

II-1964 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Nr. 972/J

1984-10-19

A N F R A G E

der Abgeordneten Ingrid Tichy-Schreder, DDr. König, Dr. Fritzberg und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr
betreffend Straßengüterverkehr der ÖBB

Wie dem statistischen Wirtschaftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen für das Jahr 1983 zu entnehmen ist, wurde der Fahrpark für den Straßengüterverkehr der ÖBB aufgestockt. Per Jahresende 1983 standen 221 Lkw im Einsatz. Davon nur 65 im innerbetrieblichen Verkehr. Von den 68 Zugmaschinen wurde nur eine im innerbetrieblichen Verkehr verwendet und von 233 Lastanhängern brauchten die ÖBB weniger als ein Drittel, nämlich 72, im innerbetrieblichen Verkehr. Aus den weiteren Tabellen ist zu ersehen, daß der Fahrzeugbestand jährlich ausgebaut wird.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß der Reinverlust des Kraftwagenbetriebes von 1982 auf 1983 von 185 Mio S auf 226 Mio Schilling angestiegen ist.

Wenngleich der Reinverlust den Kraftwagendienst insgesamt betrifft, kann es nicht Sinn und Zweck der Österreichischen Bundesbahnen sein, den Straßengüterdienst zulasten der privaten Frächter auszubauen. Um das Konzept des kombinierten Verkehrs durchzuführen, bedarf es insbesondere eines Anreizes für die Frächter, lange Transportstrecken durch die ÖBB durchzuführen zu lassen. Dafür müßten aber die Frächter die Möglichkeit haben, die Zufuhr und den Abrolldienst zur bzw. von der Bahnbeförderung zu erhalten. Die bisherige ÖBB-Politik hat aber einen ernsthaften Beitrag zur Zusammenarbeit vermissen lassen. Es ist aber keineswegs

sinnvoll, daß die Bundesbahn die privaten Frächter konkurrenzieren und ein Defizit auf die Steuerzahler abwälzt, sodaß letztlich auch die Frächter die Konkurrenz der Bahn durch ihre Steuerleistung finanzieren müssen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr nachstehende

A n f r a g e :

- 1) Welche Neuanschaffungen von Lkw's und Anhängern wurden bzw. werden 1984 durchgeführt?
- 2) Wieviele dieser Neuanschaffungen dienen dem Ersatz ausgeschiedener Lkw's bzw. Anhänger?
- 3) Wieviele Lkw's bzw. Anhänger werden von den Neuanschaffungen für den innerbetrieblichen Verkehr gebraucht?
- 4) In wievielen Fällen gibt es einen Parallelverkehr zwischen dem Straßengüterdienst und dem Schienendienst der ÖBB?
- 5) Sind Sie bereit, den Zubringer- bzw. Abrollverkehr für den kombinierten Verkehr den privaten Frächtern zu überlassen?
- 6) Wie hoch war der Reingewinn oder Reinverlust des Straßengüterverkehrs, der nicht innerbetrieblichen Zwecken gedient hat?
- 7) Wie lautet die künftige Politik des neuen ÖBB-Vorstands hinsichtlich des Straßengüterverkehrs?