



II-8369 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/13-4-89

3863 IAB

1989 -07- 3 1

zu 3835 1J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Ing. Schwärzler und Genossen vom 31. Mai 1989,
Nr. 3835/J-NR/1989, "Ankauf und Einsatz von
ÖBB-Kraftwagen in Vorarlberg"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Stimmt es, daß für den Gütertransport in Vorarlberg seitens der ÖBB 10 neue Volvo-LKWs angeschafft wurden?"

Für den bahneigenen Kraftwagendienst (KWD) wurden in den Jahren 1988 und 1989 insgesamt 13 Volvo LKW-Fahrgestelle beschafft. Darunter sind 4 Fahrzeuge mit Vollluftfederung und 1 Fahrzeug mit Scheibenbremsen an allen 4 Rädern, die von der Fa. Steyr nicht produziert werden.

Im Bereich der Kraftwagenbetriebsleitung (Kbl) Wolfurt (früher Bregenz) stehen derzeit 4 Volvo FL 616 und 3 Volvo FL 10 im Einsatz.

Zu Frage 2:

"Wenn ja, aus welchen Gründen wurden keine Steyr-LKWs angekauft?"

Bei technischer Gleichwertigkeit gaben die im Zuge von beschränkten Ausschreibungen erzielten Bestpreise den Ausschlag zugunsten des Fabrikates Volvo.

Zu Frage 3:

"Wie hat sich der Stand der ÖBB LKW und Kleinkraftwagen in den letzten 8 Jahren in Vorarlberg entwickelt?"

- 2 -

Jahr	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
LKW	11	14	12	11	13	14	14	14

Die in der vorstehenden Tabelle dargestellte Entwicklung des LKW-Bestandes der Kraftwagenbetriebsleitung Wolfurt ist insbesondere im Zusammenhang mit der Steigerung des Aufkommens im Kombinierten Verkehr mit Wechselaufbauten von und nach Vorarlberg zu sehen, das sich mit insgesamt 9.630 im Jahr 1988 beförderten Huckepacksendungen gegenüber dem Jahr 1981 mehr als verdreifacht hat.

Nachdem von privater Seite keinerlei Bereitschaft zu erkennen war, in den Verkehr mit Wechselaufbauten entsprechend der Nachfrage zu investieren - obwohl andererseits der LKW-Bestand im gleichen Zeitraum im Bundesland Vorarlberg um 1.614 LKW auf 8.964 LKW stieg - mußte die bahneigene Ausrüstung auf Erbringung der verlangten Kombiverkehrsleistungen ausgerichtet werden.

Zu Frage 4:

"Wurden mit dem Güterbeförderungsgewerbe Gespräche einer kooperativen Zusammenarbeit geführt?"

Bereits im Jahr 1978 wurde durch die Bundesbahndirektion Innsbruck aus Anlaß der Eröffnung des Güterbahnhofes Wolfurt die Sektion Verkehr der Kammer der gewerblichen Wirtschaft des Landes Vorarlberg ersucht, ihren Mitgliedern die Anschaffung von Equipment für den Kombinierten Verkehr zu empfehlen. Die fehlende Bereitschaft der Unternehmen in Wechselaufbauten und Trägerfahrzeuge für Wechselaufbauten und Großcontainer zu investieren, zwangen die österreichischen Bundesbahnen, diese Investitionen selbst zu tätigen.

Es werden jedoch nunmehr schon seit Jahren erfolgreich Gespräche direkt mit interessierten Frächtern geführt und bei Zustell- und Abholleistungen im Kombinierten Verkehr, Flächenbedienungsleistungen im Stückgutverkehr und Umladeverkehren von und nach Güterbahnhof Wolfurt eine kooperative Zusammenarbeit praktiziert.

- 3 -

Zu Frage 5:

"Warum werden die Transporte im Vor- und Nachlauf der Güterbeförderung nicht zu einem hohen Prozentsatz privaten Unternehmen übergeben?"

Vor- und Nachlauftransporte der Güterbeförderung werden von den ÖBB nur in geringem Ausmaß selbst durchgeführt. Transportaufträge werden allerdings dann nicht an private Frächter vergeben, wenn dies den Interessen der Kunden widerspricht oder die ÖBB dadurch Gefahr laufen, Schienentransportsubstrat an den Straßengüterverkehr zu verlieren.

Im Kombinierten Verkehr wurden im Jahr 1988 rund 1.700 Großcontainer und rund 4.200 Sendungen in Wechselaufbauten durch den KWD befördert. Mit insgesamt 95.100 beförderten Tonnen beträgt der Anteil des KWD am Gesamtaufkommen von 242.000 Tonnen unter 40 %. Der weitaus überwiegende Teil dieser Transporte wird im Auftrag von Speditionen durchgeführt, die mit dem bahneigenen KWD als neutralem Partner zusammenarbeiten wollen und bei Einsatz anderer Unternehmer ein Abwerben der Transporte befürchten müssen.

Die Zustellung und Abholung der Stückgüter erfolgt im Rahmen des Stückgutflächenverkehrs zu rund 83 % durch das private Fuhrwerksgewerbe.

Von insgesamt 15 Stückgutbedienungsflächen in Vorarlberg werden in 12 Flächen private Frächter mit 19 LKW beschäftigt und lediglich 3 Flächen vom KWD mit 4 (vor Einführung der Stückgutangebote bereits zur Stückgutbeförderung zwischen Knotenbahnhöfen eingesetzten) LKW bedient.

Umladeverkehre, vornehmlich nach Güternebenstellen im Einzugsbereich der ehemaligen Bregenzerwaldbahn, werden mit Ausnahme der Holztransporte von den ÖBB zum überwiegenden Teil an ortsansässige Frächter vergeben. 1988 wurden von den ÖBB selbst nur 950 Tonnen, von Privaten im Auftrage der ÖBB

- 4 -

jedoch 6.400 Tonnen gefahren. Holztransporte aus Ostösterreich, der Steiermark und zum Teil aus der CSSR und Ungarn zu Firmen im Bereich der ehemaligen Bregenzerwaldbahn erfolgten bis 1980 zur Gänze im Straßengüterverkehr. Die Installierung des Umladekranes in Wolfurt hat die Verlagerung dieser Verkehre auf die Schiene ermöglicht. 1988 wurde mit rund 1.500 solcher Transporte ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Schwerverkehr geleistet. Umladeverkehre werden vor allem deshalb geführt, weil eine Vergabe an private Frächter den Verlust dieser Transporte befürchten läßt, da diese natürlich an der Beförderung in der Gesamrelation interessiert wären.

Zu Frage 6:

"Wie hoch ist das gesamte Frachtaufkommen im Vor- und Nachlauf im Jahre 1988 in Vorarlberg (in Tonnenkilometer).

a) durch private Frächter?

b) durch die Österreichischen Bundesbahnen?"

Das gesamte Frachtaufkommen des Jahres 1988 im Vor- und Nachlauf inklusive Kombinierten Verkehr, Stückgutflächenverkehr, Umladeverkehre von und nach Bahnhöfen und Gleisanschlüssen betrug ca. 570.000 Tonnen. Hievon wurden 134.000 Tonnen vom KWD, die restlichen 436.000 Tonnen von privaten Frächtern befördert.

Aufzeichnungen über Tonnenkilometer sind nicht vorhanden.

Zu Frage 7:

"Wie wird sich der Gütertransport im Vor- und Nachlauf in den nächsten Jahren aus Sicht der ÖBB entwickeln?"

Die Entwicklung der Vor- und Nachlauftransporte im Güterverkehr in Vorarlberg ist im Zusammenhang mit der Aufkommensentwicklung in den einzelnen Verkehrsarten auf der Schiene zu sehen. Im Kombinierten Verkehr mit Wechselaufbauten und Großcontainern sind sicherlich auch weiterhin noch Verkehrszuwächse, insbesondere im internationalen Verkehr, zu erwarten.

- 5 -

Das Stückgutaufkommen ist auch in Vorarlberg seit der Einführung der neuen Stückgutangebote (mit 1.1.1987) ständig steigend. Auch für die kommenden Jahre ist mit Zuwachsraten, die selbstverständlich auch den beschäftigten Flächenverkehrsunternehmen zugute kommen werden, zu rechnen.

Mit Errichtung des Güterbahnhofes Wolfurt konnten Umladeverkehre verstärkt eingerichtet werden, doch sind in dieser Verkehrsart insbesondere im Hinblick auf die Vorteile, die die Techniken der Kombinierten Verkehre bieten, keine weiteren Steigerungen vorauszusehen.

Zu Frage 8:

"Werden die Kalkulationen bei den Österreichischen Bundesbahnen im Vor- und Nachlauf kostendeckend erfüllt?"

Die Tarife der ÖBB für die Vor- und Nachlauftransporte im Kombinierten Verkehr stimmten weitestgehend mit den Beförderungspreisen der privaten Mitbewerber des KWD am Kombiverkehrsmarkt überein und sind kostendeckend.

Auch die im Stückgutflächenverkehr und in den Umladeverkehren dem KWD zugeschiedenen Frachtanteile für die erbrachten Beförderungsleistungen entsprechen durchaus jenen Entgelten, die für derartige Leistungen an die im Auftrag der ÖBB beschäftigten privaten Frächter bezahlt werden und sind ebenfalls kostendeckend.

Grundsätzlich wäre noch zu betonen, daß bereits vor Anschaffung von Fahrzeugen aufgrund von Wirtschaftlichkeitsberechnungen eine strenge Beurteilung der Rentabilität und der Amortisation dieser Investitionen erfolgt.

Wien, am 25. Juli 1989
Der Bundesminister

