



II- 857 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5905/3-1-1980

348/AB
1980-04-10
zu 356/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Feurstein, Dr. Blenk,
Hagspiel und Genossen, Nr. 356/J-NR/1980
vom 1980 02 21, "Transporte mit LKW der
ÖBB auf der Bregenzerwald-Bundesstraße".

Vor Eingehen auf die einzelnen Anfragepunkte erlaube ich mir
zunächst grundsätzlich festzuhalten:

Die den Gegenstand der Anfrage bildenden Holztransporte werden aus
dem nördlichen Niederösterreich für Empfänger in Vorarlberg ver-
frachtet. Die Strecke zwischen Bregenz und Bezau-Reutte stellt da-
her nur einen verhältnismäßig kleinen Teil des gesamten Transport-
weges dar. Bis zur Übernahme der Transporte durch die ÖBB wurden
sie von privaten Frächtern über die ganze Strecke mit Lastkraft-
wagen befördert. Holztransporte über diese Entfernung - mehr als
800 km - auf der Straße sind aus verkehrspolitischer Sicht, nicht
zuletzt aber auch im Hinblick auf Sicherheitserwägungen, kaum sinn-
voll.

Alle kommerziellen Bemühungen, die Transporte für den Bahntrans-
port zu gewinnen waren vorerst daran gescheitert, daß die Empfän-
ger die Hauszustellung verlangten, aber keine Schienenanschlüsse
besaßen. Erst durch die Erstellung eines "Haus-Haus"-Beförderungs-
angebotes der ÖBB, welches den Transport im Rahmen des verkehrs-
politisch wünschenswerten "Kombinierten Verkehrs" vorsah, konnten
nunmehr diese Holztransportgeschäfte für die Schiene gewonnen
werden.

Die lange Strecke vom Norden Niederösterreichs nach Wolfurt wird im Rahmen dieses Transportangebotes auf der Schiene zurückgelegt. Die Zustellung zu den Empfängerfirmen - die längste Straßenentfernung von Wolfurt nach Bezau beträgt 35 Kilometer - führt der Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen, nach erfolgter Umladung in Wolfurt, mit den für den Kombinierten Verkehr bestimmten Fahrzeugen der Kraftwagenbetriebsleitung Bregenz durch. Es liegt auf der Hand, daß ein Umladen des Holzes auf die Bregenzerwaldbahn in Wolfurt und ein neuerliches Umladen auf LKW für den Endtransport zum Empfänger betriebswirtschaftlich nicht vertretbar wäre und die Erstellung eines konkurrenzfähigen Transportangebotes verhindert hätte.

Zu dem in der Anfrage enthaltenen Hinweis auf die Konkurrenzierung des Vorarlberger Frächtergewerbes darf bemerkt werden, daß die Österreichischen Bundesbahnen, unter Einhaltung der für alle Transportunternehmer maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen, die Zielsetzungen des Kombinierten Verkehrs konsequent verfolgen und ihre Transportangebote durchaus den Wettbewerbsusancen der Transportwirtschaft entsprechen. Das Leistungsangebot der "Haus-Haus"-Beförderung wurde dementsprechend unter Bedachtnahme auf die betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten und die Marktsituation erstellt.

Der Vollständigkeit halber ist auch anzuführen, daß der Kraftwagendienst der ÖBB, so wie jeder private Transportunternehmer, den gesetzlich vorgeschriebenen Straßenverkehrsbeitrag leistet.

Zu den einzelnen Fragepunkten erlaube ich mir, wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu 1

Die Angabe der Höhe der Transportmenge ließe Rückschlüsse auf konkrete Geschäftsbeziehungen eines bestimmten Bahnkunden zu und läge weder im Interesse der Wahrung der Vertrauensbasis zwischen

den ÖBB und ihren Kunden noch ist eine derartige Verhaltensweise im Geschäftsleben zwischen Wirtschaftspartnern üblich. Ich bitte daher um Verständnis, wenn ich von einer öffentlichen Darstellung der Geschäftsbeziehungen der ÖBB mit ihren Kunden absehe.

Zu 2

Die Frachtgebühren für den Schienentransport nördliches Niederösterreich - Bezau sind, da es sich um die gleiche Entfernungsstaffel des Gütertarifes handelt, gleich hoch wie für den Schienentransport nach Wolfurt, gleichgültig, um welchen Regel- oder Ausnahmetarif es sich dabei konkret handelt. Mehreinnahmen für die Österreichischen Bundesbahnen hätten sich damit bei Benutzung der Bregenzerwaldbahn nicht ergeben.

Wie schon erwähnt wäre durch die Einbeziehung der Bregenzerwaldbahn in den Transport ein weiterer zusätzlicher kostenintensiver Umladevorgang von Normal- auf Schmalspur erforderlich, so daß im Interesse der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem durchgehenden Straßentransport für die Zustellung ab Bahnhof Wolfurt zum Empfänger die der Bahn zur Verfügung stehenden LKW's vorzusehen waren.

Zu 3

Obwohl die Bregenzerwaldbahn als Schmalspurstrecke mit ungünstigen Betriebsverhältnissen einen hohen Kostenaufwand erfordert, gelten für diese Strecke die gleichen Tarifgrundlagen wie für alle übrigen ÖBB-Strecken; diese "Tarifgleichheit im Raum" kommt allen Transportinteressenten im Einzugsbereich der Bregenzerwaldbahn ebenso zugute, wie die aus der Betriebs-, Transport- und Tarifpflicht der Bahn resultierenden Vorteile und Sicherheiten. Es sei besonders darauf hingewiesen, daß von den Österreichischen Bundesbahnen die Umladungen im Übergangsverkehr zwischen Voll- und Schmalspurstrecken seit vielen Jahren für den Versender bzw. Empfänger kostenlos durchgeführt werden. Durch den Kundendienst der Österreichischen Bundesbahnen wird selbstverständlich auch das Einzugsgebiet der Bregenzerwaldbahn betreut und Transportgut für diese Bahnstrecke akquiriert.

Zu 4

Die überwiegende Anzahl der Gütertransporte auf der Straße mit ÖBB-eigenen LKW entfällt auf den Schienenersatzverkehr, auf die Zubringerdienste und auf den Kombinierten Verkehr. Vom Kraftwagen-dienst der Österreichischen Bundesbahnen werden frachtbriefpflich-tige Güterverkehre im vollen Einvernehmen mit dem Schienenbetrieb schon seit Jahren für 20 Firmen durchgeführt, wobei der Anteil am feststellbaren gesamten österreichischen Straßengüterverkehr während der letzten Jahre nur zwischen vier und fünf Promille betrug.

Ein Vergleich mit der Deutschen Bundesbahn zeigt, daß ihr Anteil im Straßengüterverkehr der Bundesrepublik Deutschland rund 10 % beträgt.

Zu 5

Die Einnahmen aus dem frachtbriefpflichten Straßengüterverkehr betragen 1978 9,7 Mio S und 1979 9,6 Mio S.

Wien, 1980 03 31
Der Bundesminister

