

II-4655 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2294N

1992-01-30

A n f r a g e

der Abgeordneten Ing. Schwärzler
und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Tarifgestaltung im ÖBB-Güterverkehr

In den vergangenen Jahren hat es laufend Änderungen der Tarifgrundlagen der Österreichischen Bundesbahnen für den Güterverkehr gegeben. Auch mit Wirkung vom 1. Jänner 1992 wurden die Regeltarife angehoben. Im Stückgutverkehr betrug das Erhöhungsausmaß durchschnittlich 5,4 % und im Wagenladungsverkehr 3,9 %. Diese Anhebungen des Regeltarifs sind insbesondere auf Grund der Abrechnungsmodalitäten im internationalen Güterverkehr von Bedeutung. Bei der Tarifgestaltung in der Praxis haben die Regeltarife keine wesentliche Bedeutung. Die ÖBB versuchen in Konkurrenz mit der Straßentransportwirtschaft mit Kampftarifen, die in vielen Fällen bei weitem nicht kostendeckend sind, Güter auf die Bahn zu bringen, um so insbesondere die Beschäftigung im Bereich der Bahn zu sichern. Da nichtkostendeckende Tarife über die Abdeckung des Betriebsabganges aus dem Bundesbudget vom Steuerzahler getragen werden, erregt diese Praxis der Tarifgestaltung in der Transportwirtschaft erheblichen Unmut. Das derzeitige System der Subventionstarife im Güterverkehr geht davon aus, daß für eine bestimmte Gruppe von Gütern, die verordnungsmäßig festgelegt sind, Subventionen zu den Tarifen gewährt werden. Der übrige Güterverkehr müßte aber nach diesem System kostendeckend sein. Dies ist offensichtlich nicht der

- 2 -

Fall. So konnte in den vergangenen Jahren zwar eine erhebliche Zunahme der Beförderungsmenge erreicht werden, die Güterverkehrseinnahmen stagnierten aber nominell im Zeitraum 1985 bis 1990 und gingen real sogar um 15 % zurück. Eine derartige Geschäftspolitik ist natürlich nur dann möglich, wenn der Steuerzahler die Ausfallshaftung trägt. Die unterzeichneten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A n f r a g e :

1. Können Sie ausschließen, daß es trotz der Anhebung der Regeltarife im Wageladungsverkehr um durchschnittlich 3,9 % mit Wirkung vom 1. 1. 1992 in der Praxis zu weiteren Tarifermäßigungen gekommen ist?
2. Gibt es konkrete Richtlinien der ÖBB-Generaldirektion hinsichtlich der Tarifgestaltung bei der Aquisition im Wageladungsverkehr?
3. Wenn nein, warum nicht?
4. Wie groß ist derzeit im Durchschnitt die Abweichung bei den Tarifen im Güterverkehr von den vom Hauptausschuß des Nationalrates beschlossenen Regeltarifen?
5. Ist es richtig, daß im Bahn-Expreß-Verkehr - also einer höherwertigen Verkehrsleistung von den ÖBB Tarife angeboten werden, die gegenüber den Tarifen im Wageladungsverkehr um 40 bis 50 % ermäßigt sind?
6. Wenn ja, welcher Verlust entsteht daraus den ÖBB jährlich?
7. Wie wird eine derartige Maßnahme fernab aller kaufmännischen Prinzipien von der Geschäftsleitung begründet?

- 3 -

8. 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?
9. Ist es richtig, daß dabei die Fahrzeuge des KWD unbeladen von der Schweiz nach Österreich zurückfahren?
10. Wenn ja zu Frage 8, warum werden diese Ladungen nicht im konventionellen Wagenladungsverkehr geliefert?
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?
12. 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?
13. Wie hoch ist der Anteil des gesamten Beförderungsvolumens im Bahnexpressdienst, der in der Verteilung an private Speditionsunternehmen vergeben wird?
14. Wie hoch war im Jahr 1991 die Zahl der im kombinierten Verkehr beförderten Fahrzeuge?
15. Wieviele LKW bzw. Sattelaufleger werden von der ÖBB selbst im kombinierten Verkehr eingesetzt?
16. Wie hoch war die von den ÖBB im Jahr 1991 von ÖBB-eigenen LKWs bzw. Sattelauflegern beförderte Gütermenge?

- 4 -

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?
18. Sind Sie bereit, für eine Befreiung vom Straßenverkehrsbeitrag bzw. für eine Reduzierung einzutreten, wenn es sich um Fahrten im Vor- oder Nachlauf beim kombinierten Verkehr handelt?
19. Wenn nein, warum nicht?