



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

Pr.Zl. 5901/39-4-89

II-8581 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Parnigoni und Genossen vom 6. Juli 1989, Nr.
 4121/J-NR/89, "Transportgenehmigungskarten"

4075 IAB

1989 -09- 06

zu 4121 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Aufgrund welcher rechtlichen Basis werden Transportgenehmigungskarten vergeben?"

Die Transportgenehmigungen für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr werden auf der Grundlage zwischenstaatlicher Verträge sowie der §§ 7 und 7 a Güterbeförderungsgesetz, BGBl.Nr. 63/1952, in der geltenden Fassung, vergeben. Während die bilateralen Abkommen festlegen, daß Österreich und den jeweiligem Vertragspartner jährlich auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine gewisse Anzahl von Transportgenehmigungen (Kontingente) festsetzen, regelt das Güterbeförderungsgesetz die Vergabe der Erlaubnisse an österreichische Beförderer. Diese Norm schreibt vor, daß die betreffenden Frächter den Anforderungen des internationalen Verkehrs entsprechen müssen. Das sich darauf beziehende Anforderungsprofil wurde in einem Erlaß aus dem Jahre 1984 näher beschrieben und erläutert: so muß etwa der betreffende Unternehmer in seiner Standortgemeinde oder einer daran unmittelbar angrenzenden Gemeinde über ausreichende Abstellplätze verfügen und am bewilligten Standort ein Bürolokal haben, in dem er oder ein gewerberechtlicher Geschäftsführer

oder ein verantwortlicher Disponent jederzeit erreichbar sind. Außerdem müssen seine Arbeitnehmer (Lenker!) bei der örtlich zuständigen Gebietskrankenkasse gemeldet sein.

Zu Frage 2:

"Wieviele derartiger Genehmigungen werden jährlich verteilt und wer hat die entsprechende Verteilungskompetenz?"

Die Gesamtzahl der Transporterlaubnisse, die in Österreich jährlich für den internationalen Verkehr ausgegeben werden, beträgt rund eine Dreiviertelmillion Karten.

Die Verteilungskompetenz kommt hiebei dem Verkehrsminister zu. Im Sinne eines vertikalen Förderalismus werden jedoch auch Genehmigungen insbesondere für die Bundesrepublik Deutschland, Italien und Jugoslawien in den Bundesländern disponiert (für Frächter aus dem Bundesland Wien erfolgt bei Italien und der Bundesrepublik Deutschland die Ausgabe jedoch auch in meinem Ministerium.

Mit der BRD, der CSSR und Ungarn sowie mit Frankreich, den Niederlanden und Belgien sind außerdem noch sogenannte Dauerausweise vereinbart, das sind Erlaubnisse, die einen Unternehmer innerhalb eines Jahres zu einer beliebigen Anzahl von Fahrten berechtigen. Es sind allerdings Bestrebungen im Gange, diese Dauergenehmigungen, wie dies bereits bei den Nachbarstaaten, Bundesrepublik Deutschland und Italien großteils geschehen ist, in Einzelgenehmigungen umzuwandeln, da mit derartigen Ausweisen die verkehrspolitisch gebotenen Kontingentierungen zweifellos wirksamer zu handhaben und zu überwachen sind als mit Dauererlaubnissen. Mit der Bundesrepublik Deutschland sind derzeit 258.000 Genehmigungen sowie 75 Dauergenehmigungen vereinbart.

Zu Frage 3:

"Wieviele Transportgenehmigungskarten für die BRD stehen den jeweiligen Bundesländern zur Verfügung?"

- 3 -

Den einzelnen Bundesländern stehen derzeit folgende BRD-Quoten jährlich zur Verfügung:

Burgenland: 6.383
Kärnten: 10.967
Niederösterreich: 19.767
Oberösterreich: 69.900
Salzburg: 38.750
Steiermark: 24.200
Tirol: 42.133
Vorarlberg: 15.000
Wien: 20.400

Der auf das Gesamtkontingent verbleibende Rest wird von meinem Ressort ausgegeben, ebenso wie die zusätzlich als "Belohnungskontingent" vereinbarten 10.000 Genehmigungen Belohnungskontingente stehen jenen Frächtern zur Verfügung, die den unbegleiteten kombinierten Verkehr mit Wechselaufbauten und Sattelanhängern von bestimmten österreichischen Bahnterminals aus in Richtung BRD und umgekehrt betreiben. Zu erwähnen wäre noch, daß den Benützern der Rollenden Landstraßen Wien - Regensburg, Graz - Regensburg, Wels - Mainz, Ljubljana - München und Verona - München, ebenfalls Belohnungskarten eingeräumt werden.

Zu Frage 4:

"Wer könnte eine Neuverteilung der Kontingente kompetenzmäßig durchführen und welche Grundsätze müssen dabei beachtet werden?"

Ich gehe zunächst davon aus, daß Sie die BRD-Quoten meinen (die Jugoslawien- und Italien-Genehmigungen sind durchaus mein "Knappergut") und muß Ihnen dazu folgendes sagen: Eine Neuverteilung der Kontingente läge in der Kompetenz des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, doch möchte ich darauf hinweisen, daß BRD-Genehmigungen in ganz Österreich äußerst knapp sind. Die aber die mit der Bundesrepublik festgesetzten Quoten aus verkehrs-

bzw. umweltpolitischen Erwägungen und Rücksichten kaum mehr ausweitbar sind, kann sich die Frage der Neuerteilung derzeit nicht stellen, da lediglich ein Transfer von BRD-Genehmigungen von einem Bundesland in ein anderes angesichts der allgemeinen hohen Nachfrage wohl undurchführbar ist.

Zu Frage 5:

"Inwieweit sind die Österreichischen Bundesbahnen in der Lage, allfällige BRD-Transporte zu übernehmen?"

Die ÖBB bieten der verladenden Wirtschaft des Waldviertels ausgezeichnete Möglichkeiten zur Besorgung ihrer Transporte nach der Bundesrepublik Deutschland. Die Angebotspalette reicht von der Beförderung kleinerer Sendungen im Bahn-Express-System, über den konventionellen Güterverkehr für Wagenladungen, bis zur Abwicklung kombinierter Verkehre über die Terminals in Wien Nordwestbahnhof, Wien Südbahnhof, St. Pölten Alpenbahnhof, Linz Stadthafen und Wels.

Bereits mit den vorhandenen Kapazitäten sind die ÖBB in der Lage, BRD-Transporte jederzeit zu übernehmen. Sollte sich aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung der Bedarf nach Laderaum steigern, können die ÖBB ihre Kapazitäten kurzfristig durch organisatorische Maßnahmen den geänderten Bedürfnissen der Waldviertler Wirtschaft anpassen.

Zu Frage 6:

"Welche Maßnahmen werden Sie setzen, damit gerade im Waldviertel, wo es keine direkte Bahnverbindung in den Westen gibt, eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den ÖBB und den Frächtern in Bezug auf die Transportgenehmigungskarten ermöglicht wird?"

Für eine engere partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Frächtern und den ÖBB bietet sich vor allem der kombinierte Verkehr (Huckepack-, Containerverkehr bzw. Verkehr mit Wechselaufbauten) an.

- 5 -

Für die Frächter ergeben sich dabei insbesondere folgende Vorteile:

- geringere Betriebskosten,
- wirtschaftlichere Ausnützung der Zugfahrzeuge,
- geringere Stehzeiten,
- weniger Maut,
- weniger Versicherungsprämie (die Transportversicherungen bieten wegen des geringeren Beschäftigungsrisikos für diese Form der Beförderung besonders günstige Konditionen),
- weniger Abgaben (für im Kombinierten Verkehr eingesetzte Lastzüge und Sattelaufliieger wird der österreichische Straßenverkehrsbeitrag anteilig rückerstattet; geförderte Kredite für Investitionen in Huckepacktransport-Ausrüstung)
- Ausnahmegenehmigungen vom Wochenendfahrverbot,
- mehr Fahrtgenehmigungen.
Huckepackverkehre sparen knappe Fahrtgenehmigungen, da für den Grenzübertritt mit der Bahn keine Auslandskarte benötigt wird. Darüberhinaus gibt es für österreichische Huckepackbenützer in bestimmten Länderrelationen als Anerkennung für die regelmäßige Inanspruchnahme zusätzliche Genehmigungen für grenzüberschreitende Fahrten auf der Straße (Österreich - BRD, Belohnungskontingent im Verhältnis 2:1):"

Wien, am 31. August 1989

Der Bundesminister

