



II-203 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/55-I/1-1971

26 /A.B.  
zu 4 /J.  
Präs. am 5. Jan. 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten  
zum Nationalrat Glaser und Genossen: "Tariferhöhung  
bei den Österreichischen Bundesbahnen" (Nr.4/J-NR/71  
vom 5. November 1971).

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Vom Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen wurde -  
um den gestiegenen Kosten Rechnung zu tragen - eine Reihe  
von Tariferhöhungen beantragt. Diese ursprünglichen Vorschläge  
zur Tariferhöhung wurden, nachdem der Verwaltungsrat der  
Österreichischen Bundesbahnen hiemit befaßt worden war,  
in Teilbereichen wesentlich reduziert. Die endgültige Fest-  
setzung der einzelnen Positionen des dem Hauptausschuß zugelei-  
teten Tariferhöhungsantrages erfolgte unter Bedachtnahme auf  
das durchgeführte Begutachtungsverfahren durch den Minister-  
ratsbeschluß vom 14. Dezember 1971.

./.

- 2 -

Zu Frage 2)

Die dem Hauptausschuß bereits zugeleiteten Vorlagen werden von diesem voraussichtlich in seiner Sitzung am 18. Jänner 1972 behandelt werden.

Zu Frage 3)

Die Fahrpreise für Schülermonatskarten werden so wie der Regeltarif durchschnittlich um rund 20 % angehoben, wobei die Erhöhungen zwischen 18,2 und 23,1 % schwanken. Das Ermäßigungsmaß ist gleich geblieben. (88 - 98,35 %).

Zu Frage 4)

Bei den gewöhnlichen Fahrpreisen 2. Klasse ist eine durchschnittliche Erhöhung von 20,3 % geplant; die Erhöhungen reichen von 7,7 bis zu 29,5 %. Die gewöhnlichen Fahrpreise für die 1. Klasse sollen durchschnittlich um 13,1 %, bei Schwankungen zwischen 0,9 und 21,8 %, erhöht werden. Die Neufestsetzung des Verhältnisses der Fahrpreise der 2. Klasse zu jenen der 1. Klasse mit 1 : 1,5 erfolgte aus Wettbewerbsrücksichten mit anderen Verkehrsträgern sowie zur Erzielung einer besseren Ausnützung des Platzangebotes in der 1. Klasse.

Zu Frage 5)

Die Frachtsätze des Gütertarifes sollen durch Verschiebung mehrerer Elemente strukturell verändert werden. Auf Grund von Kostenüberlegungen sollen dabei im Wagenladungsverkehr bisher niedrig tarifierte Güter stärker verteuert werden als jene der höheren Tarifklassen; die Beförderungspreise für kurze Strecken werden stärker angehoben als jene für weite Entfernungen; schließlich wird die Fracht für schlecht ausgelastete Wagen mit 5 t mehr erhöht als die Frachten für Wagenladungen von 10 t und mehr.

- 3 -

Der Umfang der zu erwartenden Frachtverteuerungen im Regeltarif für Wagenladungen läßt sich daher etwa wie folgt darstellen:

a) Für die statistisch ermittelte Durchschnittsentfernung für Wagenladungen im Binnenverkehr der Österreichischen Bundesbahnen, nämlich für 200 km, und für die überwiegend vorkommenden Sendungen mit 20 t und mehr ergeben die vorgeschlagenen Tarifänderungen folgende Verteuerungen:

Tarifklasse:	A <sub>20</sub> (1 <sub>20</sub> )	B <sub>20</sub> (2 <sub>20</sub> )	C <sub>20</sub> (3 <sub>20</sub> )	D <sub>20</sub> (4 <sub>20</sub> )	E <sub>20</sub> (4 <sub>20</sub> ) <sup>neu</sup>
Verteuerung um:	5,43 %	7,36 %	9,03 %	9,76 %	32,35 %

b) Der Wegfall der bisherigen Tarifklasse E wird die Einführung einzelner neuer Ausnahmetarife erforderlich machen, deren Frachtsätze die Verteuerung der bisher nach Tarifklasse E beförderten Güter vermindern. Zahl und Umfang der neuzuschaffenden Ausnahmetarife wird noch in Verhandlungen zu bestimmen sein.

c) Die Frachtsätze der bestehenden Ausnahmetarife werden nach Verhandlungen von Fall zu Fall neu festgesetzt werden; hiebei wird grundsätzlich etwa die gleiche Anhebung angestrebt werden, wie sie sich bei den Regeltarifklassen ergibt, von denen die Frachtsätze der Ausnahmetarife abgeleitet sind. Ausnahmetarife, die von der bisherigen Tarifklasse E abgeleitet sind, sollen im Durchschnitt um etwa 20 % angehoben werden; stärkere Anhebungen in Einzelfällen sind jedoch ebenso zu erwarten wie bereits feststeht, daß die Ausnahmetarife für bestimmte preisgeregelte Waren (z.B. Milch, Brotgetreide, Mehl) nicht verändert werden.

Im Stückguttarif soll aus Kostenüberlegungen die Mengengestaffel, das ist die relative Verteuerung der Fracht je Gewichteinheit bei leichten gegenüber schweren Sendungen, verstärkt werden. Bei Frachtstückgut werden dabei die Beförderungspreise für 1000 kg und mehr unverändert bleiben, bei 500 kg wird die Verteuerung etwa 11 %, bei 100 kg 20 % und bei 20 kg 40 % betragen. Bei Expresstückgut tritt zu einer ähnlichen Änderung der Mengengestaffel noch eine Anhebung der einheitlichen Abfertigungsgebühren um S 2,-- je 10 kg hinzu. Bei leichten Sendungen und kurzen Entfer-

- 4 -

nungen ergeben sich dadurch in Einzelfällen Frachterhöhungen bis 50 %, bei größeren Gewichten und Entfernungen verringern sie sich jedoch rasch und bleiben bei Sendungen von 100 kg und mehr durch die Änderung der Abfertigungsgebühr mit S 20,- je 100 kg auf allen Entfernungen konstant. Sowohl bei Fracht- wie bei Expreßstückgut wird die Mindestfracht von S 10,- auf S 15,- erhöht werden.

Abschließend kann festgestellt werden, daß die verschiedenen Änderungen im Gütertarifbereich unter Berücksichtigung der Neueinführung zusätzlicher Begünstigungen und eines kalkulierten, begrenzten Verkehrsverlustes insgesamt Mehreinnahmen von rund 480 Millionen Schilling je Kalenderjahr erbringen sollen. Dies bedeutet, bezogen auf die Gesamtgüterverkehrseinnahmen des Jahres 1970 von rund 5.780 Millionen Schilling, eine Mehrbelastung der Gesamtwirtschaft durch Frachtverteuerungen um durchschnittlich etwa 8,3 %.

Zu Frage 6)

Soferne der Hauptausschuß des Nationalrates die neuen Tarifgrundlagen rechtzeitig genehmigt, können die Tarifänderungen im Personen- und Gütertarif der Österreichischen Bundesbahnen mit 1. März 1972 in Kraft treten.

Wien, am 28. Dezember 1971

Der Bundesminister:

