehmenswert liegen ebensowenig vor. Wie somit die Vorgabe erfüllt werden sollte, dass *"bei der Vertragsgestaltung ... sämtliche maßgeblichen inländischen und EU-Rechtsvorschriften zu beachten (sind)"* (Ministerratsvortrag BMF, GZ 040701/83-Pr.4/02 v. 14.5.02), bleibt unerfindlich.

Um das parallel zwingend auftretende Risiko einer kartellrechtswidriger Schaffung einer marktbeherrschenden Stellung bzw. ihres Missbrauchs (KartG § 34 und inbes. 42 a) hinten zu halten, wird zwar in Aussicht gestellt, dass von der ÖBB in Folge rund 30% der Österreichischen Postbus AG an private Unternehmen weiterveräußert

werden sollen. Allerdings ist weder im Ministerratsvortrag noch im Beschluss der ÖIAG verbindlich geregelt, was (Unternehmensanteile oder "Marktanteile" ?) weiterverkauft werden soll, und nichts über eine justitiable Durchsetzbarkeit dieser Vorgabe ausgesagt. Mittlerweile hat die ÖBB AG mitgeteilt, sie "evaluiere" die Umsetzbarkeit dieses "Wunsches" der Bundesregierung.

Als Interessenten hat ein Konsortium bestehend aus den drei größten privaten Busunternehmen - Blaguss, Dr. Richard und SAB Tours - bereits am 8. April ein Angebot gelegt; noch vor dem Ministerratsvortrag und Regierungsbeschluss haben nachgewiesenermaßen einzelne Unternehmen bereits mit den ÖBB über Anteile des "noch nicht erlegten Bären" Postbus verhandelt; angeblich (Schreiben des Fachverbandes der Autobusunternehmer in der Bundeswirtschaftskammer vom 5.6.02) nicht im eigenen Interesse, sondern damit "die Privaten als 'player' in dem bereits stattfindenden Verhandlungspoker überhaupt Ernst genommen" werden. Auch wenn die privaten Busunternehmen ein "transparentes, für alle Interessenten offenes Verfahren" fordern, kann nach der aktuellen Beschlusslage zum derzeitigen Zeitpunkt nicht davon ausgegangen werden, dass eine öffentliche Interessenten-Suche in die Wege geleitet wurde oder wird bzw. im Ernst ein transparentes und faires wettbewerbliches Verfahren stattfinden soll.

Regionale mittelständische Anbieter, ansonsten gerne Bestandteil der Politrhetorik von ÖVP und FPÖ, erhalten so keinerlei Möglichkeit, ihre Verkehrsdienste anzubieten. Damit wird zugleich eine Regionalisierung der Verkehrsdienste mehr als erschwert und der gesetzlich verankerte Gestaltungsspielraum der Länder bzw. der Gemeinden und ihre Rolle als verantwortliche Aufgabenträger für den ÖPNRV untergraben, ja sogar sabotiert. Dem Land und den Gemeinden kommt ja in ihrer Funktion als Aufgabenträger gemäß §§ 11 und 13 des ÖPNRV-G 2000 die Verpflichtung bzw. das Recht zu, öffentlichen Personenregionalverkehr sowie in Zusammenarbeit zwischen Land und Gemeinden öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten.

Im Ministerratsvortrag (des Finanzministers) ist ausgeführt: *"Nach dem Abbau von Parallelleistungen zwischen Bahn und Postbus sollen integrierte Verkehrskonzepte gemeinsam mit den Verbundorganisationen und anderen Anbietern im öffentlichen Nahverkehr entworfen werden, um die Eigenwirtschaftlichkeit zu steigern und eine Erhöhung des Kundennutzens zu erreichen."* Diese Passage zeigt, dass ein Verkehrsunternehmen, nämlich der zukünftige österreichische Beinahe-Monopolist "ÖBB-Postbus-3Private-Kartell", entgegen den klaren Bestimmungen des ÖPNRV-G (§§ 11, 15, 18 insbes. Z. 7 - 9), wonach die Gebietskörperschaften wie Gemeinden und Land (und deren Verbundorganisationengesellschaften) für die Planung der zu bestellenden Verkehre zuständig sind, die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs aus der Hand nehmen soll. Mit dem prioritären Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit (des Verkehrsunternehmens) werden zudem die Aspekte der für die Bevölkerung unerlässlichen und von den Gebietskörperschaften zu gewährleistenden ausreichenden Versorgung mit ÖPNRV-Dienstleistungen hinangestellt. Hier verwechselt die Republik ihre Interessen als Eigentümerin eines Verkehrsunternehmens mit der gemeinsamen Gewährleistungsrolle aller Gebietskörperschaften. Damit würde sich auch die für die Gebietskörperschaften untragbare Situation der letzten Jahre verstärken, in der Verkehrsplanung nach den Bilanzerfordernissen der Verkehrsunternehmen erfolgt, anstatt den politischen Zielsetzungen ökonomisch, ökologisch und sozial gerecht zu werden.

Gerade wegen der Notwendigkeit der Wahrung der Aufgabenträgerrolle der Gemeinden und Länder, die eine ausreichende ÖPNRV-Versorgung zu gewährleisten und die Verkehrsdienstleistungen zu bestellen haben, ist die von der "österreichischen Lösung" angestrebte marktbeherrschende Stellung der neuen "Austro-Bus-Gesellschaft" verheerend.

Von verschiedener Seite (Wirtschaftskammer, Gewerkschaft, in- und ausländische Verkehrsunternehmen) wurden bereits Klagen gegen die im Ministerratsvortrag skizzierte Vorgangsweise angekündigt. Aufgrund der mangelnden Konformität mit dem EG-Recht ist auch ein Einschreiten von Organen der Union (im Sinn der Beihilfenaufsicht und/oder der Fusionskontrolle und Verhinderung des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung) nicht auszuschließen.

Es spricht alles dafür, das "Paket" wieder aufzuschnüren und Verhandlungen über eine echte Regionalisierung der ÖPNRV-Dienstleistungen zu führen - auch mit dem Ziel, in einem fairen und transparenten, präzise regulierten und kontrollierten Wettbewerb eine Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsdienstleistungen hoher Qualität zu den geringsten Kosten für die öffentliche Hand zu sichern.

Die Hoffnung auf ein seriöses Vorgehen wird jedoch immer wieder enttäuscht. Neuerdings hat Verkehrsminister Reichhold der geplanten neuen Busgesellschaft in seiner Öffentlichkeitsarbeit den Namen "Austrobus" verpasst. Dabei handelt es sich allerdings um eine seit 1932 bestehende Marke, seit mehr als drei Jahrzehnten im Eigentum der Dr. Richard-Gruppe, des größten privaten Busunternehmens Österreichs. Ob dies möglicherweise ein Vorgriff auf bereits abgesprochene Veränderungen der Eigentümerstruktur beim Postbus oder Ausfluß kartellrechtlich bedenklicher Vorabsprachen ist, ist noch nicht bekannt.

Vielsagend ist auch, dass im Zusammenhang mit einem kürzlichen Beschluß des Tiroler Landtags zu dieser Frage die ÖVP ihre Zustimmung davon abhängig gemacht hat, dass eine Passage, demzufolge die Eigentumsveränderungen "in EG-rechtskonformer Weise" erfolgen sollte, aus dem Antragsentwurf entfernt wird. Es ist verwunderlich, wenn ausgerechnet die angebliche Europa-Partei ÖVP die Unterordnung unter geltendes Recht dieser Gemeinschaft ablehnt wenn dieses Recht Handlungen der Bundesregierung als fragwürdig erscheinen lässt und also die ÖVP als Regierungspartei diesem Recht unterworfen werden sollte.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie werden Sie im einzelnen die Konformität der beabsichtigten Eigentumsveränderungen bei der Postbus AG mit dem ÖIAG-Gesetz sichern bzw. dazu in Ihrem Zuständigkeitsbereich beitragen?
2. Wie werden Sie im einzelnen die Konformität der beabsichtigten Eigentumsveränderungen bei der Postbus AG mit dem österreichischen Kartellrecht sichern bzw. dazu in Ihrem Zuständigkeitsbereich beitragen?

3. Wann wird sich insbesondere der Bundeskartellanwalt mit dem im Entstehen begriffenen "Austro-Bus-Kartell" Postbus-ÖBB-Blaguss-Dr.Richard-SAB befassen?
4. Wie werden Sie im einzelnen die Konformität der beabsichtigten Eigentumsveränderungen bei der Postbus AG mit dem ÖPNRV-G sichern bzw. dazu in Ihrem Zuständigkeitsbereich beitragen?
5. Wie werden Sie im einzelnen die Konformität der beabsichtigten Eigentumsveränderungen bei der Postbus AG mit dem EG-Recht sichern bzw. dazu in Ihrem Zuständigkeitsbereich beitragen?
6. In welcher Weise wollen Sie insbesondere europarechtskonform, und unter besonderer Beachtung der rezenten "golden-share"-Judikatur des EuGH (Rs. C-367/98, O483/99, C-503/99 vom 4.6.02), eine "österreichische Lösung" bei der beabsichtigten Eigentumsveränderungen bei der Postbus AG umsetzen?
7. Wie werden Sie im einzelnen die Konformität der beabsichtigten Eigentumsveränderungen bei der Postbus AG mit dem Markenschutz sichern bzw. dazu in Ihrem Zuständigkeitsbereich durch Nichtaneignung geschützter Markennamen wie "Austrobus" beitragen?
8. Warum wurde die im Ministerratsvortrag vom 14.5.2002 wiedergebend Linie eingeschlagen, wenn diese doch in einem Optionenpapier unter drei Möglichkeiten als diejenige mit den meisten Nachteilen identifiziert wurde?
9. Welche Gutachten im Zusammenhang mit der beabsichtigten Eigentumsveränderungen bei der Postbus AG wurde von Ihnen bzw. von Ihrem bzw. in Ihrem Haus beauftragt, was waren deren Kosten und Ergebnisse bzw. werden deren Kosten (wenn noch laufend) sein?
10. Auf welcher Grundlage wird behauptet, dass ÖIAG und ÖBB Teile eines Konzerns wären und die geplanten Abläufe daher fusionskontrollmäßig irrelevant wären, wenn doch zwei im Amtsblatt C 66 vom 02.03.1998 veröffentlichte Mitteilungen der EU-Kommission zur Anwendung der Fusionskontroll - VO 4064/89 EWG, insbesondere in der Frage des sog. "Konzernprivilegs", das Gegenteil belegen?
11. Welche Beihilfen im österreichischen Stadt- und Vororteverkehr wurden bisher der EU-Kommission im Einklang mit der Verordnung 1107/70 EWG notifiziert?
12. Können Sie den Verdacht auf unerlaubte Beihilfeleistung wegen Verkaufs unter dem Marktpreis und auf Vereitelung der Realisierung der Grundfreiheiten des EG-Vertrags, etwa der Niederlassungsfreiheit, beim Postbus-Deal entkräften, und wenn ja, wie?
13. Können Sie ausschließen, dass die ÖBB den Kaufpreis für die Postbus AG ganz oder teilweise aus Kompensationszahlungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes bzw. Zahlungen für Verkehrsdienstverträge entrichten wird, und wenn ja, auf welcher Grundlage?
14. Wie können Sie angesichts der bisher fehlenden Kostenrechnung beim Bahnbus eine Weitergabe der angekündigten Effizienzgewinne an die Kunden garantieren?
15. Wann und von wem wurde ein Feststellungsantrag/wurden Feststellungsanträge auf kartellrechtliche Genehmigung des Postbus-Verkaufs an die ÖBB eingebracht?
16. Wird dieser/werden diese nach der kartell- und wettbewerbsrechtlichen Rechtslage vor oder nach dem 1.7.2002 abgehandelt?
17. Werden Sie der Forderung von Gewerkschaft und SPÖ nach Ausschreibung nachkommen, und wenn nein, warum nicht?

18. Ist Ihrer Ansicht nach das Kraftfahrliniengesetz in der geltenden Fassung mit EG-Recht vollumfänglich kompatibel?
19. Ist Ihrer Ansicht nach das ÖPNRV-G in der geltenden Fassung mit EG-Recht vollumfänglich kompatibel?
20. Sind die Gerüchte zutreffend, wonach der derzeitige FPÖ-Verkehrssprecher zum Chef eines Post-Bahn-Bus-Unternehmens gemacht werden soll?