

4198/AB XXI.GP

Eingelangt am: 11.09.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4220/J-NR/2002 betreffend "die Absicht der Regierung, bei der Postbus-"Privatisierung" ein kartell- und EG-rechtlich fragwürdiges Beinahe-Monopol "Austro-Bus" im österreichischen Kraftfahrlineensektor herbeizuführen", die die Abgeordneten Lichtenberger und FreundInnen am 11. Juli 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1, 2, 3, 5 bis 12,15,16 und 17:

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?

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?

Wann wird sich insbesondere der Bundeskartellanwalt mit dem im Entstehen begriffenen "Austro-Bus-Kartell" Postbus-ÖBB-Blaguss-Dr.Richard-SAB befassen?

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?

In welcher Weise wollen Sie insbesondere europarechtskonform, und unter besonderer Beachtung der rezenten "golden-share"-Judikatur des EuGH (Rs.C-367/98, C-483/99, C-503/99 vom 4.6.02), eine "österreichische Lösung" bei der beabsichtigten Eigentumsveränderungen bei der Postbus AG umsetzen?

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?

Warum wurde die im Ministerratsvortrag vom 14.5.2002 wiedergegebene Linie eingeschlagen, wenn diese doch in einem Optionenpapier unter drei Möglichkeiten als diejenige mit den meisten Nachteilen identifiziert wurde?

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?

Auf welcher Grundlage wird behauptet, dass die 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?

Welche Beihilfen im österreichischen Stadt- und Vororteverkehr wurden bisher der EU-Kommission im Einklang mit der Verordnung 1107/70 EWG notifiziert?

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?

Wann und von wem wurde ein Feststellungsantrag/wurden Feststellungsanträge auf kartellrechtliche Genehmigung des Postbus-Verkaufs an die ÖBB eingebracht?

Wird dieser/werden diese nach der kartell- und wettbewerbsrechtlichen Rechtslage vor oder nach dem 1.7.2002 abgehandelt?

Werden Sie der Forderung von Gewerkschaft und SPÖ nach Ausschreibung nachkommen, und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Hiezu verweise ich auf die Ausführungen der Anfragebeantwortungen des Herrn Bundesministers für Finanzen (4217/J), des Herrn Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit (4218/J) sowie des Herrn Bundesministers für Justiz (4219/J).

Frage 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?

Antwort:

Durch den Eigentumsübergang der Aktien der Postbus AG von der ÖIAG auf die ÖBB wird das ÖPNRV-G rechtlich nicht unmittelbar tangiert.

Frage 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?

Antwort:

Verkehrsdienstverträge werden zwischen den Ländern sowie Gemeinden mit den ÖBB geschlossen und betreffen daher nicht den Bund. Der durch den Bund mit den ÖBB zu schließende Vertrag über die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes betrifft ex lege nur den Schienenverkehr.

Frage 14:

Wie können Sie angesichts der bisher fehlenden Kostenrechnung beim Bahnbus eine Weitergabe der angekündigten Effizienzgewinne an die Kunden garantieren?

Antwort:

Die österreichischen Bundesbahnen sind auf Grund einschlägiger handelsrechtlicher Vorschriften verpflichtet, eine Kostenrechnung zu führen.

Frage 18:

Ist Ihrer Ansicht nach das Kraftfahrliniengesetz in der geltenden Fassung mit EG-Recht vollumfänglich kompatibel?

Antwort:

Das Kraftfahrliniengesetz regelt als Aufsichtsrecht alle konzessionsrechtlichen Aspekte des Kraftfahrlinienverkehrs (z.B. Erteilung/Wiedererteilung/Änderung/Erlöschen der Konzession; mit der Ausübung der Konzession verbundene Rechte und Pflichten; Bestimmungen über Betrieb und Fahrzeuge; Mitwirkungspflichten; Strafbestimmungen).

Das Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl.Nr. 84/1952, wurde nach Beitritt Österreichs zum EWR den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechtes angepasst (KfIG 1952, i.d.F.BGBl.Nr. 128/1993) und die Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr - BZP-VO, BGBl.Nr. 889/1994, erlassen. Beides wurde im April 1994 ordnungsgemäß notifiziert.

Bei der Neufassung des Kraftfahrliniengesetzes (BGBl. I Nr. 203/1999) wurden zwischenzeitlich vorgenommene Änderungen des bereichsspezifischen EU-Rechts sowohl im KfIG wie auch in der novellierten BZP-VO (i.d.F. BGBl. II Nr. 46/2001) berücksichtigt. Weiters wurden im KfIG korrespondierende Bestimmungen zum Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs - ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204/1999, aufgenommen. Die Notifizierung erfolgte Februar 2001.

Das Kraftfahrliniengesetz, i.d.F. BGBl. I Nr. 77/2002, sowie die hiezu ergangenen Verordnungen entsprechen somit dem spezifischen Gemeinschaftsrecht.

Frage 19:

Ist Ihrer Ansicht nach das ÖPNRV-G in der geltenden Fassung mit EG-Recht vollumfänglich kompatibel?

Antwort:

Ja. Im §1 des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs wird bereits auf die VO(EWG) Nr. 1191/69 i.d.F. VO(EWG) 1893/91 bezug genommen. Die in dieser Verordnung enthaltene Ausnahmemöglichkeit für Unternehmen, die lediglich Stadt- und Vorortverkehre betreiben - von der Österreich durch das Bundesgesetz zur Änderung des Privatbahnunterstützungsgesetzes 1988 Gebrauch gemacht hat - ist im ÖPNRV-G berücksichtigt. So ist die Finanzierung für Verkehrsunternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vorortverkehre betreiben, und für die übrigen Verkehrsunternehmen getrennt geregelt (§24 bzw. §26).

Im Übrigen werden im ÖPNRV-G im Wesentlichen Zuständigkeiten festgelegt und Finanzierungsmittel sichergestellt. In §19 ist normiert, dass die Finanzierung von Verkehrsdiensten grundsätzlich auf ein System zum Abschluss von Verkehrsdienstverträgen umzustellen ist. Ein Abschluss von Verkehrsdienstverträgen ist jedenfalls nicht EU-rechtswidrig. Dass die zuständigen Gebietskörperschaften dabei die einschlägigen Bestimmungen der EU, sowie auch die nationalen Vorschriften, zu beachten haben, ist selbstverständlich und durch das ÖPNRV-G jedenfalls nicht ausgeschlossen.

Die Frage der EU-Konformität des ÖPNRV-G wurde bereits von mehreren Gutachtern geprüft. Einziger wesentlicher Kritikpunkt war dabei lediglich, dass die Zuständigkeitsteilung zwischen Ländern und Gemeinden nicht ausreichend bestimmt sei. In den erläuternden Bemerkungen zu § 11 ist jedoch zu entnehmen, dass die entsprechenden Aufgaben dort anzusiedeln sind, wo sie auf Grund der Kenntnisse der örtlichen Situation und der Bedürfnisse der Bevölkerung bestmöglich erledigt werden können. Dieser Grundsatz entspricht der langjährigen Praxis und hat auch in der Vergangenheit keine Probleme aufgeworfen.

Es besteht somit kein Grund, an der EU-Rechtskompatibilität zu zweifeln.

Frage 20:

Sind die Gerüchte zutreffend, wonach der derzeitige FPÖ-Verkehrssprecher zum Chef eines Post-Bahn-Bus-Unternehmens gemacht werden soll?

Antwort:

Die Bestimmung zum Chef eines Post-Bahn-Bus-Unternehmens" unterliegt dem Stellenbesetzungsgesetz.