



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/19-1-1984

II-2160 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

953 /AB

1984 -12- 18

zu 972 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Tichy-Schreder und Genossen
vom 19. Oktober 1984, Nr. 972/J-NR/1984
"Straßengüterverkehr der ÖBB"

Ihre Anfrage beeöhre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Wie den Aufzeichnungen des Statistischen Zentralamtes entnommen werden kann, ist die Anzahl der Fahrzeuge, die dem Straßengüterverkehr in Österreich dienen, auch im Jahre 1983 gestiegen. Ende dieses Jahres standen

197.125 Lastkraftwagen,
351.920 Zugmaschinen und
233.335 Anhänger

auf Österreichs Straßen im Einsatz.

Der Anteil der Österreichischen Bundesbahnen betrug zum gleichen Zeitpunkt:

156 Stück, d.s. 0,08 % bei den Lastkraftwagen,
67 Stück, d.s. 0,02 % bei den Zugmaschinen und
161 Stück, d.s. 0,07 % bei den Anhängern.

- 2 -

Die vorgenannten Zahlen sollen verdeutlichen, in welcher Relation der Straßengüterverkehr der Österreichischen Bundesbahnen zum gesamten Straßengüterverkehr steht.

Zu Frage 1:

1984 wurden bzw. werden insgesamt beschafft:

15 Kraftfahrzeuge,
10 Anhänger,
2 Straßenrollerzugmaschinen,
1 Straßenroller.

Zu Frage 2:

Als Ersatz für auszuscheidende Kraftfahrzeuge und Anhänger sind 9 Kraftfahrzeuge, beide Straßenrollerzugmaschinen und der Straßenroller bestimmt.

Zu Frage 3:

Von den Neuanschaffungen sind 9 Kraftfahrzeuge für den innerdienstlichen Verkehr vorgesehen.

Zu Frage 4:

Es gibt keine Parallelverkehre zwischen dem bahneigenen Kraftwagendienst und der Schiene, da Transporte, die auf der Schiene disponierbar sind, vom bahneigenen Kraftwagendienst grundsätzlich nicht durchgeführt werden. Die Straßenverkehre wurden zugunsten der Zubringerdienste zur Schiene (Kombi-, Umlade- und Nahverkehr) auf ein absolutes Minimum eingeschränkt.

- 3 -

Zu Frage 5:

Die Österreichischen Bundesbahnen haben durch die Einführung und den Ausbau der Transporttechnik "Kombinierter Güterverkehr Schiene/Straße" eine bedeutende Pionierleistung erbracht und in diesem Zusammenhang laufend auch in Anlagen und Fahrbetriebsmittel für den Straßenverkehr investiert. Dies war deshalb notwendig, da lange Zeit jede Bereitschaft privaterseits fehlte, im Bereich des Kombinierten Verkehrs Investitionen zu tätigen. Die in den letzten Jahren eingetretene, deutlich positive Entwicklung des Kombinierten Verkehrs hat die Richtigkeit dieser Entscheidung bestätigt.

Die Österreichischen Bundesbahnen werden daher so wie bisher auf diesem Verkehrsmarkt privaten Frächtern als gleichberechtigter Mitbewerber gegenüberstehen und sind mit und neben privaten Frächtern auch in der ÖKOMBI - Österreichische Gesellschaft für Kombinierten Verkehr Ges.m.b.H. vertreten.

Zu Frage 6:

Nach der geltenden Rechtslage ist der Reingewinn oder Reinverlust eines Unternehmens das Ergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung. Diese umfaßt die Aufwendungen und Erträge des Gesamtunternehmens, jedoch nicht einzelne unternehmerische Aktivitäten. Das gilt vergleichsweise für jedes Transportunternehmen, das sowohl Personen- als auch Güterbeförderung betreibt.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind selbstverständlich bestrebt, den Straßengüterverkehr, der etwa 10 % der Aktivitäten des Kraftwagendienstes ausmacht, weitgehend kostendeckend abzuwickeln.

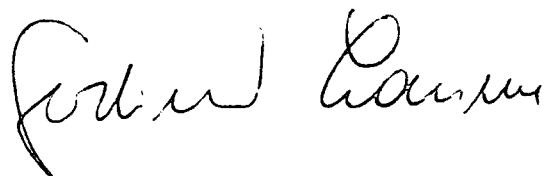
- 4 -

Zu Frage 7:

Die Österreichischen Bundesbahnen werden in Verfolgung ihrer Zielsetzung, den Kombinierten Verkehr besonders zu forcieren, in verstärktem Maße auch komplett Transportproblemlösungen - insbesondere von Haus zu Haus - anbieten und verkaufen und sich dabei wie bisher auch ihres Kraftwagendienstes bedienen.

Wien, am 14. Dezember 1984

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Kaiser".