

II-14471 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 706213

1994-07-15

ANFRAGE

der Abgeordneten Rieß, Rosenstingl
und Kollegen
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend

Tarifgestaltung der ÖBB im Eisenbahnspeditionsbereich.

Informationen zufolge besteht von großen Teilen der österreichischen Industrie beträchtliches Interesse den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Es gibt auch bereits Zusammenschlüsse, welche die Verwirklichung dieser Absicht nicht nur zügig vorantreiben wollen, sondern auch tatsächlich in die Tat umzusetzen gedenken. Das Problem, das sich den Betreibern dieses Projektes entgegenstellt, ist der Umstand, daß die ÖBB bis jetzt nicht bereit war, oben erwähnten Interessenten den ermäßigten ÖBB- bzw. EGKS-Tarif für den Schienentransport zu gewähren. Es stellt sich somit die Frage, aufgrund welcher Interessenslage es nicht möglich ist derartige Aktivitäten, die letztlich auch der ÖBB zugute kämen, zu unterstützen. Zumal eine vermehrte Entstehung von Firmen, die ein vitales Interesse am Schienenverkehr bekunden für die ÖBB kaum abträglich sein kann. Die derzeitige Situation im Eisenbahnspeditionsbereich erinnert aber eher an Monopolinteressen, denn an freie Marktwirtschaft. Nur bestimmte Firmen, darunter auch die kommunistische EXPRESS kommen in den Genuß des ermäßigten ÖBB- bzw. EGKS-Tarifes. Wobei die Gewinnspannen dieser Eisenbahnspeditionen, wie es bei Monopolstellungen logisch-konsequent ist, ungeahnte Höhen erreichen. Diese Tatsache ist, ebenso konsequenterweise, jeglicher Absicht den Schienenverkehr zu fördern abträglich, da der fehlende Konkurrenzdruck weder zu einer Erhöhung des Geschäftsumfanges noch zu einer dafür notwendigen wirtschaftlichen Attraktivität des Schienenverkehrs, für die Industrie, beiträgt. Es stellt sich somit die Frage, ob in der vorherrschenden Situation im Eisenbahnspeditionsbereich das Schlagwort "Güterverkehr auf die Schiene" umzusetzen ist.

Um umfassende Auskünfte hinsichtlich der Absichten über die Gestaltung des heimischen Eisenbahnspeditionswesens, im Hinblick auf "Öffnung des Marktes" bzw. Festhalten an der derzeitigen Monopolstellung einiger weniger Unternehmen, die in den Genuß des ermäßigten ÖBB- bzw. EGKS-Tarifes kommen, richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage

1. Glauben Sie, daß es Aufgabe der ÖBB ist im Bereich der Eisenbahnspeditionen dafür zu sorgen, daß dieser Markt für bestimmte Firmen geschützt wird?
2. Glauben Sie, daß sich ein höherer Konkurrenzdruck, durch Öffnung des Eisenbahnspeditionsmarktes, auf die derzeitig exklusiv damit betrauten Firmen in der Preiserzielung negativ auswirkt?
3. Meinen Sie, daß die derzeit doch eher hochpreisig gestalteten heimischen Eisenbahnspeditionstarife, von jenen Firmen, die den ermäßigten ÖBB-Tarif in Anspruch nehmen können, einem Umstieg der Industrie auf "die Schiene" fördern kann?

Seite 2

4. 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?
5. 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 Schienenverkehrs, insbesondere für die Industrie, vom wirtschaftlichen Standpunkt her, zu erhöhen?
6. Ist Ihnen bekannt, daß ein derartiges Projekt bereits im Entstehen ist?
7. Werden Sie ein derartiges Projekt befürworten, dem neutral oder ablehnend gegenüberstehen?
8. Inwieweit würde sich eine Öffnung des Eisenbahnspeditionsmarktes auf die ÖBB internen Strukturen, wenn überhaupt, auswirken?
9. 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 Personalbesetzungspolitik oder aus Gründen bestehender Geschäftsbeziehungen zu den derzeitig begünstigten Firmen?
10. Nach welchen Kriterien bestimmen die ÖBB wer in den Genuß des ermäßigten EGKS-Tarifes kommt?
11. Wie beurteilen Sie diese jetzige "quasi" Monopolstellung und somit auch die folgerichtige Bildung von Monopolpreisen im heimischen Eisenbahnspeditionsgeschäft?
12. Wie kommt es, daß Ihre ÖBB-Privatisierungsanstrengungen sich im heimischen Eisenbahnspeditionsbereich noch nicht durchgeschlagen haben und nach wie vor dort eine, der freien Marktwirtschaft abträgliche, Monopolsituation besteht?
13. Wie beurteilen Sie die Tatsache, daß bestimmte Eisenbahnspeditionen, die durch den ermäßigten ÖBB-Tarif begünstigt werden, überwiegend ihre Transporte mit LKWs, offensichtlich aus wirtschaftlichen Erwägungen, durchführen und so der Anschein entsteht, daß diese Firmen den Schienenverkehr nur als "Lückenbüßer" in Anspruch nehmen?
14. Glauben Sie, daß das Eisenbahnspeditionsgeschäft durch Konkurrenzdruck und wirtschaftlich gute und offene Rahmenbedingungen ausbaufähig ist und dadurch der Schienenverkehr, insbesondere vom wirtschaftlichen Stellenwert, für die Industrie interessant werden könnte?
15. Ist Ihnen bekannt, daß das Frachtaufkommen der Eisenbahnstrecke Kufstein-Brenner zurückgegangen ist?
16. Welche Entwicklung hat das Frachtaufkommen auf der Schiene im Vergleich mit den letzten 5 Jahren genommen?

Seite 3

17. Die Absichtserklärung der Regierung den Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, versucht man eigentlich nur mittels restriktiver Lenkungsinstrumente, wie die Verteuerung 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?