



II- 629 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl.5.905/7-I/1-1972

237/A.B.

zu 195/J.

Präs. am 21. März 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Peter und Genossen, Nr.195/J-NR/1972 vom 21.Jänner 1972 "Erhöhung der Tarife der Österreichischen Bundesbahnen".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Punkt 1, lit.a)

Das im Jahre 1969 mit den Stimmen der damaligen Regierungspartei und der Freiheitlichen Partei Österreichs beschlossene Bundesbahngesetz verpflichtet die Österreichischen Bundesbahnen zu kaufmännischer Betriebsführung. Der Vorstand muß daher, um den Gesetzauftrag zu erfüllen, alle Maßnahmen treffen, die geeignet sind, der Gesetzesforderung zu entsprechen. Wenn daher steigende Materialpreise und Löhne nicht mehr durch umfangreiche Rationalisierungen kompensiert werden können und Mehreinnahmen auf Grund der Konkurrenzsituation nicht zu erwarten sind, bietet nur eine Neufestsetzung der Tarife im Personen- und Güterverkehr die Möglichkeit, der Preis-Kosten-Schere bei den Österreichischen Bundesbahnen wirksam zu begegnen.

Gemäß § 2 Abs.3 des Bundesbahngesetzes haben die Österreichischen Bundesbahnen bei der Tarifgestaltung auf andere Interessen als solche des Betriebes nur nach

- 2 -

Maßgabe besonderer Bundesgesetze Rücksicht zu nehmen. Es ist daher den Österreichischen Bundesbahnen an sich nicht möglich, in ihre Erwägungen hinsichtlich der Tarifgestaltung Auswirkungen auf das Preis- und Lohngefüge einzubeziehen. Trotzdem wurde bei der Vorbereitung der Tarifneufestsetzung getrachtet, durch intensive Fühlungnahmen mit den Interessensvertretungen der Wirtschaft und einzelnen großen Bahnkunden Härten nach Möglichkeit zu vermeiden und ein letztlich für alle Beteiligten tragbares Ergebnis zu erreichen.

Ich bin der Auffassung, daß die Tariffestsetzung auf eine Weise vorbereitet wurde, daß die davon ausgehenden Preisauftriebskräfte, die keineswegs überschätzt werden sollten, auf ein minimales, den Interessen der Allgemeinheit und der Wirtschaft weitgehend Rechnung tragendes Maß reduziert wurden. In diesem Zusammenhang möchte ich festhalten, daß sich die Stellungnahme der Arbeiterkammer aus dem Jahre 1969 gegen eine Tariferhöhung gerichtet hat, durch die insbesondere die Relation bis 100 km erfaßt wurde und zu einer extremen Erhöhung der Sozialtarife geführt hat, welche damals um bis zu 100 % angehoben worden waren.

Zu Punkt 1, lit.b)

Bei der Ausarbeitung der neuen Tarifgrundlagen wurden selbstverständlich auch Erwägungen in bezug auf eine mögliche Abwanderung von Reisenden vom Schienen- zum Straßenverkehr angestellt. Da die Regeltarife des Kraftfahrlinienverkehrs bis zu einer Entfernung von 100 km gleichzeitig und im gleichen Ausmaß wie die Bahntarife

-3-

angehoben wurden und die Sozialtarife bei den öffentlichen Straßenverkehrsmitteln wesentlich höher liegen als jene des Schienenverkehrs, darf angenommen werden, daß eine eventuelle Abwanderung von Reisenden in erster Linie zum Individualverkehr erfolgen würde.

Für solche Umschichtungen ist aber meist nicht die Höhe des Tarifes bestimmend, vielmehr geben hiefür andere, oftmals irrationale Beweggründe den Ausschlag. Hiezu zählen insbesondere Erwägungen des Prestiges sowie Momente der Fahrplangestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel. Auch durch eine noch so großzügige Tarifgestaltung der öffentlichen Verkehrsträger kann gegenwärtig der Individualverkehr nicht entscheidend beeinflußt werden.

Was den Güterverkehr anbelangt, wurde sowohl bei der Umgestaltung der Struktur des Regeltarifes als auch bei der Neufassung der Ausnahmetarife auf die Wettbewerbslage zwischen Schiene und Straße in Österreich weitgehend Rücksicht genommen. Eine sehr begrenzte, vielfach sogar nur vorübergehende Verlagerung bisheriger Bahntransporte auf die Straße kann naturgemäß nicht ausgeschlossen werden; sie wurde bei der Errechnung des Effektes an Mehreinnahmen durch die Tariferhöhung einkalkuliert.

Zu Punkt 2)

Bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen besteht eine eigene Stabsstelle für Betriebswirtschaft, die sich laufend mit den betriebswirtschaftlichen Problemen der Österreichischen Bundesbahnen befaßt. Die Österreichischen Bundesbahnen verfügen damit auf Grund der für das gesamte Unternehmen bereits erstellten Kostenrechnung in Verbindung mit der Kosten-

- 4 -

und Leistungsentwicklung über ausreichende Unterlagen, welche der Neufestsetzung der Tarife zu Grunde gelegt wurden. Auf Grund dieser Unterlagen erschien die Neufestsetzung der Tarife, insbesondere von betriebswirtschaftlichem Standpunkt aus gesehen, unbedingt erforderlich.

Abschließend möchte ich noch auf folgendes hinweisen: In Abwägung der Interessen der Öffentlichkeit und der Wirtschaft, die durch eine Bahntariferhöhung sicherlich immer in einem gewissen Ausmaße betroffen erscheinen, und dem Anspruch der Österreichischen Bundesbahnen auf kostengerechte Beförderungsentgelte haben sich die Bundesregierung und sodann auch der Hauptausschuß des Nationalrates für eine Zustimmung zu den Tariferhöhungsanträgen der Österreichischen Bundesbahnen entschlossen. Ausschlaggebend war dabei die Rücksichtnahme auf die seitens der Österreichischen Bundesbahnen dargestellte Entwicklung der Kosten des Bahnbetriebes, die eine Preisnachziehung rechtfertigt. Daß hiebei auf eine Minimierung der für Wirtschaft und Allgemeinheit resultierenden Mehrbelastung durch die Tariferhöhung Bedacht genommen wurde, habe ich bereits ausgeführt.

Ich darf in diesem Zusammenhang auch auf die Feststellungen des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung verweisen. In der Nummer 2/1972 der "Monatsberichte" ist ausdrücklich festgehalten, daß auch die neuen Güter- und Personentarife bei den Österreichischen Bundesbahnen unter dem internationalen Niveau liegen, wobei aus den Ausführungen des Institutes die wirtschaftliche Berechtigung der ergriffenen Tarifmaßnahmen ersichtlich wird. Darüber hinaus wurde ausdrücklich eine Prüfung empfohlen, ob es nicht

-5-

zweckmäßiger wäre, die starre, also langfristig unveränderte Tarifpolitik des Unternehmens durch eine elastischere zu ersetzen und folglich die Tarife in kürzeren Abständen laufend den Kostensteigerungen anzupassen.

Wien, am 15. März 1972

Der Bundesminister:


Villinger