



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/22-1-1981

II-2751 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

1245 IAB

1981-07-27

zu 1263 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Huber und Genossen, Nr. 1263/J-NR/1981
vom 1981 06 12, "Gestaltung der Frachttarife
bei den Österreichischen Bundesbahnen"

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Angesichts der großen Belastung des österreichischen Straßennetzes, insbesondere der Transitmagistralen durch den Straßengüterverkehr, unternehmen die Österreichischen Bundesbahnen im Interesse einer Straßentlastung aber auch aus eigenwirtschaftlichen Gründen größte Anstrengungen zur Schaffung der Voraussetzungen für die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Straße auf die Schiene. Zu diesen Maßnahmen zählen der Bau von Großverschiebebahnhöfen, die Beschaffung marktgerechter moderner Güterwagen, Angebots- und Leistungsverbesserungen wie Nachtsprungverbindungen und gezielte Tarifmaßnahmen.

Zu 1

Aus den eingangs erwähnten Überlegungen sind die Österreichischen Bundesbahnen seit langem bemüht, ihre Gütertarife einfach und marktgerecht zu gestalten. So wurde etwa das Werttarifsystem im Laufe der Zeit schrittweise aber konsequent abgebaut. Von seinerzeit acht Werttarifklassen im Wagenladungsverkehr sind derzeit in kaufmännischer Anpassung an die Marktgegebenheiten nur mehr zwei übrig geblieben.

Im Bestreben, Transporte von der Straße rückzugewinnen, wurden beispielsweise auch die Holztarife von Gewichtstarifen auf Frachtberechnung nach Raum- bzw. Kubikmetern umgestellt. Weitere Beispiele sind die Ganzwagentarifangebote, wie sie im England- und Beneluxverkehr bereits bestehen, aber auch im nationalen Verkehr versuchsweise vereinbart werden.

Die Zielvorstellung geht dahin, künftig nur mehr eine einzige Regeltarifklasse einzurichten. In Ergänzung dazu soll ein möglichst breitgefächertes Angebot an Ausnahmetarifen und sonstigen Tarifangeboten zur Verfügung stehen, mit dem den jeweiligen Markt- und Konkurrenzverhältnissen elastisch und prompt entsprechen werden kann.

Zu 2 und 3

Mit der zunehmenden Verschärfung der Konkurrenzsituation müssen die Österreichischen Bundesbahnen im Preiswettbewerb bestehen und gezielte Frachtermäßigungen einräumen. Weil die veröffentlichten Regeltarife und Wettbewerbsausnahmetarife die besonderen Gegebenheiten bei den einzelnen Verladern nicht hinreichend berücksichtigen, werden insbesondere bei Aufbringung großer Jahresmengen, bei Beförderung in geschlossenen Zügen, in Wagengruppen oder in Großraumwaggon besondere Ermäßigungen eingeräumt. Aufgrund von Vereinbarungen mit einzelnen Kunden oder Kundengruppen werden spezielle Kundentarife zur Verfügung gestellt oder Frachtrückvergütungen geleistet. Während Kundentarife für vereinbarte Transporte schon im Abfertigungswege zur Verfügung stehen, werden Frachtrückvergütungen - die sogenannten Refaktien - nach Aufbringung vereinbarter Mindestmengen im nachhinein geleistet.

Die Rechtsgrundlage für derartige Tarifvereinbarungen, mit denen die Österreichischen Bundesbahnen auf die differenzierte Konkurrenz- und Kostensituation eingehen, ergibt sich für den nationalen Verkehr aus der Eisenbahnverkehrsordnung, für den internationalen Verkehr aus dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Ihrer Pflicht, derartige Preisermäßigungen dem Bundesministerium für Verkehr (Eisenbahnbehörde) unverzüglich anzuzeigen, entsprechen die Österreichischen Bundesbahnen ausnahmslos.

Schon bisher wird der überwiegende Teil aller ÖBB-Gütertransporte aufgrund von Ausnahmetarifen, Kundentarifen oder sonstigen Frachtvereinbarungen abgewickelt. Diese große Inanspruchnahme der individuellen Tarifgestaltung durch die Bahnkunden beweist die flexible und anpassungsfähige Tarifgestaltung der Österreichischen Bundesbahnen. Diese Grundeinstellung wird auch die künftige Verkaufspolitik der Österreichischen Bundesbahnen bestimmen. Die Zusammenarbeit mit internationalen Gütertransportorganisationen wird zum Nutzen der Bahn und ihrer Kunden auch künftighin erfolgen.

Wien, 1981 07 22
Der Bundesminister

