



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.000/0070-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 18. August 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Deimek und weitere Abgeordnete haben am 20. Juni 2017 unter der **Nr. 13614/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Hellö gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 8 und 13 bis 16:

- *Warum wurde die Entscheidung für den Einstieg in den Fernbusmarkt zu einem derart späten Zeitpunkt getroffen, als dieser heißumkämpfte Markt bereits von einigen wenigen Anbietern dominiert war?*
- *Warum wurde bereits nach weniger als einem Jahr operativen Betrieb ein Notverkauf durchgeführt?*
- *Welche Anlaufverluste, die in einem derart kompetitiven Umfeld zwangsläufig anfallen, haben diese Businesspläne vorgesehen?*
- *Haben diese Businesspläne die Realität abgebildet oder wurden die in diesen Businessplänen festgelegten Ziele verfehlt?*
- *Wenn die Ziele in den Businessplänen nicht erreicht wurden, wie groß war die Abweichung?*
- *Welche zusätzlichen Verluste wurden durch den vorzeitigen Notverkauf realisiert?*
- *Wie wurde die ÖBB-Fernbus GmbH finanziert?*
- *Zu welchen Bedingungen erfolgte der Verkauf an Flixbus?*
- *Welches Wissen von dieser für den Steuerzahler enorm teuren wirtschaftlichen Fehlentscheidung hatte der damalige Vorstand der ÖBB-Holding AG rund um den Vorstandsvorsitzenden Mag. Christian Kern?*
- *Welche Argumente haben den damaligen Vorstand der ÖBB Holding AG rund um den Vorstandsvorsitzenden, Mag. Christian Kern, von diesem nun als höchst unwirtschaftlich erkannten Fernbusprojekt überzeugt?*

- *Gibt es dazu Aufzeichnungen aus Sitzungsprotokollen?*
- *Wenn nein, warum gibt es zu solch offenbar hochriskanten Managemententscheidungen keine Aufzeichnungen?*

Die Fragen fallen grundsätzlich in die operative Verantwortung der Unternehmensorgane und nicht in meine Ingerenz. Es wird auf Artikel 52 B-VG und § 90 GOG des Nationalrates verwiesen.

Zu den Fragen 9 bis 12:

- *Konnten mit dem Verkaufserlös die von der ÖBB-Fernbus GmbH angehäuften Verluste ausgeglichen werden oder müssen diese über Steuermittel kompensiert werden?*
- *Warum wurden mit der ÖBB-Fernbus GmbH Linien bedient, die seitens der ÖBB Personenverkehr AG ebenfalls auf der Schiene, teilweise auch mit öffentlichen Mitteln finanziert, bedient wurden?*
- *Welche negativen Effekte ergaben sich durch diese Doppelführung für die ÖBB Personenverkehr AG?*
- *Wie hoch sind diese negativen Effekte in Eurobeträgen für den Steuerzahler?*

In Verfolgung der Ziele des Gesamtverkehrsplans setzt das bmvit auf ein umfangreiches Maßnahmenbündel zur Stärkung der Bahn als umweltfreundliches Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs. Dieses umfasst insbesondere den Ausbau der Infrastruktur, Leistungsbestellungen im Bereich des Schienenpersonenverkehrs sowie eine auf Kostenwahrheit ausgerichtete Mautpolitik. Aus verkehrspolitischer Sicht kann ein Fernbusangebot das Gesamtfernverkehrsangebot sinnvoll ergänzen, insbesondere auf Relationen, auf denen die Schieneninfrastruktur noch nicht vollständig ausgebaut wurde, oder um preissensiblere Kundensegmente für den Öffentlichen Verkehr zu erschließen.

Der Busfernverkehr in Österreich erfolgt auf eigenwirtschaftlicher, der Schienenpersonenfernverkehr auf eigen- und gemeinwirtschaftlicher Basis, wobei die öffentlich finanzierte Leistungsbestellung auf Nettovertragsbasis erfolgt. Das Ergebnisrisiko liegt somit in jedem Fall beim Verkehrsunternehmen, dessen Aufgabe es ist, das Gesamtangebot aus Kunden- und Unternehmenssicht zu optimieren, und nicht aufseiten der öffentlichen Hand bzw. der SteuerzahlerInnen.

Mag. Jörg Leichtfried

