

3477/AB XXII. GP

Eingelangt am 13.12.2005

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0045-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 13. Dezember 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3519/J-NR/2005 betreffend Abschluss des Postbus-Teilverkaufs, die die Abgeordneten Eder und GenossInnen am 14. Oktober 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1- 4, 8, 10 und 11:

Wer erhielt die 28 Teilpakete, die tatsächlich angeboten wurden?

Welche Beträge haben die betroffenen Unternehmen für die jeweiligen Pakete bezahlt?

Was genau wurde verkauft (welche Linien, Garagen, Werkstätten, Verwaltungsgebäude usw.)?

Ab wann werden die Verkäufe rechtswirksam?

Ist die Aussage eines Postbusfahrers richtig, dass sich die Käufer nur ein Jahr lang zum Weiterbetrieb der erworbenen Linien verpflichtet sind?

Was wurde getan, damit es im Hinblick auf die Qualität zu keinen Verschlechterungen für die Fahrgäste kommen wird?

Ist sichergestellt, dass es zu keinen Fahrverschlechterungen bei der Fahrplaninformation in Zukunft kommt?

Anmerkung:

Gemäß Art. 52 Abs.1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 ist der Nationalrat befugt, die Geschäftsführung der Bundesregierung zu überprüfen, deren Mitglieder über alle Gegenstände der Vollziehung zu befragen und alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen.

Art. 52 Abs. 2 B-VG sieht vor, dass sich das Fragerecht des Parlaments hinsichtlich ausgegliederter Rechtsträger nur auf die Rechte des Bundes (z.B. Anteilsrechte in der Hauptversammlung einer AG) und auf die Ingerenzmöglichkeiten des Bundes bezieht, nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe juristischer Personen, die von den Eigentümervertretern bestellt wurden.

Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie muss grundsätzlich festgestellt werden, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz 1992 (mit Wirksamkeit 1.1.1993) und in dessen Weiterentwicklung mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003 in die wirtschaftliche Unabhängigkeit und Eigenverantwortung entlassen worden ist. Das Bundesbahn-StrukturG 2003 verweist dem Sinne nach ohne Einschränkungen oder Sonderregelungen auf das Aktienrecht. Entsprechende Maßnahmen des Absatzbereiches obliegen daher ausschließlich den Entscheidungen des Managements der ÖBB und darf durch den Bundesminister kein Einfluss auf die operative Geschäftsführung genommen werden.

Frage 5:

Welche Verpflichtungen übernehmen die KäuferInnen?

Antwort:

Soweit diese Frage den Kraftfahrliniенverkehr betrifft übernehmen die neuen KonzessionsinhaberInnen alle Verpflichtungen, die sich beim Betrieb einer Kraftfahrlinie für sie aus den Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetz - KfIG, BGBI. I Nr. 203/99, (§ 20 „Pflichten des Berechtigungsinhabers“) sowie den hierzu ergangenen Verordnungen ergeben.

Frage 6:

Wie lange müssen die erworbenen Linien weiter betrieben werden und wer legt den Fahrplan fest?

Antwort:

Das Recht zur Ausübung der betroffenen Konzessionen konnte ex lege nur in dem selben Inhalt und Umfang auf die RechtsnachfolgerInnen übertragen werden, wie sie die ÖBB-Postbus GmbH inne hatte, daher auch mit unveränderter Gültigkeitsdauer der einzelnen Konzessionen. Diese Kraftfahrlinien können sohin im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen bis zum Ablauf der jeweiligen Konzessionen betrieben, geändert und in Folge auch wieder beantragt werden. Die Gestaltung der Fahrpläne obliegt dem Konzessionsinhaber, eine Genehmigungspflicht besteht nicht.

Frage 7:

Unter welchen Voraussetzungen dürfen die Fahrpläne eingeschränkt werden?

Antwort:

Unter Berücksichtigung allfälliger Konzessionsauflagen entscheidet der Konzessionsinhaber über die Fahrplangestaltung. Allerdings ist hierzu anzumerken, dass die in Frage stehenden Kraftfahrlinien nahezu oder überhaupt zur Gänze in Verkehrsverbünde eingebrochen waren und dies wohl beibehalten wird. Daher wird auch wie bisher in den Arbeitsausschüssen über bedarfsgerechte Fahrpläne beraten werden.

Frage 9:

Haben die privaten Unternehmen in Zukunft die Möglichkeit nach dem Erwerb der Konzession die Tarife selbständig anzuheben?

Antwort:

Wie bereits zu Frage 7 ausgeführt, werden praktisch alle diese Kraftfahrlinien im Rahmen von Verkehrsverbünden betrieben. Bei Teilnahme an einem Verkehrsverbund unterwerfen sich die Unternehmen im Rahmen des privatrechtlichen Vertrages u.a. auch einer einheitlichen Preisgestaltung. Dieser Verbundregelbeförderungspreis wird von der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft der Konzessionsbehörde angezeigt und ist sodann von jedem Verbundunternehmen anzuwenden.

Sofern eine Linie nicht in einem Verkehrsverbund eingebunden ist, besteht die Möglichkeit den – vom Fachverband der Autobusunternehmungen jährlich auf Grund eines von der Statistik Austria erhobenen Indices verlautbarten – Regelbeförderungspreis anzuwenden. Falls jedoch hievon abweichende („Besondere“) Beförderungspreise angewendet werden sollen, unterliegt dies der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, die zu prüfen hat, ob diese Fahrpreise unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens angemessen sind und mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl in Einklang stehen (§ 31 Abs. 6 KfI G).

Mit freundlichen Grüßen