

XXII. GP.-NR

3519/J

14. Okt. 2005

ANFRAGE

der Abgeordneten Eder
und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Abschluss des Postbus-Teilverkaufs

Bereits am 2. Juli 2005 haben Sie als Bundesminister den Abschluss des Postbus-Teilverkaufs öffentlich verkündet. Demnach wurden von den 31 angebotenen Paketen 28 verkauft, die restlichen drei wurden nicht mehr angeboten.

Der von dieser Bundesregierung durchgezogene Teilverkauf von einem Drittel der Postbuslinien war ein überaus intransparenter Vorgang, der weder betriebswirtschaftlich Sinn für das Unternehmen, noch verkehrs-unternehmenspolitisch Sinn gibt. Bis jetzt ist unklar, wer die Empfänger der jeweiligen Pakete sind, und ob es tatsächlich zu marktkonformen Erlösen gekommen ist. Tatsache jedenfalls ist, dass sich eine Vielzahl von Unternehmungen von der Ausschreibung zurückgezogen haben, darunter die beiden größten privaten inländischen Busbetreiber. Auch wurde von der Gewerkschaft aufgedeckt, dass eines der betroffenen Pakete nur um 1 € verkauft werden sollte, worauf es hier zu Änderungen kam.

Die Teilprivatisierung von Postbus und Bahnbus war ein politischer Willkürakt, der gegen die Bevölkerung sowie die Personalvertretung durchgeführt wurde und wirtschaftlich keinen Sinn macht. Die Gefahr, dass es kurzfristig zu Einstellung von Linien bzw. Kursen kommt, ist nach wie vor gegeben, welche insbesondere und dadurch im ländlichen Raum die Lebensqualität der Bevölkerung und die Wirtschaftsstandortqualität weiter verschlechtert.

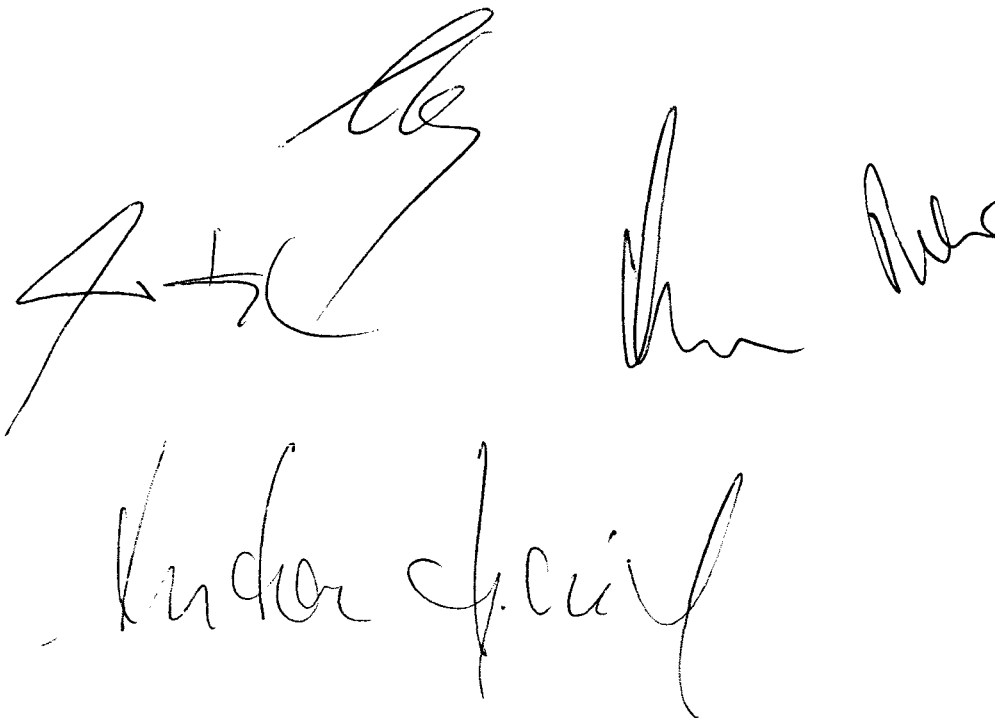
Die unterzeichneten Abgeordneten stellen im Zusammenhang mit dem Teilverkauf des Postbusses an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. Wer erhielt die 28 Teilpakete, die tatsächlich angeboten wurden?
2. Welche Beträge haben die betroffenen Unternehmen für die jeweiligen Pakete bezahlt?

DVR 0636746

3. Was genau wurde verkauft (welche Linien, Garagen, Werkstätten, Verwaltungsgebäude usw.)?
4. Ab wann werden die Verkäufe rechtswirksam?
5. Welche Verpflichtungen übernehmen die KäuferInnen?
6. Wie lange müssen die erworbenen Linien weiter betrieben werden und wer legt den Fahrplan fest?
7. Unter welche Voraussetzungen dürfen die Fahrpläne eingeschränkt werden?
8. Ist die Aussage eines Postbusfahrers richtig, dass sich die Käufer nur ein Jahr lang zum Weiterbetrieb der erworbenen Linien verpflichtet sind?
9. Haben die privaten Unternehmen in Zukunft die Möglichkeit nach dem Erwerb der Konzession die Tarife selbstständig anzuheben?
10. Was wurde getan, damit es im Hinblick auf die Qualität zu keinen Verschlechterungen für die Fahrgäste kommen wird?
11. Ist sichergestellt, dass es zu keinen Fahrverschlechterungen bei der Fahrplaninformation in Zukunft kommt?



Handwritten signatures and text:

- Three signatures at the top: a large stylized signature, a signature starting with 'H', and a signature starting with 'A'.
- A large handwritten signature below them: "Kunder f. civil".