

II - 4158 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2031/J

1986 -05- 07

A n f r a g e

der Abgeordneten Dr. König, *Dkfm. GORTON*
und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend kombinierter Verkehr

In der Anfragebeantwortung 1803/AB vom 21. März 1986 zur
Anfrage 1827/J zum selben Thema wird vom Verkehrsminister die
Behauptung aufgestellt, daß es im Hinblick auf die von den
ÖBB getätigten Investitionen in Fahrbetriebsmittel für den
Straßenverkehr wirtschaftlich nicht gerechtfertigt wäre, von
den ÖBB zu verlangen, sich aus dem Straßenverkehr zurückzu-
ziehen.

Weiters wird behauptet, daß die ÖBB sich als gleichwertiger
und neutraler Mitbewerber mit den auf diesem Verkehrsmarkt
tätigen privaten Frächtern betrachten.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundes-
minister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A n f r a g e :

- 1.) Wie begründen Sie die Behauptung, daß die ÖBB im Straßen-
verkehr ein neutraler Mitbewerber gegenüber privaten

Frächtern sei, obgleich der Straßengüterverkehr der ÖBB nicht in Form einer ausgegliederten Firma unter gleichen rechtlichen und kollektivvertraglichen Bedingungen erfolgt?

- 2.) Wie hoch sind die Vollkosten ÖBB-eigener LKWs
 - a.) ohne die anteiligen zusätzlichen Pensionszuschüsse aus allgemeinen Steuermitteln
 - b.) inklusive die anteiligen zusätzlichen Pensionszuschüsse aus allgemeinen Steuermittelngegenüber der Beauftragung privater Frächter?
- 3.) Wieso könnte ein mittelfristiger Rückzug der ÖBB aus dem Straßenverkehr durch Abschluß längerfristiger Verträge mit geeigneten Frächtern, die diesen die notwendigen Investitionen ermöglichen, nicht der Bahn erhöhtes Transportsubstrat durch stärkere Frächterbeteiligung bringen, und damit für das eigentliche Anliegen der Bahn, nämlich eine bessere Auslastung des Schienenverkehrs zu erreichen, wirtschaftlich vorteilhaft sein?
- 4.) Welche Maßnahmen setzen die ÖBB zur stärkeren Heranziehung privater Frächter, um nicht noch weitere Millionen an Steuermitteln in den ÖBB-eigenen LKWs statt in den Schienenverkehr zu investieren?
- 5.) Halten Sie die ÖBB grundsätzlich im Straßengüterverkehr für wirtschaftlich konkurrenzfähig?
- 6.) Wenn ja, warum erfolgt dann keine Ausgliederung in eine privatrechtlich organisierte Firma für den Straßengüter- und Speditionsbereich?
- 7.) Wenn nein, warum erfolgt keine Konzentration der Investitionen und Aktivitäten auf die Schiene bei gleichzeitig verstärkter Kooperation mit privaten Frächtern und Spediteuren?