



II- 362 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr
und verstaatlichte Unternehmungen

Pr.Zl.5.905/31-I/2-1970

48/A.B.

zu 164/J.

Prä. am 21. Juli 1970

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage des Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Mussil und Genossen, Nr. 164/J-NR-1970 vom 1. Juli 1970: "Eindämmung des Werksverkehrs".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zunächst darf ich eine Richtigstellung bringen, daß ich nicht gesagt habe, daß der Werksverkehr für die Bahn eine übermäßige Konkurrenz darstellt, sondern, daß ich nachstehendes erklärt habe:

"Für die Bahn und für den gewerblichen Verkehr ist der Werksverkehr eine übermächtige Konkurrenz". Dies hat auch die Presse am 11. Mai d.J. richtig wiedergegeben.

Ohne diese Richtigstellung würde sich ein völlig falsches Bild meiner Äußerung ergeben.

Das gewerbliche Fuhrwerk Österreichs ist außerordentlich notleidend. Es hat im Gegensatz zur übrigen Wirtschaft am allgemeinen Aufschwung kaum teilhaben können. Dies kommt am deutlichsten in seiner Struktur zum Ausdruck:

30,4 %	der Betriebe arbeiten mit nur einem LKW
26,9 %	" " " " zwei "
17,2 %	" " " " drei "

und nur 0,4 % aller gewerblichen Unternehmungen haben mehr als 20 LKW und sind dimensionsmäßig einem bescheidenen Mittelbetriebsstatus zuzuordnen.

Großbetriebe gibt es überhaupt nicht.

./.

-2-

Diese Tatsache hat mehrere Ursachen; eine sehr wesentliche aber ist der Mangel einer Ordnung des Verkehrs, insbesondere aber des Werkfernverkehrs.

Im Wege über den Werkfernverkehr ist es der verladenden Wirtschaft möglich, den Transportmarkt so zu beeinflussen, daß es zu einer unwirtschaftlichen Konkurrenzierung der Frächter untereinander kommt. Es ist klar, daß sich eine solche Situation dann am ganzen Verkehrssektor negativ auswirkt und auch die Österreichischen Bundesbahnen in ihrem Erfolg beeinträchtigt. Eine von vielen Konsequenzen, welche sich aus dem unwirtschaftlichen Wettbewerb ergeben, ist zum Beispiel der fortschreitende Abbau des Werttarifsystems.

Wie ich schon der Presse gegenüber gesagt habe, müßte die Neuordnung so erfolgen, daß man den schweren LKW hinsichtlich der Wegekosten erfaßt und - neben anderen Ordnungsmaßnahmen - als Werkfernverkehr in Angleichung an den fuhrgewerblichen Verkehr an eine Lizenz bindet. Von einer solchen Regelung wäre lediglich der substituierbare Werkfernverkehr sachlich betroffen. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes der Österreichischen Bundesregierung an den o.ö. Professor der Hochschule für Welthandel, Dr. Walter HEINRICH, vergebene Studie. Auch Prof. Dr. Heinrich kommt zum Ergebnis, daß der Werkfernverkehr lizenziert werden müßte. Selbst im Ausland (Bundesrepublik Deutschland) bestehen seit kurzem Pläne, den Werkfernverkehr an eine Lizenz zu binden.

Es ist mir zwar bekannt, daß der Werkfernverkehr mit einer Transportleistung von nur 1,796.000 Tonnen im Jahre 1968 relativ wenig Güter bewegt hat, doch erreicht er damit immerhin mehr als ein Drittel der Kapazität des gewerblichen Fernverkehrs. Auch ist die Entwicklung aus diesen

-3-

Zahlen nicht abzulesen, da erst ein **einziges** statistisches Jahresergebnis vorliegt. Nimmt man an, daß ein sehr großer Teil der beförderten Güter Hochwertgüter sind, gewinnt seine Dimension frachtlich eine weit höhere Bedeutung. Diese Annahme ist nicht nur sachlich begründet, sie stützt sich auch auf ausländische Erfahrungen. In der Bundesrepublik Deutschland waren 90 % der in den ersten 10 Monaten des Jahres 1969 im Werkfernverkehr bewegten Güter Hochwertgüter.

Wenn auch der Werkfernverkehr weniger aktuell als vielmehr potentiell bedeutend ist, so bin ich der Ansicht, daß er im allgemeinen Interesse rechtzeitig geordnet werden sollte.

Wien, am 13.Juli 1970

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Vilkau". The signature is written in a cursive style with a horizontal line above it and a diagonal line below it.