



Blatt 763 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA

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.ZI. 18036/4 -4-94

6831/AB

1994-09-09

zu 7062/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Rieß, Rosenstingl und Kollegen vom 15. Juli 1994, ZI. 7062/J-NR/1994
 "Tarifgestaltung der ÖBB im Eisenbahnspeditionsbereich"

Zum Motiventeil:

Beim direkten internationalen Eisenbahntarif für den Transport von Kohle und Stahl zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, der die Strecken der ÖBB im Durchgangsverkehr berührt, handelt es sich um ein Tarifwerk auf Basis eines Regierungsübereinkommens (sogenanntes "gemischtes Abkommen": Österreichische Bundesregierung einerseits und Regierungen der Mitgliedstaaten der EGKS sowie der Hohen Behörde der EGKS andererseits). Österreichische Ex- und Importe unterliegen daher diesem Tarif erst ab EU-Mitgliedschaft.

Der Terminus "Ermäßiger ÖBB-Tarif" ist in den Verkaufsinstrumentarien der ÖBB nicht vorgesehen. Die ÖBB bieten der verladenden Wirtschaft Preise an, die relations- und gutartbezogen sind und die als Grundangebot zu verstehen sind. Darüberhinaus bestehen noch einzelne Abkommen mit zahlreichen Firmen, in denen spezifische Markterfordernisse berücksichtigt werden. Diese Berücksichtigung erfolgt insbesondere unter Bedachtnahme auf betriebswirtschaftliche Parameter (zur Beförderung übergebene Transportmenge, Ausmaß der Kostendeckung und Konkurrenzverhältnisse).

Der Ausdruck "Eisenbahnspedition" resultiert nicht aus einem Auswahlverfahren der ÖBB, sondern aus der Selbstdefinition von Speditionen, die eben den Schwerpunkt ihrer Tätigkeit in der Beförderung auf der Schiene sehen. Es handelt sich hiebei also

- 2 -

um ein durchaus offenes System, das nicht nur für österreichische, sondern auch für gesamteuropäische Speditionen zur Verfügung steht. Diese Offenheit wird noch dadurch unterstrichen, daß es gerade in jüngster Vergangenheit gelungen ist, mit der internationalen Interessensvertretung der Spediteure (FIATA) Rahmenbedingungen für engere Zusammenarbeitsformen zu schaffen. Nochmals wird darauf hingewiesen, daß der im Rahmen dieser Zusammenarbeit entstandene Musterkooperationsvertrag allen Speditionen als Basis zur Verfügung steht und es sich keineswegs um irgend eine monopolartige Konstruktion handelt. Alle diesbezüglichen Unterlagen können beim Internationalen Eisenbahnverband (UIC) in Paris bezogen werden. Auch daraus ergibt sich die vollkommen offene Bereitstellung der Unterlagen an jeden Interessenten.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 14:

"Glauben Sie, daß es Aufgabe der ÖBB ist im Bereich der Eisenbahnspeditionen dafür zu sorgen, daß dieser Markt für bestimmte Firmen geschützt wird?

Glauben Sie, daß sich ein höherer Konkurrenzdruck, durch Öffnung des Eisenbahnspeditionsmarktes, auf die derzeitig exklusiv damit betrauten Firmen in der Preiserzielung negativ auswirkt?

Meinen Sie, daß die derzeit doch eher hochpreisig gestalteten heimischen Eisenbahnspeditionstarife, von jenen Firmen, die den ermäßigten ÖBB-Tarif in Anspruch nehmen können, einen Umstieg der Industrie auf "die Schiene" fördern kann?

Besteht von Seiten der ÖBB irgendein Interesse die kommunistische Firma Express bzw. Schwarzinger & Co., TMV, Papp & Seidler etc., durch eine Bevorzugung bei der Tarifgestaltung zu fördern?

Wie stünden Sie einem Projekt gegenüber, in dem sich mehrere Industriefirmen zusammenschließen um 1. Anstrengungen zu unternehmen den Güterverkehr, mittels eigener Eisenbahnspedition, auf die Schiene zu bringen und 2. in den Genuss der ermäßigten ÖBB-Tarife zu kommen, um so 3. die Attraktivität des Schienengüterverkehrs, insbesondere für die Industrie, vom wirtschaftlichen Standpunkt her, zu erhöhen?

Ist Ihnen bekannt, daß ein derartiges Projekt bereits im Entstehen ist?

Werden Sie ein derartiges Projekt befürworten, dem neutral oder ablehnend gegenüberstehen?

- 3 -

Inwieweit würde sich eine Öffnung des Eisenbahnspeditionsmarktes auf die ÖBB internen Strukturen, wenn überhaupt, auswirken?

Bestehen von seiten der ÖBB ureigenste Interessen den Eisenbahnspeditionsmarkt auch weiterhin durch schwierig nachvollziehbare Kriterien, für die Erteilung des ermäßigten ÖBB-Tarifes, zu schützen; sei es aus Gründen der Personalbesetzungs-politik oder aus Gründen bestehender Geschäftsbeziehungen zu den derzeitig be-günstigten Firmen?

Nach welchen Kriterien bestimmen die ÖBB wer in den Genuss des ermäßigten EGKS-Tarifes kommt?

Wie beurteilen Sie diese jetzige "quasi" Monopolstellung und somit auch die folge-richtige Bildung von Monopolpreisen im heimischen Eisenbahnspeditions geschäft?

Wie kommt es, daß Ihre ÖBB-Privatisierungsanstrengungen sich im heimischen Ei-senbahnspeditionsbereich noch nicht durchgeschlagen haben und nach wie vor dort eine, der freien Marktwirtschaft abträgliche, Monopolsituation besteht?

Wie beurteilen Sie die Tatsache, daß bestimmte Eisenbahnspeditionen, die durch den ermäßigten ÖBB-Tarif begünstigt werden, überwiegend ihre Transporte mit LKW's offensichtlich aus wirtschaftlichen Erwägungen durchführen und so der An-schein entsteht, daß diese Firmen den Schienenverkehr nur als "Lückenbüsser" in Anspruch nehmen?

Glauben Sie, daß das Eisenbahnspeditions geschäft durch Konkurrenzdruck und wirtschaftlich gute und offene Rahmenbedingungen ausbaufähig ist und dadurch der Schienenverkehr, insbesondere vom wirtschaftlichen Stellenwert, für die Industrie interessant werden könnte?"

Die Aufgaben der ÖBB sind im vom Parlament beschlossenen Bundesbahngesetz festgelegt. Wie mir die ÖBB mitteilen, schützen sie keine anderen Unternehmen und fördern auch keine bei der Tarifgestaltung.

Bei den Beziehungen zwischen Bahnen und Speditionen handelt es sich um ein offe-nes System, bei dem es keine exklusiv betrauten Unternehmen gibt.

Es kommen Preisverhandlungen mit den einzelnen Unternehmen zum Tragen.

- 4 -

Die ÖBB stehen grundsätzlich jedem Vorhaben, das einer Verbesserung der Gestion im Absatzbereich Güterverkehr dient, positiv gegenüber.

Die Bahn wird durch eine Intensivierung der Marktbearbeitung noch mehr in der Lage sein, auf spezifische Kundenwünsche einzugehen.

In der jüngsten Vergangenheit wurden die Tarifunterlagen der ÖBB wesentlich vereinfacht.

Direkte internationale Eisenbahntarife im Sinne des im Motiventeil dargelegten Abkommens sind die veröffentlichten Frachten und Beförderungsbedingungen, die für Sendungen von Kohle und Stahl zwischen den Gebieten der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft gelten, sofern diese Sendungen auf Grund eines durchgehenden Frachtvertrages befördert werden und im Durchgangsverkehr von einem deutsch-österreichischen Grenzübergangspunkt nach einem österreichisch-italienischen Grenzübergangspunkt oder in umgekehrter Richtung Strecken der ÖBB berühren.

Den ÖBB selbst ist es daher nicht möglich, Kriterien zu erstellen, wer in den Genuß dieses EGKS-Tarifes kommen könne, da dies außerhalb ihrer Einflußsphäre liegt. Die Anwendungsbestimmungen des EGKS-Tarifes wurden von den damaligen Mitgliedern der EGKS festgelegt.

In einer Zeit, die durch ein Ansteigen des Warenaustausches gekennzeichnet ist, sind grundsätzlich alle Bereiche, die in diesem Wirtschaftsfeld tätig sind, ausbaufähig.

Zu Frage 15:

"Ist Ihnen bekannt, daß das Frachtaufkommen der Eisenbahnstrecke Kufstein-Brenner zurückgegangen ist?"

- 5 -

Nach Auskunft der ÖBB, konnte auf der betreffenden Relation im Halbjahresvergleich 1993/94 die Leistung der beförderten Tonnen von 4.063 auf 5.006 Tonnen, somit um fast 1/4 auf 23,3 % gesteigert werden.

Zu Frage 16:

"Welche Entwicklung hat das Frachtaufkommen auf der Schiene im Vergleich mit den letzten 5 Jahren genommen?"

Die diesbezüglichen Aufkommenswerte stellen sich wie folgt dar:

Jahr	bef. Tonnen (in 1.000)	Veränderungen zum Vorjahr in %
1988	55422	
1989	58606	+5,7
1990	62590	+6,8
1991	64698	+3,4
1992	62525	-3,4
1993	60281	-3,6
1-6 1993	27935	
1-6 1994	30287	+8,4

Zu Frage 17:

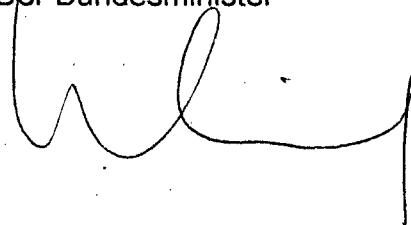
"Die Absichtserklärung der Regierung den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, versucht man eigentlich nur mittels restriktiver Lenkungsinstrumente, wie die Versteuerung des LKW-Verkehrs, durchzusetzen. Können Sie sich vorstellen, daß durch positive Lenkungsinstrumente, wie die Öffnung des Eisenbahnspeditionsmarktes (Voraussetzung dafür eine einheitliche Rabattgestaltung für jeden Interessenten), die Entwicklung des Schienengüterverkehrs so beeinflußt wird, daß die Eisenbahn auch für die gesamte Industrie an Attraktivität gewinnt?"

- 6 -

Sowohl das Unternehmen ÖBB selbst, als auch die österreichische Bundesregierung fördern in ihrer Tätigkeit eine Attraktivierung des Schienenverkehrs. Diese Intentionen werden auch international stark forciert. Ein bloßer Einsatz restriktiver Lenkungsinstrumente ist daher nicht gegeben und auch für die Zukunft nicht beabsichtigt.

Wien, am 7. September 1994

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wolfgang Schüssel', is placed below the typed name 'Der Bundesminister'.