

**4089/AB XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 02.09.2002**

Bundesminister für Finanzen

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger und Kollegen vom 11. Juli 2002, Nr. 4217/J, betreffend die Absicht der Regierung, bei der Postbus-“Privatisierung“ ein kartell- und EG-rechtlich fragwürdigen Beinahe-Monopol “Austro-Bus“ im österreichischen Kraftfahrlineensektor herbeizuführen, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Die gegenständliche Anfrage nehme ich zum Anlass, eine kurze Darstellung der gegenwärtigen und künftigen Situation der Busdienste von Post und Bahn zu geben.

Verkehrsleistungen der Busdienste von Post und Bahn werden seit jeher teilweise parallel geführt und sind daher volkswirtschaftlich teuer. Dies haben bereits Vorgängerregierungen erkannt, weshalb schon im Regierungsübereinkommen von 1997 vereinbart wurde, die Kraftwagendienste von Bahn und Post in Kooperation mit Privaten schrittweise zusammenzuführen. Einige halbherzige Maßnahmen - wie die Gründung einer eigenen "Bundesbus-

Geschäftsstelle" - führten jedoch zu keinem Erfolg. Der Rechnungshof kritisierte daher im Jahr 1993, dass die Kooperation Schiene-Autobus, aber auch jene der Busdienste untereinander in Folge unterschiedlicher Interessen häufig mangelhaft war, und empfahl als Fernziel eine Zusammenführung der Busdienste.

Die Bevölkerung hat ein Recht auf bestmögliche Versorgung mit Einrichtungen des öffentlichen Personen-Nahverkehrs ohne Verschwendung von Steuergeldern. Die jetzige Bundesregierung hat sich daher von Anfang an das Ziel gesetzt, eine volkswirtschaftlich sinnvolle Lösung bei gleichzeitiger Verbesserung der öffentlichen Nahverkehrsversorgung zu finden und hat daher bereits im Jahr 2000 entsprechende Vorarbeiten eingeleitet. Diese Vorbereitungsmaßnahmen fanden unter mehreren Gesichtspunkten statt: Zusammenführung der beiden Busdienste im Rahmen einer österreichischen Lösung unter Einbeziehung privater Verkehrsunternehmen, Verbesserung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, Wahrung der berechtigten Interessen der Mitarbeiterinnen beider Unternehmen, Abbau von Parallelleistungen von Bahn und Post, Erarbeitung von integrierten Verkehrskonzepten gemeinsam mit den Verkehrsverbundorganisationen, Steigerung der Eigenwirtschaftlichkeit, sowie Erhöhung des Kundennutzens.

Entsprechende Untersuchungen haben ergeben, dass sich durch eine Zusammenführung der Busdienste von Bahn und Post unter der Annahme eines 100%igen Anteilserwerbs ein Synergiepotential von etwa 22,7 Mio. € pro Jahr ergeben könnte (z.B. aus Teilprojekt Markt, Verwaltungszusammenführung, Reduktion Bus km-Fahrdienst, Kostenreduzierung bei 5 Mio. Bus-km, Mietkostenreduktion, gemeinsamer Einkauf).

Ein weiteres Synergiepotential Bus-Schiene in Höhe von etwa 14,5 Mio. € p.a. ergibt sich durch die Zusammenführung von Bahnbus und Postbus innerhalb der ÖBB durch die gemeinsame Fahrplankonzeption. Weiters kann durch die Zusammenlegung von Werkstätten und Betriebshöfen durch den Verkauf der freiwerdenden Immobilien ein Einmaleffekt mit einer Netto-

Wirkung insgesamt (Veräußerungserlös abzüglich Abbruchkosten) in Höhe von rund 78 Mio. € erzielt werden. Entsprechende Veräußerungserlöse ergeben sich aus der Übertragung von Werkstätten der Österreichischen Postbus AG auf ÖBB in Höhe von rund 16 Mio. €, aus der Übertragung von Werkstätten der ÖBB auf die Österreichische Postbus AG in Höhe von rund 2,7 Mio. € sowie aus gemeinsamen Projekten an mehreren Standorten in Höhe von rund 84 Mio. €. Laut einer Mitteilung der ÖBB werden sich die Einsparungen, die sich aus den genannten Synergieeffekten ergeben können, höchstwahrscheinlich noch erhöhen.

Bedeutsame verkehrs- und volkswirtschaftliche Vorteile des Zusammenschlusses liegen in der Sicherstellung der flächenmäßigen Erschließung bei gleichzeitiger Hebung von Kostensenkungspotenzialen durch Reduktion von Parallelleistungen bei einer gleichzeitigen Steigerung des Kundennutzens. Freigesetzte Potentiale können für die Erschließung neuer Verkehre zur Erhöhung des Wirkungsgrades verwendet werden. Durch Anschlussverbesserungen, gemeinsame Fahrplankonstruktionen in Abstimmung speziell auch mit dem Schienenverkehr (Zubringerfunktion), damit Verkürzung der door-to-door-Zeit und geringere Wartezeiten wird eine Optimierung des Verkehrsangebotes möglich. Durch eine intensive Abstimmung werden eine gemeinsame Fahrplanauskunft, ein einziger Ansprechpartner für die Kunden, integrierter Verkehr sowie flächendeckende Verkehrskonzepte realisiert werden können.

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben die Absicht erklärt, 100 % der Aktien der Österreichischen Postbus AG von der Österreichischen Industrieholding AG (Ö1AG) kaufen zu wollen. Der Vorstand der ÖBB hat einen Beschluss getroffen, die betriebswirtschaftlichen Vorteile aus der Zusammenführung der beiden Busdienste voll auszunützen und unmittelbar nach Zusammenführung der beiden Dienste den Betrieb unter einheitlicher Leitung und unter Wahrung der gesellschaftsrechtlichen Eigenständigkeit sowie der Regionalstruktur der Österreichischen Postbus AG als Tochter der ÖBB zu optimieren.

Ziel der Zusammenführung der beiden Busdienste ist insgesamt ein besseres Angebot für die Konsumentinnen und Konsumenten bei gleichzeitig optimierter Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung durch alle Beteiligten.

Nicht zuletzt dient ein entsprechender Veräußerungserlös für die ÖIAG den Interessen des Bundes im Hinblick auf den weiteren Abbau der Schulden der ÖIAG.

Aus den genannten Gründen hat die Bundesregierung in der Sitzung des Ministerrates am 14. Mai 2002 beschlossen, der ÖIAG den Auftrag zu erteilen, in einem ersten Schritt 100 % der Aktien der Österreichischen Postbus AG an die ÖBB unter der Voraussetzung abzugeben, dass eine teilweise Privatisierung des Unternehmens in einem zweiten Schritt tatsächlich umgesetzt wird.

In der außerordentlichen Hauptversammlung der ÖIAG vom 6. Juni 2002 wurde entsprechend dem Beschluss des Ministerrates vom 14. Mai 2002 und dem zugrundeliegenden Vortrag des Bundesministers für Finanzen an den Ministerrat dem Vorstand der ÖIAG der Auftrag erteilt, zur Schaffung einer Österreichischen Buslösung 100 % der Aktien der Österreichischen Postbus AG an die ÖBB abzugeben. Gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung hat die ÖIAG bei der Vertragsgestaltung sämtliche maßgeblichen inländischen und EU-Rechtsvorschriften zu beachten. Weiters hat die ÖIAG in Erfüllung dieses Auftrages im Interesse der Bevölkerung den bestmöglichen Erlös unter Berücksichtigung der Interessen des Unternehmens und der Wahrung österreichischer Interessen zu erzielen.

Aufgrund des der ÖIAG erteilten Auftrages zur Schaffung einer österreichischen Buslösung sind nunmehr zwischen ÖIAG und ÖBB die Verhandlungen über die Abgabe sämtlicher Anteile der ÖIAG an der Österreichischen Postbus AG zu führen.

Im Zusammenhang mit dem Erwerb der 100%-Anteile der Österreichischen Postbus AG ist die ÖBB verpflichtet, bei dieser Lösung private Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Wettbewerbssituation im Interesse der Fahrgäste und der Besteller in kartellrechtskonformer Weise so rasch wie möglich einzubinden. Selbstverständlich muss diese Beteiligung allen privaten Interessenten offen stehen. Entsprechende Interessenbekundungen einzelner privater Unternehmen betreffend die Übernahme von Marktanteilen samt anteiligen Overheadbelastungen gegen einen anteiligen Kaufpreis liegen bereits vor; es wurden auch schon Arbeitsgruppen zwischen ÖBB und den privaten Unternehmen eingerichtet. Alternativ wurde seitens der ÖBB privaten Unternehmen auch die Möglichkeit zum Erwerb von Gesellschaftsanteilen an der Österreichischen Postbus AG im Ausmaß einer Minderheitsbeteiligung von rund einem Drittel offeriert, wobei mit dieser Beteiligung auch eine entsprechende Vertretung privater Anteilseigner in den Unternehmensorganen verbunden sein sollte. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen die Einbindung der privaten Interessenten im Sinne einer fairen und für beide Seiten vorteilhaften Weise erforderlichenfalls sicherstellen, wobei die dafür allenfalls erforderlichen Eigentümermaßnahmen seitens des zuständigen Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu treffen sind.

Parallel zur Abwicklung der gegenständlichen Transaktionen sind im Interesse der Verbesserung der Wettbewerbssituation legislative Maßnahmen im Bereich des Kraftfahrliniengesetzes (Übergang der Konzessionsrechte bei Betriebsübernahme) sowie des ÖPNRV-Gesetzes (Abrechnung der Leistungsbestellungen fakultativ über Unternehmen, Verbundorganisation oder geeignete Dritte) vorzusehen.

Im Einzelnen beantworte ich die Fragen wie folgt:

Zu 1.:

Gemäß § 7 Abs. 1 ÖIAG-Gesetz 2000, BGBl. I Nr. 24/2000, ist die ÖIAG in Erfüllung des jeweils für eine Legislaturperiode von der Bundesregierung be

schlossenen Privatisierungsauftrages mit der gänzlichen oder teilweisen Privatisierung jener Unternehmen betraut, deren Anteile ihr übertragen sind oder ihr künftig durch Bundesgesetz oder Rechtsgeschäft zur Privatisierung übertragen werden.

Nach der in den Erläuterungen enthaltenenen ausdrücklichen Definition ist unter dem Begriff der Privatisierung die Veräußerung von Anteilen an Beteiligungsgesellschaften zu verstehen.

Eine Konformität der beabsichtigten Eigentumsveränderungen bei der derzeit zu 100 % im Eigentum der ÖIAG stehenden Österreichischen Postbus AG mit den Bestimmungen des ÖIAG-Gesetzes 2000 ist daher vollinhaltlich gegeben.

Zu 2., 4., 5. und 7.:

Ich verweise auf meine in der Einleitung enthaltenen Ausführungen und insbesondere auf den Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der ÖIAG vom 6. Juni 2002, wonach die ÖIAG bei der Vertragsgestaltung sämtliche maßgeblichen inländischen und EU-Rechtsvorschriften zu beachten hat.

Zu 3.:

Kartellrechtsangelegenheiten fallen in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Justiz, weshalb ich um Verständnis dafür ersuche, dass ich diese Frage nicht beantworten kann und verweise hiezu auf die Beantwortung der Anfrage Nr. 4219/J durch den Herrn Bundesminister für Justiz.

Zu 6.:

Die Golden-Share Judikatur betrifft Rechtsfragen, die sich im vorliegenden Zusammenhang nicht stellen.

Zu 8.:

Aus der Frage ist mir nicht ersichtlich, was unter dem so genannten "Optionenpapier" zu verstehen ist, weshalb mir eine Beantwortung dieser Frage leider nicht möglich ist.

Zu 9.:

Vom Bundesministerium für Finanzen wurde die Finanzprokurator mit der rechtlichen Beurteilung von im Zusammenhang mit der Veräußerung der Anteilsrechte an der Österreichischen Postbus AG stehenden Fragen beauftragt. Ich ersuche jedoch um Verständnis dafür, dass aus Gründen der erforderlichen Vertraulichkeit eines Beratungsgutachtens keine näheren Details bekannt gegeben werden können. Eine direkte Belastung des Bundeshaushaltes im Zusammenhang mit diesen Beratungsleistungen der Finanzprokurator ist nicht gegeben.

Zu 10.:

Die Fusionskontroll-Verordnung ist auf die gegenständliche Transaktion mangels Erreichens der Umsatzschwellen nicht anwendbar. Darüber hinaus fällt die Beantwortung dieser Frage in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Justiz, weshalb ich hiezu ebenfalls auf die Beantwortung der Anfrage Nr. 4219/J durch den Herrn Bundesminister für Justiz verweise.

Zu 11.:

Diese Frage fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundeskanzleramtes, weshalb ich diese Frage nicht beantworten kann.

Zu 12.:

Eine Beihilfe kann nur dann vorliegen, wenn Anteile unter dem Marktwert veräußert werden. Die ÖIAG beabsichtigt nach einer dem Bundesministerium für Finanzen erteilten Information nicht, die Anteile an der Österreichischen Postbus AG unter dem Marktwert zu veräußern.

Zu 13. und 14.:

Die Beantwortung dieser Fragen fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Ich verweise daher auf die Beantwortung der Anfrage Nr. 4220/J.

Zu 15. und 16.:

Hiezu verweise ich auf die Beantwortung der Anfrage Nr. 4219/J durch den Herrn Bundesminister für Justiz.

Zu 17.:

Ich verweise auf die in der Einleitung enthaltenen Ausführungen, wonach in einem ersten Schritt die Aktivitäten des Bundes im Bereich ÖPNRV bei der ÖBB gebündelt und in einem zweiten Schritt die Busaktivitäten teilweise privatisiert werden sollen.

Zu 18. bis 20.:

Die Beantwortung dieser Fragen fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.