



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

~~15040~~ /AB

03. Sep. 2013

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

zu 15353/J

GZ. BMVIT-10.000/0013-I/PR3/2013
DVR:0000175

Wien am 28 August 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 3. Juli 2013 unter der **Nr. 15353/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Entwicklung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hoch waren die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Bezug auf den Abgeltungsbetrag im Jahr 2012?*

Der Abgeltungsbetrag für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Personenverkehr inkl. Qualitätsbonus und Abzügen für Leistungsstörungen betrug im Jahr 2012 für ÖBB-PV AG und Privatbahnen nach vorläufigem Abrechnungsstand rd. 653,9 Mio. Euro.

Zu Frage 2:

- *Wie hoch werden die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Bezug auf den Abgeltungsbetrag im Jahr 2013 sein?*

Im Hinblick darauf, dass die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen in den Verkehrsdienstverträgen an Leistungs- und Qualitätskriterien gebunden ist, steht der Abgeltungsbetrag für 2013 noch nicht fest.

Zu den Fragen 3, 4, 7 und 11:

- *Wie sollen sich die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Bezug auf den Abgeltungsbetrag in den kommenden Jahren entwickeln?*
- *Gibt es eine Maximalhöhe (absolut bzw. relativ) bis zu der Gemeinwirtschaftliche Leistungen künftig abgegolten werden sollen bzw. können?*
- *Wie sollen sich die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Bezug auf die Fahrplankilometer in den kommenden Jahren entwickeln?*
- *Welche Änderungen in Bezug auf die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen sind in den kommenden Jahren geplant?*

Die Verkehrsdienstverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind langfristig abgeschlossen (ÖBB-PV AG bis 2019, Privatbahnen bis 2020). Veränderungen in der Abgeltung der damit bestellten Fahrplankilometer sind nur aufgrund der vertraglich fixierten Wertsicherung vorgesehen. Diese ist innerhalb enger Grenzen lediglich durch externe Einflussfaktoren (überproportionale Energiekosten- oder IBE-Steigerungen) veränderlich.

Inwieweit das Leistungsangebot und damit die gemeinwirtschaftlich bestellten Fahrplankilometer ausgebaut und erweitert werden hängt von künftigen politischen Schwerpunktsetzungen ab. Der Gesamtverkehrsplan des bmvit sieht jedenfalls eine weitere Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr durch Verdichtung und Schaffung eines integrierten Taktfahrplans vor.

Zu Frage 5:

- *Wie hoch waren die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Bezug auf die Fahrplankilometer im Jahr 2012?*

2012 wurden bei der ÖBB-PV AG und den Privatbahnen rd. 77,08 Mio. Fahrplankilometer im gemeinwirtschaftlichen Verkehr erbracht.



Zu Frage 6:

- *Wie hoch waren die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Bezug auf die Fahrplankilometer im Jahr 2013?*

Im Jahr 2013 werden gemeinwirtschaftliche Leistungen in etwa gleichem Umfang wie 2012 erbracht werden.

Zu Frage 8:

- *Wie häufig werden Fahrplankilometer auf ihre mögliche Eigenwirtschaftlichkeit hin untersucht bzw. auch derzeit bzw. bislang eigenwirtschaftliche (Fernverkehrs) Linien dahingehend, inwieweit Eigenwirtschaftlichkeit noch immer vorliegt?*

Gemäß unionsrechtlicher Vorgaben (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 - PSO) wird eine jährliche Überprüfung der bestellten Fahrplankilometer auf Überkompensation vorgenommen.

Eigenwirtschaftliche Verkehre liegen grundsätzlich im Verantwortungsbereich des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens und können daher auch nicht vom bmvit überprüft werden.

Zu den Fragen 9 und 10:

- *Inwieweit sehen Sie die gemeinwirtschaftlichen Leistungen als Instrument dazu, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu fördern?*
- *In welcher Form wird der Güterverkehr auf der Schiene im Rahmen der Gemeinwirtschaftlichen Leistung unterstützt?*

Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) für den Schienengüterverkehr wurden vom bmvit mit 3. Dezember 2012 auf ein von der Europäischen Kommission genehmigtes Förderprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen umgestellt. In diesem Förderprogramm wurde die bisherige im Rahmen der GWL erfolgte Gefahrgutabgeltung durch eine treffsicherere Förderung des Einzelwagenverkehrs abgelöst. Die Unterstützung des kombinierten Verkehrs (Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr und Rollende Landstraße) wird durch das neue Förderprogramm fortgeführt. Im Bereich des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs (UKV) wurden die Förderungen im Vergleich zu den bis Dezember 2012 gewährten GWL insoweit ergänzt und treffsicherer gestaltet, als die Förderhöhe nun zwischen nationalem UKV (stärkste Förderung), bilateralem UKV (zweitstärkste Förderung) und Transit (drittstärkste Förderung) differenziert wird.

Einer erfolgreichen Verkehrs- und Verlagerungspolitik liegt ein Maßnahmenbündel zugrunde, wobei das Förderprogramm im Schienengüterverkehr eine dieser Maßnahmen darstellt. Die



Sonderrichtlinien für das Förderprogramm beinhalten als wesentliche verkehrspolitische Zielsetzung die Sicherstellung des bestehenden und im europäischen Vergleich hohen Anteils der Schiene im Güterverkehr in Österreich. Ein großer Anteil an den in Österreich erbrachten Schienengüterverkehrsleistungen erfolgt in den Produktionsformen des Einzelwagenverkehrs, des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs und der Rollenden Landstraße. Das Förderprogramm konzentriert sich auf diese Produktionsformen, die hinsichtlich Beförderungseinheiten, Beförderungsstrukturen und Markteigenschaften im unmittelbaren Wettbewerb zum Straßengüterverkehr stehen. Das Förderprogramm zielt vor allem darauf ab, den hohen Anteil der Schiene beizubehalten und abzusichern.

Doris Bures