

**1879/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 10.08.2004**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1877/J-NR/2004 betreffend Postbusprivatisierung, die die Abgeordneten Schopf und GenossInnen am 16. Juni 2004 an mich gerichtet haben, beeheire ich mich wie folgt zu beantworten.

Vorweg muss von Seiten des bmvit grundsätzlich festgestellt werden, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen- und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen worden ist. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen- und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht-Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich).

Einflussnahmen durch den Verkehrsminister sind daher nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden. Durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 und die nunmehrige ÖBB-Holding AG mit ihren operativen Töchtern Personenverkehrs AG und Railcargo AG ändert sich daran nichts. Im Gegenteil, dieser Regelungsmechanismus wird durch diese Art der Konstruktion sogar verstärkt.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann.

Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im Falle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (=Bund) in jedem Einzelfall anzurufen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

**Zu Frage 6**

„Wird es für die neuen Linienbetreiber Auflagen wie zum Beispiel eine Betriebspflicht geben?“

darf ich einleitend auf die Bestimmung des § 20 Kraftfahrliniengesetz (BGBl. I 1999/203 idF 2003/62) verweisen, die wie folgt lautet:

"§ 20. Die Berechtigung verpflichtet deren Inhaber:

1. die Kraftfahrlinie während der gesamten Berechtigungsdauer den gesetzlichen Vorschriften, den Vorschreibungen der Berechtigung und dem Fahrplan entsprechend ununterbrochen zu betreiben (Betriebspflicht)."

Daraus ergibt sich, dass die Betriebspflicht ex lege als Pflicht des Konzessions-(Berechtigungs-)inhabers normiert ist, das heißt, dass eine derartige "Auflage" nicht erforderlich ist.

Die aktuell gültige Laufzeit der Konzessionen bleibt unberührt.

**Mit den übrigen Fragen habe ich die Österreichischen Bundesbahnen befasst, die diese wie folgt beantwortet haben:**

**Frage 1:**

Grob gesagt ist ein Drittel der Post-Bahn-Bus-Linien gewinnbringend, ein Drittel ausgeglichen und ein Drittel ist nicht ohne Abgang zu betreiben. Können Sie garantieren, dass dem Unternehmen nicht dadurch desaströse wirtschaftliche Konsequenzen drohen, dass vor allem die erstgenannten lukrativen Linien bzw. Dienststellen an die privaten Interessenten veräußert werden?

**Antwort:**

Der Verkauf betrifft ein faires Drittel, gefährdet aber nicht die Substanz des Unternehmens. Mindergewinne aus dem Verkauf positiv wirtschaftender Linien sind der Verzinsung der Veräußerungserlöse gegenüber zu stellen.

**Frage 2:**

Wie beurteilen Sie die geplante (auch in diversen Medien bereits so kolportierte) Vorgangsweise, diese Teilprivatisierung nur mit österreichischen Busunternehmen und ohne Ausschreibung abzuwickeln, vom (europa-)rechtlichen Standpunkt?

**Antwort:**

Die potentiellen Vertragspartner werden durch eine Interessentenmeldung gefunden. Seitens der Investmentbank wurden alle bisher bekannten Interessenten, auch ausländische Unternehmen, eingeladen, sich am Privatisierungsprozess zu beteiligen. Die entsprechende mediale Aufmerksamkeit führte zu weiteren Interessentenmeldungen. Schließlich erfolgte eine offizielle Bekanntmachung in der Wiener Zeitung vom 9. Juni 2004.

**Frage 3:**

Stimmt es, dass für den Fall, dass es aufgrund der in Frage 2) geschilderten Vorgangsweise irgendwelche Schwierigkeiten geben sollte, die Postbus AG bzw. deren Vorstand haftungsfrei gestellt wird.

**Antwort:**

Eine Haftungsfreistellung durch den Eigentümer bzw. die Konzernmutter liegt nicht vor.

**Frage 4:**

Werden die Verträge mit den erwerbenden Firmen unter der Bedingung abgeschlossen, dass diese die Konzession für das zugehörige Gebiet erhalten und wenn ja, wie wird die Rückabwicklung geregelt, wenn diese Konzessionen nicht erteilt werden?

**Antwort:**

Die Privatisierung wird für jedes Privatisierungspaket in Form der Gesamtrechtsnachfolge vor sich gehen. Dabei werden Töchter-Gesellschaften mbH ausgegründet und in einem weiteren Schritt die Anteile an diesen Firmen an die privaten Interessenten übertragen.

Die Verträge werden derartige Bedingungen nicht enthalten, da bei der vorgesehenen Gesamtrechtsnachfolge die Konzessionen ex lege auf den Erwerber übergehen. Aufgrund des ex lege Übergangs sind keine vertraglichen Vereinbarungen zu diesem Thema erforderlich.

**Frage 5:**

Wurde das Unternehmen bzw. jene Unternehmensteile, die veräußert werden sollen, bewertet? Wenn ja: von wem wurde die Bewertung durchgeführt und welche Ergebnisse hat sie gebracht?

**Antwort:**

Die für eine Veräußerung vorgesehenen Unternehmensteile wurden intern bei ÖBB und Postbus AG vorab bewertet. Die CA-IB, die den Auftrag zur Begleitung des Verkaufsprozesses erhielt, plausibilisierte diese internen Bewertungen. Interne Ergebnisse der Bewertung sind aufgrund der strengen Vorgaben des Vergabeprozesses zur Diskussion in der Öffentlichkeit nicht geeignet. Der tatsächlich erzielbare Wert ergibt sich letztlich aus den Angeboten der Interessenten/Bieter.

Die endgültige Bewertung der Unternehmensteile geschieht EU-konform im Laufe des Verkaufprozesses unter Verantwortung der Investmentbank. Die Preisbildung wird dabei durch zwei unabhängige Gutachter überprüft, wobei der Preis nicht unter dem Wert des Gutachtens liegen darf. Durch den konkret vorgesehenen Verkaufsprozess ist auszuschließen, dass zu einem zu geringen Preis verkauft wird. Die Einholung von zwei Gutachten gewährleistet, dass keine verdeckte Beihilfenleistung vorliegen kann.