



II-5382 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/6-4-92

230 71AB
1992.-03-31
22941J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Ing. Schwärzler und Kollegen vom 30. Jänner 1992,
Nr. 2294/J-NR/1992, "Tarifgestaltung im ÖBB-
Güterverkehr"

Zum Motiventeil der Anfrage darf ich festhalten, daß seitens der ÖBB alle Tarifmaßnahmen vor Offertlegung betriebswirtschaftlich kalkuliert und nur bei einem entsprechenden Deckungsbeitrag auch tatsächlich angeboten werden. Aus diesem Grund weisen die ÖBB gemäß Trennungsrechnung im kaufmännischen Bereich ein positives Ergebnis (Reingewinn) auf.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Können Sie ausschließen, daß es trotz der Anhebung der Regel-tarife im Wagenladungsverkehr um durchschnittlich 3,9 % mit Wirkung vom 1. 1. 1992 in der Praxis zu weiteren Tarifiermäßigungen gekommen ist?"

Die mit Kunden getroffenen Tarifvereinbarungen wurden im höchstmöglichen, von den Verkäufern der ÖBB am Markt unterzubringenden Ausmaß angehoben.

Zu den Fragen 2 und 3:

"Gibt es konkrete Richtlinien der ÖBB-Generaldirektion hinsichtlich der Tarifgestaltung bei der Aquisition im Wagenladungsverkehr?"

Wenn nein, warum nicht?"

- 2 -

Konkrete Richtlinien wurden zuletzt von der Generaldirektion der ÖBB für 1992 sowohl für den zentralen, als auch für den dezentralen Verkauf erstellt.

Zu Frage 4:

"Wie groß ist derzeit im Durchschnitt die Abweichung bei den Tarifen im Güterverkehr von den vom Hauptausschuß des Nationalrates beschlossenen Regeltarifen?"

Die der Zustimmung des Hauptausschusses des Nationalrates vorbehaltenen Tarifgrundlagen sind als Höchstpreise zu verstehen, zu denen die Bahn zur Beförderung verpflichtet ist; die Abweichung liegt in der Differenz zu den am Markt erzielbaren Preisen.

Zur Ermäßigung von den Tarifgrundlagen ist die Bahn nicht nur gemäß Eisenbahnbeförderungs-Gesetz berechtigt, sondern über die im Bundesbahn-Gesetz postulierte kaufmännische Betriebsführung dort, wo es die betriebswirtschaftliche Kalkulation in Verbindung mit einem erzielbaren Deckungsbeitrag erfordert, schlechthin verpflichtet.

Zu den Fragen 5, 6 und 7:

"Ist es richtig, daß im Bahn-Expres-Verkehr - also einer höherwertigen Verkehrsleistung von den ÖBB Tarife angeboten werden, die gegenüber den Tarifen im Wagenladungsverkehr um 40 bis 50 % ermäßigt sind?"

Wenn ja, welcher Verlust entsteht daraus den ÖBB jährlich?

Wie wird eine derartige Maßnahme fernab aller kaufmännischen Prinzipien von der Geschäftsleitung begründet?"

Im Geschäftsjahr 1991 erzielten die ÖBB im Stückgutverkehr (pro Tonne Gewichtseinheit) mehr als 13 mal so hohe Durchschnittserträge, als im gesamten Wagenladungsverkehr.

- 3 -

Zu den Fragen 8 und 10:

"Ist es richtig, daß der KWD im kombinierten Verkehr mit Wechselbrücken Geschäfte in die Schweiz betreut, die im ausgehenden Verkehr Österreich-Schweiz nicht kostendeckend sind?"

Wenn ja zu Frage 8, warum werden diese Ladungen nicht im konventionellen Wagenladungsverkehr geliefert?"

Der KWD wird im Kombinierten Verkehr nur mit solchen Transporten beauftragt, die im konventionellen Wagenladungsverkehr nicht abgewickelt werden können, eine Haus-Haus Beförderung verlangt wird und bzw. oder bei bestimmten Gütern ein Umladeverbot des Auftraggebers besteht.

Nachkalkulationen von im kombinierten Verkehr mit Wechselbrücken regelmäßig in die Schweiz durchgeführten Beförderungen zeigen, daß die von der Kraftwagenbetriebsleitung Wolfurt zu erbringenden Wechselbrücken-Transporte in die Schweiz kostendeckend sind.

Zu Frage 9:

"Ist es richtig, daß dabei die Fahrzeuge des KWD unbeladen von der Schweiz nach Österreich zurückfahren?"

Transportaufträge in die Schweiz werden von der Kraftwagenbetriebsleitung Wolfurt im allgemeinen nur angenommen, wenn für Rückladungen vorgesorgt werden kann.

Die im Schweizverkehr in Wechselaufbauten vom KWD betreuten Transporte bestehen zum überwiegenden Teil von bzw. nach Ostösterreich und werden zwischen dem Terminal Wien Nordwestbahnhof und dem Güterbahnhof Wolfurt auf der Schiene befördert.

- 4 -

Zu Frage 11:

"Wieviele Fahrzeuge wurden von der KWD-Betriebsleitung Wolfurt in den letzten 5 Jahren eingesetzt und zwar:

- a) LKW für die Beförderung von Bahnexpressgut und
- b) LKW für den kombinierten Verkehr?"

Die in der nachstehenden Tabelle dargestellte Entwicklung des LKW-Bestandes der KWD-Betriebsleitung Wolfurt im Stückgutverkehr und im Kombinierten Verkehr ist im Zusammenhang mit der Steigerung des Aufkommens im Verkehr von und nach Vorarlberg zu sehen, das sich von 1987 bis 1991 in beiden Verkehrsarten mit Zuwächsen von 91,5 bzw. 96,9 % nahezu verdoppelt hat:

	1987	1988	1989	1990	1991
a) Stückgut-LKW	4	4	5	5	5
b) LKW-Komb.Verkehr	10	10	12	12	12

Zu den Fragen 12 und 13:

"Wie hoch ist der Anteil des gesamten Beförderungsvolumens eines Jahres im Bahnexpressdienst, bei dem die Verteilung in die Fläche und die Hauszustellung von KWD-eigenen Fahrzeugen wahrgenommen wird?

Wie hoch ist der Anteil des gesamten Beförderungsvolumens im Bahnexpressdienst, der in der Verteilung an private Speditionsunternehmen vergeben wird?"

Der Anteil der vom KWD durchgeführten Eigenleistung im Bahn-Express-Verkehr beträgt rd. 32 % vom Gesamtvolumen. Das bedeutet, daß rd. 68 % Vor- und Nachlaufleistungen von privaten Flächenverkehrsunternehmen (Speditionen, Frächter) erbracht werden.

- 5 -

Zu Frage 14:

"Wie hoch war im Jahr 1991 die Zahl der im kombinierten Verkehr beförderten Fahrzeuge?"

Im Jahr 1991 wurden in gesamten Kombinierten Verkehr der ÖBB 209.507 Fahrzeuge (LKW, Sattelanhänger) befördert.

Zu Frage 15:

"Wieviele LKW bzw. Sattelaufleger werden von der ÖBB selbst im kombinierten Verkehr eingesetzt?"

Von den ÖBB werden im Kombinierten Verkehr insgesamt 67 LKW und 30 Sattelzüge eingesetzt. Damit werden zur Ergänzung der Leistungen des Schienenbetriebes Zustell- und Abholleistungen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr von und nach in Österreich gelegenen Terminals angeboten.

Zu Frage 16:

"Wie hoch war die von den ÖBB im Jahr 1991 von ÖBB-eigenen LKWs bzw. Sattelauflegern beförderte Gütermenge?"

Der Anteil des KWD beträgt 6,7 %.

Zu Frage 17:

"Wie hat sich beim KWD der tatsächliche Stunden- und Kilometersatz für LKW über 12 t bzw. für LKW unter 12 t in den letzten 5 Jahren entwickelt?"

Die tatsächlichen LKW-Stundensätze und LKW-Kilometersätze haben sich vom Jahr 1987 auf das Jahr 1991 wie folgt verändert:

	Stundensatz	Kilometersatz
a) LKW über 12 t	+ 11,1 %	- 0,9 %
b) LKW unter 12 t	+ 15,1 %	+ 12,8 %

- 6 -

Zu den Fragen 18 und 19:

"Sind Sie bereit, für eine Befreiung vom Straßenverkehrsbeitrag bzw. für eine Reduzierung einzutreten, wenn es sich um Fahrten im Vor- und Nachlauf beim kombinierten Verkehr handelt?"

Wenn nein, warum nicht?"

Zur Förderung des Kombinierten Verkehrs wurde auf bestimmten Routen der Rollenden Landstraße und in bestimmten Bereichen des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs eine Rückerstattung des Straßenverkehrsbeitrages normiert. Dadurch sollte eine Absenkung der Tarife erreicht werden, um in sog. schwachen Relationen gegenüber dem reinen Straßengüterverkehr konkurrenzfähig zu sein. Da nunmehr der Kombinierte Verkehr bereits einen beachtlichen Marktanteil erreicht hat, würde eine Rückvergütung des Straßenverkehrsbeitrages in allen Relationen und für alle Arten des Kombinierten Verkehrs erhebliche Steuereinnahmenverluste bewirken.

So sehr eine allgemeine Befreiung daher aus verkehrspolitischer Sicht zu befürworten ist, müssen jedoch immer auch budgetpolitische Überlegungen berücksichtigt werden.

Wien, am 30. März 1992

Der Bundesminister

