

ANFRAGE

des Abgeordneten Hermann Brückl
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Konzessionen für Buslinien zwischen zwei Bundesländern

Der Artikel „Die Bahn schafft sich ihre eigene Billigkonkurrenz“ der Tageszeitung „Die Presse“ vom 11.3.2016 informiert über die Pläne der ÖBB, ins Fernbusgeschäft einzusteigen:

„Rund zwei Milliarden Euro investieren die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) jedes Jahr in die Schieneninfrastruktur. Den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist erklärtes politisches Ziel, schon der Klimabilanz zuliebe. Das neueste Projekt will da nicht recht ins Konzept passen: Die Bahn plant den Einstieg in den Fernbusmarkt. Die Busse – rund 30 an der Zahl – sind bestellt, zu Jahresmitte soll der Startschuss fallen. Was aber genau geplant ist, war bisher ein großes Geheimnis.

Der „Presse“ liegen nun konkrete Fahrpläne und Preise vor. Und die zeigen: Die ÖBB-Fernbusse sind keineswegs nur eine Ergänzung zum bestehenden Schienenangebot. Die Bahn schafft sich vielmehr ihre eigene (Billig-)Konkurrenz. Von Wien aus sollen vier Städte angefahren werden: München, Berlin, Venedig und Zagreb. Zudem ist eine Buslinie von Linz nach Prag geplant. Ein Antrag auf Konzessionen wurde beim Verkehrsministerium eingereicht. Losgehen soll es am 1. Juli.

...

Die ÖBB müssen sich auf dem Fernbusmarkt mit privaten Anbietern messen: Die deutsche Firma Flixbus etwa fährt in Kooperation mit Blaguss (Österreich) schon jetzt acht Mal täglich von Wien nach Berlin, bei früher Buchung schon um 22 Euro. Die Pläne der ÖBB sind höchst umstritten. Ein Vorwurf lautet, die Bahn grabe sich mit den Fernbussen selbst das Wasser ab, die Einnahmeausfälle auf der Schiene würden am Ende auf die Kunden abgewälzt.

Innerhalb der Branche rumort es. Der Tenor: Als privater Betreiber müsse man sein Geld mühsam verdienen, im Fernbusgeschäft sei das schwer genug. Und jetzt komme die mit Steuergeld gestützte Bahn daher und nehme einem das Geschäft weg. Wegen der angespannten Atmosphäre will sich aber niemand öffentlich dazu äußern. Tatsächlich haben die Privaten allen Grund, sich zu ärgern. Auf den internationalen Strecken herrscht zwar ein einigermaßen freier Wettbewerb. Innerhalb Österreichs aber ganz und gar nicht. Hier gelten andere Spielregeln: Das Gesetz begünstigt die Bahn massiv gegenüber Privaten und schützt sie so vor der Konkurrenz.

Wer eine Buslinie zwischen zwei Bundesländern anbieten möchte, muss eine Konzession beantragen. Dann wird ein „Ermittlungsverfahren“ eingeleitet. Dabei dürfen auch die Verkehrsverbände sowie Arbeiter-, Wirtschafts- und Landwirtschaftskammern mitreden. Und die ÖBB: Kann die Bahn beweisen, dass sie beeinträchtigt wird, wird es nichts mit der Konzession. Die Verfahren dauern meist viele Jahre. Nach der Konzession wird zusätzlich noch über jede einzelne Haltestelle verhandelt. Warum eine Konzession vergeben wird oder nicht, ist nicht immer nachvollziehbar.

Wie absurd es im Verfahren zugehen kann, zeigt ein aktuelles Beispiel: Der Busunternehmer Ludwig Richard (Dr. Richard) beantragte in Salzburg eine Konzession für die Strecke Graz–Salzburg. Er bekam sie nicht. Die Begründung: Volkswirtschaftlich sei der Nutzen geringer als der Schaden. Richard hat Einspruch eingelegt. Auch das Unternehmen Blaguss, das mit der privaten Westbahn das Joint Venture Westbus betreibt, hat um Graz–Salzburg angesucht. Allerdings in der Steiermark (wo das Unternehmen ansucht, steht ihm frei). Es erhielt einen positiven Bescheid. Die ÖBB haben dagegen Einspruch eingelegt, er wurde aber abgewiesen. Blaguss wird den Betrieb in naher Zukunft starten.“

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie stehen Sie zu dem Kommentar, dass der Einstieg der ÖBB ins Fernbusgeschäft im Widerspruch „mit dem erklärten politischen Ziel, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, schon der Klimabilanz zuliebe“, steht?
2. Wie viele Anträge auf Konzession zum Betrieb einer Buslinie zwischen zwei Bundesländern wurden in den letzten 10 Jahren gestellt?
3. Wie lange haben die Verfahren diesbezüglich im Durchschnitt gedauert?
4. In wie vielen Fällen wurde die Konzession erteilt?
5. In wie vielen Fällen wurde die Konzession aus welchen Gründen abgewiesen?
6. Wurden die nun von der ÖBB für die neuen Fernbuslinien beantragten Konzessionen bereits erteilt?
7. Wenn ja, wie lange haben die Verfahren gedauert?
8. Wie sollen etwaige Einnahmeausfälle der Bahn durch die neuen Fernbuslinien kompensiert werden?

The image shows several handwritten signatures in black ink, likely belonging to the members of the Austrian Parliament mentioned in the text. The signatures are written in a cursive style and are arranged in two columns. The left column contains three signatures, and the right column contains two. The signatures are somewhat stylized and difficult to read, but they appear to be the names of the representatives who submitted the inquiry.

