

II-7623 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3835/J

1989-05-31

A N F R A G E

der Abgeordneten Ing. Schwärzler, Dr. Blenk, Dr. Feurstein und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Ankauf und Einsatz von ÖBB-Kraftwagen in Vorarlberg

Das Bundesland Vorarlberg hat aufgrund der regionalen Lage Anspruch, daß durch einen entsprechenden Ausbau der Schienenverkehrswege die Dauer der Transporte und die Transportkosten nicht zu Wettbewerbsverzerrungen auf den österreichischen Märkten führen.

Die im Parlament beschlossene rollende Landstraße zwischen Vorarlberg und Ostösterreich wurde vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, von den Politikern und vom Bundesland Vorarlberg befürwortet. Die Vorarlberger Wirtschaft fordert und der österreichische Steuerzahler hat ein Anrecht darauf, daß zwischen der ÖBB und dem Güterbeförderungsgewerbe eine kooperative Zusammenarbeit stattfindet. Die österreichischen Bundesbahnen haben primär den Auftrag, den Schienenweg für Transporte zur Verfügung zu stellen und weiter auszubauen und sollten nicht mit dem Güterbeförderungsgewerbe im vor- und nachgelagerten Gütertransportbereich in Konkurrenz treten.

Derzeitige Entscheidungen bei den österreichischen Bundesbahnen im Bereich des Güterverkehrs geben Grund für berechtigte Sorgen, ob die Zielsetzungen der Neuen Bahn auch im gemeinsamen Interesse realisiert werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

- 2 -

A n f r a g e n :

- 1) Stimmt es, daß für den Gütertransport in Vorarlberg seitens der ÖBB 10 neue Volvo-LKWs angeschafft wurden?
- 2) Wenn ja, aus welchen Gründen wurden keine Steyr-LKWs angekauft?
- 3) Wie hat sich der Stand der ÖBB-LKW und Kleinkraftwagen in den letzten 8 Jahren in Vorarlberg entwickelt?
- 4) Wurden mit dem Güterbeförderungsgewerbe Gespräche einer kooperativen Zusammenarbeit geführt?
- 5) Warum werden die Transporte im Vor- und Nachlauf der Güterbeförderung nicht zu einem hohen Prozentsatz privaten Unternehmen übergeben?
- 6) Wie hoch ist das gesamte Frachtaufkommen im Vor- und Nachlauf im Jahre 1988 in Vorarlberg (in Tonnenkilometer).
 - a) durch private Frächter?
 - b) durch die Österreichischen Bundesbahnen?
- 7) Wie wird sich der Gütertransport im Vor- und Nachlauf in den nächsten Jahren aus Sicht der ÖBB entwickeln?
- 8) Werden die Kalkulationen bei den Österreichischen Bundesbahnen im Vor- und Nachlauf kostendeckend erfüllt?